

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 10 (1934)  
**Heft:** 43

**Artikel:** Berufsgesichter  
**Autor:** Leuenberger, Hans O.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-754917>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.03.2025

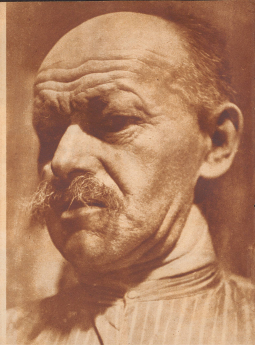
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# BERUFSGESICHTER

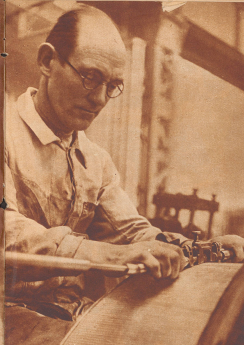
Aufnahmen aus den Reparaturwerkstätten der SBB in Zürich von Paul Senn



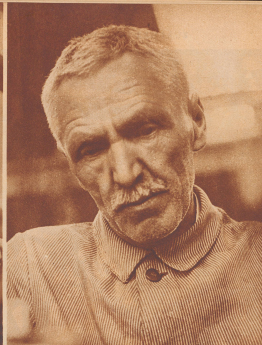
Der Lokomotiv-Mechaniker Daniel Breiter. Die meist verkommene Bewegung ist das Anziehen und Lockern von Schraubenmutter. Auch da sieht man leicht auf die Hülfsorgane, und wenn so ein Mutter nicht recht kommen will, fallen sich in die Stirn grinsen. Schwere Stücke werden mit einem Keil gehoben, da fällt die Rollwelle beim Greifen von gebrochenen Gewichten erzählen. Ein scharfer Mechaniker muß (wichtigste Voraussetzung) in der Lage sein, eine ganze Lokomotive zu montieren, was den mechanischen Teil anbelangt. Es ist wichtigste Arbeit, die geistige Beweglichkeit erfordert. Davin spricht das Gesicht.



Der Schmied, Alfred Schmid (er ist dem Beruf seiner Vorfahren wohl treu geblieben). Wenn man einen schweren Hammer schwingt, zerrt das Gesicht selbst an die Halsmuskeln, die sich übermäßig anspannen, und wenn einer das glühende Schmiedestück mit langer Zange unter ein Schmiedehammer hält, mag der Muskel unter dem Arm sich krampfen. Die sprühenden Funken vom Anstoß zwingen das Auge, in der Augenhöhle Schutz zu suchen.



Der Kellner-Freier, Ernst Koller. Er kann sich gewissermaßen dem (jünglich) seiner Hände überlassen. Er muß nur schon gleichmäßig (irgendwie) und die Rollen der Kellnerrollen austauschen. Es ist einsonstig, die erkrankte des Gesicht etwas zu lassen, spazieren zu lassen. So muß dem sein Gesicht gewissermaßen in sich ruhenden Ausdruck an (je gewisse Stärke, und die Mundwinkel ziehen sich fast automatisch während des «Nach-vorn-Ziehens» der Fräse in die Länge.



Der Dreher, Emil Ester. Leicht schneidet sonst für Kauf etwas unter die Lippen, da Braun so etwas hochgezogen, so verfährt er die Gang des Messers, das ein wertvolles Stück aufrüstet. Wenn einmal eingestrichelt, kann nicht mehr und passieren. Und nicht, eine gewisse Erwartung liegt immer in diesen Zügen, denn ein Hundertstel eines Millimeters kann viel kosten! Spannung herrscht beim Emporheben der Stücke, und Entspannung während des Drehens.



Der Sattler, Albert Koller. Er spritzt die wertigen Lokomotiven und Bahnhöfe mit einer heißen Lösung unter 20 Atmosphären Druck. Daß da die Augen mit der Zeit Schutz unter zusammengepressten Lidern suchen, ist die natürliche des Menschens. Daß das halb die Mundwinkel etwas gehet ist reich und die Nasenwurzel etwas zurücksetzt wird, verwendet nicht.

Die Bewegungen unseres ganzen Körpers, unsere Tätigkeit unserer Sinnesorgane, unsere seelischen und geistigen Reaktionen, sie alle formen unser Gesichtsausdruck. Die ständige Wiederholung schlägt sich in mehr oder weniger ausgeprägten Formen in unsern Zügen nieder. Da nun die meisten Menschen ein Drittel ihrer Zeit mit ihrer beruflichen Tätigkeit verbringen, muß diese sich besonders stark in unsern Ausdruck widerspiegeln.

Vorwiegend handwerkliche Berufe er möglichen uns das Studium des Berufsgesichtes wie kaum eine andere Berufsgattung.

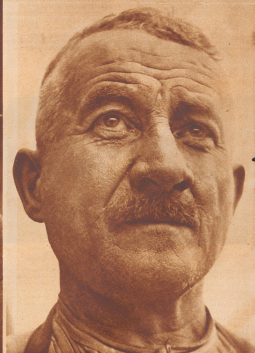
Wir haben zu diesem Zweck einen Streifen durch die Reparaturwerkstätten der Schweizerischen Bundesbahnen in Zürich unternommen. Gegen tausend Arbeiter und Angestellte sind dort beschäftigt. Davon entfallen etwa achthundert Mann auf Berufs- und Hilfsarbeiter. Diese Handwerker sind aus einem sehr großen Menschennmaterial auf beste berufliche Eignung hin ausgewählt, so daß wir wirklich ganz ausgeprägte Berufstypen vor uns haben, denen die durchschnittlich 18-20 000 Eisenbahnwagen und 350 Lokomotiven, die jährlich diese Werkstätten zwecks Reparaturen und Revisionen passieren, anvertraut sind.

Lieft uns in den Gesichtern dieser Menschen lesen, was harte, pflichtgetreue Spezialarbeiten ihnen aufgegeben hat. Und vergessen wir nicht, um diese Gesichter zurückzurufen, wenn wir das nächstmal einen Eisenbahnwagen benötigen. Es wird uns dann eher bewußt, wenn wir es zu einem großen Teil zu verdanken haben, daß wir sicher und bequem unser Ziel erreichen.

Hans O. Leunberger.



Ignaz Schättli, der Leiter der Wagenwerkstatt. Er hat 43 Dienstjahre hinter sich. Wenn auch dem ganze Gesicht grüner Anstrich des Stempel aufdrückt, so sprechen die große Zwischenraum zwischen den Augen und die große Abstand zwischen Augen und Gesichtsmittelpunkt (oftmals sehr breiten Gesichtes) von praktischer Veranlagung. Das selbe Merkmal ist Sine, die nicht nur hoch, sondern auch breit ist. Die Falten sind eher innerer Spannung als äußerer Bewegung zuzuschreiben.



Der Wagner, Adolf Hovold. Es fehlt ihm das schwere, metallene im Ausdruck. Man fühlt, daß er leichtere Material bearbeitet; Holz, Metall, läßt sich auch leichter anheben. So geht dem etwas leicht Beschwinnens über das Gesicht; das weiche Zug zeigt als zum Beispiel das Anheben eines Schmelzes, in dieser Abteilung herrscht großer Lärm der Sägen, Fräsen und Meißel. Dieser Lärm ist schuld an der irgendwelchen Ursachen im Ausdruck.



Der Spengler, Ulrich Sturzweiger. Augen, Nase und Mund liegen zusammenhängend im breiten, praktischen Gesicht. Es fällt uns eine gewisse «Konservativ» Nervosität im Ausdruck auf. Das ist der Hintergrund des klingenden, stöhrenden, vernehmlichen und lärmenden Lärmes, auf das der Arbeiter anstreift. Am Anfang in der Reparatur (häufig aufgeschraubt) werden durch diesen Lärm, bis er sich dran gewöhnt hat, doch der Eindruck im Ausdruck geblieben.



Der Maler, Xaver Spickert. Meist in langen Zügen streicht er große Flächen, Eisenbahnwagen werden gestrichelt. Seine Halbhaltung ist etwas abger, denn der Kopf macht nur langsam fortbewegten Drehbewegungen. Die untere Wangenpartie nahe dem Mundwinkel, werden samt den Lippen gestrichelt, gewissermaßen als Ausgleich gegen den ungeliebten weichen Pinsel, der gerne breiter malt, wenn einer nicht aufpaßt.



Der Sattler, Ernst Bauret. Ahle, Messer, Schere und Hammer sind seine Werkzeuge, leichtestes Material ist zu bearbeiten. Wenn man Stoff zerschneidet, wenn eine Ahle nicht recht einsteigt, dann hebt man halb auf die Zähne, was die Lippen entspannt. So ist dies seine Mundpartie nicht glatte geformt. Das zu schneidende Material hat man meist etwas tiefer liegend vor sich, und man man Sicher macht, daß man scharf beobachtet. Ein etwas starrer Blick bei leicht hochgezogener Stirnhaut ist die Folge.





### Die schwarze und die weiße Schwester

Vor etwa 50 Jahren kamen die ersten Menzinger Schwestern aus der Schweiz nach Südafrika und ließen sich in Durban nieder. Gegenwärtig bestehen in Südafrika 45 Missionsniederlassungen, in denen Schwestern aus Menzingen tätig sind. Neben europäischen Ordensschwestern sind in letzter Zeit immer mehr auch Eingeborene zur Missionsarbeit jeder Art ausgebildet worden. Zum Unterschied von den europäischen Schwestern tragen sie weiße Hauben. Die Arbeit der Schwestern ist streng und aufreibend. Die großen Distanzen in den ausgedehnten Missionsgebieten Afrikas und der Mangel an Eisenbahnen und guten Fahrwegen machen es nötig, die Reisen von Station zu Station zu Pferd zu absolvieren. Neuerdings werden in immer vermehrterem Maße auch das Automobil und das Flugzeug in den Dienst der Missionsarbeit gestellt.



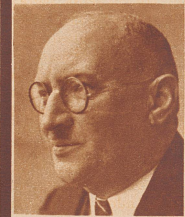
**Gottfried Moser,**  
Direktor des Basler Bürgerspitals, wurde schwer verletzt.  
Aufnahme Spreng

Auf der großen Automobilstraße Lausanne-Genf ereignete sich am 20. Oktober bei der Ortschaft St-Sulpice ein Automobilunglück, das drei Todesopfer forderte. Das Automobil des Basler Bürgerspitals stieß in dem Augenblick, als es einem anderen Wagen vorfahren wollte, mit einem entgegenkommenden Automobil und einem Baum zusammen und wurde total zertrümmert. Drei Insassen waren sofort tot, der Führer schwerverletzt. Bild: Die Trümmer des Wagens. Nach dem Zusammenstoß mit dem entgegenkommenden Wagen kam das Basler Automobil von der Straße ab, fuhr mit großer Geschwindigkeit noch einige Meter weiter und zerschellte an einem Baum. Der Anprall war vernichtend.  
Aufnahme Pilet

### Das Autounglück bei St-Sulpice



† **Regierungsrat Dr. F. Aemmer,**  
Vorsteher des Sanitätsdepartements von Basel-Stadt, 67 Jahre alt.  
Aufnahme Hoffmann



† **Dr. Friedr. Schill,**  
Präsident des Basler Spitalpflegeamtes, 48 Jahre alt.



† **Karl Götz,**  
erster Adjunkt des Bürgerspitals Basel, 37 Jahre alt.  
Aufnahme Dirlewächter