Eisenbahnlegende

Autor(en): **Ehrismann, Albert**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **37 (1964)**

Heft 9

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777895

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

EISENBAHNLEGENDE

Alle Züge
ärmerer und reicherer Provenienz
trafen sich nach Mitternacht
zu einer Konferenz –
denn sie konnten natürlich
(um ihrer Geschäfte willen)
nicht früher ihren Hunger
nach Gesellschaft und Wiedersehen stillen.

Alles ging gut. Die Traktanden
– Fahrpläne und -preise, die Heizung – wurden erledigt
und die Züge mit der weitesten Reisedistanz
für ihre Unkosten redlich entschädigt,
als man sich kurz vor drei
auf die Heimwege machte,
ehe noch in den Dörfern und Städten
die reiselustige Menschheit erwachte.

Aber nun begab sich's:
zwei Züge, ein grösserer und ein kleiner,
wurden plötzlich
einer,
und sie reisten zusammen,
in ihrem Glücke stumm,
in irgendeinem entlegenen
frühroten Gebirge herum.

An den Stationen, wo sie hingehörten,
wuchs jetzt die Menge
zu laut schreiendem,
unnützem Gedränge,
und man musste den Dingen, von denen wir glaubten,
dass sie unaufschiebbar wären,
ganz ohne Schaden Aufschub und Stille
und den Frieden des Herzens erklären.

Andern Tags
waren die Zwei wieder da.
Nichts weiter
geschah,
als dass vielleicht,
ehe das Ereignis sich jährt,
eine winzig kleine, nie noch gesehene Eisenbahn
vom Gebirge her fährt.

ALBERT EHRISMANN

DIE ELEKTRISCHE MARIANNE IN LUZERN

Alljährlich ergänzt das «Verkehrshaus der Schweiz» in *Luzern*, das als das meistbesuchte Museum der Schweiz gelten darf, sein vielgestaltiges Schaugut im Frühherbst durch eine Sonderausstellung. Diesmal gilt es, «60 Jahre Seebach–Wettingen» zu feiern und damit die einst bahnbrechende Entwicklung der elektrischen Zugförderung in der Schweiz darzustellen. Auf der Versuchsstrecke Seebach–Wettingen, die ursprünglich zur Schweizerischen Nationalbahn gehörte, wurden die ersten planmässigen Versuche mit elektrisch beförderten Zügen gemacht. Marianne war der schöne Name der ersten Lokomotive der Welt mit Einphasen-Reihenschluss-Kollektormotor. Sie wurde 1905–1909 von der Maschinenfabrik Oerlikon auf dieser Versuchsstrecke eingesetzt und fand später Verwendung bei verschiedenen Bahnen, zuletzt bei der Sensetalbahn Flamatt–Laupen–Gümmenen, an der Grenze der Kantone Bern und Freiburg. Der Pionier der Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen, Dr. h. c. Emil Huber-Stockar, hat beim Bahnhof Flüelen am Vierwaldstättersee ein Denkmal erhalten. Der grossartige Aufschwung der elektrischen Zugförderung wird nun also in Luzern veranschaulicht.

Die erste elektrisch betriebene Bahn der Schweiz befuhr im Jahre 1888 die Strecke Vevey–Montreux–Chillon. Ihre einmotorigen, doppelstöckigen Wagen standen bis 1912 im Dienst (3,5 t, 15 PS, 16 km/h). Bemerkenswert an dieser Pionierstrecke war die Fahrleitung von Siemens, Berlin: Hin- und Rückleitung des Gleichstroms in getrennten Leitungen aus geschlitztem Kupferrohr. Die darin laufenden Kontaktschlitten wurden an Kabeln nachgezogen. Heute steht ein Autobusbetrieb im Dienst des Verkehrs zwischen den grossen Fremdenzentren zu Füssen der Waadtländer Voralpen am Genfersee.

La première automotrice électrique suisse (35 tonnes, 15 CV, 16 km/h) a circulé en 1888 sur la ligne à voie étroite Vevey–Montreux–Chillon. Les voitures à deux étages ont été en service jusqu'en 1912. La ligne de contact, établie par Siemens-Schuckert, Berlin, était bipolaire. L'amenée du courant s'opérait au moyen de deux tubes de cuivre fendus longitudinalement et suspendus en de nombreux points à des câbles porteurs. Les organes de prise de contact étaient des sortes fuseaux coulissant à l'intérieur des tubes de cuivre et reliés au tramway par des câbles souples. Aujourd'hui, la ligne est desservie par des autobus.

La trazione elettrica fece la sua prima apparizione in Svizzera nel 1888 sulla linea tranviaria a corrente continua Vevey–Montreux–Chillon (3,5 t, 15 CV, 16 km/ora). Le carrozze a due piani, a un motore, restarono in servizio fino al 1912. Degna di ricordo, in questa prima ferrovia, la conduttura area bipolare costruita dalla Siemens di Berlino: l'adduzione e il ritorno della corrente si effettuavano attraverso due condotte separate costituite da tubi di rame con scanalatura longitudinale. Captavano la corrente organi speciali di presa scorrenti all'interno dei tubi di rame e collegati mediante un cavo alla carrozza tranviaria.

Switzerland's first electric railway was opened in 1888 between Vevey and Montreux–Chillon. Its 3.5 ton, 15 HP single engine, two-storey carriages with a maximum speed of 10 mph operated on the line until 1912. One of the remarkable aspects of this pioneer route was the way electric power was supplied. The equipment, obtained from Siemens in Berlin, provided separate cables for the direct current circuit to and from the carriage. The contact shoes were dragged along by connecting cables.

Die drei Probelokomotiven des Versuchsbetriebes Seebach–Wettingen, 1907. Zu den beiden Probelokomotiven der Maschinenfabrik Oerlikon gesellte sich ab 1907 die von Siemens-Schuckert gelieferte Lokomotive Nr. 3 (links, 75 t, 1350 PS, 50 km/h). Sie besass nach dem Vorbild der Drehstromtriebwagen für 200 km/h der Versuchsstrecke Marienfelde–Zossen zwei Drehgestelle zu drei Triebachsen – wie die modernen Ae 6/6-Lok der SBB.

Les trois locomotives d'essai sur le premier tronçon électrifié Seebach–Wettingen, 1907. Deux des locomotives avaient été livrées par la Fabrique de machines d'Oerlikon et la troisième (à gauche, 75 tonnes, 1350 CV, 50 km/h) par Siemens-Schuckert. A l'instar de la locomotrice à courant triphasé qui avait atteint 200 km/h lors des essais pratiqués sur le tronçon Marienfelde–Zossen, elle disposait de deux bogies à trois axes moteurs – comme les nouvelles Ae 6/6 des Chemins de fer fédéraux.

I tre locomotori costruiti per le corse sperimentali con trazione elettrica sulla linea Seebach–Wettingen (1904–1907). Ai due primi locomotori forniti dalla fabbrica di macchine di Oerlikon se ne aggiunse nel 1907, un terzo (a sinistra; 75 t, 1350 CV, 50 km/ora) della ditta germanica Siemens-Schuckert. Era costruito sul modello del locomotore da 200 km/orari a corrente trifase, impiegato sulla tratta sperimentale Marienfelde–Zossen, con due carrelli e tre assi motori, come le moderne Ae 6/6 delle FFS.

The three initial locomotives of the experimental railway line from Zurich-Seebach to Wettingen in 1907. Two of them were built by the Oerlikon Engineering Works, while the third (left) was supplied by Siemens-Schuckert. Like the polyphase railcars operated on the experimental line Marienfelde–Zossen, it had two bogies with three driving axles each, much like the modern Ae 6/6 locomotive of the Swiss Federal Railways.