Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und

Kunst

**Band:** 25 (1935)

**Heft:** 20

**Artikel:** Der rote Pfeil

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-641853

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

#### **Conditions d'utilisation**

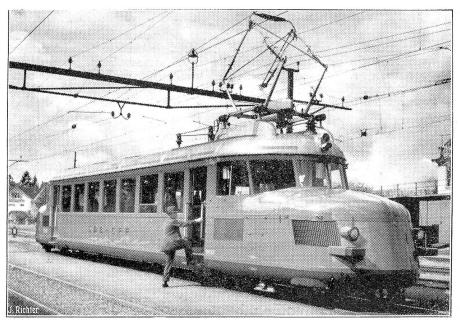
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 03.12.2025

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



Der neue Leichttriebwagen der S. B. B.

## Der rote Pfeil.

Eigentlich heißt er "Einphasen-Wechselstrom-Leichttriebwagen der S.B.B.", aber der Volksmund tauste ihn, kaum daß er ein-zweimal probeweise die verschiedenen Strecken zwischen Bern-Viel und Bern-Olten durchsaust hatte, den "Roten Pfeil" und der Name ist so tressend, daß er wohl bleiben wird, dis irgendein noch rascheres Vehikel auch ihn überflügelt.

Der Leichttriebwagen dient zur Verdichtung des Per= sonenzugfahrplans und der Berfürzung der Reisezeit. Die vermehrte Fahrgeschwindigkeit und fürzere Aufenthalte in den Stationen, zwei Dinge, die nur kleinere Zugseinheiten gestatten, ermöglichen hauptsächlich die Verfürzung der Reisezeit. Der maximalen Fahrgeschwindigkeit sind aber auf un= seren kurvenreichen Bahnstreden gewisse Grenzen gesetzt, die nur durch Verminderung des Triebfahrzeuggewichtes etwas erweitert werden fonnen. Diese Gewichtsverminderung ist aber wieder durch die erforderliche Mehrleistung der Triebmotoren begrenzt, die dieser Mehrleistung entsprechend schwerer werden. Und deswegen müssen die übrigen Bestandteile des Triebwagens außergewöhnlich leicht und doch widerstandsfähig genug gebaut werden, was wieder ver= hältnismäßig hohe Baukosten zur Folge hat. Diese Tatsachen ergaben als vorläufige technisch-wirtschaftlich erreichbare Grenze 125 Stunden-Rilometer Geschwindigfeit. Bur Erreichung dieser Geschwindigkeit ist eine Leistung der Triebmotoren von 10 PS. pro Tonne Triebfahrzeuggewicht erforderlich. Dies ergibt für den vierachsigen Triebwagen ein Fassungsvermögen von 70 Sigplägen.

Vorderhand wurden zwei solche Triebwagen gebaut, von welchen der eine als Reserve bereitgehalten wird, wäherend der andere nach dem am Schlusse angegebenen Fahrtenplan vom 15. Mai an täglich 565 Kilometer zurücklegen wird. Die elektrische Ausrüstung dieser Wagen ist in und unter den Vordauten untergebracht, hinter denen sich auch die Führersitze für beide Fahrtrichtungen befinden. Der Wagenkasten selbst dient nur zur Aufnahme der 70 Sitzplätze. Er enthält zwei durch Schiebetüren zugängliche Personenabteilungen für Raucher und Nichtraucher mit sedergepolsterten Sitzen. Am Ende des Raucherabteils ist die Toilette. Die Temperatur im Wagen wird automatisch geregelt. Die Triebmotoren dienen auch zum Bremsen. Außers

dem sind noch zwei elektromagnetisch Scheibenbremsen eingebaut betätigte und auch eine Drudluftbremse ist porhanden, also daß für die Sicherheit ausgiebig vorgesorgt ist. Der Führer sist, ähnlich wie beim Auto, an einem Volant, mit dem er jedoch nur die Geschwindigkeiten regelt. Bor seinem Sit sind alle nötigen Meginstrumente und die Schalter für Fahrtrichtung, Steuerstrom, Beleuchtung, Heizung, Luftkompressor und Stromabnehmer angebracht. Ferner befinden sich dort die Griffe jum Luftbremshahn, jur Sandstreuvorrichtung, Türbetätigung, Luftpfeife usw. Verläßt der Führer seinen Plat, dann sind alle Schalter verriegelt, so daß absolut kein Mißbrauch damit getrieben werden kann. Der Wagen ist 21,5 Meter lang und wiegt leer 32 Tonnen.

Die Leichttriebwagen sind geistig und materiell Schweizerprodukt. Der mechanische und wagenbauliche Teil stammt von der Schweizerischen Lokomotivund Maschinenfabrik in Winterthur,

die Triebmotoren und Transformatoren wurden von der Maschinenfabrik Derlikon und von Brown-Boveri in Baden geliefert, die Steuerung wurde von den Uteliers de Sécheron in Genf gebaut.

Am 9. Mai fand eine Probefahrt, zu welcher auch die bernische Presse geladen war, auf der Strecke Bern-Biel-Solothurn-Olten-Langenthal-Bern statt, bei welcher Geschwindigkeiten die zu 140 Kilometer eingeschaltet und auch Proben von der mustergültigen Bremssähigkeit des Triebwagens gegeben wurden. Bei einem z'Vieri im Bahnhofrestaurant Langenthal dankte Generaldirektor Etter den Konstrukteuren und Baufirmen für ihre Zusammenarbeit. Obermaschineningenieur Müsler gab die obigen technischen Erläuterungen und Oberbetriebschef Matter würdigte die neuen Wagen fahrplantechnisch und wirtschaftlich. Herr A. G. Bodmer, der Vizepräsident der Brown-Boveri A.-G. dankte der S. B. B. für ihre Initiative und Dr. Weger beglückwünschte im Namen der Presse die S. B. Zu dieser bahnbrechenden Neuerung im Verkehr.

Der Fahrplan des Leichttriebwagens ab 15. Mai ist der folgende, wobei die Ausgangsstation immer Bern ist: Erste Fahrt um 7.22 Richtung Olten und beendet seinen Dienst um 0.23 Uhr; in den Nächten von einem Sonntag oder allgemeinen Feiertag auf den folgenden Tag noch später, weil er seine letzte Spätsahrt über Burgdorf dis nach Langenthal fortsetzt und von dort als Leerfahrt (um dies Zeit ruht der Lokalverkehr) nach Bern zurücksehrt. Er bedient im Turnus die Strecken Bern (ab 7.22)—Olten (an 8.30)—Brugg (an 9.09)—Olten—Bern als Tramzug; Bern (ab 12.00)—Biel (an 12.28)—Bern als Schnellzug; Bern —Olten—Zossingen—Olten und Olten—Luzern als Tramzug; Luzern (20.33)—Bern (21.55) als Schnellzug; Bern —Schüpfen—Bern und Bern—Burgdorf (—Langenthal)—Bern als Tramzug.

# Kinderlügen.

Kinderlügen sind nicht immer auf Prahlsucht und Furcht vor Strafe zurückzuführen, sehr häufig findet man bei Kindern auch die sogenannte Phantasielüge, die ganz anders beurteilt und gewertet werden sollten als andere Lügen. Diese sind nämlich nur ein Ausdruck der kindlichen Phantasie, die viel lebhafter arbeitet als die der Erwachsenen. Bei der