

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 13

PDF erstellt am: **24.09.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Hundert Jahre Eisenbahn 1825/1925. — Das Tempo der Gegenwart. — Zur Entwicklung der Dampflokomotive in der Schweiz. — Miscellanea: Hochdruck-Dampflokomotive der Delaware- und Hudson-Bahn. Automobil und Eisenbahn in Amerika. Benzin-elektrischer Autobus mit Drehgestellen. Eröffnung der Fluglinie Zürich-Mailand. Verband schweizerischer Transportanstalten. Die britischen Dampflokomotiven von 1825

bis 1924. Furka-Oberalp-Bahn. Deutsche Verkehrs-Ausstellung München. — Literatur: Die Dampflokomotive in entwicklungsgeschichtlicher Darstellung ihres Gesamtaufbaues. Von eisernen Pferden und Pfaden. Der Dampftrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847/1922. — Konkurrenzen: Wettbewerb Gemeindehaus Emmenbrücke. Wettbewerb für die Ausgestaltung des Marktplatzes in Heerbrugg. — S. T. S.

Band 86.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 13

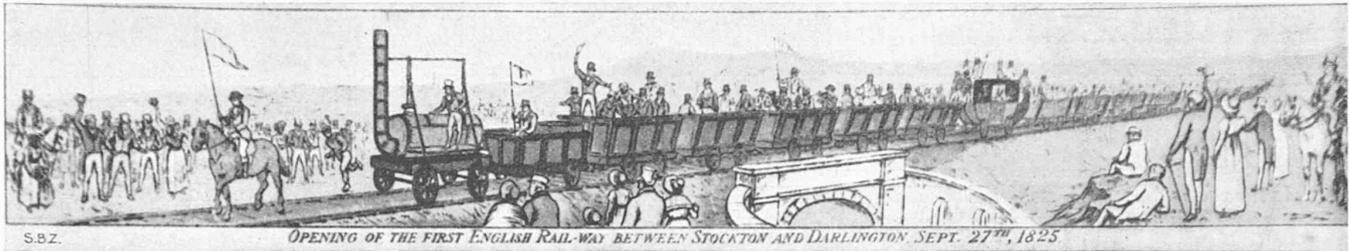


Abb. 1. Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie, von Stockton nach Darlington, am 27. September 1825.

(Die Unterlagen zu den Abb. 1, 5 und 6 sind uns von der Zeitung „The Northern Echo“ in Darlington frdl. zur Verfügung gestellt worden.)

## 1825. — Hundert Jahre Eisenbahn. — 1925.

„Seit der Erfindung der Buchdruckerkunst hat keine andere Erfindung so tief, nachhaltig und umwälzend in die gesamte Tätigkeit der Menschen eingegriffen und alle Lebensverhältnisse in den Kulturländern so gründlich umgestaltet und verändert, wie die Erfindung der Lokomotiv-Eisenbahn.“<sup>1)</sup>

Hundert Jahre sind es her! Am 27. September 1825 wurde die erste Lokomotiv-Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr, die Strecke Stockton-Darlington, feierlich eröffnet (Abb. 1). „Heutzutage ist es schwer, sich vorzustellen, welche prachtvolle Tat dies war“, schreibt Randall Davies, der Verfasser der Festschrift der London & North Eastern Railway Company.

„Das Bild dieser Feier mutet uns komisch an, weil Maschine und Wagen primitiv sind. Wir vergessen, dass noch nie vorher in der Geschichte 35 Wagen von einer einzigen Lokomotive gezogen wurden, und dass noch

nie vorher, ausser bei einem sportlichen Anlass, eine Lokomotive Reisende zog.“ — Was damals die Welt in Erstaunen setzte, ist etwas Selbstverständliches geworden. Aus den 20 Meilen (etwa 30 km), die vor 100 Jahren eingeweiht wurden, sind heute rund 1,2 Millionen km geworden, die die gesamte Erde überspannen. Die Dampflokomotive wird allmählich müde und weicht ihrer elektrischen Schwester. Sie hat ihr aber den Weg gewiesen, und diese kann die Erfahrung der ältern Schwester zu Nutzen ziehen. War auch von der „Locomotion No. 1“ (Abb. 2) bis zur modernen Lokomotive ein weiter Weg, Stephenson's Wurf war ein glücklicher: Prinzip und Spurweite der Eisenbahn sind heute noch die selben wie damals.

Eine Erfindung kommt nie unvermittelt und zufällig. Sie ist eine Stufe — eine wichtige — in einer Entwicklung. Je vollkommener die Erfindung, d. h. je höher die Stufe,

<sup>1)</sup> Handbuch der Ingenieur-Wissenschaften Bd. V, 1. Abt., S. 6.

desto länger der dazu führende Weg, und wenn Englands Volk als erstes „the splendid inconvenience of a train“ erfährt, so war das die Folge des dort bestehenden grössten Bedürfnisses darnach und des dortigen Vorhandenseins der durch die Entwicklung der Kohlenförderanlagen gegebenen

Vorbedingungen. Es braucht aber doch jedesmal den Mann, dessen Genie den richtigen Weg im richtigen Augenblicke findet, und der war hier *George Stephenson*. Seine „No. 1“, die am 16. September 1825 von Pferden gezogen aus Newcastle kam und beim Niveau-Uebergang von Aycliffe Lane auf die Schienen gestellt wurde, war so wenig die erste Lokomotive, die

gebaut wurde, wie dort das erste Eisenbahngeleise vorlag. Eine aus dem Jahre 1721 stammende englische Rechtschrift spricht von „wagonways“, deren Bahn so eben als möglich, ohne scharfe Kurven und mit Hartholz-Bohlen versehen

sein müsse. Die erste Kunde von Eisenschienen stammt von 1767. Solche lagen damals auf vielen Rollbahnen der englischen Kohlenminen. Im ersten Viertel des XIX. Jahrhunderts erhielten mehrere öffentliche Schienenbahnen die parlamentarische Bewilligung zur Förderung von Erzen und andern Waren mittels Pferdezug. Im Jahre 1804 zog bei einer Gelegenheit auch einmal eine Lokomotive einen Zug mit Gütern und Reisenden. Es war die erste von Trevithick, dem eigentlichen Vater der Lokomotive gebaute, eine stationäre, für eine Hammerschmiede gebaute Maschine, die vorübergehend zwecks einer Wette auf einen Wagen, zu dessen Antrieb, montiert wurde. Eine zweite, 1805, sowie eine dritte Lokomotive, 1808, desselben Erbauers hatten keinen dauernden Erfolg. 1812 betrat J. Blenkinsop andere Wege. Im Glauben, eine Adhäsionslokomotive könne höchstens eine Anhängelast von ihrem Eigengewicht schleppen, baute er Lokomotiven mit Zahnrädern, die ebenfalls nicht be-

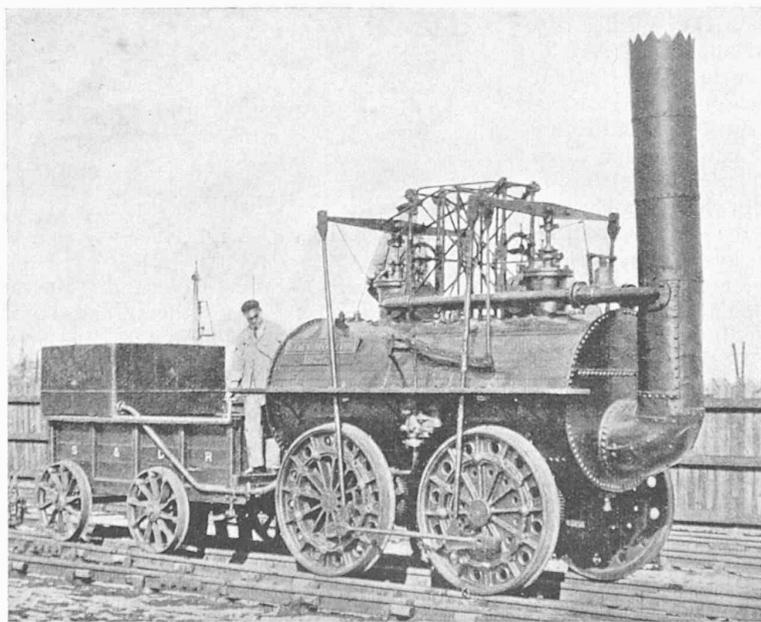


Abb. 2. George Stephenson's „Locomotion No. 1“ der Stockton and Darlington Railway, 1825.