

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	- (1946)
Heft:	12
Artikel:	Wesa-Liliput : die kleinste Elektro bahn der Welt
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-775692

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: 13.01.2026

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

weil Mrs. Stäger vom Sporthouse zuerst erklärt: «My husband is not at home, aber ich kann Ihnen schon sagen, daß das Arlberg-Kandahar vom 15. und 16. März etwas ganz Besonderes sein wird. Auf alle Fälle ist es für Mürren so etwas wie ein neues Wiedererwachen des Skisportes.»

Der neugebackene Nationalrat Schuler in Glarus hustet vernehmlich in die Telephonmuschel und erklärt dann, er habe von einem Pragel-Lauf gehört als einer ganz wichtigen Sache. Man wolle da vom Muotatal nach Glarus hinüber, ganz so wie die Altvordern vor 50 Jahren es taten. Das Datum wissc er auch, nämlich ziemlich sicher am 19. Januar.

Bei der Drahtseilbahn Schwyz—Stoos meldet sich Herr Direktor Klein persönlich, um den Nationalen Staffellauf mit besonderer Wärme zu empfehlen. Man solle sich das Datum merken, es sei der 2. Februar 1947.

Und in Le Brassus meint der Postverwalter:

«Un instant, pour être très précis, je consulte encore un de mes facteurs... oui, notez le 16 février 1947. Ce sera une grande date

pour Le Brassus et les Jurassiens, puisque nous allons recevoir à bras ouverts les participants aux « Courses nationales suisses de grand fond 50 km. ». Nous nous en réjouissons à l'avance... »

Sie werden sich wundern, daß wir sogar den Verkehrsdirektor von Montreux angerufen haben, obgleich man diesen Kurort doch nicht als Wintersportplatz kennt. Und Monsieur Alblas, man hört ihm das Vergnügen direkt aus der Stimme an, daß er Montreux als solchen anpreisen kann; er meint: « Mais oui, mon cher, Montreux est devenu une place de sports d'hiver. Un arrangement qui comprend l'hôtel, le chemin de fer et le ski à la montagne a été créé. Vous verrez, nous allons changer les saisons. »

Unsere Telephonistin wird nervös, und die Rechnung beläuft sich auf..., womit nicht gesagt sein soll, daß an vielen andern Wintersportplätzen nicht noch eine Reihe von Veranstaltungen abgehalten werden und vor allem Skirennen aller Art am laufenden Band zur Durchführung gelangen. Immerhin, die allerwichtigsten haben wir auf diese Weise im Laufe eines Vormittags erwischt.

Max Senger.

WESA-LILIPUT DIE KLEINSTE ELEKTROBAHN DER WELT



Hand aufs Herz! Welcher Vater hat nicht schon in diktatorischer Anwandlung seine Buben, wenn sie mit ihrer Kindereisenbahn auf dem Zimmerboden spielten, auf den Zuschauerplatz verwiesen und dann selber « Lokomotivführer gespielt »? Bis ihm die Knie weh taten und der Rücken schmerzte vom ewigen Bücken! Wie oft hat er aber auch den Mechaniker spielen müssen, wenn patschige Kinderhändchen die Stahlfeder in den Lokomotivgehäusen überzogen und der Bub mit tränenden Augen konstatieren mußte: « Es ist etwas kaputt. »

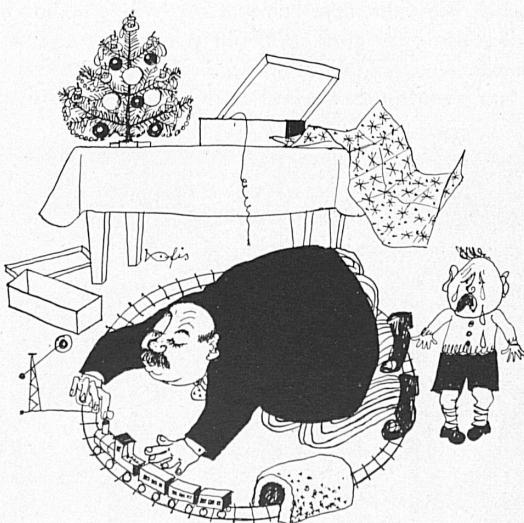
Der Ersatz defekter Teile solcher Spielesisenbahnen wurde im Kriege immer schwieriger; die deutsche Industrie, auf diesem Gebiete führend und alleiniger Großlieferant für ganz Europa, fiel seit 1939 immer mehr aus, und andere Lieferanten waren nicht vorhanden.

Schweizerischer Wagemut, der schon so oft auf industriellem Gebiete bahnbrechend voranging, hat auch hier einen Ausweg gesucht und gefunden. In Inkwil bei Herzogenbuchsee wird seit kurzer Zeit die kleinste im Serienbau hergestellte elektrische Spielesisenbahn mit einer Spurweite von nur 13 Millimetern gebaut. Sie will damit den Grundsatz verwirklichen: auch auf kleinsten Flächen eine interessante Kindereisenbahn!

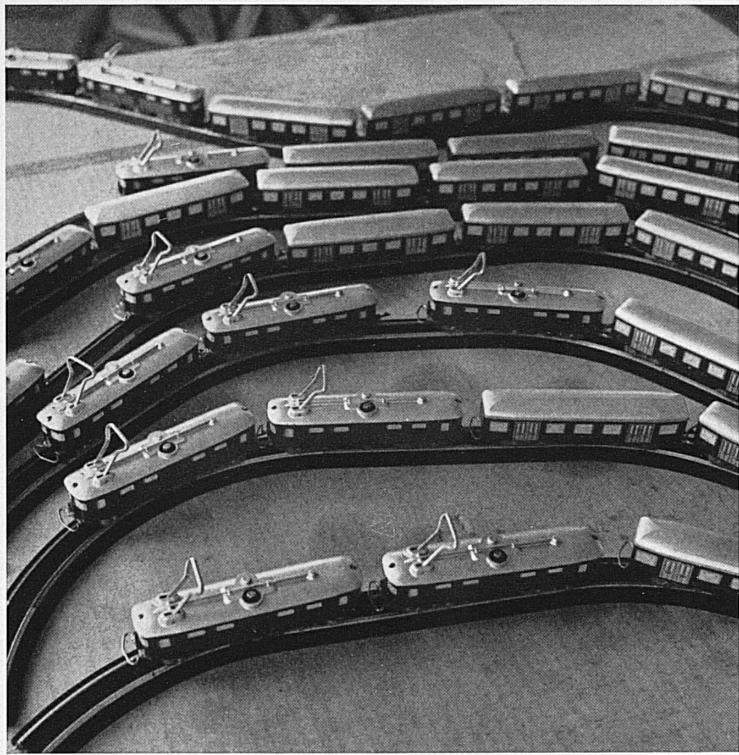
Ein kleines Rauchtischchen genügt, um das Schienennetz zu montieren, und mit einem kleinen elektrischen Spezialtransformer kön-

nen Schnellzüge tatsächlich im Handumdrehen in Bummelzüge verwandelt werden.

Lokomotive und Wagen besitzen die eleganten Formen unserer bekannten Leichtschnellzüge. Die Lokomotive, 12,5 cm lang und 4 cm hoch, ist ein Wunderwerk schweizerischer Präzisionstechnik. Durch besondere Ausgestaltung des Drehgestelles des Motorwagens ist dieses selbst zum Stromabnehmer geworden und bewirkt, im Gegensatz zu den anderen elektrischen Spielesisenbahnen, die Einsparung der dritten Schiene. Mit diesem Drehgestellantrieb ist hier wie bei ihrer großen Schwester, der bekannten Re 4/4 der SBB, eine erstaunlich ruhige und sichere Kurvengängigkeit erreicht worden. Die sehr solid gebaute Lokomotive besteht aus einem Spritzgußkasten; darin sitzt der kleine Wundermotor mit zirka 0,006 PS. Könnten wir in das Innere sehen, würden wir bemerken, wie sinnvoll die Rädchen, Spulen und Federchen aufeinander abgestimmt sind und daß es hier wirklich auf den Hundertstel-Millimeter ankommt. Auch die Wagen bestehen nicht etwa aus klapprigem Blech, sondern aus solidem Ahornholz, versehen mit einem



Der Tag nach Weihnachten. Zeichnung von Hans Fischer
Lendemain de Noël. Dessin de Hans Fischer.



Die Liliput-Maschinchen. — Les locomotives lilliputiennes.

Spritzüberzug, der sie in die bekannten Leichtstahlwagen verwandelt.

Eine Leichtlokomotive, 2 Personenwagen und 12 Schienenstücke, dies war der Auftakt der Fabrikation.

In der Zwischenzeit haben sich noch dazugesellt ein 4achsiger Gepäckwagen nach Modell SBB, Prellbock, Weichen und ein Wesa-Liliput-Tunnel von 180 mm Länge, 100 mm Breite und 105 mm



Mechaniker an der Arbeit. — Mécanicien au travail.

Höhe. Außerdem gibt es auch schon einen netten kleinen Bahnhof mit dazupassendem Perron.

Wie werden die Bubenaugen leuchten, wenn all diese Herrlichkeiten auf kleinem Raum montiert sind, wenn die grüne Liliput-Lokomotive mit ihren «Leichtstahlwagen» rauchlos, sicher und rasch über die Geraden, durch Tunnels, Bahnhöfe und über elektromagnetisch gesteuerte Weichen saust!

DIE SCHWEIZ AN DER ERSTEN WIENER NACHKRIEGSMESSE OKTOBER 1946

Langsam erwacht auch in Wien das Geschäftsleben wieder. Es erreichte an der ersten Exportmesse diesen Oktober einen ersten Höhepunkt. Die unter dem Patronat der Wiederaufbau-Bewegung stehende Messe gab allen größeren Wiener Firmen die Möglichkeit, den in- und ausländischen Kunden ihre Nachkriegsprodukte zu präsentieren. Daneben waren auch ausländische Aussteller ver-

treten; besonders der Schweizer Pavillon mit den Erzeugnissen der Uhrenindustrie und anderer Produktionszweige fand sehr lebhafte Interesse. Ebenso wurden die von der Schweizerischen Zentrale für Verkehrsförderung ausgestellten Plakate, vor allem seitens der Wiener Künstler, sehr stark beachtet.

Text und Photos: M. Steiner.

