

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	37 (1964)
<b>Heft:</b>	9
<b>Artikel:</b>	Die elektrische Marianne in Luzern = La locomotive "Marianne" à Lucerne
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-777896">https://doi.org/10.5169/seals-777896</a>

### 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:** 18.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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  
frübroten Gebirge herum.*

*An den Stationen, wo sie hingehörten,  
wuchs jetzt die Menge  
zu laut schreidendem,  
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 Sennetalbahn Flamatt-Laupen-Gümmenen, an der Grenze der Kantone Bern und Freiburg. Der Pionier der Elektrifizierung 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 befuhrt 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 conduttrice 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 scorrendo all'interno dei tubi di rame e collegati mediante un cavo alla carrozza tranviaria.

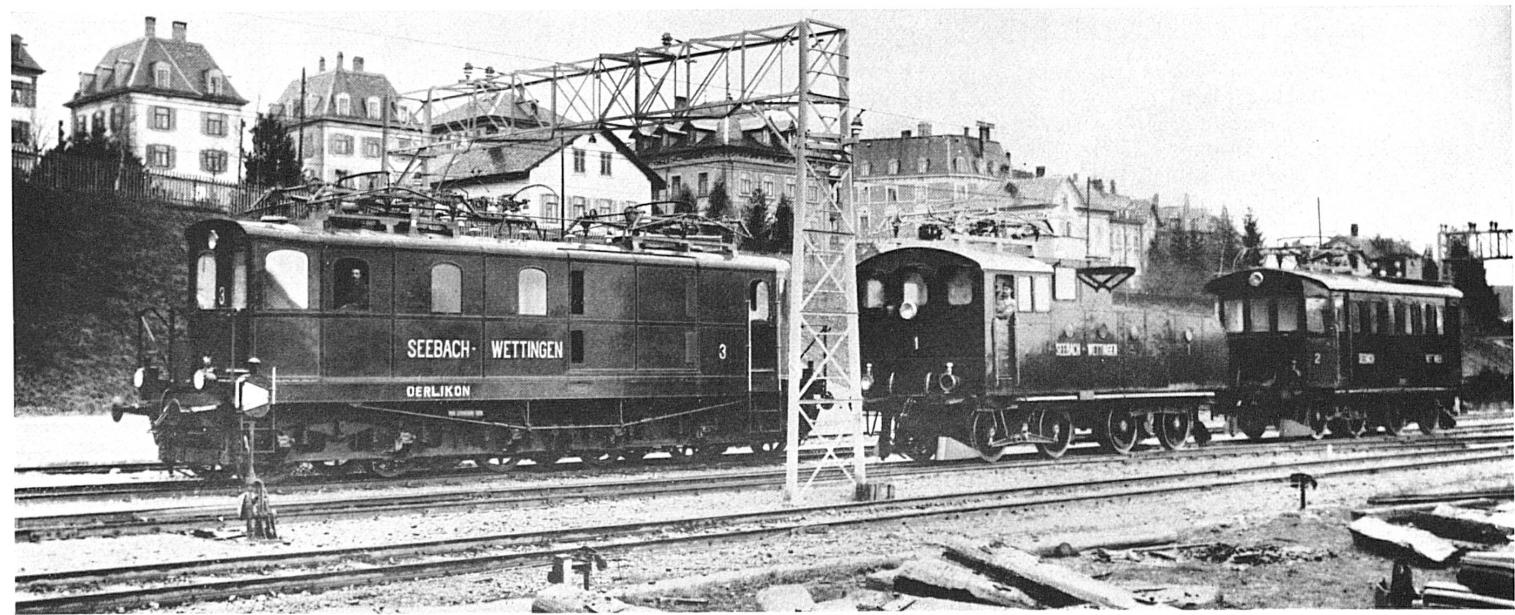
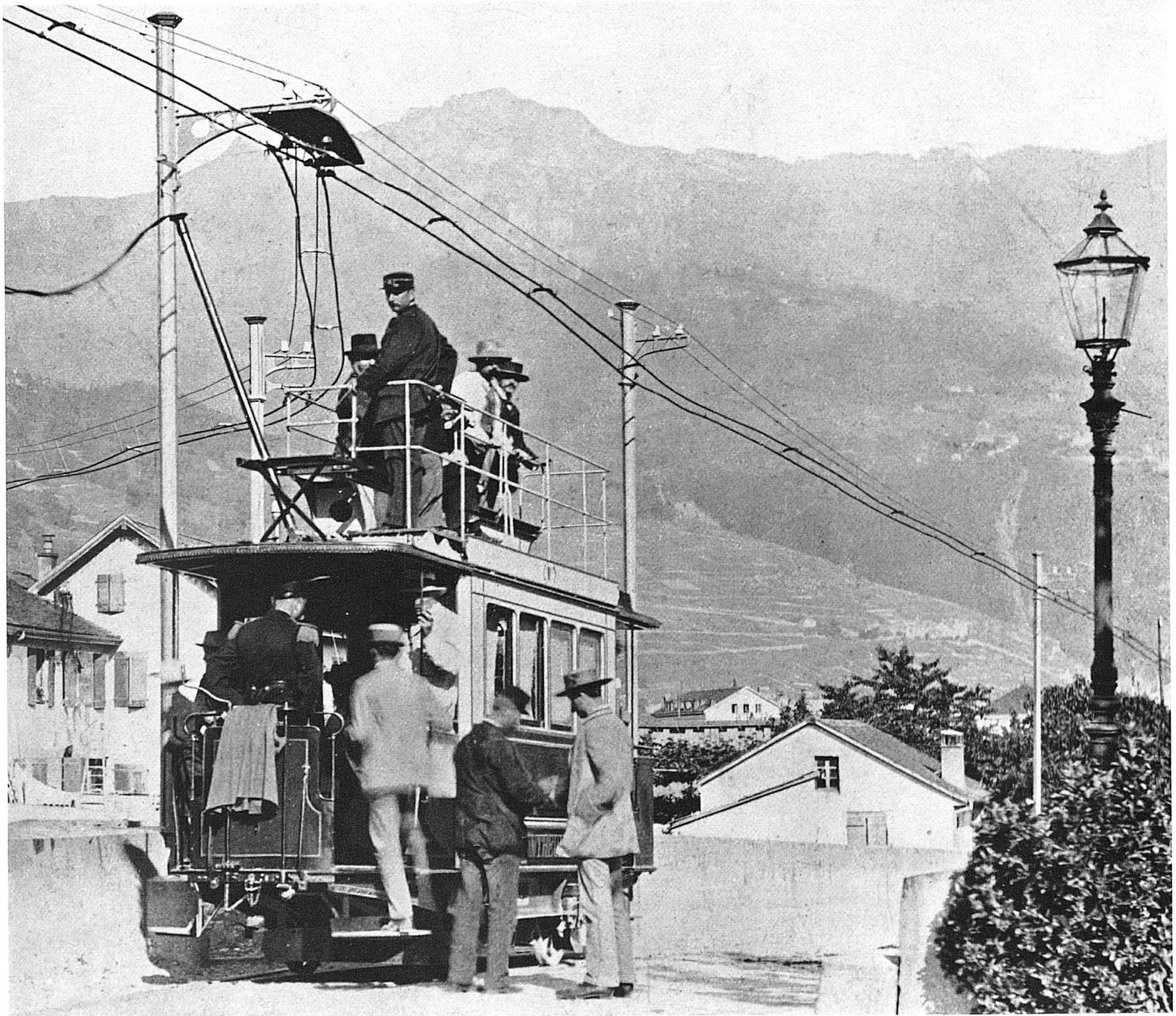
Switzerland's first electric railway was opened in 1888 between Vevey and Montreux-Chillon. Its 3.5 ton, 15 HP single engine, two-storey carriages with a maximum speed of 10 mph operated on the line until 1912. One of the remarkable aspects of this pioneer route was the way electric power was supplied. 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.

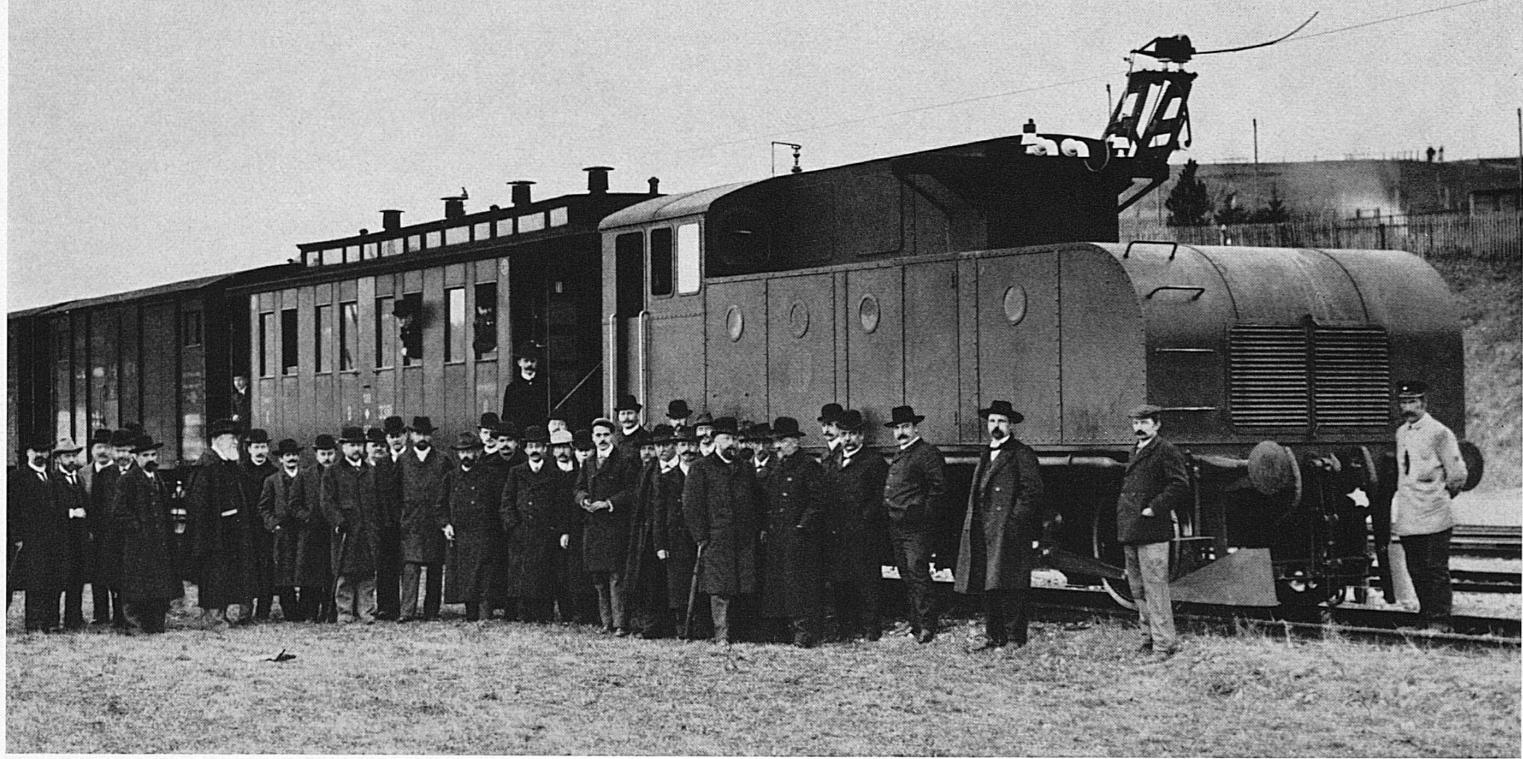
Die drei Probelokomotiven des Versuchsbetriebes Seebach-Wettingen, 1907. Zu den beiden Probelokomotiven der Maschinenfabrik Oerlikon gesellte sich ab 1907 die von Siemens-Schuckert gelieferte Lokomotive Nr. 3 (links, 75 t, 1350 PS, 50 km/h). Sie besass nach dem Vorbild der Drehstromtriebwagen für 200 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 locomotive 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.





1

- 1 Der Versuchszug Seebach–Wettingen mit Lokomotive Nr. 1 (1904, 40 t, 500 PS, 60 km/h). Eine Aufnahme vom 12. März 1904. Unter den Gästen der Probefahrt erkennen wir Ingenieur Dr. h.c. Emil Huber-Stockar, 1865–1939, Direktor der Maschinenfabrik Oerlikon und später Leiter der SBB-Elektrifikation (↑). Er war der Schöpfer des elektrischen Vollbahnbetriebes mit hochgespanntem Einphasen-Wechselstrom niedriger Frequenz.

Un convoi d'essai sur le tronçon Seebach–Wettingen remorqué par la locomotive № 1 (1904, 40 t, 500 CV, 60 km/h). Cette photo a été prise le 12 mars 1904. Parmi les participants, on reconnaît Emile Huber-Stockar (1865–1939), directeur de la Fabrique de machines Oerlikon, qui a dirigé plus tard l'électrification des CFF (↑). Il est le créateur de la traction électrique et le promoteur des lignes à haute tension alimentées par un courant monophasé à basse fréquence.

- 2 Die Bergbahn Grütschalp–Mürren im Berner Oberland, 1891 (7 t, 50 PS, 16 km/h). Ihre Gleichstromlokomotiven gehören zu den ersten der Schweiz. Diese Schmalspurbahn stellt zusammen mit einer Drahtseilbahn die Verbindung Lauterbrunnen–Mürren her. Im Bildhintergrund die Jungfrau-Gruppe. Photos Archiv des Schweizerischen Verkehrshauses, Luzern.

Le chemin de fer de montagne Grütschalp–Mürren, Oberland bernois, en 1891 (7 t, 50 CV, 16 km/h). Cette locomotive à courant continu figure parmi les premières de ce type qui ont circulé en Suisse. En liaison avec un funiculaire, cette entreprise assure la liaison entre Lauterbrunnen et Mürren. A l'arrière-plan, le massif de la Jungfrau.

- 3 Die neueste Lokomotive der Schweizerischen Bundesbahnen, 1964 (80 t, 6000 PS, 140 km/h). Diese Lokomotivgattung verhilft mit ihrer hohen Leistung und der auch im oberen Geschwindigkeitsbereich starken Beschleunigung selbst den schwersten Schnellzügen zu kurzen Fahrzeiten. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt erstmals für eine SBB-Lokomotive 140 km/h, ist aber im Betrieb vorläufig auf 125 km/h beschränkt.

Il treno sperimentale Seebach–Wettingen condotto dal locomotore № 1 (1904; 40 t, 500 CV, 60 km/ora), in una fotografia del 12 marzo 1904. Tra i partecipanti alla corsa di prova, si nota l'ingegnere dott. h.c. Emil Huber-Stockar (1865–1939), allora direttore della Fabbrica di macchine di Oerlikon e, di poi, mente direttiva dell'elettrificazione delle FFS (↑). Egli fu il benemerito ideatore dell'elettrificazione dell'intera rete delle ferrovie federali con corrente alternata monofase ad alta tensione e bassa frequenza.

The experimental train from Seebach to Wettingen with locomotive No. 1, a photo taken on 12<sup>th</sup> March 1904. One of the guests was Dr.h.c. Emil Huber-Stockar (1865–1939), manager of the Oerlikon Engineering Works, who later supervised the electrification of the Swiss Federal Railways (↑). He was the creator of the fully electrified railway operation with high-tension, low-frequency, single-phase alternating current.

La ferrovia di montagna Grütschalp–Mürren, nell'Oberland bernese (1891, 7 t, 50 CV, 16 km/ora). Le sue locomotive a corrente continua sono tra le prime impiegate in Svizzera. Questa ferrovia a scartamento ridotto, insieme con una funicolare, collega Lauterbrunnen a Mürren. Sullo sfondo, il gruppo della Jungfrau.

The Grütschalp–Mürren mountain railway in the Bernese Oberland in 1891. Its 7 ton, 50 HP locomotives operating at 10 mph were among the first direct current locomotives in Switzerland. This narrow-gauge railway, together with a cableway, provides transportation from Lauterbrunnen to Mürren. In the background, the Jungfrau group.

La locomotive la plus moderne des Chemins de fer fédéraux. Mise en service en 1964, elle pèse 80 t; propulsée par un moteur de 6000 CV, c'est la première locomotive des CFF pouvant atteindre une vitesse maximum de 140 km/h. En exploitation normale, la vitesse autorisée est cependant limitée à 125 km/h. Sa puissance et sa capacité d'accélérer rapidement permettent d'écourter les temps de parcours, même pour les express les plus lourds.



2



3

# Schweizer Sportgeschehen

## GEDENKLAUF MURTEN–FREIBURG UND MILITÄRISCHE WETTMÄRSCHE

Eine historische Begebenheit gab Anlass zum Murtenlauf, der sich am 4. Oktober bereits zum 51. Mal abwickelt. Nach dem Sieg der Eidgenossen über Karl den Kühnen in der Schlacht bei Murten eilte ein Krieger mit der frohen Botschaft von Murten nach Freiburg. Dort, wo heute die Murtenlinde Zielort des Gedenklaufes ist, soll der Kurier erschöpft zusammengebrochen sein. Die besondere Atmosphäre des Gedenklaufes Murten–Freiburg und der landschaftlich herrlich gelegene Parcours über 16,4 km vermögen jeweils 800 bis 1000 Teilnehmer zu mobilisieren. Zwei Daten merken sich die Waffenläufer vor: Am 27. September gelangt die 21. Auflage des Aargauischen Militärwettmarsches (mit Zeitgutschriften für Treffsicherheit bei Schiessübungen) in Reinach zur Durchführung; ein kleines Jubiläum feiert die Kapitale Uri, wenn am 11. Oktober der Alt-dorfer Waffenlauf über 30 km zum 20. Mal stattfindet.

## LEICHTATHLETIK IM OLYMPIA-VORFELD

Das grosse Fest im Zeichen der fünf Ringe findet in Tokio vom 10. bis 24. Oktober statt. Die in unserer Vorschau berücksichtigte Zeitspanne von Mitte September bis Mitte Oktober dient deshalb den Spitzenträger zur Erfüllung der erforderlichen Limiten oder zur letzten Vorbereitung. Das ist besonders bei den Leichtathleten der Fall. Neben zwei Tests im Ausland (Deutschland–Schweiz aller Disziplinen am 26./27. September in Ludwigshafen und Dreiländer treffen Frankreich–Italien–Schweiz der Zehnkämpfer am 5./4. Oktober in Paris) werden zahlreiche Meetings mit regionalem oder nationalem Charakter ausgetragen. Um begehrte Titel geht es dann gar am 12./13. September im Lausanner Stade olympique bei den Schweizer Einzelmeisterschaften. Ihre Schweizer Meister erküren am 27. September die Geher in Zürich über die 75-km-Distanz sowie die Einzelorientierungs-

läufer am 4. Oktober in der Zentralschweiz, mit dem Stadturnverein Luzern als Organisator. Europäische Titelwürden werden am 26./27. September im Waadtländer Jura vergeben; in der Umgebung von Le Brassus ermitteln die Orientierungsläufer ihre Einzel- und Gruppenbesten.

## WEITERE NATIONALE UND INTERNATIONALE MEISTERSCHAFTEN

Um helvetische Titelwürden messen sich die Schützen am 12./13. September im Lausanner Stand Vernand im 500-m-Match sowie am 26./27. September mit der Pistole auf dem Bözingenberg. Die Einzelmeisterschaft der Bocciaspieler wurde auf den 19. September nach Chiasso angesetzt. Schauspiel des Klubwettkampfes der Sportkegler ist vom 7. bis 18. Oktober Bettingen. – Gar um Weltmeisterehren geht es vom 9. bis 11. Oktober beim Boulespiel im Palais de Beaulieu von Lausanne.

## KUNTERBUNTES SPORTGESCHEHEN

Hochbetrieb herrscht bei den Reitern. Flotten Turf bei guter Besetzung dürfen einmal mehr die internationalen Pferderennen von Luzern (15. September) und von Aarau (zwei Renntage am 27. September und am 4. Oktober) vermittel. Eine besondere Ambiance herrscht jeweils beim Maienfelder Pferdesporttag, der das Datum 11. Oktober beansprucht. In der Sparte Rad stehen die Genfer Kantonsrundfahrt vom 4. Oktober und das internationale Einzelzeitfahren für Professionals am 11. Oktober in Lugano im Vordergrund.

Internationale Ballsportwettbewerbe präsentiert Lausanne vom 2. bis 4. Oktober mit sechs Länderteams beim Rollhockeyturnier im Pavillon des Sports sowie vom 9. bis 11. Oktober mit einem Handballturnier an gleicher Stätte. Die Automobilsporthalter richten ihre Aufmerksamkeit am 5./4. Oktober auf das nationale Bergrennen im Eigelatal und vom 15. bis 18. Oktober nach Genf auf das internationale Rallye. Erwähnung verdienen weiter das dritte Stoosschiessen am 26./27. September sowie der Tischtennisländerkampf Schweiz–Luxemburg (10. Oktober) in Basel. Im Fussball gilt das Hauptinteresse den Ausscheidungsspielen unserer Nationalmannschaft für die Endrunde der Weltmeisterschaft 1966 in England. Die Rotjacken haben in der Gruppe 5 je zwei Kräftemessen (zu Hause und auswärts) gegen Nordirland, Albanien und Holland zu absolvieren. Die Partie Nordirland–Schweiz vom 14. Oktober 1964 in Belfast macht den Auftakt; abgeschlossen wird das Qualifikationsprogramm im Herbst 1965.

## SCHIESSEN ALS FESTANLASS

Hier ist nicht von eidgenössischen, kantonalen, regionalen und lokalen Schützenfesten die Rede, an denen unser Land ja keinen Mangel leidet. Unser Hinweis gilt Anlässen, die, rund um die Schiessfreudigkeit von jung und alt zur Festlichkeit erblüht, im Festkalender des Jahres ihr Sondergepräge besitzen. Da ist in erster Linie das Zürcher Knabenschiessen vom 12. bis 14. September, der muntere Wettkampf der 12- bis 16jährigen Jünglinge mit dem Kadettengewehr im Schiessstand auf dem Albisgütl am Fusse des Uetlibergs, wo es um die Würde und Ehre des jugendlichen Zürcher Schützenkönigs geht, dem der Ketteltaler als Siegestrophäe und weitere Preise winken. Der mit städtlicher Oratorik gewürdigte Festakt mit Preisverteilung bildet den solennens Abschluss dieses traditionsreichen Zürcher Festes; drum herum aber wimmelt und bimmelt weiterhin eine Budenstadt, die ein Vergnügungspark des ganzen Volkes ist. – Ein eigentliches Volksfest ist auch der traditionelle « Ausschiesset », der vom 27. bis 29. September in Thun gefeiert wird. Da geht es nicht ab ohne den obligaten Umzug, und geradezu symbolische Geltung für dieses Fest trägt die grotesk geschnitzte Maskenfigur des « Fulehung » (fauler Hund). Einen ähnlichen Brauch kennt auch das sanktgallische Städtchen Wil im Endschiesse der Schützengesellschaft an einem der ersten Oktobersonntage, an dem die Kinder einen Umzug veranstalten, das « Stecklitragen », so genannt, weil sie an langen Stecken ihre Gaben mittragen.

### LA LOCOMOTRICE «MARIANNE» À LUCERNE

«La Maison suisse des moyens de transports» à Lucerne, un des musées les plus visités de tout le pays, présente chaque année, au début de l'automne, une exposition spéciale qui vient renforcer l'intérêt déjà considérable de ses collections. Cette fois, il s'agit de fêter les 60 ans de service de la ligne Seebach–Wettingen, la première qui ait été électrifiée en Suisse, tout d'abord à titre d'essai, et «Marianne» fut la première locomotive électrique du monde à courant monophasé, mue par moteur à collecteur. Elle fut construite en 1904–1905 par les ateliers d'Oerlikon et expérimentée en premier lieu sur le parcours précité, pour être mise en service par la suite sur différentes lignes de chemin de fer et finalement sur la ligne de la Singine Flamatt–Laupen–Gümmenen, à la frontière des cantons de Berne et de Fribourg. Un monument a été élevé, près de la gare de Flüelen, à la mémoire du pionnier de l'électrification des Chemins de fer fédéraux suisses, le Dr h.c. Emile Huber-Stockar. C'est toute la belle histoire de cette grande réalisation qu'il illustre, autour de «Marianne», l'exposition spéciale de Lucerne.

5 La più recente locomotiva delle FFS (1964, 80 t, 6000 CV, 140 km/ora). Grazie al suo alto rendimento ed alla capacità di accelerazione anche nelle velocità più elevate, abbrevia la durata del percorso perfino dei diretti più pesanti.

The newest locomotive of the Swiss Federal Railways, in 1964, weighs 80 tons, develops 6000 HP and reaches a top speed of 90 mph. With its great power and fast acceleration even at high speed, this locomotive enables even the heaviest express trains to keep to short running times. Although it attains a top speed of 90 mph, it operates at present with an authorized maximum speed of 75 mph.