Wesa-Liliput : die kleinste Elektrobahn der Welt

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1946)**

Heft 12

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-775692

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

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

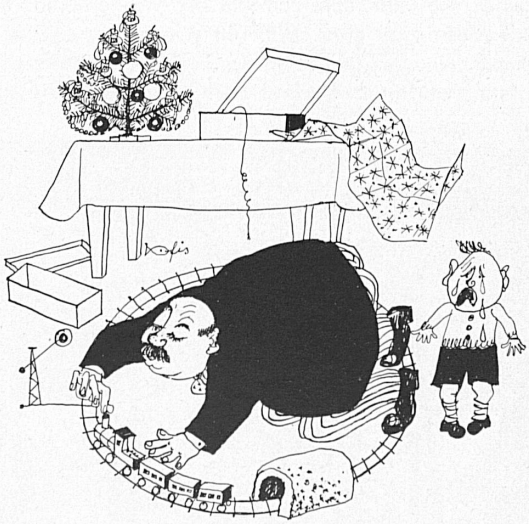
Hand aufs Herz! Welcher Vater hat nicht schon in diktatorischer Anwandlung seine Buben, wenn sie mit ihrer Kindereisenbahn auf dem Zimmerboden spielten, auf den Zuschauerplatz verwiesen und dann selber «Lokomotivführer gespielt»? Bis ihm die Knie weh taten und der Rücken schmerzte vom ewigen Bücken! 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 Spieleisenbahnen 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.

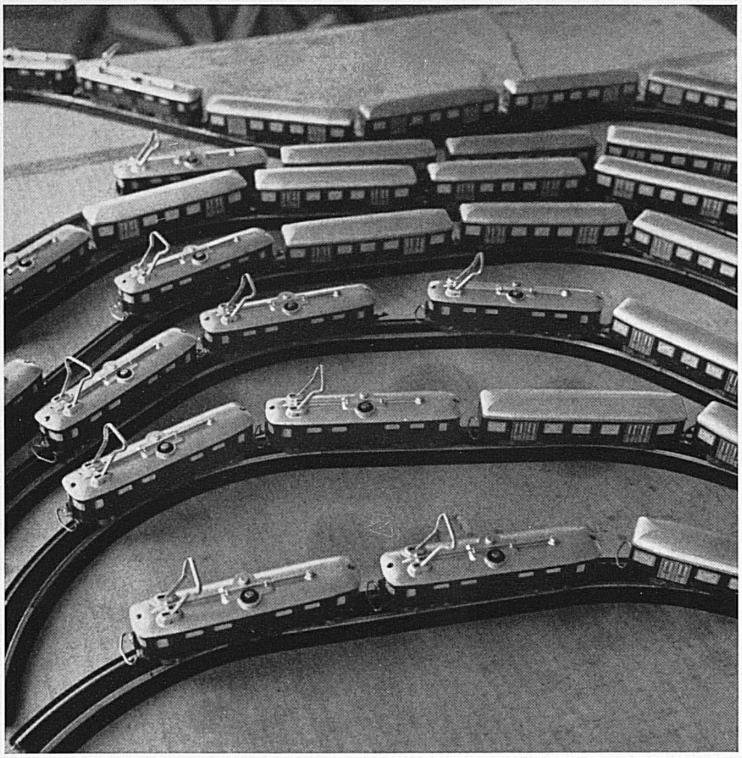
Schweizerischer Wagemut, der schon so oft auf industriellem Gebiete bahnbrechend voranging, hat auch hier einen Ausweg gesucht und gefunden. In Inkwil bei Herzogenbuchsee wird seit kurzer Zeit die kleinste im Serienbau hergestellte elektrische Spieleisenbahn mit einer Spurweite von nur 13 Millimetern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

Ein kleines Rauchtischchen genügt, um das Schienennetz zu montieren, und mit einem kleinen elektrischen Spezialtransformer können 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 Spieleisenbahnen, 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.

Mechaniker an der Arbeit. — Mécanicien au travail.

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 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 vertreten; besonders der Schweizer Pavillon mit den Erzeugnissen der Uhrenindustrie und anderer Produktionszweige fand sehr lebhaftes 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.