

Elektrische Vollbahn Burgdorf-Thun

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **180 (1901)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-374255>

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.

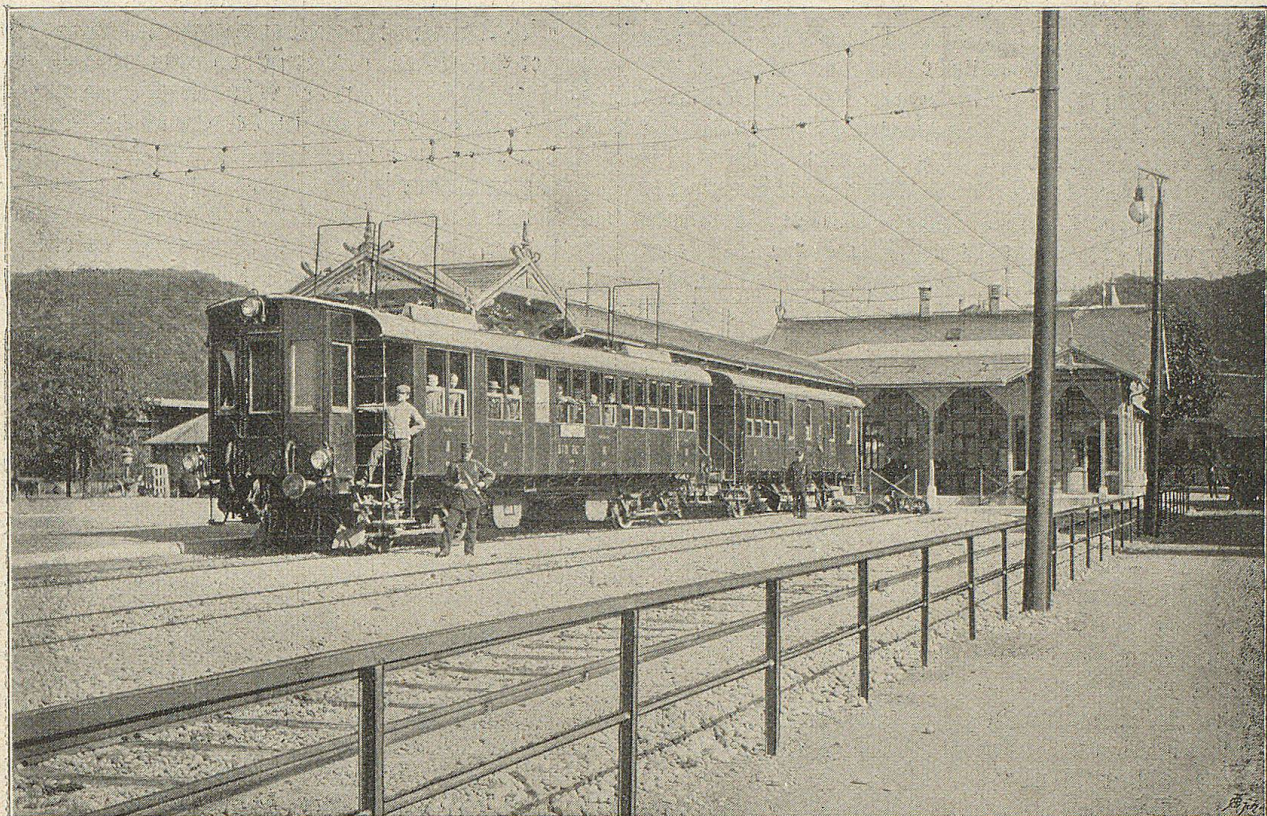
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

Elektrische Vollbahn Burgdorf-Thun.



Vor 53 Jahren ist auf der Strecke Baden-Zürich die erste schweizerische Eisenbahn gefahren. Mit welchen Gefühlen und Erwartungen hat man deren Betriebseröffnung entgegengesehen und welch' raschen Entwicklungsgang hat seither die Maschinenteknik und der Eisenbahnbetrieb überhaupt durchgemacht! Heute, nach Verfluß eines halben Jahrhunderts, beim Beginn eines neuen, stehen wir vor einem ferneren Marktstein im Verkehrswesen. Aus dem neuen Welttheil Amerika haben wir vernommen, daß vermittelt Elektrizität nicht nur schmalspurige Stadtbahnen, sondern sogar normalspurige Eisenbahnen betrieben werden. Dank der in unserem Ländchen verhältnismäßig weit fortgeschrittenen Elektrotechnik, Dank dem Unternehmungsgeiste der Bewohner an der nunmehrigen Burgdorf-Thun-Bahn und der rastlosen Energie und Schaffenskraft der an die Spitze des Unternehmens gestellten Organe, Dank auch dem uns von Mutter Natur so reich gespendeten Wassersegen durfte der Versuch gewagt werden, eine mit elektrischer Kraft zu betreibende Bahn zu bauen. Der ungeheure Vortheil des elektrischen gegenüber

dem Dampfbetriebe ist in die Augen springend, wenn man die immensen Summen, welche alljährlich für Brenn- und Heizmaterial in's Ausland wandern, in vielstelligen Zahlen ausgedrückt sieht und wenn man bedenkt, daß uns durch Krieg, politische Ereignisse oder durch Erschöpfung der Kohlengruben eines Tages die unentbehrliche Kohle nicht mehr geliefert werden könnte.

Die elektrische Kraft zum Betriebe der Burgdorf-Thun-Bahn liefert das Randerwerk bei Spiez am Thunersee. Von da weg zieht sich die Hauptleitung (Primärleitung) von 8 Millimeter dickem Kupferdraht in möglichst gerader Linie und möglichst wenig begangenen Gebiet abseits vom Bahnkörper entlang und gibt unterwegs an 14 sog. Transformator-Stationen Strom ab. Aus diesen Transformator-Stationen wird die sich auf dem Bahnkörper befindende zweite oder Kontaktleitung gespiesen und vermittelt kupfernen, an den Wagen angebrachten „Bügeln“ wird der elektrische Strom aus dieser Leitung in die 4 Motoren (von je 60 Pferdekraften) der Automobilwagen geleitet. Durch die allmähliche Einschaltung des elektrischen Stromes setzt sich der

640 Zentner schwere, elegant und bequem, nach neuestem System eingerichtete Automobilwagen in Bewegung und fort geht's, so ruhig und sanft wie auf Gummireifen mit einer Geschwindigkeit von 40 Kilometer in der Stunde und zwar gleich schnell auf Steigungen bis zu 25 ‰ wie im Gefälle. Kein Rauch und keine Kohlenstückchen belästigen den die fruchtbare Gegend, die ausgedehnten Wälder, die stattlichen Bauernhöfe und Dörfer, die Pracht der ewigen Berge wie das saftige Grün der Boralpen bewundernden Reisenden. Fürwahr es ist eine noble Fahrt und kaum hat man Jeremias Gottshelbs Land, die Heimat des weltberühmten Emmenthaler-Käse, die Gegend, wo die Töpfereindustrie zu Hause, genug betrachtet, so grüßt uns schon

Thuns stolze Burg. Wir befinden uns am Eingang zum Oberland, der „Visitenstube“ des Kantons Bern, ein köstlich Fleckchen Erde, wo sich alljährlich Tausende von Touristen aus allen Richtungen der Windrose einfinden, um neue Lebenskraft zu schöpfen an der erhabenen Großartigkeit der göttlichen Gebilde, in der Stille des Waldes, im Anblick der wie Silberlinten dahinfließenden Ströme und der in der Sonne glitzernden Seen. — Wer von Luzern, Zürich oder Basel kommend einmal von der großen Touristenstraße ablenkt zur erquickenden Fahrt durch's Herz des Landes, der benütze die erste schweizerische Vollbahn mit elektrischem Betrieb von Burgdorf über Konolfingen nach Thun und er wird es nicht bereuen.

Ein sonderbarer Heiliger.

A. (zu einem Manne, der bei Regenwetter auf einer Promenadenbank sitzt): „Wie kann man sich denn auf eine nasse Bank setzen?“ — B.: „Der Platz hier, auf dem ich sitze, ist ganz trocken, denn ich saß hier schon, bevor es regnete.“ — A.: „Warum bleiben Sie aber denn bei dem Regenwetter sitzen?“ — B.: „Weil ich meinen Platz nicht naßregen lassen will!“

Gelungene Ausrede.

Frau: „Aber Mann, Du hast wieder 'mal zu tief in's Glas g'schaut!“ — Mann: „Alte, Du weißt ja, ich bin halt kurzfristig!“

Er wollte sicher sein.

Eine allerliebste Anekdote zirkulirte letzthin über das italienische Königspaar. Die Königin Margherita hatte mit Schmerz entdeckt, daß ihren königlichen Ehegatten mehr graue Haare zieren, als für sein Alter von Nöthen und ihr als junger, schöner Dame angenehm war. Rasch entschlossen, läßt sie von Paris für ihren Gemahl ein unfehlbares Haarfärbemittel kommen und dem König sammt Gebrauchsanweisung auf den Waschtisch stellen. An einem schönen Morgen findet sie den König so grauhaarig wie immer in einem Garten-

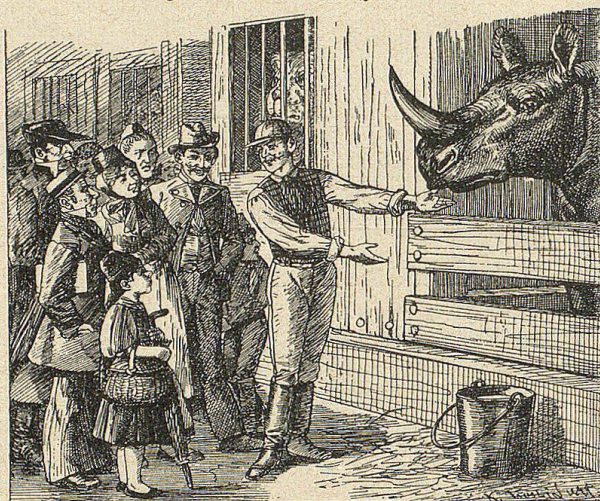
pavillon sitzen und neben ihm ihr Lieblingshündchen, aber statt schneeweiß war dasselbe ganz braun. Entsetzt fragt die Königin, was mit ihrem Liebling vorgegangen sei. Lächelnd antwortete der König, ehe er das Haarfärbemittel für sich habe brauchen wollen, habe er dessen Wirkung an dem Hündchen versucht, um nicht in Gefahr zu laufen, vergeblich sich abzumühen. Er sehe nun, daß das Mittel nicht schlecht sei, um jedoch ganz sicher zu gehen, wolle er vor dem Selbstgebrauch es auch noch am Papagei der Königin anwenden. Noch in der nämlichen Stunde soll der Topf mit dem Haarfärbemittel vom Waschtisch des Königs verschwunden sein und Königin Margherita, so sagt man, finde seither,

daß graue Haare ihrem königlichen Herrn Gemahl ganz gut zu Gesicht stehen.

Ein Gemüthsmensch.

Richter: „Wie kamen Sie dazu, dem Huberbauer die Blutwurst zu stehlen?“ — Angeklagter: „Wissen S', Herr Richter, das Schwein, das der Huberbauer geschlachtet, hab' ich von Jugend auf gekannt und da wollt' ich halt eben auch gern 'n Andenken von ihm haben!“

In der Menagerie.



Wärter (erklärend): „Hier, meine Herrschaften, das Nashorn — wegen seiner großen Dummheit wird es auch Rhinoceros genannt!“