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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1939)

Heft: 6

Artikel: Lokomotiven an der Landesausstellung = La locomotive à l'Exposition nationale

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-774619

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

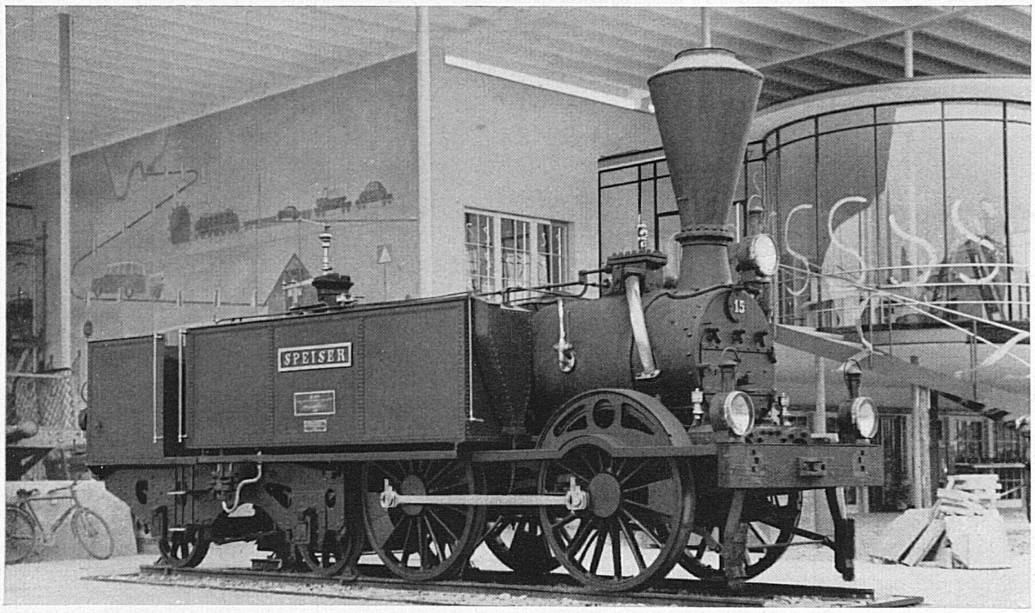
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 13.07.2025

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



In der Vorhalle des Eisenbahnpavillons der Landesausstellung steht die älteste noch erhaltene Lokomotive der Schweiz, die im Jahre 1857 erstellt wurde und, wie damals üblich, keine Nummer, wohl aber einen Namen trug. «Speiser» wurde sie genannt nach Johann Jakob Speiser, dem Mitbegründer und ersten Direktoriumspräsidenten der Schweizerischen Zentralbahn, der auch zu den frühen Verfechtern des Staatsbahngedankens gehörte

Devant le pavillon des chemins de fer de l'Exposition nationale se trouve la plus ancienne locomotive que nous ayons encore en Suisse; elle a été construite en 1857 et porte au lieu du numéro un nom, comme c'était la mode en ce temps-là. Elle a été baptisée «Speiser», du nom de Johann Jakob Speiser, l'un des fondateurs et le premier président de la compagnie du Central-Suisse, qui compta aussi parmi les premiers partisans de la nationalisation des chemins de fer

Lokomotiven an der Landesausstellung

La locomotive à l'Exposition nationale

In der Schau der Lokomotiven auf der Landesausstellung präsentiert sich das schweizerische Eisenbahnwesen in seiner zeitlich letzten Vollendung. Wenn jene Historiker recht behalten, die in der ersten Eisenbahn den Anfang einer neuen geschichtlichen Epoche erblickten, so müssen wir jetzt folgerichtig auf einem Höhepunkt dieses Abschnittes angelangt sein. Denn auch dem Technik-Gläubigsten erscheint es zweifelhaft, ob sich im Lokomotivbau noch wesentliche Fortschritte über das heute Erreichte hinaus erzielen lassen werden. Das früheste Stephensonsche Dampfross leistete etwa 16 Pferdestärken und zog auf ebenem Gelände zwei Wagen von 10,000 kg Gewicht mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 22,5 Stundenkilometern über die Schienen; die neueste, auf der Landesausstellung gezeigte elektrische Lokomotive der Schweizerischen Bundesbahnen, die stärkste der Welt, verfügt über 12,000 Pferdestärken und kann bei einer Stundengeschwindigkeit von 75 km Schnellzüge im Gewicht von 770,000 kg über die steilste Rampe der Gotthardstrecke ziehen. Welch eine Entwicklung in 125 Jahren!

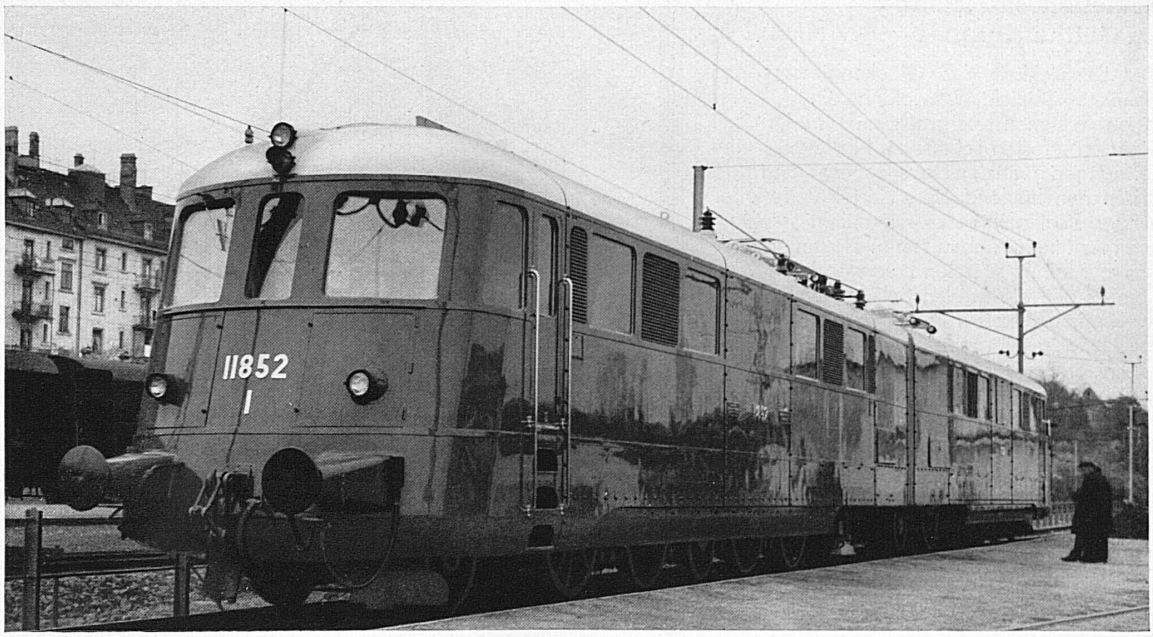
So weit freilich reichen die Reminiszenzen in der Schweiz nicht zurück. Die Geschichte unserer Eisenbahnen beginnt mit dem Jahre 1847, als das Lokomotivchen «Aare» — Anschaffungspreis: Franken 50,000! — den ersten Zug über die Strecke Zürich—Baden mit zirka 40 km/Std. schleppen durfte. Hätte man damals geahnt, dass man sie einmal zu Ausstellungszwecken benötigen könnte, hätte man sie gewiss nicht lieblos verschrottet. Die älteste noch erhaltene Lokomotive der Schweiz, die nun in der Landesausstellung zu sehen ist, stammt aus dem Jahre 1857 und war auf den Namen «Speiser» getauft zum Gedenken an den kurz zuvor verstorbenen Mitgründer der Schweizerischen Centralbahn. Wirkt sie nicht wie ein rührendes Dokument aus vergangenen Tagen mit ihrem altmodischen Trichterhut über dem hohen Kamin und der primitiven Feuerbüchse. Und ähnliche Gefühle beschleichen den Beschauer von heute, wenn er in nächster Nachbarschaft des «Speiser» die Rigibahn-Lokomotive aus dem Jahr 1873 erspäht, deren Kessel steil in die Höhe ragt und der man einen Gepäckbehälter gleichsam vor den Bauch gespannt hatte. Und doch gibt diese Maschine Anlass zu stolzer Besinnung. Nicht nur weil sie die erste war, die aus den Werkstätten der Schweizer. Lokomotivfabrik in Winterthur hervorging, sondern weil sie auf einer der bedeutendsten schweizerischen Erfindungen beruhte: das Zahnradbahnsystem Riggenbachs ist für alle Zeiten in die Ehrentafel der angewandten Naturwissenschaften eingemeisselt. Den beiden schweizerischen Eisenbahn-Veteraninnen sind die modernsten Schöpfungen des Lokomotivbaus gegenübergestellt — eine geschickte Methode, das Einst und Jetzt übergangslos durch die krasse Gegensätzlichkeit wirken zu lassen. Da ist der neueste Einphasen - Wechselstrom - Doppelschnelltriebwagen der Bundesbahnen, der unmittelbar vor Eröffnung der Ausstellung der letzten Prüfung unterzogen worden ist. In diesem verdoppelten «Roten Pfeil», der mit 150 Stundenkilometern durch die

Der neueste Doppelschnelltriebwagen der Bundesbahnen für den Ausflugsverkehr Re 4/18 301, einer der modernsten Schienenstürmer, der mit 150 km Stundengeschwindigkeit durch die Landschaft rast

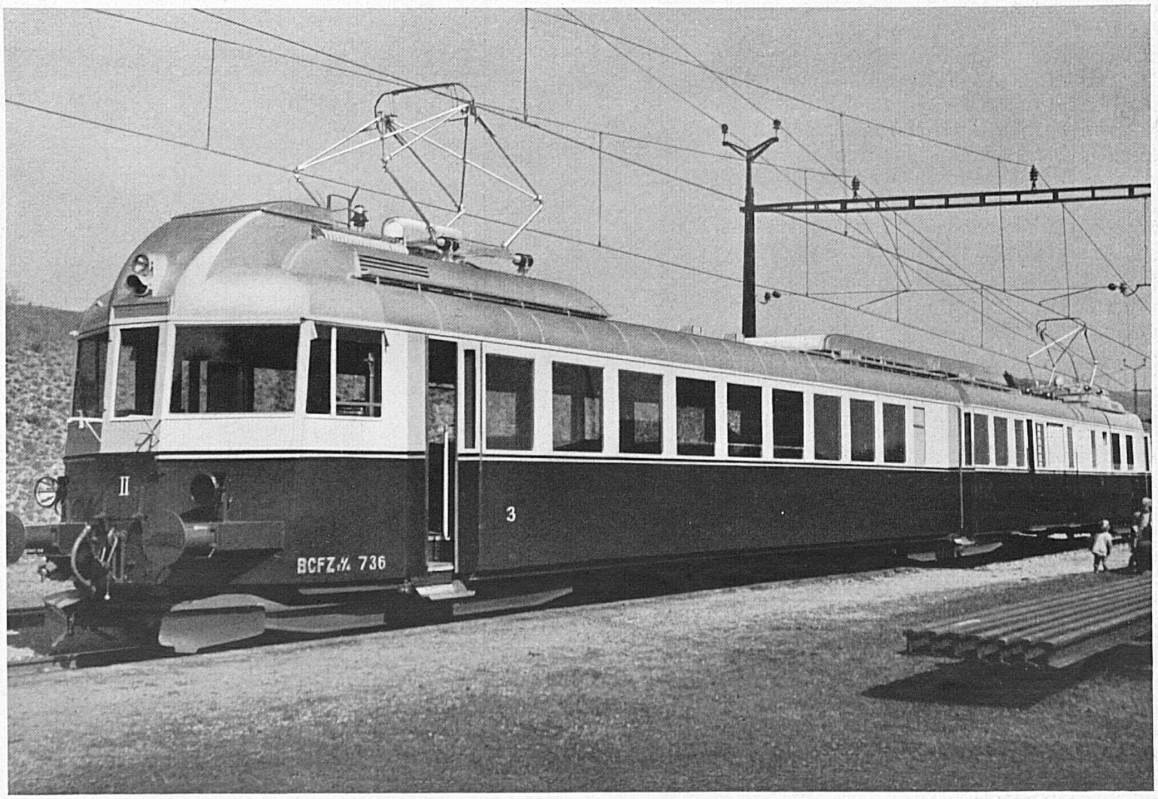
La nouvelle automotrice rapide jumelée Re 4/18 301 que les chemins de fer fédéraux destinent aux voyages de société. Ce bolide du rail des plus modernes file à la vitesse de 150 km à l'heure

Die stolzeste Leistung des schweizerischen Eisenbahnbaus von heute: die 12 000 PS Lokomotive der Bundesbahnen für die Gotthardstrecke, die stärkste Lokomotive der Welt

La plus belle création de la technique ferroviaire suisse: la locomotive de 12 000 CV que les chemins de fer fédéraux ont fait construire pour la ligne du Saint-Gothard. C'est la plus forte locomotive du monde



Landschaft stürmt, ist die fortschrittliche Gesinnung der schweizerischen Staatsbahnen verkörpert. Der Höchstleistung der 1200-PS-Motoren entspricht eine Höchstleistung des Komforts. Der Zweiwagenzug, der 134 Sitzplätze birgt, soll allerdings seinen Passagieren das Reisen zu einem besonderen Vergnügen machen, da er vornehmlich für den Gesellschafts-Ausflugsverkehr in der Schweiz bestimmt ist. Was hat sein Lokomotivführer, der wie von einem Chauffeursitz aus den Wagen lenkt, noch mit seinem kohlenstaubbedeckten Kollegen aus dem Jahrhundertanfang gemeinsam? Das fragt sich der Besucher der Ausstellung auch, wenn er den Führerstand des in vornehmem Blau-Creme-Silber gehaltenen Doppelpfeils der Bern-Lötschberg-Simplonbahn betritt; auch hier handelt es sich um einen Einphasen-Wechselstrom-Doppelschnelltriebwagen, der eine Maximalgeschwindigkeit von 110 km entwickelt. Er stand bereits ein Jahr lang in Betrieb und hat während dieser Zeit mehr als 78,000 km zur Zufriedenheit zurückgelegt. Die Lötschbergbahn ist auf der Schau der Lokomotiven noch mit einer ganz neuen schweren Einphasen-Wechselstrom-Lokomotive vertreten, die eine Stundengeschwindigkeit von 90 km erreicht: Anordnung der Motoren und Schalter kann als Musterbeispiel planvoller Uebersichtlichkeit gelten. Einen ganz neuen Typ liessen die S B B in einer dieselelektrischen Lokomotive entwickeln, die stets betriebsbereit ist und auf den nichtelektrifizierten Strecken mit geringer Verkehrsdichte die Dampflokomotive ablösen soll. 1200 PS beträgt ihre Normalleistung, 110 km die Höchstgeschwindigkeit. Das Glanzstück in der Lokomotivparade aber ist unstreitig die nilgrüne 12,000 PS Weltrekordträgerin, deren 234 Tonnengewicht angesichts der enormen Leistung als erstaunlich niedrig bezeichnet werden muss. Man kann diese 34 m lange Mammut-Maschine — übrigens wie alle anderen ausgestellten Lokomotiven — von innen betrachten, aber ausnahmsweise hat die Bahn hier einen Teil der Aussenverschalung durch eine Glaswand ersetzt, so dass die Gäste der Landesausstellung schon im Vorübergehen einen Eindruck von der Vielfältigkeit der Maschinenanlagen dieser kühnen und begeisternden Konstruktion erhalten. — Lokomotiven sehen Dich an! Und sie erzählen Dir wortlos von technischen Grosstaten, die gerade in jüngster Zeit im schweizerischen Eisenbahnbau vollbracht worden sind. G.



Einphasen-Wechselstrom-Doppelschnelltriebwagen der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, schön in Farbe und Linie. Er hat in seinem ersten Betriebsjahr schon fast 80 000 km zurückgelegt

L'automotrice rapide jumelée à courant alternatif monophasé de la compagnie du Berne-Lötschberg-Simplon. Parfaite de ligne et de couleur, elle a déjà parcouru au cours de la première année de service près de 80 000 km