

Vom ersten bis zum letzten Dampfross : Geschichte des Dampfbetriebes auf Schweizer Bahnen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **41 (1968)**

Heft 3

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-776572>

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.

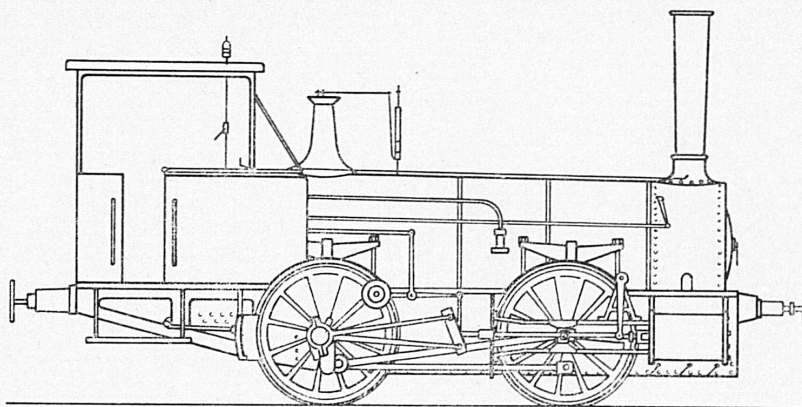
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

VOM ERSTEN BIS ZUM LETZTEN DAMPFROSS

Geschichte des Dampfbetriebes auf Schweizer Bahnen



Umgebaute Lokomotive Nr. 1 der Nordbahn, 1866 / Locomotive N° 1 (après transformation) du Chemin de fer du Nord Suisse, 1866

Für viele Freunde der Eisenbahn war das «Moserbuch» ein schmerzlicher Begriff. Dieses berühmte Werk über den Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen war in drei Auflagen herausgekommen, aber seit langem vergriffen. Jetzt jedoch liegt es in einer neuen, überaus sorgfältig überarbeiteten und erweiterten vierten Auflage vor. (Alfred Moser: «Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847–1966», Birkhäuser-Verlag, Basel und Stuttgart.)

Alfred Moser, der von 1912 bis zu seinem Tode im Jahre 1953 in Basel lebte, war Lokomotivführer von Beruf und Lokomotivhistoriker aus Leidenschaft. «Dass sich ein einfacher Lokomotivführer mit einem umfassenden Standardwerk an die Öffentlichkeit wagte, erschien zu Beginn der zwanziger Jahre manchen Leuten mit höherer technischer Bildung als Anmassung», schreibt Alex Amstein, der als umsichtiger Koordinator an der neuen Ausgabe des Buches mitwirkte, im Vorwort. «Vielen Vorgesetzten war die nebenamtliche Beschäftigung Mosers ein Dorn im Auge, und sie liessen es ihn bei jeder Gelegenheit spüren.» Wie sehr sich die Verhältnisse geändert haben, wie hoch man Mosers Werk heute schätzt, ersieht man schon aus den Namen der Männer, die sich für die Ergänzung des Buches zur Verfügung stellten.

Technisch und als «angetraute Gefährtin» betrachtet

Paul Winter, Stellvertreter des Obermaschineningenieurs, und Wilhelm Haldi, Adjunkt im Zugförderungs- und Werkstattendienst der SBB, geben eine auf den neuesten Stand der Bahngeschichtsforschung gebrachte Übersicht über «Herkunft und Einsatz der Dampflokomotiven der schweizerischen Eisenbahnen». Ein Beispiel über den Einsatz: In den achtziger Jahren des letzten Jahrhundert vermochte eine Lokomotive der Bauart 3/3 (drei Triebachsen, keine Laufachsen) einen Expresszug von 90 Tonnen Gewicht nur mit einer Geschwindigkeit von 33 km/h die Gotthardrampen emporzuschleppen. Auf einer Probefahrt von Erstfeld nach Flüelen erreichte jedoch 1895 eine Tenderlokomotive des Typs Ea 2/4 (zwei Trieb- und zwei Laufachsen) mit einem Zug von 77 Tonnen bereits eine Geschwindigkeit von 120 km/h.

Paul Winter stellt im folgenden Abschnitt mit wissenschaftlicher Gründlichkeit die technischen Grundlagen und den Aufbau der Dampflokomotiven dar. Das rein Technische ist geschickt mit Hinweisen auf das menschliche Moment im Bahnwesen gemischt. So erfährt der Leser aus dem nächsten Kapitel, dass die Lokomotiven zunächst keine Zahlen, sondern durchwegs Namen trugen. Lokomotivführer und Heizer waren ihnen in der Regel fest zugeteilt, «damit jeder den Lebenslauf der ihm zu- und angetrauten Gefährtin sorgfältigst beobachte und aufzeichne und gewissermassen für den Zustand derselben speziell verantwortlich gemacht werde». So heisst es im Geschäftsbericht der St.-Gallisch-Appenzellischen Bahn über das Jahr 1855.

Im Dienste fremder Heere

Über das Schicksal ausrangierter Lokomotiven informiert Hans Schneeberger, Sektionschef beim Zugförderungs- und Werkstattendienst der

SBB, in einem statistischen Anhang. Die knappen Angaben lassen ahnen, welche abenteuerliche Fahrten manche Triebfahrzeuge nach ihrem Dienst auf Schweizer Schienen machten. So findet sich bei einigen Maschinen der Vermerk: «1916 ausrangiert und an k.u.k. Heeresverwaltung verkauft.» Andere Schweizer Lokomotiven erlebten den Ersten Weltkrieg im Gebiet der Militäreisenbahn-Generaldirektionen Brüssel und Warschau. Eine Maschine der Südostbahn geriet im Zweiten Weltkrieg in die Flugzeug-Motorenfabrik «Ostmark» der Messerschmitt-Werke in Griesfeld bei Wien. Eine grosse Zahl von SBB-Maschinen diente nach dem Krieg den unter Triebfahrzeug-Mangel leidenden Niederländischen Staatsbahnen. Über die Dampflokomotiven, die ein friedliches Alter teils im Depot Vallorbe, teils im Verkehrshaus der Schweiz zu Luzern verbringen, orientiert dessen Archivar Walter Trüb. Er war auch dafür besorgt, dass sich die neue Auflage des «Moserbuches» durch viele neue Bilder und Zeichnungen illustrieren liess.

Von der «Limmat» zur C 5/6

Den Hauptteil des Werkes, Mosers minutiöse Beschreibungen der Maschinen, bei welchen selbst kleinste Änderungen innerhalb einer Serie vermerkt sind, konnten die Herausgeber unverändert übernehmen. Die Darstellung umfasst sämtliche Dampflokomotiven der früheren und der jetzt noch bestehenden normalspurigen Privatbahnen sowie der SBB, ferner die Triebfahrzeuge von Schmalspur- und Zahnradbahnen. Es wäre ein völlig sinnloses Unterfangen, auch nur skizzieren zu wollen, was alles auf Schweizer Geleisen fuhr und von Moser dargestellt wurde, von der «Limmat» der Spanischbrötli-Bahn bis zur letzten Güterzugsmaschine der SBB, der mächtigen C 5/6, welche die Lokomotivfabrik Winterthur in den Jahren 1913 bis 1917 vor allem für die Gotthardstrecke baute. Wir müssen uns damit begnügen, sozusagen als «Kostprobe» auf einige merkwürdige Konstruktionen hinzuweisen.

Absonderliche Konstruktionen

Die Ingenieure versuchten, die Dampfkraft auch bei Triebwagen anzuwenden. So erprobte die Lausanne-Echallens-Bahn 1876 einen zwei-stöckigen Dampfomnibus mit zwei zweiachsigen Drehgestellen. Beim Rückwärtsfahren konnte sich der dann vorne stehende Kondukteur mit dem Mann hinten im Führerstand mittels einer Glocke verständigen. In der ersten Etage sassen die Passagiere auf Bänken im Freien. Ein Sonnendach spendete ihnen Schatten. Im Gegensatz zu dieser Konstruktion bewährten sich die Zahnrad-Triebwagen der Pilatusbahn überaus gut und blieben bis zu 50 Jahren im Dienst. Die Kessel waren quer zur Längsachse der Fahrzeuge angeordnet. Fast wie die Erfindung eines Karikaturisten sah die Rangierlokomotive aus, welche die SBB während des Zweiten Weltkrieges zum Kohlensparen umgebaut hatten. Auf dem Führerhaus war ein Stromabnehmer einer elektrischen Lokomotive angebracht. Der Strom diente zum Erzeugen des Dampfes. – Der Leser sieht, das «Moserbuch» ist für jeden an der Bahntechnik Interessierten ein faszinierendes Nachschlagewerk.