Zeitschrift: Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: - (1931)

Artikel: Aus den ersten Tagen der elektrischen Strassenbahn
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-988287

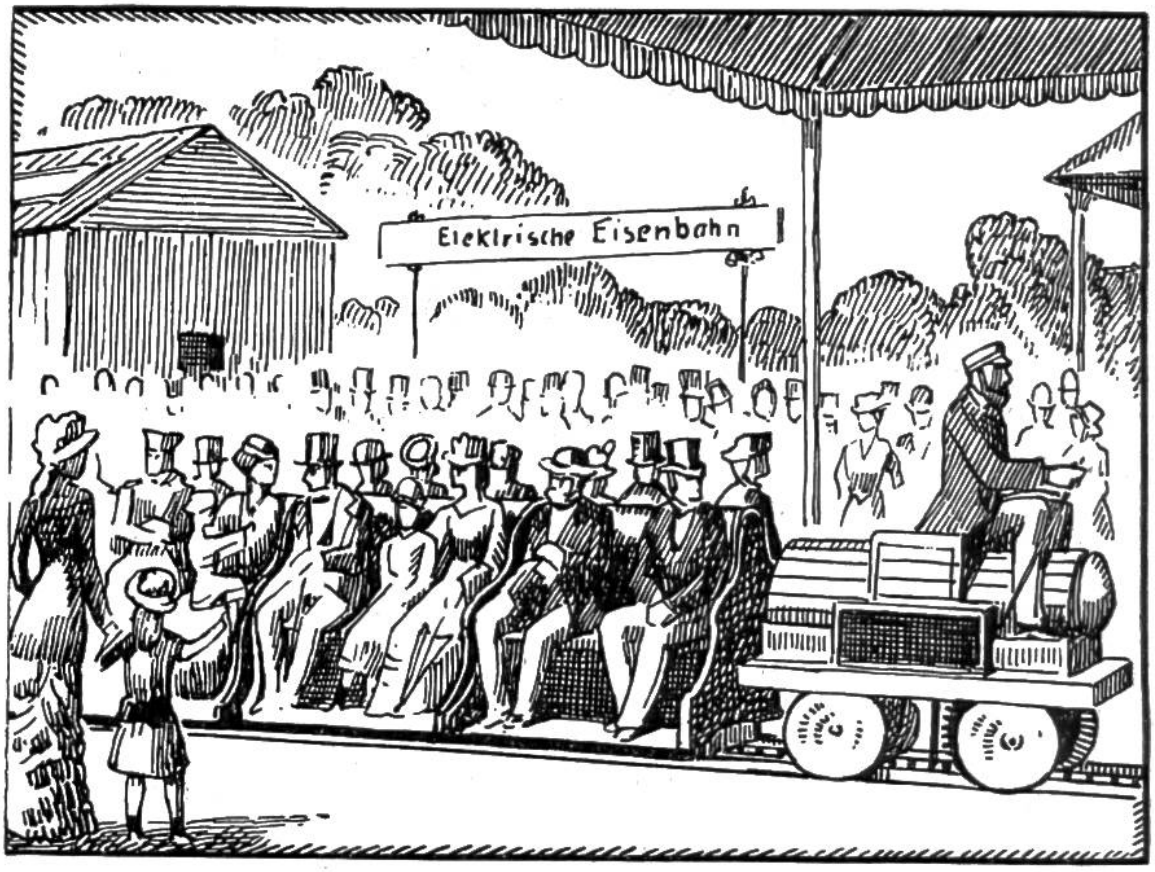
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 17.07.2025

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

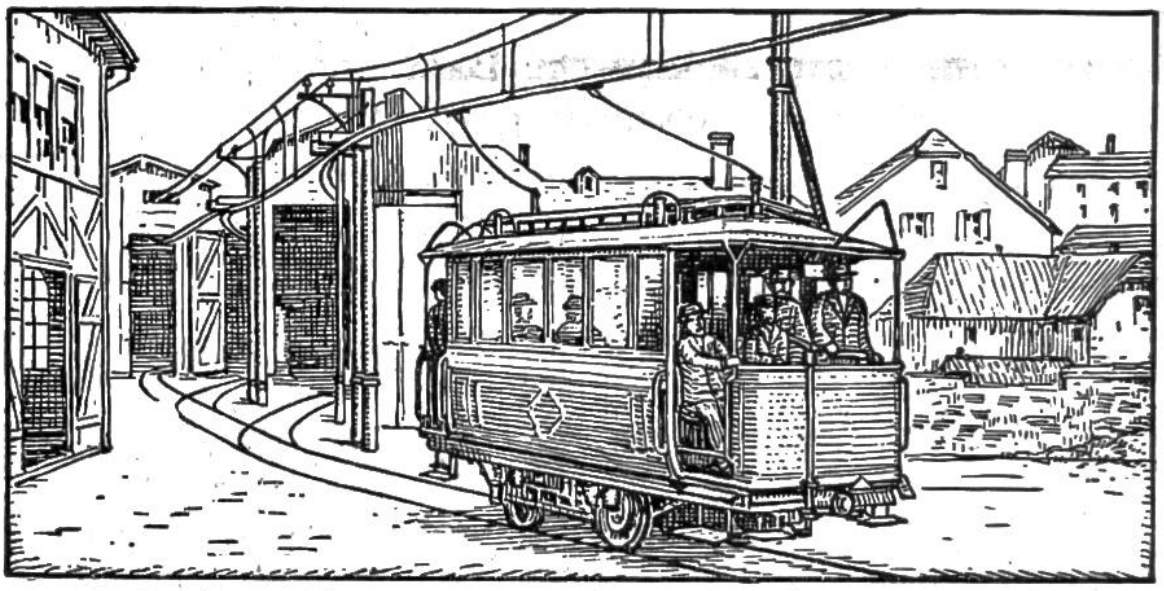


Die erste elektrische Bahn, von Werner Siemens im Jahre 1879 für die Berliner Gewerbe-Ausstellung gebaut.

AUS DEN ERSTEN TAGEN DER ELEKTRISCHEN STRASSENBAHN.

Unser Bild zeigt die erste elektrische Bahn aus dem Jahre 1879. Werner Siemens, der geniale Erfinder auf dem Gebiete der Elektrotechnik, hatte sie für die Gewerbe-Ausstellung in Berlin gebaut. Aber wie es so oft bei grossen Erfindungen geht, ihre weittragende Bedeutung wurde vom Volke zunächst nicht erkannt. Die Ausstellungsbahn erschien als ein Mittel zur Zerstreuung und Unterhaltung. In einer Zeitung von 1879 heisst es: „Besonders die liebe Jugend, aber auch Damen und ältere Herren mit ergrautem Haare drängen sich zu den Fahrten und wenn der Zug durch die Tischreihen einer grösseren Restauration saust, wird er von den Gästen stets mit einem Hurra begrüsst.“ Die Bahn beförderte denn auch während der vier Monate dauernden Ausstellung 86 400 Fahrgäste. Siemens aber hatte

erreicht, dass seine elektrische Bahn innert kurzer Zeit in der Öffentlichkeit bekannt geworden war. Er wurde mit Anfragen für den Bau solcher Bahnen überhäuft. Doch es galt noch Vieles auszuprobieren und zu verbessern. Werner Siemens schrieb einmal, dass er schon im Jahre 1867, als er die Dynamomaschine erfunden hatte, „von einem Netze hängender elektrischer Eisenbahnen über den Strassen Berlins träumte". Er legte denn auch 1880 der Stadtverwaltung von Berlin einen Plan zum Bau einer elektrischen Hochbahn durch die Friedrichstrasse vor. Er erhielt die Bewilligung dazu nicht, weil die Hauseigentümer dieser Strasse darin eine Schädigung erblickten und der übrige Verkehr belästigt werde. So baute er 1881 eine Versuchsbahn auf Schienen in Lichterfelde bei Berlin, welche in bezug auf die Wagenform als Vorläufer unserer heutigen Trambahnen gelten kann. (Es wird interessieren, woher das Wort „Tram" stammt. Im Jahre 1793 erstellte der Engländer Benjamin Outram in den Kohlengruben von Coalbrookdale zahlreiche Bahnen, die nach ihm den Namen Outram-roads oder abgekürzt Tram-roads erhielten.) Bei der Lichterfelder-Bahn galt es in den ersten Wochen des Betriebs einige Schwierigkeiten zu beheben. Der Strom wurde noch nicht durch Kontaktrollen oder durch einen Bügel einer hochgelegten Leitung entnommen, sondern den Bahnschienen. So kam es, dass die Pferde wegen ihres Hufeisenbeschlages beim Überqueren der Bahn starken elektrischen Schlägen ausgesetzt waren und zu Boden fielen oder durchgingen. Auch benutzte die gesamte Lichterfelder Schuljugend die Bahnanlage zu ihren naturwissenschaftlichen Forschungen. Die Buben stellten durch Metalldrähte Kurzschluss zwischen den Schienen her. Ein kleiner Vielwisser zündete sich im entstehenden Funken ein Strohfeuer an und trug es im Triumphe davon. Das alles rief natürlich Betriebsstörungen hervor. Aber die



Erste elektrische Bahn mit Oberleitung. Sie kam im Jahre 1884 auf der Strecke von Frankfurt a. M. nach Offenbach in Betrieb.

Ausführbarkeit des Gedankens war bewiesen. Ein Motorwagen lief bei voller Belastung mit 20 Personen auch bergan noch mit 30—40 km Geschwindigkeit, obschon man nur 20 km per Stunde gestatten wollte.

Als nächste elektrische Bahn gelangte die Strecke von Frankfurt a. M. nach Offenbach zur Ausführung. Es wurde erstmals eine Oberleitung benützt. Diese Art der Stromzuführung erfreute sich in Deutschland keiner Beliebtheit, weil die Anlage sehr schwerfällig aussah und „das Strassenbild verunstalte". Die Amerikaner störte das nicht und sie begannen grosszügig mit der Einführung der elektrischen Strassenbahnen. Die erste Strecke Baltimore-Windsor wurde 1885 eröffnet. Dank wichtiger Verbesserungen betrug die Gesamtlänge der Linien nach 10 Jahren schon 20 000 km. Der Amerikaner Sprague hatte den heute noch üblichen, einfacheren Stromabnehmer ersonnen. Nun fanden auch in Europa die elektrischen Strassenbahnen weiteste Verbreitung und verdrängten vollständig die Pferdebahnen.

Nach vierjährigen Versuchen fand am 6. Juni 1888 die denkwürdige Betriebseröffnung der ersten elektrischen Trambahn der Schweiz, Vevey—Montreux—Chillon, statt. 1894 folgte Zürich mit der ersten Stadtbahn.