

Bis Domodossola elektrisch durch den Simplon

Autor(en): **Miller, Willy**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **4 (1930)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

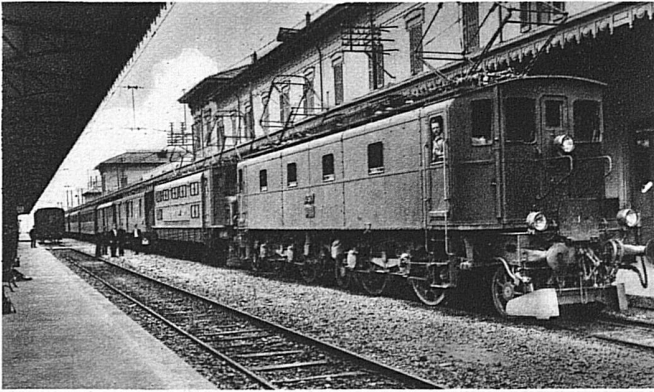
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780522>

Nutzungsbedingungen

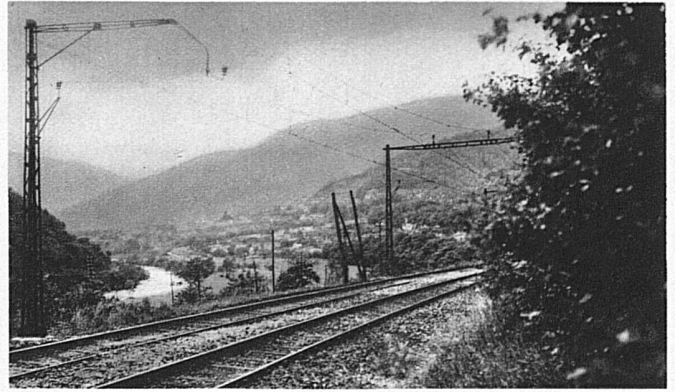
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.



Die elektrischen Lokomotiven der SBB fahren jetzt bis Domodossola und nehmen dort die Simplonzüge in Empfang



Gefilde Italiens. Blick auf Varzo zwischen Iselle und Domodossola

Bis Domodossola elektrisch durch den Simplon

Die schweren Fünfsechstelmaschinen der Gotthardserie sind weg, der Dampfbetrieb Domo-Iselle hat aufgehört. Die Traktion hat gewechselt, das Bild der verhaltenen Kraft ist sich in den Ae^{4/7} gleichgeblieben. Einen um den andern der beleuchteten Kilometer nehmen sie in sich auf, mit vierzig fährt der Schnellzug 38 in den Tunnel, von Stufe zu Stufe springt der Zeiger, vibriert um 80. Ein scharfes Anziehen der Bremsen, eine Kurve, Licht und nochmals Dunkel: mit halber Geschwindigkeit gleiten wir in die Station. Um 11.33 statt 36 wird Iselle durchfahren, bis Varzo, 6,27 km in 6 Minuten, verlieren wir vierzig Sekunden. Fast un-
aufhörlich ist der Sander in Tätigkeit, die verrussten und verrauchten Geleise sind der neuen Herren noch nicht gewohnt. In den Galerien geht das Gefühl für den

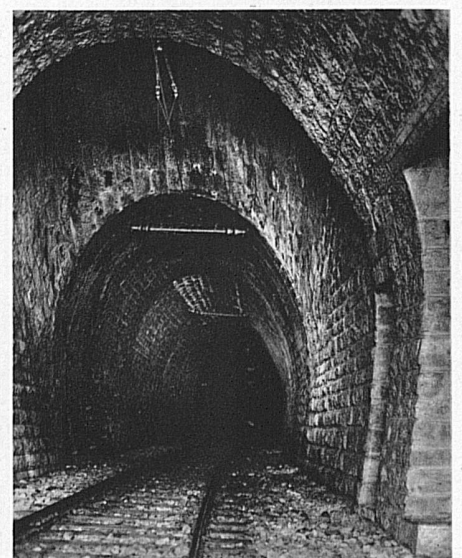
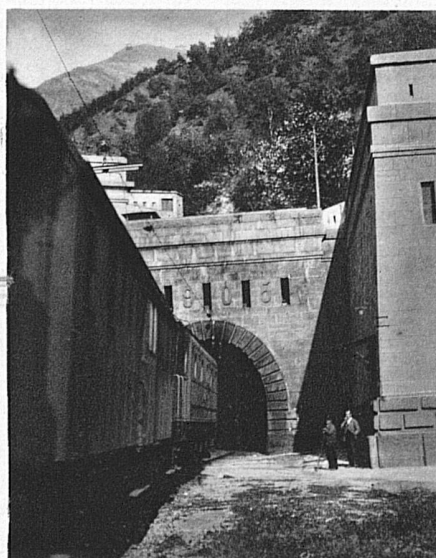
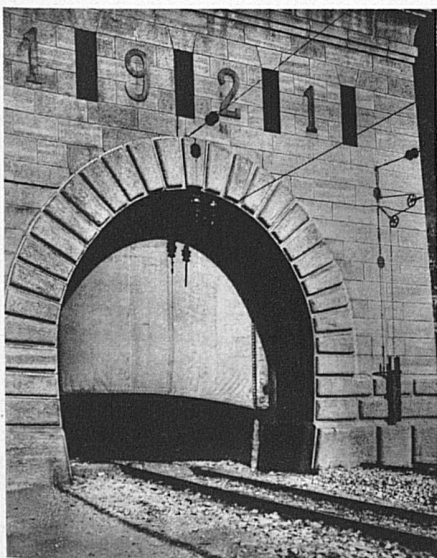
Wechsel der Beschleunigung verloren. Wir vermeinen ihn zu spüren, und doch bleiben sich die siebzig Kilometer gleich. Widerwillig muss der Führer bei der Einfahrt in Domo auf fünfundzwanzig, auf dreissig, schliesslich auf zwanzig hinunter. Zwischen den rost-roten Güterwagen der FS mit ihrem klangvoll prosaischen «Vietato Carico Bestiame» und ein paar Vierachsern nach Novara erreicht der Zug den langen Perron. Elf Uhr einundfünfzig. In 36 Minuten 40,8 Kilometer. Im «Nuovo Sempione» zähle ich aus dem Graphic die Tunnelmeter zusammen. Neun Objekte von 19,803 bis herunter auf 115: insgesamt 25,958 m Zürich-Winterthur, Lausanne-Territet, Giubiasco-Lugano.

Um 16.35 fährt die 10,914 zurück. Behutsam, mit zehn und fünfzehn Kilometern, über das schotter-

Auf dem 19,8 km langen Simplontunnel lasten Berge von 3561 m Höhe. Nach jeder Zugsdurchfahrt schliesst ein Vorhang das Portal und gewaltige Ventilatoren schleudern pro Sekunde 100 m³ frische Luft von Nord nach Süd, um den glühenden Hauch der Erde abzukühlen

Die in den Simplontunnel flitzenden Züge erzeugen am Portal ein mächtig pfeifendes Getöse verdrängter Luft

Die von den SBB neu elektrifizierte Strecke Iselle—Domodossola liegt im Gefälle von 18—25‰. Von 19 Kilometern sind 6155 m Tunnels, — früher ein erstickender Qualm von Rauch und Dampf, heute erfrischende Fahrt bei offenen Fenstern mit einem Zeitgewinn von 20 Minuten



entblösste Geleise. Wir verlieren Zeit, fahrplanmässig werden die drei Zwischenstationen bedient. Mit rund 50 Stundenkilometern werden die 25 Promille Steigung vor Varzo überwunden, mit gegen 60 die zweiundzwanzig vor Iselle. Mit fünfundsiebzig jagen wir an den Signalen der Tunnelstation vorbei, die Mauerung erscheint zebraartig gestreift. Vier, fünf Kilometerpunkte leuchten vor uns, im Finstern. Es ist so dunkel, dass wir sonst keine dreissig Meter sehen können. Wir fahren in die Nacht. Ich greife nach dem Zugsbildungsplan: wir ziehen 23 Achsen hinter uns her. Einen Gepäckwagen, vier Personenwagen, einen blauen Speisewagen der Wagons-Lits. Der Kellner heisst Musetti, mit M, wie Mozzini, der heute die Mitropa in Graubünden betreut. Am Rand des FS-Wagens steht «Residenza Milano». Er hat den gelben Stern, also keine Geschwindigkeitsbeschränkungen.

Das Kaleidoskop versinkt. Der Führer ist unbeweglich, der Beimann wischt die Scheibe. «Zwei Herzen

im Dreivierteltakt», — wie banal! — ich schäme mich. So schnell als möglich klettere ich in Brig von der Maschine herunter. Sie gibt die Lötschbergwagen ab, reiht den Pariser Schlafwagen und einen Zweitklassler der PLM mit grossen Fenstern ein, einen Panzerwagen mit vielen Schrauben.

Mit derselben Maschine Domodossola-Vallorbe, ohne Wechsel, und retour. 232,59 Kilometer, zweimal. Dienst und Pflicht, Pflicht und Dienst.

Ich fahre nach Domo zurück und «übernehme» den MP, den Orient-Simplonexpress. «Istanbul-Calais», «Athènes-Paris», Sofia, Bucuresti, Trieste Alles schwere Schlafwagen, vorn die Ae 4/7 mit ihren 118 Tonnen. Ein Emailschildchen, zweisprachig. Vitesse Maximale 100 km.

Es dunkelt ein, als wir Domo hinter uns lassen. Aus der sinkenden Nacht hebt sich das Bezirksspital, mit weissen Mauern und satten Ziegeln. Vor zwanzig Jahren ist hier Geo Chavez, der Sieger im Simplonflug, gestorben.

Willy Miller.

Amazonen und Kavaliere in Luzern

Zum XVII. Internationalen Concours-Hippique in Luzern
5. bis 13. Juli 1930

Vor kurzem berichteten die Zeitungen aus Brüssel, dass die schweizerische Equipe am dortigen Concours-Hippique die «Coupe des Nations» gewonnen habe. Wenn man sich vergegenwärtigt, was es bedeutet, in einem von den besten Reitern und Pferden Europas bestrittenen Wettkampfe den Sieg zu erringen, so braucht man wohl einem gewissen Gefühl der Befriedigung und des Stolzes, darob, dass unser kleines Land im Reitsport mit in der vordersten Reihe sich placieren konnte, nicht zu wehren. Gleichzeitig aber darf in diesem Zusammenhange auch die Überlegung Platz greifen, wie es möglich geworden ist, dass die Leistungen unserer Reiter auf heissumstrittenem Boden im

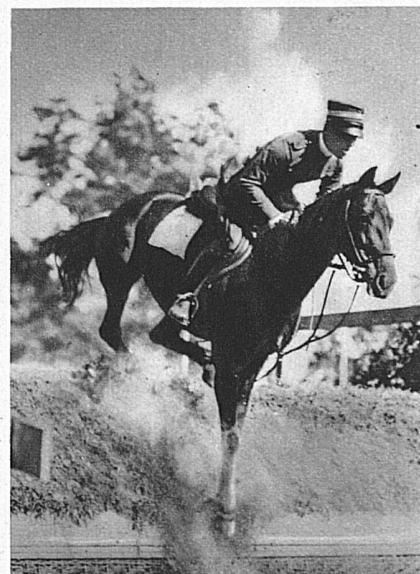
Auslande so befriedigend ausfallen können.

Ich kann mich noch sehr wohl an die ersten Concours-Hippique in Luzern erinnern. Es war im Jahre 1907, als erstmals links und

rechts unseres Gartens die Hindernisse errichtet wurden, und wir Kinder die Nase durch den Stakettenhag drückten, um ja nichts von dem ungewohnten Schauspiel zu verlieren. Als dann der grosse Tag kam, da waren wir natürlich auch

dabei, wenn schon nicht gerade auf der Tribüne, sondern hoch oben in einer alten Buche. Einiges ist in meinem Gedächtnis noch klar und deutlich eingegraben: Ein Italiener auf seinem wilden, schwarzen Teufel, den immer drei Burschen halten mussten, bis der Reiter glücklich oben war, und der dann wie aus einer Kanone geschossen auf das Hindernis lospretschte; der kleine Franzose, der die phänomenalsten Hochsprünge bis über zwei Meter vollbrachte, und last but not least der junge Leutnant, der als erster startender Schweizer gleich an das erste Hindernis prallte und samt seinem Pferde einen Salto machte, der ihn endgültig aus dem Rennen warf.

Unser kindlicher Patriotismus hatte nachher noch viele Enttäuschungen in Kauf zu nehmen, denn immer waren bei der Preisverteilung die Franzosen, Italiener und Deutschen weit voran. Kein späterer Misserfolg



Phot. Neuhauser



Phot. Neuhauser