

# Liliput

Im Bestreben, den Freunden unseres Hauses – und denen, die es werden wollen – etwas besonderes zu bieten, sind wir dieses Mal an den „Urquell der elektrischen Zugförderung in Europa“ gegangen.

Etwa 60 km südlich von Basel, im schönen Tal der Emme, liegt die Stadt Burgdorf. Hier beginnt unsere kleine Reise in die Geschichte der elektrischen Eisenbahnen.

Nachdem es Siemens gelungen war, die erste elektrische Lokomotive überhaupt zu bauen, ging man auch bald daran die seinerzeit noch mit „einer Pferdestärke“ betriebenen Straßenbahnen zu elektrifizieren. Die heutige Weltfirma Brown, Boveri & Cie. in Baden (Schweiz) richtete eine elektrische Straßenbahn in Lugano ein.

Die gesammelten Erfahrungen versetzten diese Firma in den Stand an größere Aufgaben, wie die Einführung der Elektrizität im Eisenbahnbetrieb, zu denken.

So wurde im Jahre 1899, ausgehend von Burgdorf, nach der schönen Zähringer Stadt Thun, die erste elektrische vollspurige Eisenbahn mit einer Länge von knapp 45 km in Betrieb genommen. Hinzu kamen noch etwa 16 km Eisenbahnstrecke, abzweigend von Hasle-Rüegsau nach Langnau im Emmental. Den damaligen Erkenntnissen und Möglichkeiten entsprechend, wurde die Bahn mit 750 Volt Drehstrom betrieben. Diese Stromart bedingte die Überspannung der Gleisanlagen mit einer doppelten Fahrleitung, was sich in der Folge als recht umständlich erwies.

Zwei der für die Burgdorf-Thun-Bahn erbauten ersten elektrischen Vollbahnlokomotiven in Europa sind uns durch die

Weitsichtigkeit der verantwortlichen Männer erhalten geblieben. Eine davon steht im Deutschen Museum in München, eine andere im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Sie waren bis 1933 im Dienst.

Vor dieser Zeit aber hatten sich schon neuere Erkenntnisse im Elektromaschinenbau durchgesetzt, und das hatte bereits dazu geführt, daß nicht nur wesentlich schnellere und stärkere Lokomotiven gebaut werden konnten, sondern auch die Bauformen solcher neueren Elektrolokomotiven bei den ÖBB und auch den SBB indessen viel zweckmäßiger geworden sind. Auch in Burgdorf war die Umstellung auf das Einheitsystem mit Einphasen-Wechselstrom,  $16\frac{2}{3}$  Hertz bei 15.000 Volt Fahrdrachtspannung beschlossene Sache.

Die beim Übergang vom Drehstrom- zum Einheitsystem neu beschafften Lokomotiven sind nach über dreißigjähriger Dienstzeit noch heute im täglichen Einsatz. Die guten Erfahrungen, die mit diesen Maschinen gemacht wurden, veranlaßte die Bahnverwaltung die gleiche Type nach dem zweiten Weltkrieg nochmals nachzubeschaffen.

Und eine dieser Lokomotiven, die Type Re 4/4, eine Bo'Bo', der Emmenthal-Burgdorf-Thun-Bahn, Nr. 103, hat

## LILIPUT

mit großer Sorgfalt im genauen Maßstab 1 : 87 für Sie nachgebaut.

Wir bringen mit diesem Modell einen „fast Old Timer“ auf den Markt, der trotzdem schon alle Merkmale einer modernen Konzeption als Drehgestell-Lokomotive aufweist. Durch ihre besonders guten Kurvenlaufeigenschaften und durch ihren Einsatz auf einer Nebenbahn im Mittelgebirge, wo sie meist nur kurze Züge fördert, ist sie als Modell in jeder Beziehung ideal und entspricht damit genau den Wünschen der meisten Modelleisenbahner.

# LILIPUT-MODELLBAHN • WIEN