

Die ersten Elektrolokomotiven der Schweiz

Ge 2/2 Nummer 1 der Sissach–Gelterkinden Bahn und Ge 2/2 Nummer 1 bis 3 der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren

Die Lokomotiven Ge 2/2 Nummer 1 der Sissach–Gelterkinden Bahn (SG) und die Ge 2/2 Nummer 1 bis 3 der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren (BLM) sind mit dem Baujahr 1891 die ersten elektrischen Lokomotiven der Schweiz. Die vier weitgehend baugleichen Meterspur Lokomotiven unterschieden sich nur in Details, die sich vorwiegend im visuellen Erscheinungsbild zeigten. Die Lokomotive der Sissach–Gelterkinden Bahn war grün und hatte grosse Fenster, die Lokomotiven der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren waren rotbraun und hatten etwas kleinere Fenster.

Die Lokomotiven mit der Achsfolge Bo wurden über zwei Gleichstrom Elektromotoren mit einer Leistung von jeweils 25 PS angetrieben. Beide Elektromotoren nach Patenten des Amerikaners Frank Sprague waren über den Antriebsachsen angeordnet und trieben diese über ein Zahnradgetriebe einzeln an. Gesteuert wurden die Lokomotiven über einen in der Mitte des Lokomotivkastens angeordneten Controller. Die Stromversorgung mit 550 Volt Gleichstrom bei der Sissach–Gelterkinden Bahn und 525 Volt Gleichstrom bei der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren erfolgte über jeweils einen Rollenstromabnehmer, ebenfalls nach Patenten von Frank Sprague. Ausgerüstet waren die Lokomotiven mit der damals in der Schweiz vielerorts üblichen, zuletzt noch bei den Städtischen Verkehrsbetrieben Bern (SVB) im grösseren Umfang verwendeten Trompetenkupplung. Der elektrische Teil der Lokomotiven baute die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), der mechanische Teil die Maschinenbaugesellschaft Basel.

Die vier Elektrolokomotiven, bewährten sich und gaben abgesehen vom zu kleinen Gewicht der Lokomotiven, bei der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren, bezogen auf ihr Einsatzgebiet, keine nennenswerten Gründe zur Beanstandung. Die Lokomotive der Sissach–Gelterkinden Bahn führte am 8. September 1915 ihren letzten elektrischen Zug. Noch im Vorfeld der Einstellung und des Abbruches der meterspurigen Bahnstrecke Sissach–Gelterkinden, infolge der Eröffnung der normalspurigen Hauenstein-Basislinie, wurde die Lokomotive und die elektrischen Installationen der gleichnamigen Bahnstrecke zu einem durch den 1. Weltkrieg bedingten guten Preis zur Rohmaterialgewinnung verkauft. Die Lokomotiven Nummer 2 und 3 der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren wurden in den Jahren 1913 durch neue zeitgemässe elektrische Triebwagen abgelöst und 1913 (Nummer 3) und 1919 (Nummer 2) abgebrochen. Die Nummer 1 verkehrte als Reservetriebfahrzeug noch bis Ende 1923. Am 23. Dezember 1923 zerstörte eine Lawine die Lokomotive. Da eine Reparatur keinen Sinn mehr machte, wurde sie bis auf eine Achse mit einem Motor abgebrochen. Diese Achse befindet sich nun mit dem Motor im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern (VHS).

Sissach–Gelterkinden-Bahn

Als zweite elektrische Eisenbahngesellschaft der Schweiz betrieb die Sissach–Gelterkinden-Bahn (SG), die gleichnamige meterspurige Bahnstrecke im Kanton Basel-Landschaft. Die erste elektrische Eisenbahngesellschaft war die am 6. Juni 1888 eröffnete meterspurige Strassenbahn Vevey–Montreux–Chillon (VMC) an der Waadtländer Riviera am Genfersee.

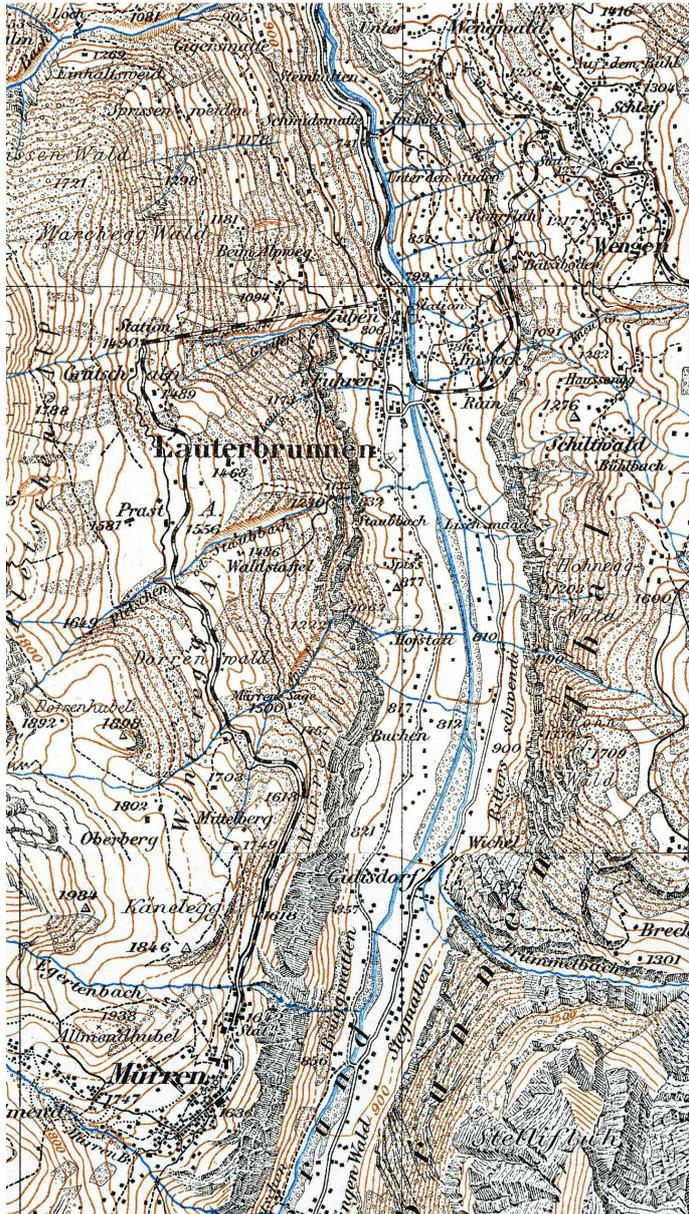
Die durch *Pümpin & Herzog, die bernische Gesellschaft für Specialbahnen* erbaute Sissach–Gelterkinden-Bahn gewährleistete ab dem 18. Mai 1891 den Anschluss des Baselbieter Dorfes Gelterkinden über Böckten nach Sissach, an die am 1. Mai 1858 zwischen Sissach und Olten eröffnete und damit durchgehend befahrbare normalspurige Bahnstrecke Basel–Olten über Sissach, Diepflingen, Sommerau, Rümlingen (Rümlinger Viadukt), Buckten, Läuelfingen und Trimbach (alte Bahnstrecke mit dem Hauenstein-Scheiteltunnel) der Schweizerischen Centralbahn (SCB), einer Vorgängergesellschaft der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Mit der Eröffnung der später erbauten normalspurigen Bahnstrecke Sissach–Olten über Gelterkinden und Tecknau, der neuen Bahnstrecke mit dem Hauenstein-Basistunnel, durch die Schweizerische Bundesbahnen am 8. Januar 1916, war die Notwendigkeit der Bahn nicht mehr gegeben. Die Bahn wurde in der Folge am 1. Juli 1916 eingestellt und abgebrochen sowie die Eisenbahngesellschaft liquidiert.

Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren



Zug der Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren beim Bahnhof Grütschalp um 1891. Quelle Unbekannt.

Als dritte elektrische Eisenbahn der Schweiz, betrieb die Gesellschaft Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren (BLM), die gleichnamige Bahnstrecke im Berner Oberland. Wobei die Bahnstrecke Lauterbrunnen–Mürren in zwei Abschnitte unterteilt wurde. In die Standseilbahnstrecke Lauterbrunnen–Grütschalp, ursprünglich mit Wasserballast betrieben, heute eine Luftseilbahn, sowie die unmittelbar daran anschliessende meterspurige Bahnstrecke Grütschalp–Mürren.



Die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren eröffnete am 14. August 1891 die Bahnstrecke über die Grütschalp und ermöglichte damit die Entwicklung des Bergdorfes Mürren zur heute bekannten autofreien Touristendestination. Die ursprünglich nur im Sommer verkehrende Bergbahn verkehrt heute mit zeitgemässen Triebwagen ganzjährig und gehört mehrheitlich der Jungfrau Holding. In Lauterbrunnen hat die Bergbahn Anschluss an die durch die Berner Oberland-Bahn (BOB) betriebene Bahnstrecke Interlaken Ost–Zweilütschinen–Lauterbrunnen und die durch die Wengernalpbahn (WAB) betriebene Bahnstrecke von Lauterbrunnen über Wengen und die Wengernalp auf die Kleine Scheidegg.

Kartenausschnitt der Region Lauterbrunnen–Mürren um 1930. Quelle ehemalige Eidgenössische Landestopographie.