VERKEHRS HAUS MAGAZIN

Neuigkeiten aus dem Verkehrshaus der Schweiz

April 2019 | Nr. 36

FOKUS DER AMBULANZJET

INTERVIEW DIE RADRENNFAHRERIN

IN MOTION DAS «KROKODIL»

verkehrshaus

Das Verkehrshaus voller Tiere

Nein, das Verkehrshaus der Schweiz wird nicht zum Zoo. Aber es ist schon interessant, dass insbesondere im Bereich des Schienenverkehrs viele Lokomotiven mit tierischen Übernamen bezeichnet werden. So haben wir bei uns einen «Elefanten» (Gotthard-Dampflok C 5/6), ein «Tigerli» (Dampflok E 3/3) und zwei «Krokodile» (SBB: Be 6/8 II und RhB Ge 6/6 I). Das grosse «Krokodil» der SBB feiert übrigens 2019 seinen würdigen hundertsten Geburtstag.

Die erfolgreiche Ausstellung «Die Schweiz fliegt!» geht in die zweite Runde. Auch in diesem Jahr zeigen wir viele interessante Objekte aus der Fliegerei und erzählen spannende Geschichten zu diesem beliebten Thema. Zusammen mit der Rega werden wir bis Ostern die Themeninsel «Rettung aus der Luft» weiterentwickeln und mit einem Original-Ambulanzjet (Challenger 604) mit fast 20 Metern Spannweite im Aussenbereich ergänzen.

Die über 220 Mitarbeitenden des Verkehrshauses arbeiten Tag für Tag an komplexen Herausforderungen und gestaltet so die Zukunft des Hauses der Mobilität aktiv mit. Im Jahr 2019 feiert das Verkehrshaus der Schweiz sein 60-jähriges Bestehen (Eröffnung 1959) und das Planetarium sein 50-Jahr-Jubiläum (Eröffnung 1969). Beide Ereignisse werden wir bescheiden, aber trotzdem würdig, feiern.

Spannende Ausstellungen und kreative Veranstaltungen warten auf Sie. Aktuelle und detaillierte Informationen finden Sie unter: www.verkehrshaus.ch. Besuchen Sie uns regelmässig oder abonnieren Sie den Newsletter, dann verpassen Sie nichts.

Wir freuen uns auf Sie.
Herzlich willkommen in Ihrem Verkehrshaus der Schweiz.

Martin Bütikofer, Direktor

IMPRESSUM **Herausgeber** Verkehrshaus der Schweiz, Lidostrasse 5, 6006 Luzern
Mitarbeiter dieser Ausgabe André Küttel (Gesamtverantwortung & Anzeigen), Andrea Pfister (Redaktionsleitung)
Texte Johanna Wall, Heinz Stahlhut, Olivier Burger, Nando Schoch, Wanda Pfeifer, Lorenz von Felten, Iwan Stadelmann, Claudia Hermann **Layout** aformat.ch, Luzern **Titelbild** Thomas Lüthi **Bildquellen** Verkehrshaus, Nando Schoch, Ingo Höhn, Stefan Zuerrer, Roger Hofstetter, Thomas Lüthi, Rega, Zoo Basel, VA-39900, VA-39312, VHS-12168, VA-45968, VA-38014, VA-39606, VA-47033, VHS-4415, VA-59747_02, VA-40735, VA-14536, VA-59835, VA-59847, VA-14423
Korrektorat typo viva, Ebikon **Druck** LZ Print, Luzern **Auflage** 23 000 Ex. **WEMF-Auflage** 17 408 Ex. **Erscheinung** 4 × jährlich
Gründung/Jahrgang 2005/4 **Preis** CHF 4.50/Ex., CHF 18.– pro Jahr **Kontakt** magazin@verkehrshaus.ch, 041 370 44 44

Offizielle Partner
APG|SGA SBB CFF FFS SRG SSR

INHALT

6

PLANETARIUM
50 Jahre Planetarium

8

INTERVIEW
Nicole Reist, Radrennfahrerin

10

FOKUS
Die Überführung des Ambulanzjets

12

ENTDECKT
Das 8-Gang-Siegervelo

16

IN MOTION
Das «Krokodil» feiert Geburtstag

Opern dieser Welt

Opernhäuser gehören zum Stadtbild von Kulturmetropolen. Auf deren Bühnen werden tragische, romantische oder dramatische Geschichten erzählt. Die Vielfalt der Inszenierungen ist gross. In Luzern zeigt das Verkehrshaus Filmtheater Live-Übertragungen aus New York, und im Luzerner Stadttheater erleben die Opernliebhaber die Darsteller live auf der Bühne.

AUTORIN **JOHANNA WALL***

Da steht sie, eine Frau von Format, und schreit Wut und Mut heraus, in den schönsten Tönen und lauter als ein ganzes Orchester. «Die Walküre» von Richard Wagner, der zweite Teil seiner Tetralogie «Der Ring des Nibelungen», ist keine Oper für jeden Tag. Archaische Themen werden hier von Göttern und Helden auf der Bühne verhandelt. Für fünfeinhalb Stunden taucht man ab in die nordische Sagenwelt und lässt sich hineinziehen in den Sog eines Klangkosmos, der nicht von dieser Welt scheint. Ein solches Werk erlebt man besonders packend an einem der grossen Häuser der Welt, zum Beispiel an der Metropolitan Opera. Dafür muss man aber nicht nach New York reisen. Umweltschonender, aber fast ebenso festlich, erlebt man die Vorstellung auf der Leinwand des Verkehrshaus Filmtheaters in Luzern. Eine Nummer intimer, dafür auf Tuchfühlung mit den Künstlerinnen und Künstlern geht es in Sachen Oper auf der gegenüberliegenden Seeseite zu. Wer allerdings am Luzern Theater einmal die Sopranistin Nicole Chevalier in Benedikt von Peters Inszenierung von Giuseppe Verdis «La Traviata» erlebt hat, mag bestätigen: Manchmal genügt eine einzige Person auf der Bühne, um uns tief zu beeindrucken. Eine Frau von Format, die Sehnsucht und Angst herausschreit – lauter als ein Orchester! – in Klängen, durch und durch von dieser Welt. Keine Göttin, sondern ein Mensch. Ob Wagner oder Verdi – beides kann uns berühren und bereichern. Wie schön, dass beides in Luzern zu erleben ist! ■

** Johanna Wall ist seit der Spielzeit 2018/19 Operndirektorin des Luzerner Theater.*

AGENDA FILMTHEATER

26. APRIL 2019 | AB 17.30 UHR
VERKEHRSHAUS AM ABEND

Magic Flight, Rocky Mountain Express, Blood Road

28. APRIL 2019 | 9.15 UHR
FILM-BRUNCH
Ägypten

11. MAI 2019 | 18 UHR
OPERA LIVE
Les Dialogues des Carmélites (Poulenc)

12. MAI 2019 | 9.15 UHR
FILM-BRUNCH
Wunderwelt der Meere (Muttertag)

19. MAI 2019 | 17 UHR
BALLETT LIVE

Carmen Suite (Alonso, Bizet, Schtschedrin)
Petruschka (Clug/Strawinsky)

26. MAI 2019 | 9.15 UHR
FILM-BRUNCH
Ferne Paradiese

30. JUNI 2019 | 9.15 UHR
FILM-BRUNCH
Löwen der Kalahari

AKTUELLES TAGESPROGRAMM

America's Music
Eine Reise durch die Musikgeschichte der USA.

Oceans 3D
Eine Odyssee durch die Ozeane.

Wild Africa 3D
Einmal quer durch Afrika.

Rocky Mountain Express
Mit einer Dampflokomotive durch die Rockies.

Wild America
Ein Abenteuer durch Amerikas Naturparks.

Änderungen vorbehalten.

PROGRAMM UND TICKETS
www.verkehrshaus.ch
Telefon 041 375 75 75

HANS ERNI MUSEUM

Fliegen in der Kunst

Heinz Stahlhut leitet neu das Hans Erni Museum. Er wird weiterhin das Werk des wohl bekanntesten Zentralschweizer Künstlers zeigen. Doch sein Schaffen soll auch in den Kontext seiner Vorgänger, seiner Zeitgenossen und aktueller Kunst gezeigt werden. Die erste Ausstellung dieser Art widmet sich dem Zusammenspiel von Fliegen und Kunst.

Hans Erni (1909–2015): *Knabe mit Papierdrachen,* 1942, Tempera auf Malkarton, 26 × 50 cm, Hans Erni-Stiftung, Copyright: Nachlass Hans Erni

Die Idee, fliegen zu können, begeistert Menschen seit Jahrtausenden; in Kunst und Literatur aller Kulturen begegnen uns geflügelte Mischwesen, die diese uralte Faszination verkörpern. Jahrhundertelang war das Fliegen in der menschlichen Imagination nur himmlischen Wesen vorbehalten. Menschen, die gegen diese Ordnung verstiessen, waren zum Sturz verdammt.

Der Flieger als moderner Held

Im späten 19. Jahrhundert gelang dem Flugpionier Otto Lilienthal erstmals der Menschenflug mit der Gleitflugtechnik. Von da an machte die Fliegerei enorme Fortschritte, so dass Anfang des 20. Jahrhunderts dem Menschen Fliegen möglich und der Flieger zum modernen Helden stilisiert wurde. Nun experimentierten auch Künstlerinnen und Künstler mit Flugapparaten. Nach dem Zweiten Weltkrieg, in welchem Flugzeuge tausendfachen Tod gebracht hatten, und angesichts der Bedrohung der Umwelt wurde das Fliegen, das inzwischen zum Massenphänomen geworden war, kritischer gesehen. Heute zeigen Künstlerinnen und Künstler eher die dunklen Seiten des Menschenflugs.

Künstler aus aller Welt

Die Ausstellung macht diese Entwicklung mit Werken von Balthasar Burkhard, Alexander Calder, Hans Emmenegger, Hans Erni, Luca Giordano, Claudia di Gallo, Hendrick Goltzius, Meret Oppenheim, Panamarenko, Dieter Roth, Wladimir Tatlin, Giovanni Domenico Tiepolo, Jean Tinguely, Sebastian Utzni und vielen anderen anschaulich.

SCHIENENHALLE

Knie auf Reisen

Mit der Ausstellung «Knie auf Reisen» ist das Verkehrshaus Teil der Jubiläumsaktivitäten «100 Jahre Schweizer National-Circus». Inszeniert wird der Original-Zirkuswagen 29 von Margrit Lippuner-Knie. Sie ist die Grossmutter von Fredy Knie junior und Rolf Knie. In diesem Wagen, der auf einem Niederbord-Güterwagen platziert wird, wurden Zirkusgäste wie Charlie Chaplin, General Henri Guisan und Carl Zuckmayer empfangen. Das Original-Interieur mit Lampen, Vorhängen und Tapeten sind Zeugen aus der Vergangenheit. Knie-Plakate des bekannten Schweizer Künstlers Hans Erni ergänzen die Ausstellung.

STRASSENHALLE

Italo-Design

Die Zusammenarbeit mit dem bekannten Autosammler Corrado Lopresto geht weiter. Ab dem 1. Mai 2019 werden in der Halle Strassenverkehr neue Fahrzeuge im Spada-Design präsentiert. Darunter werden auch Fahrzeuge aus der Lopresto-Kollektion sein. Ercole Spada ist ein italienischer Automobildesigner. In den 1960er-Jahren war Spada Chefdesigner bei Zagato.

SONDERAUSSTELLUNG

Die Schweiz fliegt!

In der neu inszenierten Halle Luftfahrt findet die Sonderausstellung «Die Schweiz fliegt!» ab dem 17. April 2019 eine Fortsetzung. Der Themenbereich «Medizinische Hilfe aus der Luft» wird mit einem Original-Ambulanzjet Challenger 604 der Rega bereichert. Auf dem Wasserbecken wird ein Wasserflugzeug der Organisation Mission Aviation Fellowship (MAF) schwimmen. Mit 132 Flugzeugen in 26 Ländern ist MAF im Einsatz, damit Menschen in schwer zugänglichen Gebieten der Welt Hilfe erfahren. Lassen Sie sich von weiteren Exponaten überraschen.

Jetzt Online-Tickets kaufen unter
www. verkehrshaus.ch/tickets

MEDIA WORLD

Fliegen wie ein Vogel

Fliegen durch virtuelle Welten in der Media World – und dabei erst noch fit werden: Das ist Icaros. Die Spieler halten auf dem Gerät in der «Plank-Haltung» das Gleichgewicht und fühlen sich, als ob sie an einem Flugdrachen hängen. Der eigene Körper wird zum Joystick. Durch die Brille sehen die Nutzer das spektakuläre Bergpanorama des Engadins, atemberaubende Unterwasserwelten oder das Weltall.

AGENDA MUSEUM

17. APRIL 2019
LUFTFAHRT
Die Schweiz fliegt! (Teil 2)
In der neu inszenierten Halle Luftfahrt wird die Faszination Fliegen zum Erlebnis. Dazu gehören sämtliche Bereiche der Luftfahrt: die Passagier- und Frachtluftfahrt, die Leichtaviatik, der Luftsport, die Luftrettung und die fliegerische Berufswelt.

27.–28. APRIL 2019 | 10–18 UHR
ARENA

Modellschiffe-Schaufahren auf dem Wasserbecken

1. MAI 2019
STRASSENVERKEHR
Italo-Design (Teil 2)
Ausstellung von Automobilen im Ercole-Spada-Design.

3.–5. MAI 2019 | 10–18 UHR
STRASSENVERKEHR
Road Days
An den Road Days präsentiert das Verkehrshaus der Schweiz spannende Projekte und bietet einzigartige Erlebnisse aus der Welt der Strassenfahrzeuge.

21.–23. JUNI 2019 | 10–18 UHR
SCHIENENVERKEHR
Rail Days
An den dreitägigen Rail Days steht die Welt der Eisenbahn im Fokus. Nicht nur für Bahnliebhaber, sondern für die ganze Familie wird ein interessantes Programm geboten.

22. JUNI 2019
VEREIN
Mitgliedertag
An diesem Tag trifft sich die Verkehrshaus-Familie zur Mitgliederversammlung.

DAS VERKEHRHAUS UNTERWEGS

1. MAI BIS 30. OKTOBER 2019
MONTEVERDI

Ausstellung im Museum Art & Cars
Singen (D)

Swiss Classic World, Luzern
25.–26. MAI 2019

Änderungen vorbehalten.

EVENTKALENDER
www.verkehrshaus.ch
MIT UNSEREM NEWSLETTER STETS AUF DEM LAUFENDEN
www.verkehrshaus.ch/newsletter

Nur wenige Tage bevor der Mensch erstmals den Mond betrat, ging am 1. Juli 1969 im Verkehrshaus das erste Planetarium der Schweiz in Betrieb. Rund 8,3 Millionen begeisterte Besucher wurden seit der Eröffnung gezählt.

50 Jahre

Planetarium-Baustelle auf dem Verkehrshaus-Areal.

Planetarium

AUTOR **NANDO SCHOCH**

«Überraschend», «faszinierend» und «sehr lehrreich» – nicht selten hört der Vorführer solche Reaktionen, wenn sich die Besucher von den bequemen Planetarium-Sesseln am Ende einer Show erheben und sich die Kuppel sanft wieder erhellt. Das Planetarium gehört zweifelsohne zu den herausragenden Attraktionen im Verkehrshaus. In den 50 Jahren seit der Eröffnung des ersten und grössten Planetariums der Schweiz wurden bereits 8,3 Millionen Eintritte und tausende Schulklassen im kreisrunden Saal gezählt.

Hoher Besuch zur Eröffnung

Am 1. Juli 1969 wurden die ersten neugierigen Gäste im damaligen *Planetarium Longines*, benannt nach dem grosszügigen Hauptsponsor, begrüsst. Gemeinsam mit Verkehrshaus-Gründungsdirektor Alfred Waldis eröffnete der US-Astronaut John Glenn das Planetarium mittels Livekommentar via den Nachrichtensatelliten «Early Bird» aus New York. Glenn war der erste Amerikaner, der die Erde in einem Raumschiff umkreist hatte und war so der perfekte Botschafter für das erste Schweizer Planetarium, aber auch für ein bevorstehendes Weltereignis: die Landung des ersten Menschen auf dem Mond. Nur zwanzig Tage nach der Eröffnung des Planetariums betrat Neil Armstrong die Oberfläche des Erdtrabanten.

Die riesige Begeisterung rund um das Space Race zwischen der Sowjetunion und den Vereinigten Staaten verhalf dem Planetarium zu einem langanhaltenden Popularitätsschub. Die Sternenprojektionen wurden zu einem Anziehungspunkt für Jung und Alt. Durch die guten Kontakte von Alfred Waldis zur Raumfahrtszene waren später viele weitere Astro- und Kosmonauten im Planetarium zu Gast. Darunter die Amerikaner Neil Arm-

1

2

3

1 Gedenkmünze zur Eröffnung des Planetariums.

2 Sonderbriefmarke gestaltet von Hans Erni.

3 Bon für einen Eintritt ins Planetarium und das Verkehrshaus.

strong und Charlie Duke, der Russe Vitali Sevastianov, der Schweizer Claude Nicollier oder Wernher von Braun, der Planungsdirektor der Nasa.

Feinmechanische Projektion

Nicht nur seine hochkarätigen Besucher, sondern auch die technische Anlage machten das Planetarium schnell zu einem einzigartigen Ort, der mindestens einmal im Leben eines Schweizers besucht werden muss. Dank der riesigen Projektionsfläche von 510 Quadratmetern und einem 2,5 Tonnen schweren Sternenprojektor der Firma Carl Zeiss konnten bereits Ende der Sechzigerjahre tausende Sterne an den künstlichen Himmel projiziert werden. Der mächtige Projektor in der Mitte des Raumes diente zur Darstellung von fast 9000 Fixsternen, und mit Hilfe von Dutzenden Zusatz- und Diaprojektoren liessen sich auch Rundpanoramen, Sonnen- und Mondfinsternisse, Sternschnuppen und Kometen darstellen. Die Bewegungen wurden von Hand über ein Schaltpult mit 170 Knöpfen geregelt.

Der Sternenprojektor der Firma Carl Zeiss.

Flüge ins Weltall

Ende 2013 wurde der in die Jahre gekommene mechanische Projektor durch eine moderne, digitale Vollkuppelprojektion ersetzt. Das Sternentheater wurde zum Weltraumsimulator. Zehn Hochleistungscomputer ermöglichen seither – dank nahtlosen, 500 Quadratmeter grossen Bildern aus fünf Projektoren – virtuelle Flüge zu Planeten, Monden und sogar über die Milchstrasse hinaus. Stets aktuelle Bilder der Nasa und der europäischen Weltraumorganisation ESA machen das virtuelle Universum mit 246 Plätzen noch heute einzigartig. Weder Zeitpunkt noch Ort der Himmelsbeobachtung setzen dem Planetarium Grenzen. Erfolgreiche Eigenproduktionen und Kollaborationen mit zahlreichen Planetarien weltweit sorgen dafür, dass das Planetarium im Verkehrshaus auch die nächsten 50 Jahre überraschend, faszinierend und lehrreich bleibt. ■

AGENDA PLANETARIUM

12. APRIL 2019 | 17.30 UHR
YURI'S NIGHT
Spannende Vorträge rund um das Thema Mars-Kolonisierung.

26. APRIL 2019 | AB 17.30 UHR
VERKEHRSHAUS AM ABEND
Patrouille Suisse und PC-7 Team, Reise ins Universum, Planeten – Expedition ins Sonnensystem

11. MAI 2019 | 16.30 UND 20 UHR
TO THE MOON AND BACK – BRASSBAND LIVE

Die Oberaargauer Brassband spielt unter der Planetariums-Kuppel Stücke von Antonín Dvořák, Peter Graham und John Williams. Thema des Abends ist das bevorstehende Jubiläum der ersten bemannten Mondlandung.

28. BIS 30. JUNI 2019
JUBILÄUMSWOCHENENDE 50 JAHRE PLANETARIUM
Das Planetarium im Verkehrshaus wird 50 Jahre alt. An diesem Wochenende erleben Sie Konzerte, Künstler und einzigartige Shows auf der Kuppel. Unter anderem mit:
– Robot Koch, audiovisuelle Live-Show
– Susanne Mecklenburg, Sängerin

AKTUELLES TAGESPROGRAMM

Planeten
Expedition ins Sonnensystem.

Planetarium Live
Aktuelle Himmelsereignisse, live kommentiert.

Reise ins Universum
Die legendäre Space-Show aus New York.

Die Abenteuer von Rosetta und Philae
Familiengerechte Show rund um den Kometen «Tschuri».

Demnächst
Capcom Go! – 50 Jahre Mondlandung
Die Show rund um den Wettlauf auf den Mond und die bemannte Landung 1969.

Änderungen vorbehalten.

PROGRAMM UND TICKETS
www.verkehrshaus.ch
Telefon 041 375 75 75

ZUR PERSON NICOLE REIST

Nicole Reist ist 34 Jahre alt und gehört zu den weltbesten Ultra-Radrennfahrerinnen der Welt. Die mehrfache Weltmeisterin lässt an den Rennen über 1000 Kilometer regelmässig die besten Männer hinter sich. Trotz des umfangreichen Trainingspensums arbeitet sie Vollzeit als Hochbautechnikerin in einem Architekturbüro. In der trainingsfreien Zeit berichtet Nicole Reist in Vorträgen von ihren Erfahrungen auf dem Rad.

In 10 Tagen durch die USA

Die Zürcherin Nicole Reist ist mehrfache Weltmeisterin, Europameisterin und Schweizer-Meisterin im Langdistanz-Radrennfahren. Im vergangenen Jahr gewann sie zum zweiten Mal das berüchtigte «Race Across America» – ein 5000 Kilometer langes Solo-Radrennen von der Westküste bis an die Ostküste der USA.

AUTOR **NANDO SCHOCH**

Das «Race Across America» gilt als härtestes Radrennen der Welt. Haben Sie sich auch schon mal gefragt, warum Sie sich das überhaupt antun?
Mit der ersten Teilnahme im Jahr 2016 habe ich mir einen Lebenstraum erfüllt. Im vergangenen Sommer galt meine Motivation der Bewältigung der Strecke in unter 10 Tagen. Meine Siegerzeit lag dann schliesslich bei 9 Tagen, 23 Stunden und 57 Minuten.

Wie kommt man dazu, Radrennen in einem Stück zu fahren, die länger sind als beispielsweise die gesamte «Tour de France»?
Vor vielen Jahren hat mich ein Arbeitskollege zum 24-Stunden-Rennen in Schötz eingeladen. Ich habe daran teilgenommen, ohne grosse Vorbereitung.

Was hat Sie dabei am meisten fasziniert?
Ich merkte schnell, dass mir der Ausdauersport sehr liegt. Im Jahr 2007 war ich dann zum ersten Mal an der Weltmeisterschaft im Ultraradfahren am Start. Später kamen dann die «Tortour», ein 1000-Kilometer-Rennen quer durch die Schweiz, und schliesslich das «Race Across America» dazu.

Unglaubliche Distanzen in kurzer Zeit, wenig Schlaf. Was ist die grösste Herausforderung bei den Rennen?
Wahrscheinlich die Finanzierung. Im Rennen selbst ist die Müdigkeit der grösste Gegner. Bei der Durchquerung Amerikas im vergangenen Jahr hatte ich in den gut neun Tagen lediglich neun Stunden geschlafen.

Auch die Erholungszeit gehört zum Rennen.
Genau. Im Unterschied zu anderen Radrennen läuft bei den Ultra-Cycling-Wettbewerben die Zeit nonstop. Wer sich schneller erholt, hat bessere Chancen, das Rennen zu gewinnen.

Obwohl Sie in Ihrer Disziplin als Einzelsportlerin antreten, werden Sie an den Rennen stets von einem Team begleitet. Wie setzt sich dieses zusammen?
Bei grossen Rennen wie dem «Race Across America» besteht das Team aus elf Personen. Drei Personen sind zuständig für das Wohnmobil, zwei Personen sind in einem Medienfahrzeug dabei, sechs Personen wechseln sich im Pace-Car, meinem persönlichen Begleitfahrzeug, ab. Sie beobachten während der gesamten Renndauer meinen persönlichen Zustand, sagen mir zum Beispiel, wann ich mich erholen oder verpflegen soll.

Wie verpflegen Sie sich auf dem Rad?
Zum grössten Teil ernähre ich mich von Kartoffelstock oder Reisflocken-Brei.

Sie gehören zu den besten Radfahrerinnen der Welt in Ihrer Disziplin. Trotzdem arbeiten Sie zu hundert Prozent. Wie ist es möglich, Sport und Beruf unter einen Hut zu bringen?
Das geht nur, weil ich den Tag minutiös plane: Trainieren, Arbeiten und Schlafen.

Wie sieht Ihr Tagesablauf aus?
Unter der Woche beginnt mein Tag um 1.45 Uhr in der Früh mit einem zwei- bis dreistündigen Training. Um 5 Uhr beginne ich meine Arbeit im Büro. Ab 16 Uhr heisst es dann wieder Training für 1,5 Stunden. Danach bleibt noch Zeit für Essen, und zwischen 19 und 20 Uhr gehe ich schlafen.

Das klingt für Aussenstehende sehr strapaziös. Wären Sie gerne Profi?
Ich bin froh, dass ich vom Sport nicht leben muss. Profi sein heisst auch immer abhängig sein vom sportlichen Erfolg.

Welche Ziele haben Sie für die nächsten Jahre?
Dieses Jahr strebe ich im Juni meinen vierten Weltmeistertitel an. Im Juli nehme ich an zwei Langdistanz-Rennen teil. Zwei Rennen innert dieser kurzen Zeit zu fahren, bedeutet eine grosse Herausforderung für Kopf und Körper. Beide Rennen zusammen ergeben eine Distanz von 5000 Kilometern.

Ihr Motto lautet: «Erfolg entsteht ausserhalb der Komfortzone.» Haben Sie einen Tipp, wie ich dieses Ziel im Alltag umsetzen kann?
Wenn du dir selber ein Ziel setzt, wenn du etwas wirklich willst, dann kannst du dieses erreichen. Es kann helfen, sich nicht grosse Ziele, sondern jeden Tag ein kleines Ziel zu setzen.

Was macht für Sie die Faszination Radfahren aus?
Ich bin immer wieder überrascht, was ein Mensch fähig ist zu leisten, wenn der Kopf und der Körper gut zusammenarbeiten. ■

Die fliegende Ambulanz

Die medizinische Hilfe aus der Luft ist ein unverzichtbarer Teil der Rettungskette. Mit dem Ambulanzjet der Rega, der am 8. März 2019 vom Flugplatz Alpnach über den Vierwaldstättersee ins Verkehrshaus überführt wurde, gehört neu auch die internationale Luftrettung zur Ausstellung.

Der Challenger 604 (HB-JRA) bei einem Auslandeinsatz.

AUTORIN **WANDA PFEIFER**

Sein erster Einsatz führte ihn am 27. November 2002 nach Namibia, sein letzter am 5. Oktober 2018 in den Kosovo: 16 Jahre lang war der Rega-Ambulanzjet mit der Immatrikulation HB-JRA für die Rega in der Luft – so lange wie noch kein Rega-Jet zuvor. Dabei flog er weltweit 156 Länder an, vollbrachte mehr als 10 000 Landungen und transportierte 4421 Patienten zurück in die Heimat. «Romeo-Alpha», so sein interner Rufname, war einer der drei Rega-Ambulanzjets des Typs Challenger CL-604. Die bewährten Langstreckenjets wurden 2018 ausgemustert und ersetzt durch drei Maschinen des Nachfolgemodells Challenger 650.

Erstmals mit Propellerflugzeug

Bis zur heutigen Ambulanzjet-Flotte war es ein langer Weg, der geprägt war von einem rasanten technischen Fortschritt in der Aviatik und Medizin – und einem immer grösser werdenden Erfahrungsschatz zum Wohl der Patienten. Die Geschichte der Rega-Auslandeinsätze geht zurück bis in die Sechzigerjahre. Damals flog die Rega erstmals einen Patienten mit einem privaten Propellerflugzeug zurück in die Schweiz. Mit einem Learjet nahm die Rega 1973 den ersten zivilen Ambulanzjet der Welt in Betrieb. Dieser wurde wenige Jahre später durch zwei neue Learjets ersetzt. Damit operierte die Rega erstmals mit zwei Flächenflugzeugen gleichzeitig.

Erste Challenger-Generation

1982 ergänzte die Rega ihre Learjet-Flotte mit einem Challenger CL-600 des kanadischen Herstellers Bombardier – dem ersten Langstreckenjet in der Geschichte der Rega. Dank der idealen Kombination von grosser Reichweite und geräumigem Innenraum konnten mit diesem Flugzeug Patienten aus der ganzen Welt mit wenigen oder gar keinen Zwischenlandungen repatriiert werden. 1988 wurden die zwei Learjets durch zwei Mittelstreckenflugzeuge von British Aerospace ersetzt. 1992 beschaffte die Rega einen Bombardier Challenger CL-601 als Nachfolger des bewährten CL-600.

Fliegende Intensivstation

Mit den drei Challenger CL-604 von Bombardier ersetzte die Rega 2002 ihre altgedienten Jets gleichzeitig durch drei Langstreckenjets und setzte somit erstmals in ihrer Geschichte auf eine Einheitsflotte. Neben einer höheren Reichweite und grösserer Kapazität bedeutete die Vereinheitlichung der Flotte auch mehr Flexibilität bei der Organisation der Einsätze. Nun konnten die Einsatzleiter jede Crew und jeden der drei Jets weltweit einsetzen. Ausgerüstet wie eine Intensivstation flogen sie bis zu vier liegende Patienten zurück in die Heimat. 2010 gelang einer Rega-Crew der erste Transatlantik-Flug in normaler Reiseflughöhe mit einer Intensivpatientin, die an eine mobile Herz-Lungen-Maschine angeschlossen war. Die CL-604 waren in der Lage, nonstop bis zu 6500 km zurückzulegen. Sie standen beispielsweise beim Tsunami im Indischen Ozean (2004), beim tragischen Busunfall im Sierre-Tunnel (2012) oder beim Unglück mit einem Reisebus in Norwegen (2014) im Einsatz. Die letzte Reise des «Romeo Alpha» fand jedoch nicht über den Wolken statt: Am 8. März 2019 wurde er auf dem Wasserweg ins Verkehrshaus der Schweiz überführt. ■

Ab dem 17. April 2019 wird der Ambulanzjet vor der Halle Luftfahrt an Führungen auch von innen besichtigt werden können.

Platzieren des Rega-Jets auf drei Säulen vor der Halle Luftfahrt.

Blick auf das Pontonschiff.

Umladen des Ambulanzjets auf der Lidowiese.

Fahrt unter der Acheregg-brücke bei Stansstad.

Göpf, der Sieger!

1

AUTOR **LORENZ VON FELTEN**

In der zweiten Etage der Halle Strassenverkehr befindet sich die Zweiradausstellung. Nebst PS-starken Motorrädern sind auch geschichtsträchtige Fahrräder zu bewundern. Gelb leuchtend sticht das Siegerrad der Tour de Suisse von 1949 hervor. Gottfried «Göpf» Weilenmann (1920–2018) gewann damit überraschend die Landesrundfahrt.

Der Amriswiler war bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges ein begnadeter Amateurrennfahrer. In der Profiliga schien er aber weniger Erfolg zu haben. So stellte er sich in den Dienst der Besten und half Ferdy Kübler und Hugo Koblet zu ihren Siegen am Giro d'Italia und an der Tour de France. Als die beiden Rennfahrer die Tour de Suisse 1949 ausliessen, packte Göpf seine Chance und nahm an der Schweizer Rundfahrt teil. Ohne einen Etappensieg zu erringen, gewann er die Gesamttour mit neun Sekunden Vorsprung.

Gottfried Weilenmann fuhr im Team «Wolf». Dieses gehörte dem Bieler Fahrradhersteller Cycles Carlo Wolf, der notabene auch das 8-Gang-Siegervelo konstruierte. Später gelangte dieses in den Besitz von Max Lehner (1921–2017). Der ETH-Ingenieur war in der Nähe der offenen Rennbahn Zürich Oerlikon aufgewachsen und blieb zeitlebens fasziniert vom Radsport. Das ehemalige Ehrenmitglied des Vereins Verkehrshaus baute eine der bedeutendsten Schweizer Rennrad-Sammlungen auf, die heute zur nationalen Mobilitätssammlung gehört. Nebst Fahrrädern und deren Zubehör umfasst diese auch Archivalien. ■

Im Dokumentationszentrum sind Fotografien, Ansichtskarten, Prospekte, Programmhefte sowie Literatur aus der Sammlung Lehner vorhanden und können auf Voranmeldung von Dienstag bis Freitag zwischen 14 und 17 Uhr studiert werden.

2

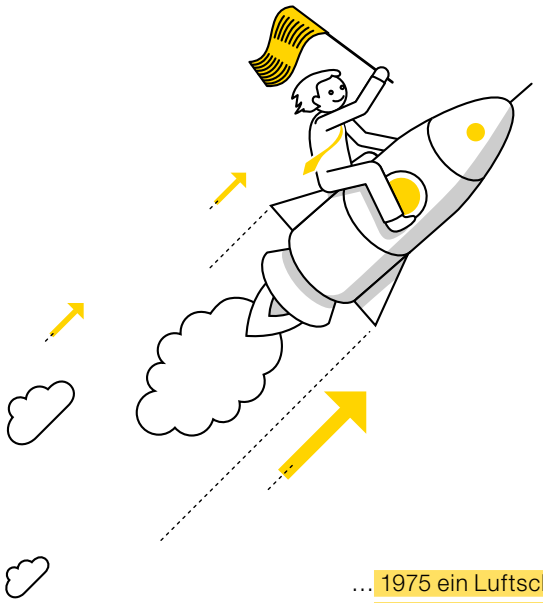
3

1 Autogrammkarte von Gottfried Weilenmann.

2 Siegerrad der Tour de Suisse von 1949 in der Zweiradausstellung.

3 Fahrradsammler Max Lehner in seiner Werkstatt.

HABEN SIE GEWUSST, DASS…



… bislang zwölf Menschen den Mond betraten?
Insgesamt haben seit der ersten bemannten Landung auf dem Mond 1969 zwölf Menschen den Mond betreten. Alle Astronauten waren Männer und US-Amerikaner. Die letzte bemannte Mondlandung fand mit der Apollo-17-Mission im Dezember 1972 statt.

… den Astronauten auf der ISS ein Roboter mit künstlicher Intelligenz zur Verfügung steht?
Der kugelförmige Roboter «Cimon» unterstützt die Astronauten in der Raumstation hauptsächlich bei der Durchführung von wissenschaftlichen Experimenten. Dank einem Bildschirm erhielt der Roboter ein Gesicht mit Augen und Mund, und zahlreiche Ventilatoren helfen Cimon bei der Fortbewegung in der Schwerelosigkeit. In einsamen Stunden auf der ISS kann der Roboter mit den Astronauten sogar Gespräche führen.

… 1975 ein Luftschiff auf den Namen «Verkehrshaus Luzern» getauft wurde?
Nach Plänen des Schweizer Heissluftballon-Pioniers Kurt Rünzi baute die amerikanische Firma Raven ein experimentelles Luftschiff. Es wurde am 13. Mai 1975 durch Gräfin Ursula Brandenstein-Zeppelin auf den Namen «Verkehrshaus Luzern» getauft. Die Jungfernfahrt am folgenden Tag führte von Luzern nach Buchrain.
Am Steuer waren Rünzi und der Amerikaner Jim Winker. Der Erlös aus den 200 000 beförderten Ballonpost-Couverts mit einmaligen Sondermarken ermöglichte es dem Verkehrshaus, das Flugzeug Lockheed Orion in den USA zu beschaffen und zu restaurieren.

… das schnellste Tandem der Welt von der ETH Zürich entwickelt wurde?
Das Tandem mit dem Namen «Cieo», ein Forschungsprojekt der ETH Zürich, erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 83 km/h. Trotz aerodynamischer Optimierung werden sich solche Liegepositionen wohl nicht im Strassenverkehr durchsetzen. Das Tandem ist im Verkehrshaus ausgestellt.

EINE KURATORIN ERZÄHLT

Claudia Hermann

In dieser neuen Rubrik werden Exponate aus der Sammlung vorgestellt.

Bereits 1859 brachte George Pullman in den USA seine ersten Salon- und Schlafwagen in den Verkehr. In Europa dauerte es fast zwanzig Jahre länger, bis eigentliche Schlafwagen mitgeführt wurden. Zuvor hatten ausziehbare Liegesitze die Qualität des nächtlichen Reisens gegenüber der Postkutsche verbessert. Mit der Compagnie Internationale des Wagons-Lits waren die «rollenden Hotels» durch die Schweiz schon früh zahlreich und komfortabel. Weil man aber bereits im 19. Jahrhundert für die Durchquerung der Schweiz mit dem Zug keine ganze Nacht benötigte, gab es nie einen eigenen innerschweizerischen Schlafwagen-Verkehr. Die grossen internationalen Gesellschaften (CIWL, Mitropa, TEN oder Night Jet) bedienten die Schweiz auf vielen Ausland- und Transitstrecken mit Schlafwagen. Vor 1914 war das Reisen in Schlafwagen den wohlhabenden Reisenden vorbehalten. Nach dem Zweiten Weltkrieg machte der Fernverkehr einen völligen Wandel durch: Flugzeug und Auto lösten die Bahn im Weit- und Mittelstreckenverkehr ab. Im Verlaufe der vergangenen zwanzig Jahre reduzierte sich daher das Angebot bequemer transeuropäischer Schlaf- und Liegewagen drastisch, auch wenn die Erstklassabteile der noch bestehenden Nachtzüge heutzutage über Dusche/WC und Internet-Anschluss verfügen.
Aus ökologischer Sicht ist jedoch noch heute eine Reise im Schlaf- oder Liegewagen zu bevorzugen: Fährt man mit dem Nachtzug von Basel nach Hamburg, vermindert sich der CO_2-Ausstoss um 135 kg, der Treibstoffverbrauch um 66 l gegenüber einer Autoreise.

In der Halle Schienenverkehr können Sie anhand von Blechspielzeugmodellen und Ausschnitten aus Prospekten die frühe Zeit der Schlaf- und Liegewagen entdecken, unter anderem auch ausserhalb der Öffnungszeiten in geführten «Nachtschicht»-Rundgängen.

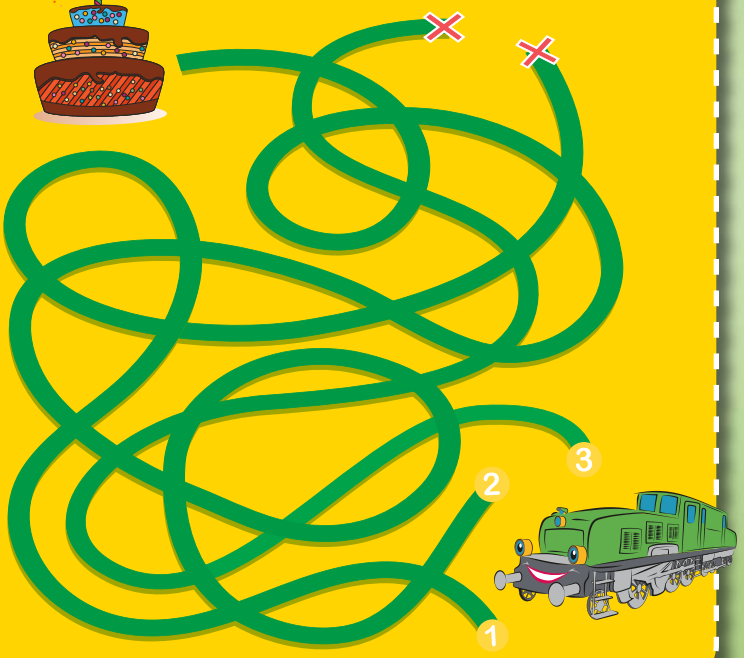
Dein
Erlebnisflughafen
AUSFLUGSZIEL
Erleben Sie Aviatik hautnah auf den Zuschauerterrassen sowie auf einer live kommentierten Flughafenrundfahrt.
flughafen-zuerich.ch/ausflug
FLUGHAFENZÜRICH

Verkehrshaus fan

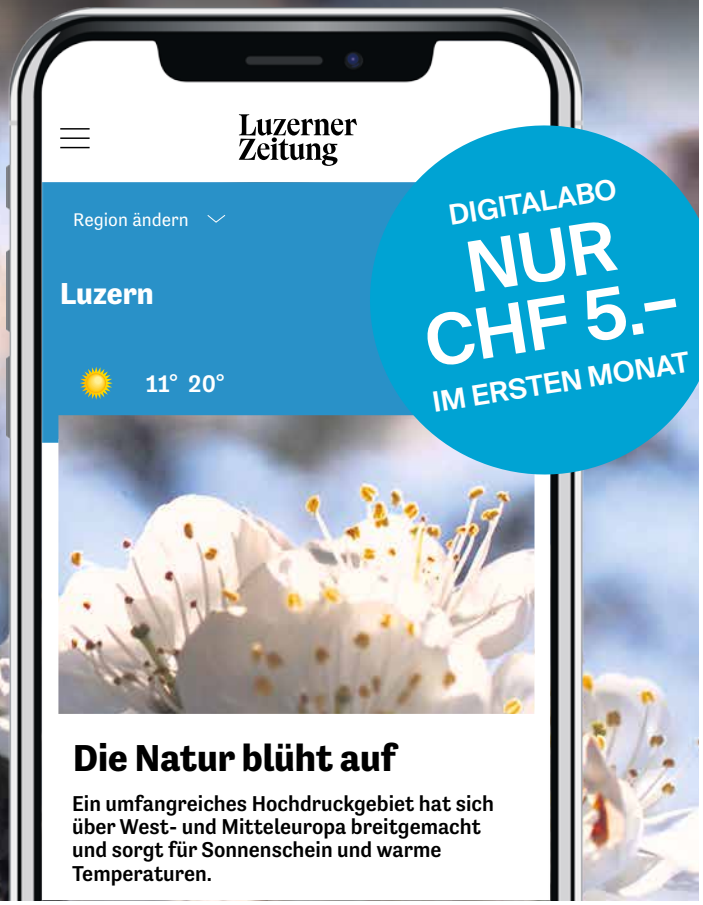
EINE DER BERÜHMTESTEN LOKOMOTIVEN IM VERKEHRSHAUS IST DAS «KROKODIL».
Die Lok bekam diesen Namen wegen seiner Form und der auffälligen grünen Farbe. Das «Krokodil» zog über 60 Jahre lang Güterzüge über die Gotthardstrecke. In diesem Jahr feiert die Lokomotive übrigens Geburtstag – sie wurde genau vor 100 Jahren in der Schweiz gebaut.

QUIZ

WELCHEN WEG MUSS DIE LOKI NEHMEN, UM ZUM GEBURTSTAGSKUCHEN ZU GELANGEN?



NÄHER
LUZERNERZEITUNG.CH/FUENF



DIGITALABO
NUR CHF 5.–
IM ERSTEN MONAT

100 Jahre «Krokodil»

Lange Zeit galt die Elektrolokomotive Ce 6/8 II bzw. Be 6/8 II, besser bekannt unter dem Namen «Krokodil», als Schweizer Lokomotive schlechthin. Sie ist ein Höhepunkt der schweizerischen Maschinenästhetik. 1919 wurde die Probelok in Betrieb genommen, und schon im Jahr darauf wurden die ersten Fahrzeuge der Serie ausgeliefert.

Werbung für Anleihe der Eidgenossenschaft für Elektrifikation der SBB, 1921.

AUTORIN **CLAUDIA HERMANN**

In grosser Hektik war vor 100 Jahren die erste starke elektrisch betriebene Güterzugslokomotive für den Gotthard entwickelt worden. Vorausgegangen war eine Energiekrise Ende des Ersten Weltkrieges. Um von der ausländischen Kohle unabhängig zu werden, musste die Dampf- durch die elektrische Traktion ersetzt werden. Deshalb hatten sich der Bundesrat und die SBB-Leitung 1916 für den Elektrobetrieb auf allen Hauptbahnlinien der Schweiz entschieden: Einphasenwechselstrom war das zukünftige Stromsystem der SBB. In einem ersten Schritt wurden SBB-eigene Kraftwerke erstellt, Probelokomotiven bestellt und der Fahrleitungsbau vorangetrieben.

Gelenklok bringt mehr Leistung

Auf der Gotthardachse benötigte man dringend starke, gebirgsfähige elektrische Güterzugslokomotiven. Erst im Dezember 1917 bestellten die SBB bei den schweizerischen Elektrofirmen BBC und MFO Probeloks. Gefordert war unter anderem eine genügende Leistung, um eine Anhängelast von 430 t auf den 26-Promille-Rampen der Gotthardstrecke mit 35 km/h ziehen zu können, sowie die Ausrüstung mit einer Nutzstrombremse. Für die Wendigkeit in den vielen engen Kurven am Gotthard brauchte es bewegliche Drehgestelle. In einer Gelenklok konnten mehrere Triebachsen untergebracht werden, was mehr Leistung bedeutete. Die sechs Achsen wurden in zwei Gruppen mit einem verbesserten Stangensystem angetrieben.

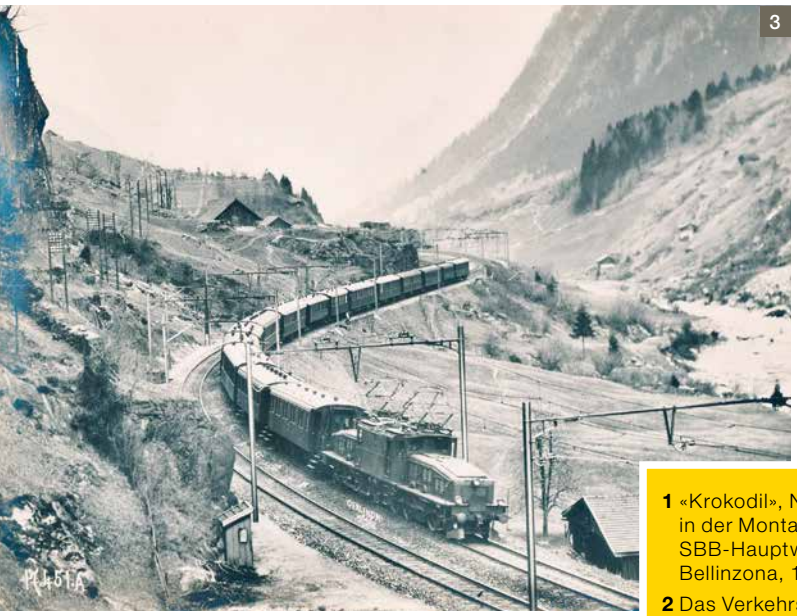
«Krokodil» erhält Zuschlag

Die von den SBB bevorzugte Ce 6/8 der Maschinenfabrik Oerlikon MFO besitzt zudem je eine Laufachse an jedem Ende, womit man eine Überschreitung der Achslast wegen der schweren elektrischen Ausrüstung vermied. In der Mitte der Maschine befindet sich der schwere Teil mit Transformator, Hauptschalter und Stufensteuerung sowie den beiden Führerständen. Dieser Kasten ist brückenartig auf den Triebdrehgestellen mit den Fahrmotoren abgestützt. Die in den 1910er-Jahren neu entwickelte Nutzstrombremse speiste die Bremsenergie, die von den Motoren bei der Talfahrt erzeugt wurde, wieder zurück ins Fahrleitungsnetz.

Zwischen der Bestellung dieser Prototypen und der Bestellung der ersten Serie der Ce 6/8 II lagen nur drei Monate. Der Ausführungszuschlag erfolgte vor der Vollendung des Prototyps. Somit bestand kaum Zeit, die 1919 abgelieferten Probeloks zu testen. Die erste Serie der Ce 6/8 II wurde von MFO und SLM in 33 Stück ab 1920 ausgeliefert und am Gotthard im Güterzugsdienst in Betrieb genommen. Bei der zweiten Serie waren dementsprechend Vereinfachungen und Verbesserungen notwendig.

Ausgestellt im Verkehrshaus

Ihrem Aussehen verdankt die Lok ihren Spitznamen «Krokodil»: Die niedrigen, schmalen Vorbauten wirken wie eine schmale Schnauze und die Fenster der Führerstände wie Augen. Die gelenkig zusammengesetzten



1 «Krokodil», Nr. 14258, in der Montagehalle der SBB-Hauptwerkstätte Bellinzona, 1919/20.

2 Das Verkehrshaus-«Krokodil» vor der Ausrangierung, wohl um 1982.

3 «Krokodil» als Reisezugslok im Urner Reusstal.

4 Fabrikhalle MFO mit Elektrolokomotiven im Bau, Ce 6/8 II (1CC1), «Krokodil», der SBB und Ce 4/6 (1BB1), Nr. 303, der BLS. Ca. 1920–1930.

Teile ergaben zudem eine Wendigkeit wie die eines Krokodils. Die tannengrüne Farbe erhielt es allerdings erst 1928, zuvor war es braun.

Das «Krokodil» war ein Verkaufsschlager im In- und Ausland, insbesondere bei anderen Gebirgsbahnen. Es wurde beispielsweise auch von der Rhätischen Bahn oder den Österreichischen Bundesbahnen bestellt. Zudem war es Träger für die nationale Identifikation und Symbol für Schweizer Spitzenleistungen in der Elektro- und Maschinenindustrie. Dementsprechend wurde es in jeder Spurgrösse von Modelleisenbahnen produziert.

Ab 1941 wurden die «Krokodile» zu stärkeren und schnelleren Be 6/8 II umgebaut und ab den 1950er-Jahren allmählich ins Flachland abgezogen und danach ausrangiert. Bis heute haben sich neun Fahrzeuge erhalten: so die Be 6/8 II, Nr. 13254 (bis 1941 Ce 6/8 II, Nr. 14254), die heute im Verkehrshaus steht. Sie wurde im Mai 1982 ausrangiert und dokumentiert mit dem grünen Kasten und dem mittelgrauen Fahrwerk den letzten Betriebszustand. ■

nach gefragt

Priska Christen
Leiterin Reinigung

Weshalb arbeitest du im Verkehrshaus?
Mich beeindrucken das Verkehrshaus und seine neuen und aktuellen Ausstellungen sehr. Ich war vor kurzem in Österreich in den Ferien, und die Vermieterin der Ferienwohnung sagte: «Das Beste an der Schweiz ist das Verkehrshaus.» Ich durfte dann mit Stolz sagen, dass ich dort arbeite.

Wie sieht dein Arbeitsalltag aus?
Meistens bin ich schon morgens um 6 Uhr hier und schaue die Tagesplanung an. Ich teile das Reinigungspersonal ein und schaue, was speziell gemacht werden muss. Auf meinen Rundgängen schaue ich, welche Objekte und Ausstellungen noch nicht sauber gereinigt sind und welche eine Intensivreinigung brauchen.

Was gefällt dir an deiner Arbeit besonders?
Ich organisiere gern. Wenn wir viel Arbeit haben und wir fast täglich einen Anlass im Conference Center haben, ist dies eine Herausforderung.

Wie lange dauert das Reinigen des ganzen Museums? Wer tut das?
Das Reinigen des Museums mit den Zusatzangeboten und dem Restaurant dauert etwa vier Stunden. Eine Herausforderung ist das Reinigen aller Vitrinen und Scheiben. Täglich sind zwölf Personen vom Reinigungspersonal, zwei Lernende Betriebsunterhalt und zwei Zivildienstleistende hier vor Ort, plus eine Person, die alle Umgebungsarbeiten erledigt.

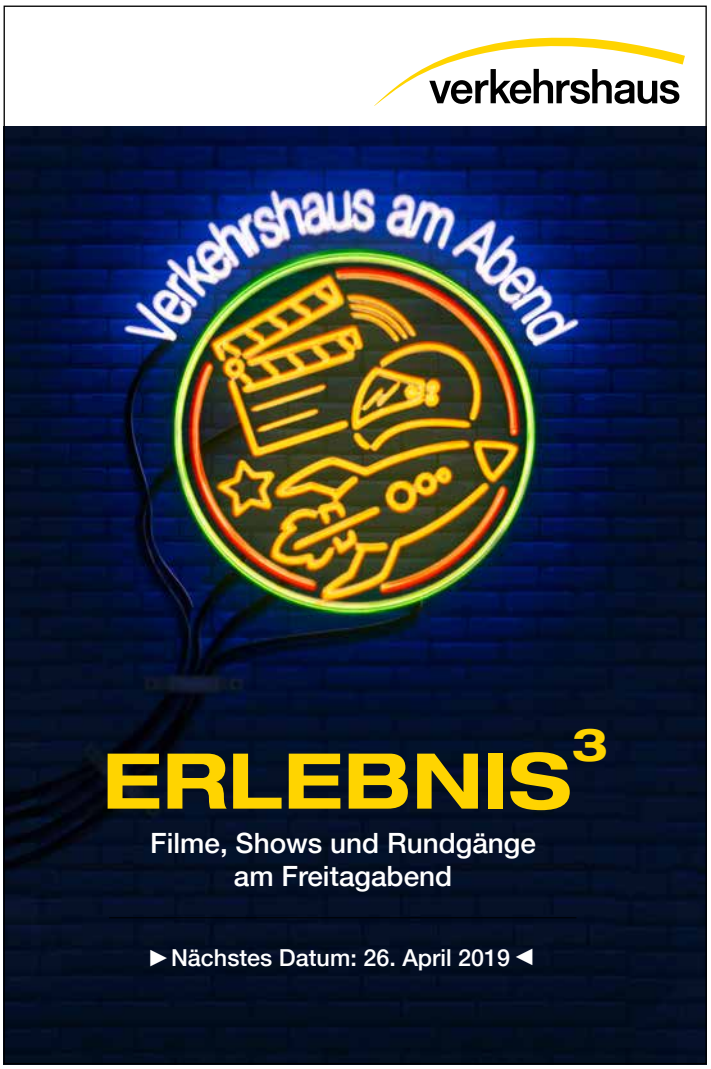
Was war deine Ausbildung?
Ich bin in einem Hotel und Restaurant aufgewachsen und habe die Wirteprüfung gemacht. Während 25 Jahren habe ich ein Personalrestaurant geführt. Bevor ich ins Verkehrshaus kam, habe ich bei einer Reinigungsfirma gearbeitet.

Welche Fähigkeiten sind bei deinen Tätigkeiten besonders gefragt?
Ganz klar das Organisieren und das Behalten des Überblicks. Zudem braucht es den Blick fürs Ungereinigte.

Welche Attraktion im Verkehrshaus schätzt du persönlich am meisten?
Was mich sehr beeindruckt, ist das Swiss Chocolate Adventure. Mich fasziniert auch das Planetarium, weil mich die Sterne und das Weltall sehr interessieren.

Welche neue Attraktion im Museum würdest du gerne entwickeln?
Als sechsfache Grossmutter ganz klar die Strassenbau-Arena. Ich würde dieses Angebot noch attraktiver gestalten.

Anzeigen



Sudoku

Zu gewinnen: 1 Eintritt in den Zoo Basel für die ganze Familie (2 Erwachsene und 2 Kinder)
Mit den liebevoll gestalteten Gehegen und der Parklandschaft ist der Zoo Basel ein einzigartiges Ausflugsziel. Beobachten Sie die Schneeleoparden auf ihrem Felsen. Gleich nebenan warten Panzernashörner und Zwergotter auf Sie. Im Vivarium treffen Sie auf Meerestiere wie Seepferdchen, Haie und Pinguine. Die Elefantenanlage «Tembea» gewährt Ihnen Einblicke in das Leben der afrikanischen Elefanten. www.zoobasel.ch

Lösungszahl bis am 31. Mai 2019 einsenden an:
Verkehrshaus der Schweiz, Sudoku, Lidostrasse 5, 6006 Luzern, oder magazin@verkehrshaus.ch

	3					1	8	
			1		7	9		
	5		4			1		
	2	8						7
5			9			5	6	
		5					4	
8	6				2			
4	2		8	5	3			
				3				4

© DRIC PRESS

1	2	3	4	5

Pro Haushalt ist nur eine Person teilnahmeberechtigt, Mitarbeitende vom Verkehrshaus der Schweiz sind ausgeschlossen. Der Gewinner wird schriftlich benachrichtigt. Eine Barauszahlung des Preises ist nicht möglich. Es wird keine Korrespondenz geführt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Die Lösungszahl der Ausgabe 34 lautete 44513.
Die Tageskarten für das Ski- und Schlittelgebiet Brunni haben gewonnen:
Corinne Grossenbacher und Guido Arnold

Anzeige

Jetzt mit dem Voralpen-Express die Ostschweiz entdecken

LUZERN – ARTH-GOLDAU – ST. GALLEN

Sitterviadukt St.Gallen

www.voralpen-express.ch

SOB SÜDOSTBAHN

VORALPEN-EXPRESS