Die elektrischen Schweizer Bahnen und ihre drei technischen Pioniere

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1947)**

Heft 1

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-777278

Nutzungsbedingungen

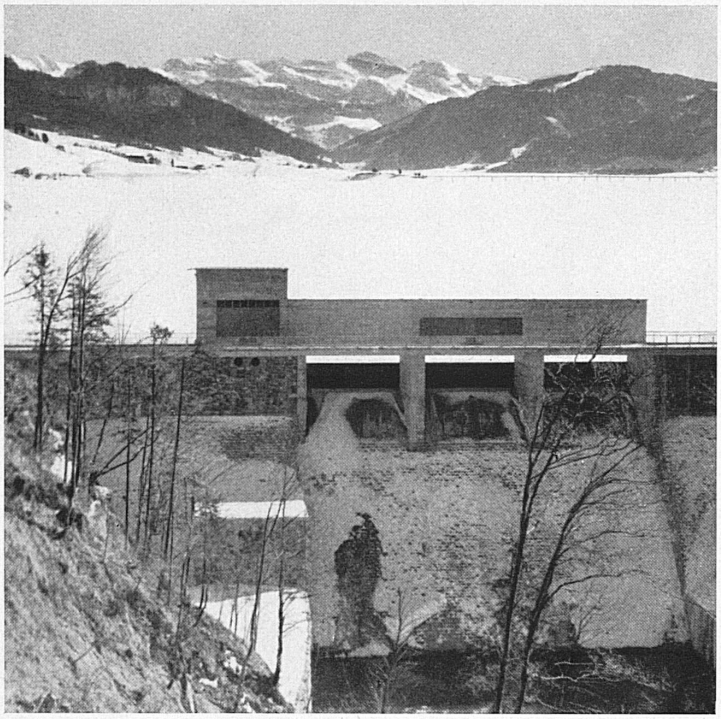
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung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

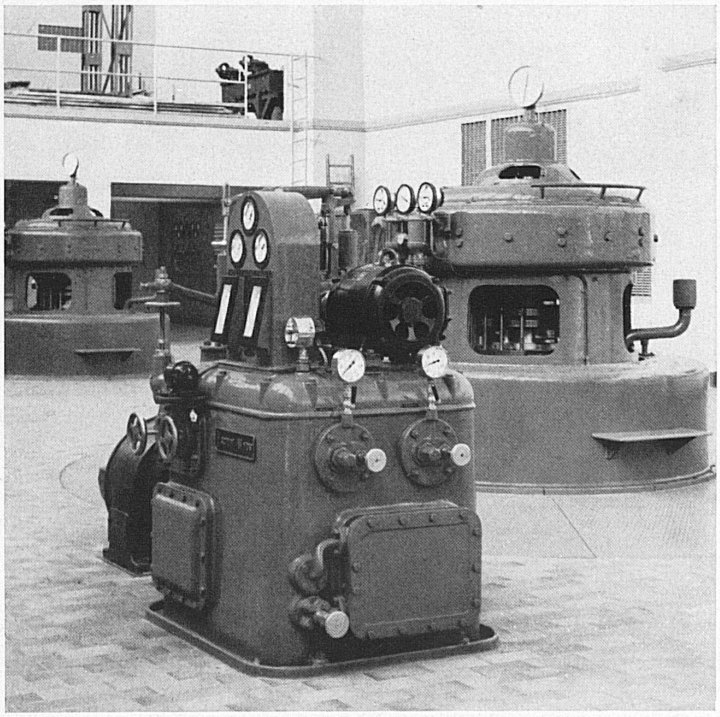
Haftungsausschluss

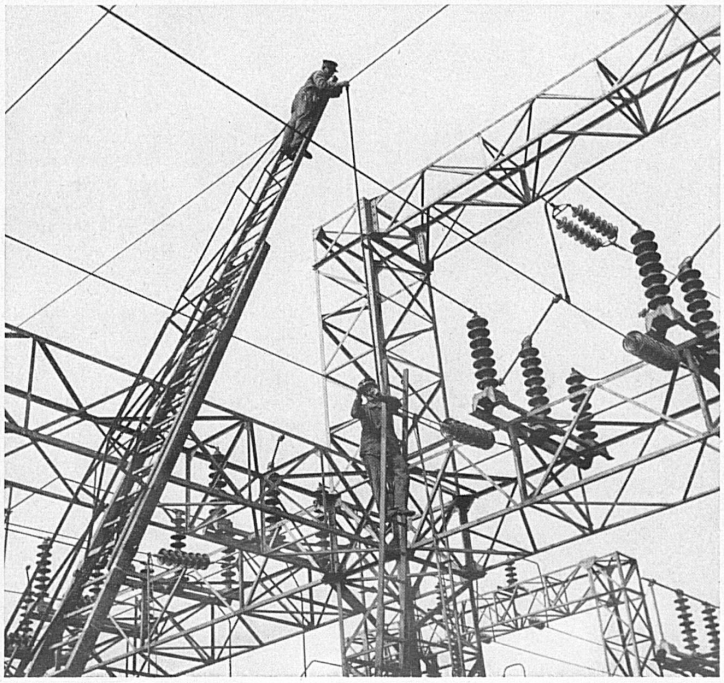
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch







DIE ELEKTRISCHEN SCHWEIZER BAHNEN UND IHRE DREI TECHNISCHEN PIONIERE

PROF. Dr. h. c. W. WYSSLING (1862-1945):

« Das im Mai 1904 aufgenommene Arbeitsprogramm enthält als eine erste Hauptaufgabe die Feststellung des Kraftbedarfs für den elektrischen Betrieb aller schweizerischen Bahnen. Die Bedeutung der Elektrifikation der Bahnen für die Schweiz liegt in der Tat in erster Linie nicht in der Verwertung mancher rein technischer Vorzüge, die man dem elektrischen Betrieb zuschreibt und die vielerorts zum Übergang auf den elektrischen Betrieb führten, wie z. B. Ermöglichung größerer Geschwindigkeiten, Bewältigung eines größern Verkehrs, Rauchlosigkeit und dergleichen mehr. Die Hauptbedeutung für die Schweiz liegt vielmehr auf der wirtschaftlichen Seite, in der Verwertung der eigenen Wasserkräfte an Stelle der Kohleneinfuhr aus dem Ausland. »

(Mitteilungen der Schweiz. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb, 1906.)

« Der elektrische Vollbahnbetrieb ist technisch zuverlässig und vollkommen befriedigend möglich.
Für die Verhältnisse der schweizerischen Bundesbahnen, auch mit besonderer Berücksichtigung der Gotthardbahn, eignet sich am besten das Betriebssystem mit Einphasenstrom von ungefähr 15 Perioden und einer Fahrdrahtspannung von etwa 15 000 Volt, wobei diese Stromart zweckmäßig direkt als solche in Wasserkraftwerken zu erzeugen und auf möglichste Verwendung von Werken mit Akkumulierfähigkeit zu sehen ist. »

(Mitteilungen der Schweiz. Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb, 1912.)

Dr. HANS BEHN-ESCHENBURG (1864-1938):

« Behn-Eschenburg war neben der Konzeption der richtigen Idee auch die entscheidende Tat vorbehalten: er schuf den ersten, praktisch brauchbaren größern Bahnmotor, denselben, der sich beim Versuchsbetrieb von Seebach-Wettingen so glänzend bewährt hat und der die MFO zur führenden Firma auf dem Gebiete der Einphasentraktion werden ließ. »

(Aus der Schrift «Männer der Schiene», von Ernst Mathys, Bern 1947.)

Dr. h. c. E. HUBER-STOCKAR (1865-1939):

« Die jetzigen Eisenbahnzüge und noch schwerere müssen in den jetzigen Zusammensetzungen nach den jetzigen und noch zu verdichtenden Fahrplänen mit mindestens den jetzigen Fahrgeschwindigkeiten über die vorhandenen Linien geführt werden, dazu auch weitere, zu gewissen Tageszeiten zahlreiche, eingeschaltete kleine Lokalzüge von guter Fahrgeschwindigkeit. »

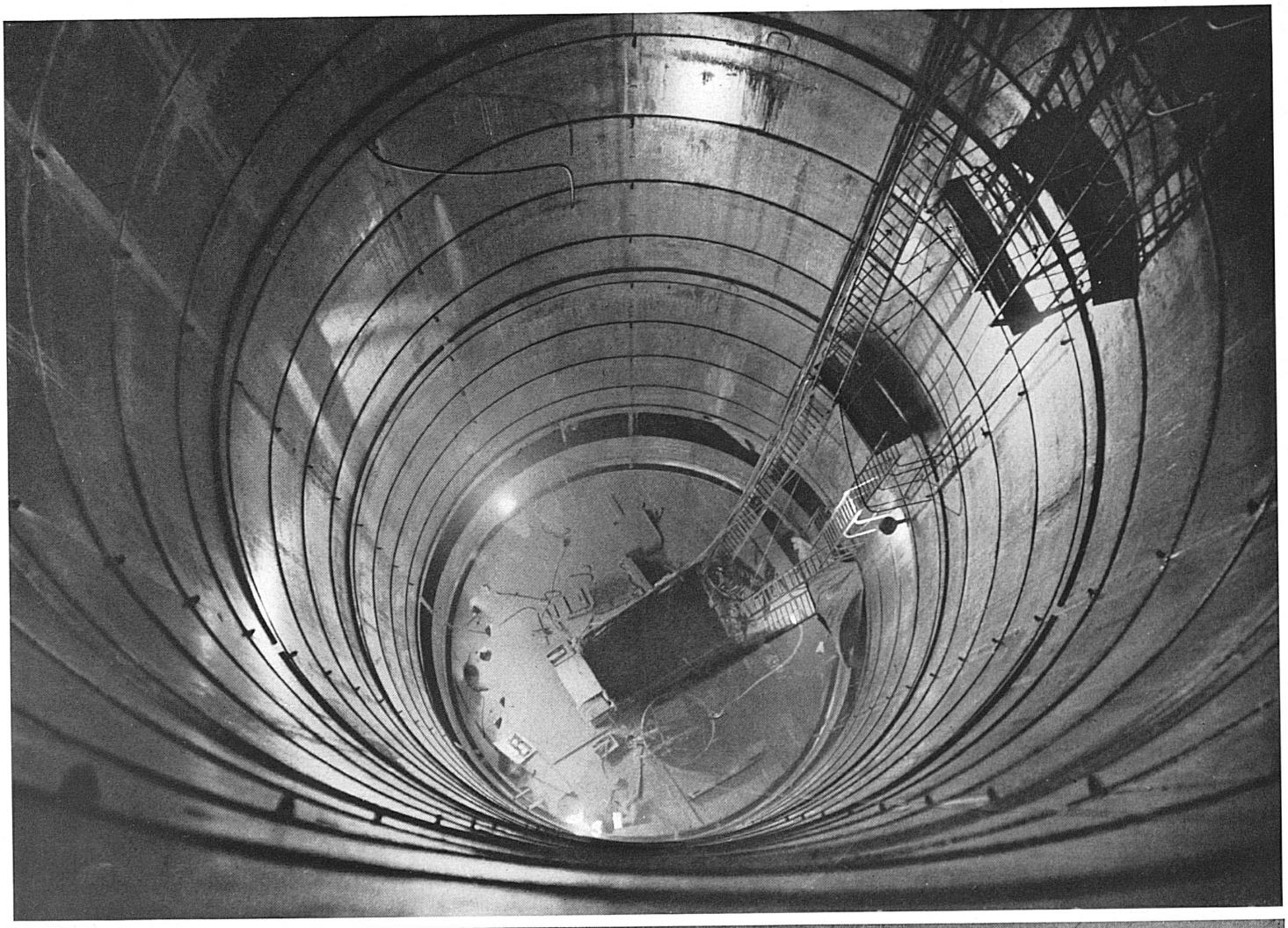
(Aus einem Vortrag vor dem Verein Schweiz. Maschinen-Industrieller, 1904.)

« Meiner Ansicht nach ist die Wünschbarkeit der Elektrifikation der Bundesbahnen heute (Dezember 1914) weniger zweifelhaft als je. Obwohl die Schwierigkeiten der Schweiz, sich mit Lebens- und Betriebsmitteln zu versorgen, ihren Höhepunkt erst noch erreichen werden, falls nicht der europäische Krieg ein unerwartet baldiges Ende findet, so ist doch schon klar geworden, daß jede Steigerung der Unabhängigkeit der Schweiz bezüglich ihrer Versorgung mit allen Mitteln angestrebt werden muß. »

(Aus einem Bericht an die Generaldirektion der SBB, Dezember 1914.)

Links, von oben nach unten: Der Staudamm des Etzelwerkes. Blick auf den winterlichen Sihlsee. — Die Maschinenhalle in der Zentrale unten vibriert vom Summen der Generatoren. — Die Freiluft-Transformatorenstation. — Seite rechts, von oben nach unten: Der Wasserschacht eines Hochdruckkraftwerkes übt bei der Druckleitung die Funktion eines Sicherheitsventils aus. — Berninabahn im Winter.
Die SBB besitzen eigene Kraftwerke in Ambri-Piotta, Amsteg, Châtelard und Vernayaz und sind u. a. an den Werken Rupperswil und Etzel beteiligt.

A gauche, de haut en bas: Le barrage de l'usine électrique de Etzel. Coup d'œil sur le lac de Sihl en hiver. — Dans la centrale, la halle aux machines vibre du bourdonnement des générateurs. — La station des transformateurs en plein air. — Page de droite, de haut en bas: Le puits d'une usine à haute pression, qui fait fonction de soupape de sûreté pour le conduit sous pression. — Le chemin de fer de la Bernina en hiver.
Les C. F. F., possèdent leurs propres usines électriques à Ambri-Piotta, Amsteg, Châtelard et Vernayaz et sont en outre intéressés dans les usines de Rupperswil et Etzel. Phot.: Froebel; SBB; Steiner; Sécheron.



82