Zeitschrift: Bulletin de l'Association suisse des électriciens

Herausgeber: Association suisse des électriciens

Band: 33 (1942)

Heft: 6

Rubrik: Ehrung der Veteranen des elektrischen Vollbahnbetriebes

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Ehrung der Veteranen des elektrischen Vollbahnbetriebes am 14. Februar 1942

Die Kreisdirektion III der Schweizerischen Bundesbahnen hatte den glücklichen Gedanken, die Einweihung des elektrischen Betriebes auf der berühmten Strecke Zürich-Oerlikon-Seebach-Wettingen zu einer Ehrung derjenigen auszugestalten, die seinerzeit, in den Jahren 1904...1909, mit kühner Unternehmungslust und mit Vertrauen in ihr Können diese Strecke in eigenen Kosten und auf eigene Gefahr elektrifizierten und das heutige Traktionssystem der SBB entwickelten und ausprobierten, und derjenigen, die im Rahmen der vom SEV im Jahre 1901 ins Leben gerufenen «Schweizerischen Studienkommission für den elektrischen Bahnbetrieb» die technischen und wirtschaftlichen Fragen des elektrischen Vollbahnbetriebes gründlich, richtunggebend und abschliessend studierten.

Am Vorabend hielt Herr Ingenieur *A. Dudler*, Oberingenieur-Stellvertreter und Chef der elektrischen Anlagen des Kreises III der SBB vor der Gesellschaft der Ingenieure der SBB einen Vortrag «Seebach-Wettingen, die Wiege der Elektrifizierung der Schweiz. Bundesbahnen».

Am Festtag versammelten sich etwa 150 Teilnehmer, allen voran 21 Pioniere der Elektrifikation, zur Einweihungsfahrt Zürich-Seebach-Wettingen-Dietikon-Enge und anschliessend zum Festakt im Zürcher Kongresshaus.

Wir berichten im folgenden kurz über diese sinnreiche, würdige Einweihung.

Seebach-Wettingen, die Wiege der Elektrifizierung der SBB

Vortrag, gehalten am 13. Februar 1942 vor der Gesellschaft der Ingenieure der SBB, im Zunfthaus z. Saffran, Zürich,

von *A. Dudler*, Zürich

621.331 : 625.1(494)

Es wird die Entstehungsgeschichte der elektrischen Vollbahntraktion in der Schweiz dargelegt und besonders auf die Studien und Versuche zur Bahnelektrifizierung mit hochgespanntem Einphasen-Wechselstrom niedriger Frequenz auf der Strecke Seebach-Wettingen am Anfang dieses Jahrhunderts hingewiesen. Die Berechnungen und Annahmen der damaligen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb über die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnverkehrs werden mit den heutigen Verkehrsleistungen der elektrisch betriebenen Bundesbahnstrecken verglichen.

Le conférencier fait l'historique du développement de la traction électrique à voie normale en Suisse et mentionne notamment les études et les essais d'électrification des chemins de fer à l'aide du courant monophasé à haute tension et à basse fréquence, entrepris sur la ligne Seebach-Wettingen au début du siècle. Il compare ensuite les calculs et estimations de la Commission d'études pour la traction électrique au sujet du développement probable du trafic ferroviaire suisse, avec les prestations actuelles des lignes électrifiées du réseau des Chemins de fer fédéraux.

Bei den wiederholten Besichtigungen der im letzten Jahre im Gange befindlichen Elektrifizierungsarbeiten auf der historisch denkwürdigen Strecke Seebach-Wettingen stieg in mir oft ein Gefühl der Ehrfurcht vor denjenigen Männern auf, die vor 40 Jahren ein Samenkorn in den fruchtbaren Boden schweizerischen, technischen Schaffens gelegt hatten, das jetzt als ausgewachsener und mächtiger Baum vor uns steht und reiche Früchte trägt. Damit verbanden sich auch Erinnerungen an meinen ehemaligen, langjährigen Chef, Dr. Huber-Stockar, der mit seinen engsten Mitarbeitern, Dr. Behn-Eschenburg, Dr. Bitterli und Studer dem in der Elektrotechnik als Grosstat zu wertenden ersten betriebsmässigen Versuch der Einphasen-Wechselstrom-Traktion auf dem Netz der SBB zu Gevatter stand. Wie bekannt, ist dieses Traktionssystem bei allen Hauptbahnen der Schweiz, wie auch bei den Staatsbahnen in Schweden, Norwegen, Deutschland und Oesterreich später zur Anwendung gelangt.

Es ist ein Gebot der Dankbarkeit, wenn wir uns heute, am Tage der Wiederkehr der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der genannten Strecke, zusammenfinden, um im technischen Kreise einen Rückblick auf die Entstehungsgeschichte der schweizerischen elektrischen Vollbahntraktion zu werfen und bei diesem Anlass jener Kollegen gedenken, die sich in zähem Ringen um die Gestaltung eines für unser Land technisch wie volkswirtschaftlich gleich wichtigen Werkes bemühten. Wir werden uns dabei auch Rechenschaft über dessen Entwicklung bis zur Gegenwart geben.

Nachdem ich zu jener Zeit selbst noch im Jünglingsalter stand, kann ich nicht aus dem Born eigener Erfahrungen schöpfen. Meine Ausführungen stützen sich deshalb in erster Linie auf die damaligen umfangreichen Veröffentlichungen, in denen die bedeutsamen Ergebnisse jenes Versuchsbetriebes in der Fachpresse, vor allem in der Schweizerischen Bauzeitung, gewürdigt wurden, ferner auf die zahlreichen Publikationen der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb, deren rege Tätigkeit in die nämliche Zeitepoche zurückreicht.

Es ist der privaten Initiative der Maschinenfabrik Oerlikon zu verdanken, dass die praktische Durchführung der elektrischen Traktion auf dem Netz der SBB bereits im Jahre 1901, also zu einem Zeitpunkte, in welchem nur vereinzelte kleinere Privatbahnen sich der Elektrizität für Traktionszwecke bedienten, an die Hand genommen wurde. Einzig die seit 1899 mit Drehstrom von 750 V, 40 Hz, betriebene Burgdorf-Thun-Bahn verfügte über ein Netz, das dem Charakter einer Vollbahn einigermassen entsprach.

Am 27. Februar 1902 hat E. Huber-Stockar, der damalige Direktor der MFO und spätere hochverdiente Leiter der Elektrifizierungsarbeiten der SBB, in einem Vortrag über die «Elektrische Traktion auf normalen Eisenbahnen» im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein einer für die Fachwelt des In- und Auslandes noch nicht bekannten Auffassung erstmals Ausdruck gegeben, dass die elektrische Traktion, wenn sie Aussicht auf allgemeine Anwen-