Zeitschrift: Bulletin de l'Association suisse des électriciens

Herausgeber: Association suisse des électriciens

Band: 33 (1942)

Heft: 6

Rubrik: Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb

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: 09.12.2025

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

bitte ihn, mir meine Kritik an seinem Werk nicht zu verübeln.

Und nun die Störungen! In der heutigen «Neuen Zürcher Zeitung» steht, es seien deren *nur* 76 vorgekommen. Wenn Herr Direktor *Bitterli* diesen Artikel zu Gesicht bekommt, wird er das Wort «nur» bestimmt streichen. Ich erinnere mich, dass er mir einmal eine Geldprämie in Aussicht stellte für den Fall, dass ich den Betrieb einen Monat lang ohne Störung durchführen könne. Da ich den Glauben an einen störungsfreien Monat nicht besass, für die Zulage aber reichlich Verwendung gehabt hätte, erlaubte ich mir die Bemerkung, dass mir eine vorbehaltlose Gehaltserhöhung lieber sei, wenn er mein Einkommen als zu gering erachte. Die Antwort können Sie sich denken.

Die erwähnte Störungsziffer umfasst nur Störungen, welche zu Verspätungen führten. Es gab aber auch noch andere. Wie oft haben wir doch in der Umformerstation an den Instrumenten den Verlauf einer Fahrt verfolgt und aufgeatmet, wenn von Seebach die Meldung kam, die Lokomotive sei im Stall!

Von Störungen weiss auch die Telephonverwaltung zu sprechen, verlief doch ein bedeutender Schwachstromstrang auf eine lange Strecke parallel zur Bahn. Auch auf diesem Gebiet hat Seebach-Wettingen Gelegenheit zu wertvollen Erfahrungen gegeben.

Bei einem Bahnbetrieb darf auch die Wirtschaftlichkeit nicht ausser acht gelassen werden. Diese war nun bei Seebach-Wettingen mehr als bescheiden. Die Bundesbahnen zahlten der MFO pro Zugskilometer 60 Rappen, was bei 5 Personenzugspaaren und einem Güterzugspaar ca. 145 Fr. täglich ausmachte. Als Gegenleistung stellten MFO und SSW die Umformerstation, die Triebfahrzeuge, die Fahrleitungsanlage und die Wagenremise unentgeltlich zur Verfügung. Sie erzeugten und lieferten auf eigene Kosten die elektrische Energie und entlöhnten das Personal für die Bedienung und den Unterhalt der Lokomotiven. Sie durften schliesslich auf eigene Kosten die ganze Anlage auch wieder abbrechen.

So zurückhaltend die oberste Leitung der Bundesbahnen war, so zuvorkommend waren alle Organe, mit denen ich direkt in Berührung kam und deren Dienste ich in Anspruch nehmen musste. Diese Anerkennung gilt auch für den heute unter uns weilenden damaligen Hüter der elektrischen Anlagen des Kreises III, Herrn *Messer*. Einzig der Vorstand von Otelfingen machte einige Schwierigkeiten. Er traute der Sache nicht recht und war trotz aller Ueberredungskünste lange nicht dazu zu bringen, den Stationsschalter zu bedienen.

Gross war natürlich die Zahl unserer Besucher. Aus aller Herren Ländern erhielten wir Gäste. Ich bin seither nie mehr in so kurzer Zeit mit so vielen technischen Grössen bekannt geworden wie damals. Es herrschte auf der Strecke Seebach-Wettingen ein regerer Fremdenverkehr als heute auf der Rigibahn.

Von meinen Vorgesetzten habe ich die Herren Direktor Bitterli und Hugo Studer schon erwähnt. Es ist mir ein Bedürfnis, noch eines Mannes zu gedenken, der mir einen unauslöschlichen, tiefen Eindruck hinterlassen hat: Dr. *Behn-Eschenburg*. Oftmals musste ich bei ihm Rat holen und immer ging ich bereichert von ihm weg. Er wirkte aber nicht nur durch sein erstaunliches Wissen nachhaltig auf mich ein, sondern auch durch seine stete Bereitwilligkeit, mir zu helfen, und durch seine Leutseligkeit.

Herr Dudler nennt Seebach-Wettingen mit Recht die Wiege der Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen, und ich stelle mir heute die Frage, ob ich mir damals eigentlich bewusst war, welch bedeutendes Kind ich zu behüten hatte. Ich muss gestehen, dass dies nicht der Fall war. Ich war mir wohl bewusst, an einem Werk mitarbeiten zu dürfen, welches in die Zukunft wies und bestimmt Erfolg haben werde. Dass dieser Erfolg aber in so kurzer Zeit ein solches Ausmass annehmen würde, wie dies nun wirklich geschehen ist, daran dachte ich nicht einmal im Traume.

Wir haben allen Grund, am heutigen Tage der Maschinenfabrik Oerlikon für ihre mutige Tat dankbar zu sein und ich bin stolz darauf, an diesem historischen Werk mitgearbeitet zu haben.

Noch lebende Veteranen der früheren Elektrifizierung der Strecke Seebach-Wettingen

(Nach der Einladungsliste der SBB zur Eröffnungsfeier Seebach-Wettingen vom 14. Februar 1942.)

Dr. h. c. *E. Bitterli*, Bern;
H. Lang, Ingenieur, Bern;
M. Messer, a. SBB-Oberingenieur-Stellvertreter, Zürich;
E. Trechsel, ehem. Stellvertreter des Chefs der Telegraphen- und Telephonabteilung PTT, Bern;
K. Vögtli, Oberingenieur MFO, Zürich;
A. Weber, a. Techn. Beamter der Sektion elektr. Anlagen II SBB, Küsnacht (Zch.).

Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb

Gegründet am 21. Mai 1904, auf Grund einer Initiative des SEV (Präsident Dr. Tissot und Generalsekretär Prof. Dr. Wyssling) vom Oktober 1901.

Schlußsitzung (23. Sitzung der Gesamtkommission): 8. Juli 1916 im Gasthof zur Krone in Brig.

Zusammensetzung im Jahre 1908:

23 Kollektivmitglieder (Behörden, Verbände, Bahnen, Fabrikanten, Banken),
9 ständige Mitarbeiter (Ingenieure) und
5 zeitweise Mitarbeiter (von den SBB oder privatim zur Verfügung gestellt).

Publikationen der Studienkommission,
veröffentlicht unter Redaktion von Prof. Dr. *W. Wyssling*, Generalsekretär der Studienkommission.

1. Abgekürzte Berichte:

1906 *Mitteilung Nr. 1:* Der Kraftbedarf für den elektrischen Betrieb der Bahnen in der Schweiz, redigiert von Prof. Dr. *W. Wyssling*.

1908 *Mitteilung Nr. 2:* Grundlagen und Bedingungen des Fahrdienstes für den elektrischen Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen, nach Arbeiten von Ing. *L. Thormann*, zusammengestellt von Dr. *W. Kummer*.

1908 *Mitteilung Nr. 3:* Die Wahl der Periodenzahl für Wechselstromtraktion auf den schweizerischen Eisenbahnen, nach Arbeiten verschiedener Mitarbeiter und Kommissionsmitglieder, zusammengestellt von Dr. *W. Kummer.*

1912 *Mitteilung Nr. 4:* Die Systemfrage und die Kostenfrage für den hydroelektrischen Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen, nach Arbeiten verschiedener Mitarbeiter, zusammengestellt von Prof. Dr. *W. Kummer* und Prof. Dr. *W. Wyssling.*

2. Vollständige Berichte:

1908 Heft I. II. A. Berichte über bestehende Bahnbetriebe: Elektrische Bahnen in Nordamerika. Von Prof. Dr. *W. Wyssling.*

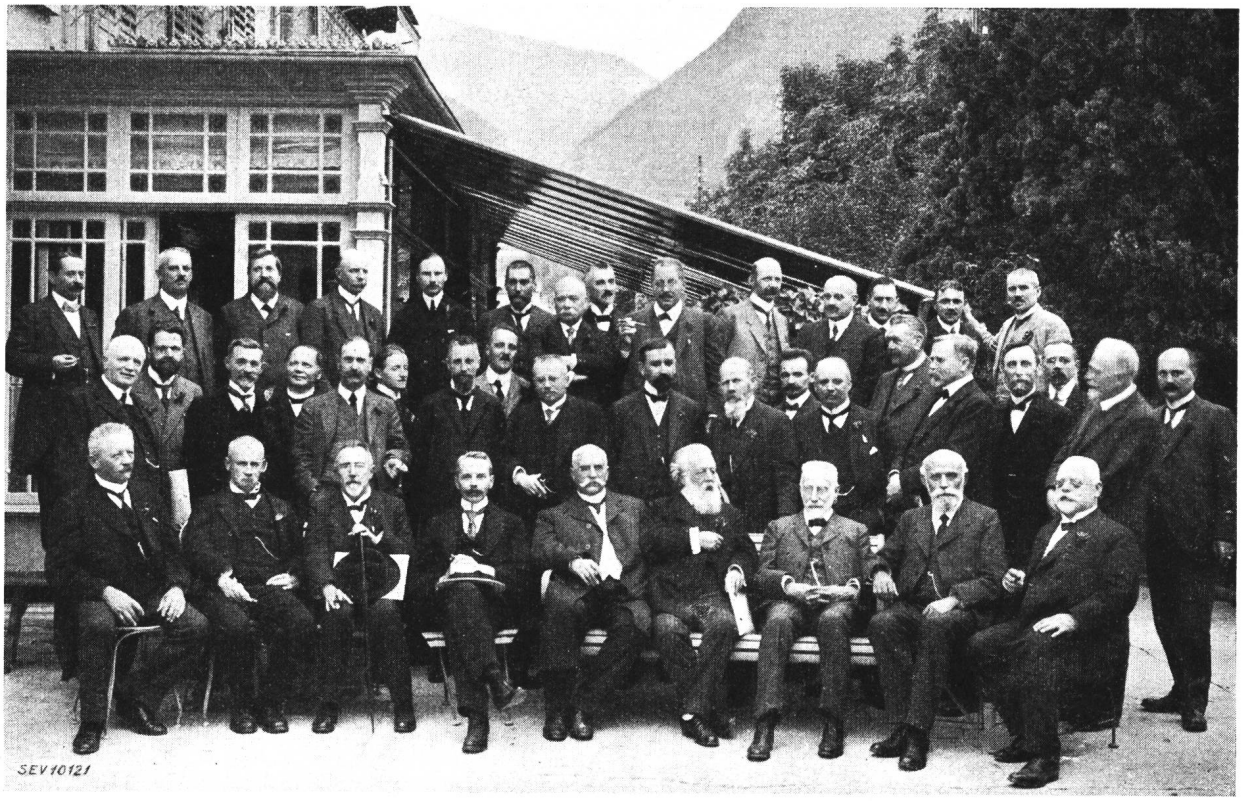
1913 Heft 2. V. Grundsätze für die technische Ausführung der elektrischen Zugförderung mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Normalbahnen.

1914 Heft 3. II. A. Berichte über bestehende elektrische Bahnbetriebe: Die Verhältnisse einer Anzahl elektrischer Bahnen in Europa.

1915 Heft 4. I. und II. B. Allgemeiner Vergleich der Eigenschaft und Eignung der verschiedenen Systeme.

3. Sonderberichte:

1912 Die Elektrifizierung der schweizerischen Bahnen mit besonderer Berücksichtigung der ehemaligen Gotthardbahn, Sonderbericht erstattet an die Generaldirektion der SBB.



Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb

nach der Schlußsitzung vom 18. Juli 1916, Gasthof zur «Krone» in Brig

Von links nach rechts:

Obere Reihe: *A. Strelin* († 1938), Ingenieur, Mitarbeiter, Zürich; *H. Wagner* († 1920), Direktor des EW Zürich, Mitarbeiter; *F. Eckinger,* Direktor der Elektra Birseck, Mitarbeiter, Dornach; Ing. *L. Thormann,* Mitarbeiter, Bern; *Ed. Thomann,* Direktor von Brown Boveri, Baden; Ing. *A. de Montmollin* († 1932), Vertreter des VSE; *A. Utinger* († 1936), Direktor der Glühlampenfabrik Zug, ehemaliger Vertreter des VSE; Ing. *A. Schaetz,* († 1942), Vertreter des Schweiz. Sekundärbahnenverbandes, Mitarbeiter; Dir. *Th. Allemann* († 1931), Vertreter des VSE, Olten; *A. L. Caflisch,* Oberingenieur J. J. Rieter & Co., Winterthur; *Ch. Wirth* († 1921), Direktor der Berner-Oberland-Bahnen, Mitarbeiter; *Ed. Leibacher* († 1938), Direktor der Accumulatorenfabrik Oerlikon; Obering. *P. Thut,* Oberbetriebschef der BKW (Gast); Dir. *F. Marti,* Vertreter des VSE, Langenthal.

Mittlere Reihe: Ing. *A. Elskes,* Direktor der Portlandzementfabrik St. Sulpice, Mitarbeiter; Dir. *H. Egg,* Berlin, Mitarbeiter (ehemaliger Obering. Alioth); *S. Brütsch* († 1927), Maschinenmeister der BLS (Gast); Dr. *A. Denzler* († 1919), ehemaliger Vertreter des SEV; Dir. *Ch. Rochat,* Vertreter des Schweiz. Sekundärbahnenverbandes, Genf; Dr. *B. Bauer,* Mitarbeiter, Zürich; Prof. Dr. *W. Kummer,* Mitarbeiter, Zürich; *H. Haueter* († 1935), Ingenieur der BLS (Gast); *R. Winkler* († 1922), Direktor der techn. Abteilung des Eisenbahndepartements; Prof. *J. Landry* († 1940), Vertreter des SEV; Ing. *R. Thury* († 1938), Mitarbeiter, Genf; Ing. *A. Weber-Sahli,* Mitarbeiter, Biel; Dir. *E. Dubochet,* Vertreter des VSE; Reg.-Rat Oberst *R. von Erlach* († 1925), Vertreter der Eisenbahndirektion des Kantons Bern; Prof. *H. Studer* († 1931), Direktor der MFO; Ing. *F. Reverdin* († 1941), Mitarbeiter, Genf; Dr. *R. Zehnder,* Direktor der MOB, Montreux; *O. Kjelsberg* († 1924), Direktor der Lokomotivfabrik Winterthur; *J. Ehrensperger,* Direktor der Motor A.-G., Baden.

Untere Reihe: Oberst-Korps-Kdt. *Ed. Will* († 1927), Direktor der BKW; Dr. *H. Behn-Eschenburg* († 1938), Direktor der MFO; SBB-Obertel.-Inspektor *P. Frei* († 1934), Mitarbeiter; Dr. *Ed. Tissot* († 1939), **Präsident,** Vertreter des SEV; *A. Keller* († 1925), Obermasch.-Ing. der SBB; Dr. *J. Epper* († 1924), Chef des hydrometrischen Bureaus, Bern, Mitarbeiter; Dr. *H. Dietler* († 1924), a. Gotthardbahndirektor; Dr. *A. Schucan* († 1927), Direktor der Rhät. Bahnen; Prof. Dr. *W. Wyssling,* **Generalsekretär,** Vertreter des SEV.

Auf der Photographie fehlen (u. a.): *W. Boveri,* Direktor der A.-G. Brown, Boveri & Cie.; *Emil Huber-Stockar,* Direktor der MFO; *J. Büchi,* E.-G. Alioth; *Weber,* Direktor der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik; *Baldinger,* Oberbetriebschef der SBB; *Meier,* ehem. Obermaschinenmeister der Gotthardbahn; *F. Affeltranger,* Bureau für elektrischen Betrieb der SBB.