

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 781 (2005)

Artikel: Emil Strub (1858-1909)
Autor: Wismann, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095714>

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: 25.04.2026

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

Emil Strub (1858–1909)

von Hans Wismann



Emil Strub

keit nichts Aussergewöhnliches. So starben fünf seiner Geschwister bereits im ersten und eines im zweiten Lebensjahr.

Strub besuchte die Volksschule in Trimbach und später die Bezirksschule in Olten. Die ersten Grundlagen zu seiner späteren Tätigkeit, in der sein Name in der ganzen technischen Welt bekannt werden sollte, verdankte er dem Zahnradbahn-Pionier Niklaus Riggenbach, der 1873 bis 1878 in Aarau die eigene «Internationale Gesellschaft für Bergbahnen» betrieb, in der Strub eine Lehre als Mechaniker absolvierte.

Zur weiteren Ausbildung besuchte er das Technikum in Mittweida bei Chemnitz und arbeitete anschliessend in den Maschinenfabriken Hohenzollern und Esslingen. Mit dem Stellenantritt als Konstrukteur in der Centralbahnwerkstätte in Olten gegen Ende 1886 ging sein Wunsch, in die Heimat zurückzukehren, in Erfüllung.

Ein Jahr später heiratete er die 1863 geborene Anna Maria Bütler. Sie

Familiengeschichte

Emil Viktor Strub kam am 13. Juli 1858 als eines von insgesamt acht Kindern in der Trimbacher Eisenbahnerfamilie von Viktor Strub und dessen Ehefrau Aloisia, einer geborenen von Arx aus Olten, zur Welt. Damals waren kinderreiche Familien, aber auch eine hohe Kindersterblich-

Geburtsregisterseite der Gemeinde Trimbach von 1858 mit den Angaben über Emil Viktor Strub mit der laufenden Nummer 23.

Nr.	der Geburt			Datum der Taufe			die Taufnamen der Eltern.	Die Taufnamen, der Geschlechtsname, der Beruf oder die Bezeichnung, der Wohnort und die Ortsbürgererschaft oder den Namen der Eltern.	die Taufnamen des Grossvaters von väterlicher Seite.	Die Taufnamen, der Geschlechtsname der Ortsbürgererschaft oder den Namen der Taufzeugen.
	Monat	Tag	Stunde	Monat	Tag	Stunde				
17	April	20	11	Mai	1		W. v. Strub u. Aloisia	Aloisia v. Strub u. Aloisia	Strub	Aloisia v. Strub u. Aloisia
18	April	20	11 1/2	Mai	1		W. v. Strub u. Aloisia	Anna Maria v. Strub u. Aloisia	Strub	Anna Maria v. Strub u. Aloisia
19	Mai	21	5	Mai	24		W. v. Strub u. Aloisia	Joseph v. Strub u. Aloisia	Strub	Joseph v. Strub u. Aloisia
20	Juni	2		Juni	8		W. v. Strub u. Aloisia	Maria v. Strub u. Aloisia	Strub	Maria v. Strub u. Aloisia
21	Juni	5	7				W. v. Strub u. Aloisia	Anna Maria v. Strub u. Aloisia	Strub	Anna Maria v. Strub u. Aloisia
22	Juni	12	1	Juni	14		W. v. Strub u. Aloisia	Joseph v. Strub u. Aloisia	Strub	Joseph v. Strub u. Aloisia
23	Juli	13	8 1/2	Juli	15		W. v. Strub u. Aloisia	Emil Viktor v. Strub u. Aloisia	Strub	Emil Viktor v. Strub u. Aloisia
24	Juli	28	4 1/2	Juli	29		W. v. Strub u. Aloisia	Katharina v. Strub u. Aloisia	Strub	Katharina v. Strub u. Aloisia

war eines von neun Kindern der Familie Viktor und Anna Bütler-Konrad aus Auw (AG). Dem Paar wurden ein Sohn und zwei Töchter geschenkt, von denen das jüngere, 1891 geborene Mädchen bereits mit drei Monaten verstarb. Ein weiterer harter Schlag traf Emil Strub, als ihm nach knapp fünf Ehejahren seine Gemahlin 1892 vom Tod entrissen wurde.

Er verheiratete sich am 15. Oktober 1893 mit Annas 1872 geborener Schwester Berta. Aus dieser Ehe entspross nur wenige Monate vor Emil Strubs unerwartetem Tod die Tochter Stephanie.

Stationen im Berufsleben

Ohne eine technische Hochschule besucht zu haben, hat es Emil Strub verstanden, sich mit seinen reichen Erfahrungen und seinen Ideen auf dem weiten Gebiet der Bergbahnen zu einem der hervorragendsten, im In- und Ausland gleich hoch geschätzten Spezialisten emporzuarbeiten, dessen Mitarbeit überall gesucht wurde.

Bereits am 14. Februar 1888 wurde Strub, damals noch Konstrukteur in der Oltner Werkstätte der Centralbahn, an die neugeschaffene Stelle eines Kontrollingenieurs für Bergbahnen beim Schweizerischen Eisenbahndepartement berufen. Dass sich das damalige Eisenbahndepartement zu dieser Stellenbesetzung entschied, kam nicht von ungefähr. Schon bis in die 1870er Jahre hatte nämlich der unter Niklaus Riggenbach in den Werkstätten der Schweizerischen Centralbahn (SCB) tätig gewesene Ingenieur Blotnitzky erfolgreich eine ähnliche Position in Bern bekleidet.

Am 1. Juli 1890 eröffneten die Berner-Oberland-Bahnen (BOB) ihre Strecken von Interlaken über Zweilütschinen nach Lauterbrunnen und Grindelwald, und am 14. August 1891 nahm



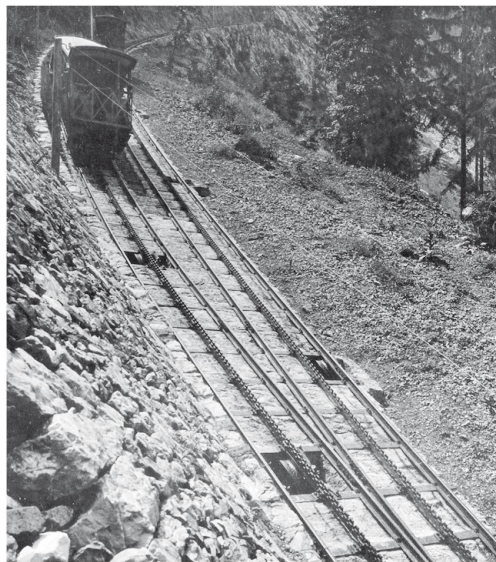
die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) ihren Betrieb auf. Zusammen mit der zuvor im Mai eröffneten Sis-sach-Gelterkinden-Bahn konnte übrigens die BLM für sich beanspruchen, zu den ersten mit elektrischen Lokomotiven betriebenen Eisenbahnen der Schweiz zu zählen. Nach dem vorgängigen Rücktritt als eidgenössischer Kontrollingenieur wurde Emil Strub 1891 zum Inspektor der BOB, der BLM und der im Bau befindlichen Wengernalp-Bahn (WAB) ernannt.

Die Idee einer Eiger-Bahn

Am 12. Februar 1892 reichte Emil Strub zusammen mit dem BOB-Direktor Hans Studer in Interlaken dem Bundesrat ein Konzessionsgesuch für den Bau einer Eisenbahn von der Kleinen Scheidegg auf den Gipfel des Eigers ein. Das Projekt versprach einen wirtschaftlich rentablen Betrieb. So vor allem der günstig gelegene Ausgangspunkt von der Station Scheidegg der Wengernalp-Bahn auf 2064 Metern Höhe, und, wie zudem ausdrücklich vermerkt wurde, die Aussage von Bergsteigern, die die Fern- und Rundschau von der Eigerspitze derjenigen vom Jungfrauoch gleichsetzten; zudem sei der Eigergipfel nebelreicher und biete zudem für

Die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) mit einer der ersten elektrischen Lokomotiven der Schweiz samt Wagen vor der imposanten Hintergrundkulisse von Eiger, Mönch und Jungfrau, 1891.

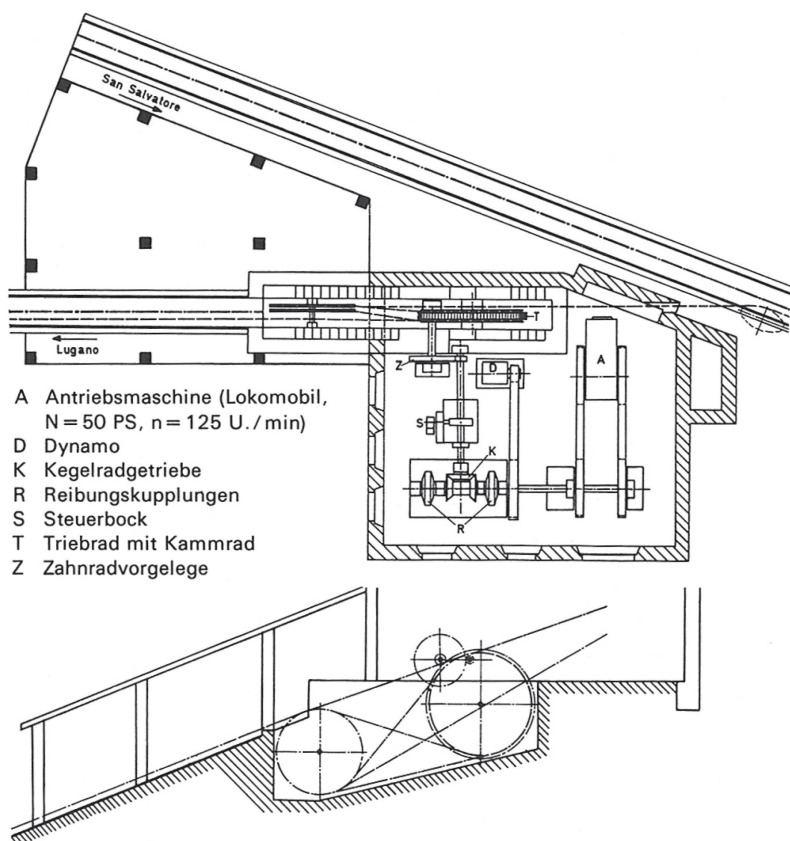
Die Bürgenstockbahn mit der Abtschen Ausweiche.



den Bau einer Station mehr Raum, als auf dem Jungfrauoch zur Verfügung stehe.

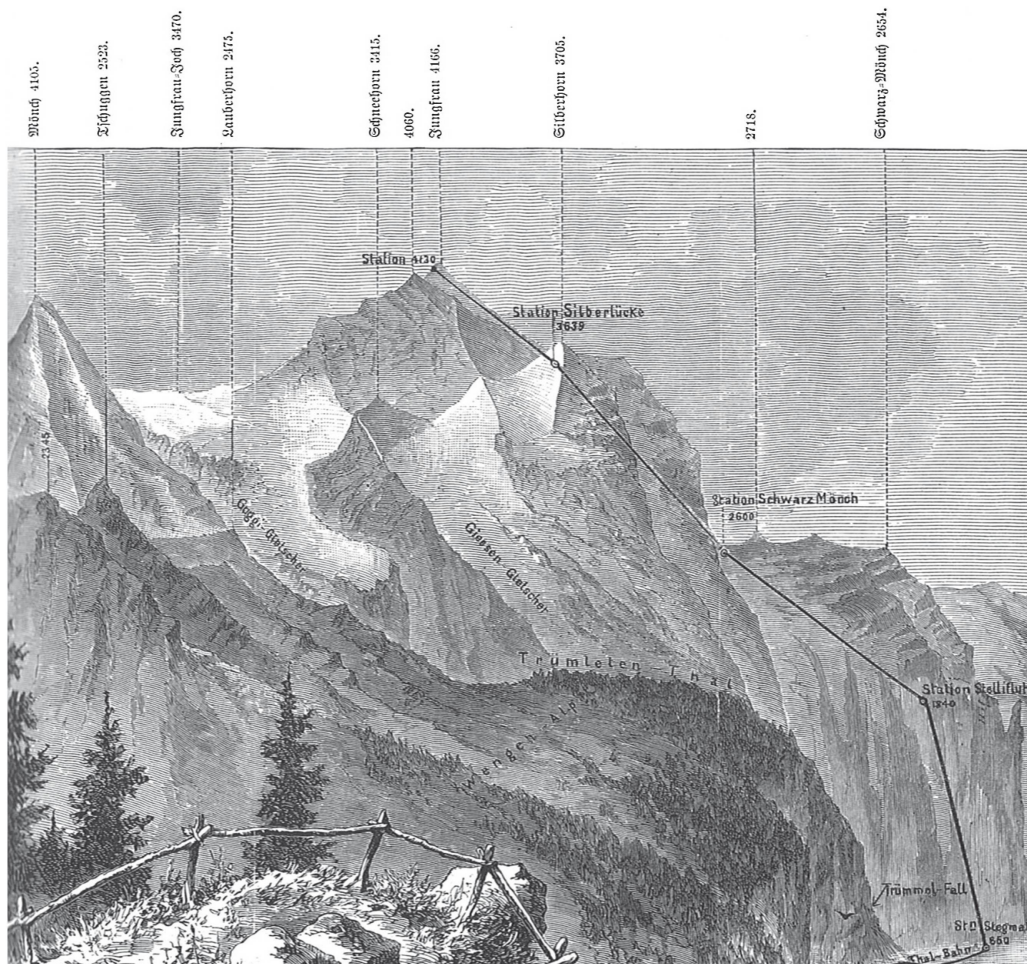
Strub sah für die Eigerbahn vier Abschnitte vor. Der erste umfasste eine reine Zahnradbahn mit gleicher Spurweite (800 mm) und gleichem Riggenbach-Zahnradsystem wie die Wengernalp-Bahn. Die Bahn sollte von der Station Scheidegg abzweigen und über eine Länge von 1900 Metern

Disposition der Antriebs- und Umsteigestation der Standseilbahn Lugano-San Salvatore.



mit einer mittleren Steigung von 150 Promille die Umsteigestation Rotstock auf 2355 Metern Höhe erreichen.

Von dort sollte in einem Tunnel mit einer Maximalsteigung von 600 Promille längs des westlichen Kammes des Eigers nahezu geradlinig die Spitze des Eigers erreicht werden. Der Betrieb der Tunnelstrecke sollte mit zwei Standseilbahnen durchgeführt werden, wovon die untere etwa 1/3 und die obere 2/3 der Länge beinhaltete. Die untere, 1100 Meter lange Standseilbahn hatte anlagemässig die Bürgenstockbahn zum Vorbild, mit einer Ausweichstelle mit Abtschen Weichen, zwei Wagen und Antrieb in der oberen Station in 2990 Metern Höhe. Die zweite, 1700 Meter lange Standseilbahn, nach dem Vorbild der Bahn auf den Monte San Salvatore bei Lugano, war in zwei Abschnitte unterteilt, mit einer Zwischen- und zugleich Umsteigestation auf 3470 Metern Höhe, in der sich auch der Antrieb der beiden Wagen befinden sollte. Jeder der Wagen verkehrte auf seinem zweiseitigen Geleise von dieser Station aus berg- bzw. talwärts. So sollte der Bau einer Ausweiche mit den nötigen Weichen vermieden werden. Die Station Eiger befand sich nach Plan auf 3970 Metern Höhe. Für alle Zwischenstationen waren Seitenstollen zur Felswand vorgesehen, um den Touristen einen Ausblick in die Bergwelt zu ermöglichen. Dass bei einer Fahrt von der Kleinen Scheidegg bis zum Eigergipfel den Reisenden ein dreimaliges Umsteigen zugemutet wurde, spielte offenbar in den Augen von Emil Strub und Hans Studer keine Rolle. Im Gegenteil: durch den Wagenwechsel auf den Standseilbahnabschnitten ergab sich bei einer Fahrgeschwindigkeit von einem Meter pro Sekunde theoretisch eine reine Fahrzeit von 46 Minuten, mit den Umsteigezeiten von rund 50 Minuten. Diese



Das von A. Trautweiler 1889 eingereichte Projekt einer Jungfraubahn mit vier Tunnel-Standseilbahnen.

Zeit wurde als günstig erachtet, um den Passagieren die Höhenkrankheit zu ersparen, die sie in rund 4000 m Höhe auf der Gipfelstation möglicherweise erleiden könnten. Am 20. Juni 1892 erteilten die eidgenössischen Räte die Konzession. In der Folge blieb aber das Projekt in der Schublade. Es erging ihm somit nicht besser, als es früheren Ideen, das Jungfrau-massiv touristisch zu bezwingen, beschieden war.

Visionen einer Jungfraubahn

Der Zürcher Ingenieur Maurice Köchlin hatte bereits am 16. Oktober 1889 ein Konzessionsgesuch eingereicht, um von Lauterbrunnen mit einer Adhäsionsbahn noch 4 km weiter ins Tal hineinzufahren und dann mit fünf aufeinanderfolgenden Standseilbahnen oder mit einer Zahnradbahn mit einer Steigung von 500 Promille

(Pilatusbahn 480 Promille) durch offenes Gelände, Galerien und Tunnel das Ziel zu erreichen. Für die Zahnradbahn sah Köchlin die elektrische Traction vor, während er für die Standseilbahnen Wasserübergewicht als ideale Antriebsart erachtete.

Nur wenige Tage später, am 22. Oktober 1889, legte der Aargauer Ingenieur Alexander Trautweiler ein weiteres Konzessionsgesuch vor. Für ihn war es wegen der natürlichen Unbill (Steinschlag, Lawinen usw.) unmöglich, eine Bahn durch offenes Gelände zu führen. Er plante eine Gruppe von vier Tunnelseilbahnen und wählte die Zwischenstationen so, dass sie die schönste Aussicht versprachen. Er fand sogar Platz für ein Hotel mit Wintersportbetrieb! Seine einzelnen Bahnabschnitte sollten Steigungen von 980 Promille am Fusse des Berges, dann 480 Promille, 670 Promille

und schliesslich 330 Promille aufweisen. Als Antriebskraft sah er Druckluft vor.

Druckluftbetrieb war auch die Lösung, welche Eduard Locher seinem Jungfraubahnprojekt zu Grunde legte, das er in der «Schweizer Bauzeitung» vom 7. Juni 1890 veröffentlichte. War bei den früheren Projekten mit einer Fahrzeit von etwa zwei Stunden zu rechnen, verkürzte sie Locher mit seiner dem Rohrpostsystem ähnlichen Bahn beträchtlich.

Bei all diesen Bahnprojekten war weniger die technische Sicherheit als vielmehr die offene Frage ein Problem, wie der Mensch auf die rasch zurückgelegte Höhendifferenz von 3300 Metern reagieren würde. Die Gutachten der Fachleute, zunächst völlig vernichtend, kamen nach Untersuchungen an 23 Personen in einer Druckkammer zu einer vorsichtig positiven Einschätzung. Daraufhin wurde mit Auflagen am 4. April 1891 den Projekten Köchlin und Locher die Konzession erteilt. Genutzt wurden sie aber nicht.

Eine Bergtour bringt die Lösung

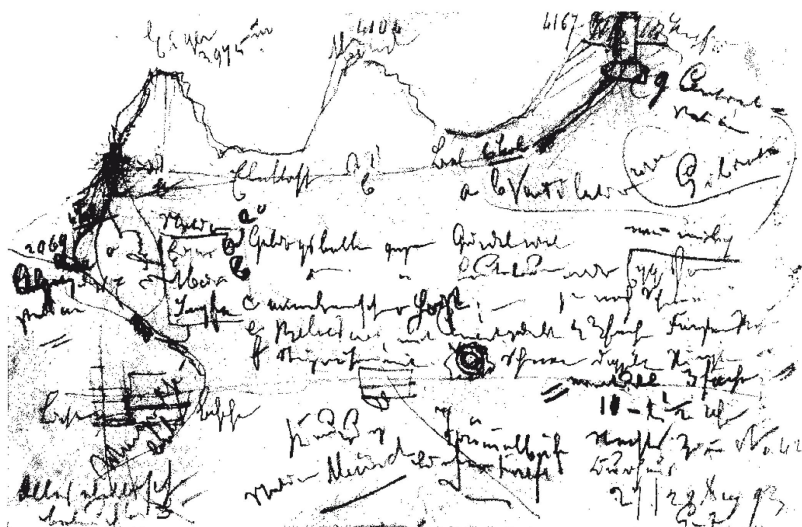
Adolf Guyer-Zeller (1839–1899), für Zeitgenossen der ungekrönte Eisenbahnkönig der Schweiz, Grossin-

dustrieller und Verkehrspolitiker, Präsident der Nord-Ost-Bahn sowie Gründer der Privatbank «Guyer-Zeller» in Zürich zur Finanzierung einheimischer Eisenbahngesellschaften, unternahm am 27. August 1893 mit seiner Tochter eine Bergtour auf das Schilthorn. Dabei beeindruckte ihn das einmalige Panorama von Eiger, Mönch und Jungfrau, das sich ihm auf der gegenüberliegenden Talseite bot, so sehr, dass er noch in der Nacht in seinem Notizbuch mit Bleistift den Verlauf «seiner» Jungfraubahn skizzierte. Als beharrlicher, eigenwilliger, aber auch vermögender Mann ging er sofort an die Verwirklichung seiner Idee. Bereits am 20. Dezember 1893 bewarb er sich um ein Konzessionsgesuch.

Emil Strub kontra Adolf Guyer

Gegen Guyers Gesuch erhoben am 22. Januar 1894 Emil Strub und Hans Studer beim Eidgenössischen Eisenbahndepartement Einsprache. Das Amt leitete den Protest umgehend an Guyer-Zeller weiter, der sich, seinem Charakter entsprechend, bereits drei Wochen später mit einem Schreiben an den zuständigen Departementschef, Bundesrat Joseph Zemp (1834–1908) wandte. Vordergründig erwähnte er, dass das Trasse der Jungfraubahn im Bereich Kleine Scheidegg bis Eigtunnel mehr gegen Osten verschoben werde, beharrte aber weiterhin auf den gleichen Stationen Eigerletscher und Eigerwand. Zudem äusserte sich Guyer dahin, dass an der Realisierung der Jungfraubahn nicht mehr zu zweifeln sei und dass es gut wäre, wenn der Bundesrat mit den Projektverfassern der Eigerbahn und ihm eine Einigungsbesprechung veranlassen würde. Die Bundesbehörden sicherten daraufhin Guyer-Zeller die Konzession provisorisch zu und nahmen damit dem Eigerprojekt den

Skizze von Adolf Guyer-Zeller in seinem Notizbuch für die Idee einer Jungfraubahn.



Wind aus den Segeln. Nach heftigem Sträuben stimmten Strub und Studer dem Angebot Guyers zu, der ihnen 15 000 Franken für den Rückzug ihrer Eigerbahn-Konzession bezahlte. Am 21. Dezember 1894 erhielt Adolf Guyer-Zeller die gewünschte Konzession vom Bund.

Gründliche Planung für das Grossprojekt

Um für das Projekt fundierte Unterlagen zu beschaffen, berief Guyer am 17. Juni 1895 eine wissenschaftliche Kommission ein, der prominente Persönlichkeiten verschiedenster Fachgebiete angehörten. Auf ihre Empfehlung hin wurde international ein Wettbewerb ausgeschrieben, für den Guyer eine Gesamtpreissumme von 30 000 Franken zur Verfügung stellte. Es waren Fragen zu bearbeiten, die sich auf den Ober- und Unterbau der Bahn, das Tunnelprofil, die Übertragung und Verteilung der elektrischen Energie, das Rollmaterial, die Gebäude und Einrichtungen der Galerien, aber auch die Erstellungsmethoden oder den Schutz der Arbeiter und Reisenden bezogen. Es gingen in der Folge um die 50 Arbeiten aus allen Industrienationen ein, deren Auswertung sich über den ganzen Winter 1895/96 hinzogen. Den mit 5000 Franken dotierten 1. Preis und damit die Ausführung der Arbeiten gewann Emil Strub.

Die Jungfraubahn entsteht

Emil Strub liess sich in der Folge von Guyer-Zeller überzeugen, als erster technischer Direktor der Jungfraubahn (JB) zu amten, eine Position, die er von 1896 bis 1898 bekleidete.

Am 27. Juli 1896 erfolgte auf der Kleinen Scheidegg der erste Spatenstich zum Bau der weltbekannten Hochgebirgsbahn. Das erste, rund zwei Kilometer lange, durch leicht an-

steigendes Gelände mit einer maximalen Steigung von 124 Promille führende Streckenstück nach der Station Eigergletscher, wurde am 20. September 1898 feierlich eröffnet. Nach den Vorstellungen von Guyer-Zeller sollte bereits 1904 die Gipfelstation erreicht werden. Adolf Guyer starb aber schon am 3. April 1899, und der durchgehende Bahnbetrieb auf das Jungfrauoch wurde erst am 1. August 1912 aufgenommen.

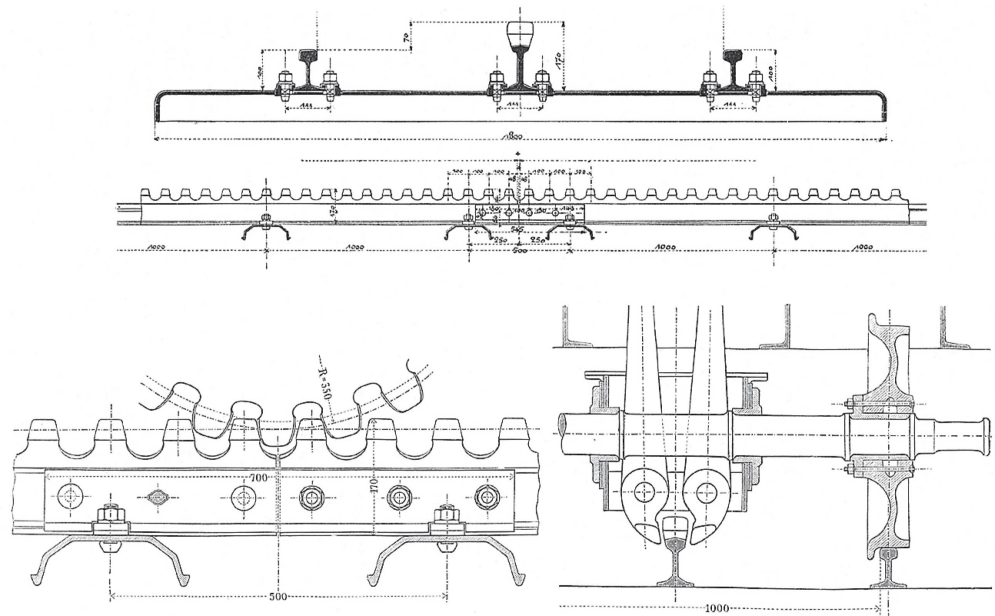
Emil Strubs Zahnstangensystem

Da in den höhergelegenen Tunnelstrecken aufgrund grösster Steigungen von 250 Promille mit allerlei Schwierigkeiten, speziell aber mit Vereisungen gerechnet wurde, entwickelte Emil Strub ein neuartiges, später nach ihm benanntes Zahnstangensystem, das bei der Jungfraubahn erstmalig zur Anwendung gelangte. Seine Zahnstange bestand im Wesentlichen

Tunneleingang zum Eigertunnel der Jungfraubahn noch vor der Gleisverlegung.



Der von Emil Strub entwickelte Oberbau samt Zahnstange, Zahnrad und Sicherheitszange.



aus einer Breitfußschiene, aus deren konischem Kopf die Zähne mit Evolventenverzahnung herausgefräst wurden. Strub wollte damit gewisse Nachteile der anderen Systeme vermeiden und gleichzeitig die Verwendung von Sicherheitszangen ermöglichen. Diese Zangen sollten ein Aufsteigen des Fahrzeuges vermeiden, ein seitliches Abgleiten des Zahnrades verhüten und gleichzeitig auch als Notbremse dienen. Statt der Zangen konnten aber auch fest montierte Scheiben zu beiden Seiten des Zahnrades ein Abgleiten verhindern. Der

Zahngrund wurde von der Mitte aus nach beiden Seiten abgeschrägt, um Steine zum Abgleiten zu bringen oder Eis wegdrängen zu können.

Wenn auch die Verwendung der Sicherheitszangen zur Notbremse nie richtig befriedigte, ist doch zu erwähnen, dass sich diese Zahnstange, eine Mittellösung zwischen der Leiterzahnstange von Riggenbach und der Lamellenzahnstange von Abt, bewährt hat. Sie bedingt weniger Reparaturen und Unterhaltsarbeiten, da sie im Gegensatz zu Leiterzahnstangen keine Wangen mit eingienieteten Zäh-

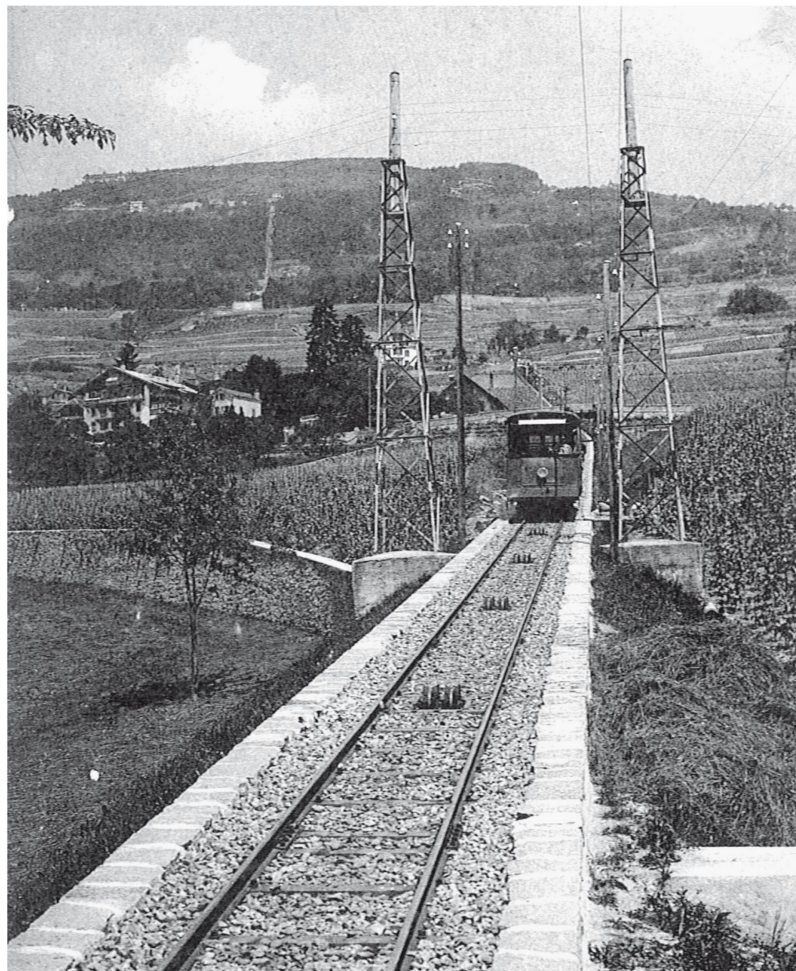
Komposition der Jungfraubahn um 1924 auf der Station Scheidegg, bestehend aus einem Rowanzug (Lok mit auf ihr einseitig abgestütztem Wagen) und einem Vorstellwagen.



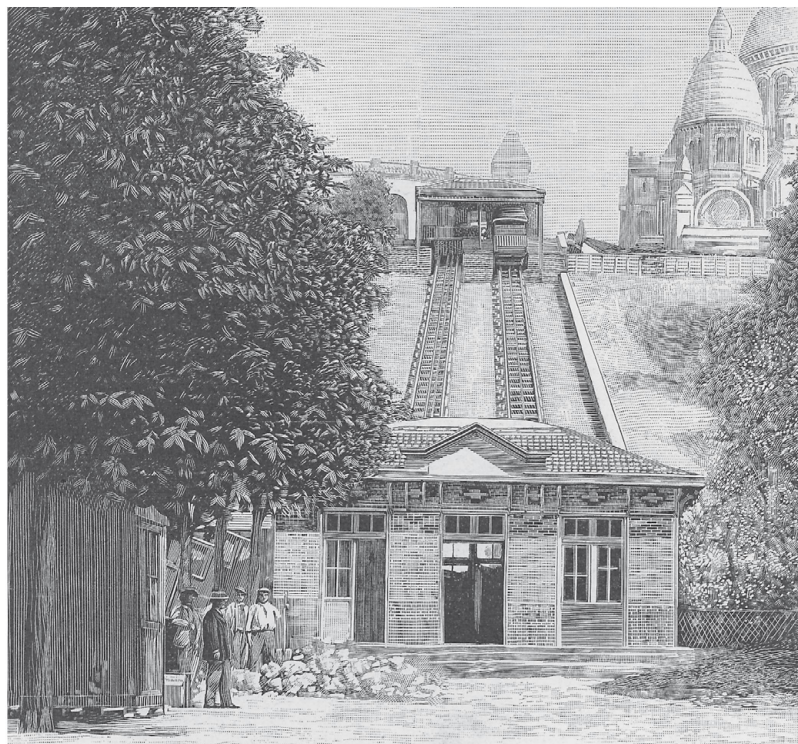
nen und im Gegensatz zu Lamellenzahnstangen keine Tragstühle aufweist, sondern nur aus einem einzigen Stück besteht. Ferner kann sie im fertigen Zustand jedem Krümmungsradius angepasst werden. Ebenso ist ihre Befestigung an Holz- und Eisen-schwellen einfach. Je nach den Zahn-drücken wurden Zahnstangen mit 62 mm Zahnbreite und 170 mm Höhe oder solche mit 70 mm Zahnbreite und 190 mm Höhe geliefert. Die Zahnteilung betrug immer 100 mm. Weitgehend wurden auch die Höhen der Teillinien über der Schienenoberkante normalisiert, wobei 55 mm und 70 mm bevorzugte Werte waren. Die normalen Längen der einzelnen Zahnstangensegmente betrugen 3,5 bzw. 4 Meter. Üblicherweise wurden für ein Zahnstangensegment von 3,5 Metern Länge vier Querschwellen aus Holz oder Eisen verwendet. Die Strubsche Zahnstange wurde in den wichtigsten Staaten patentiert und die Fabrikation von Emil Strub ausschliesslich an die damalige Giesserei Bern der Eisenwerke Ludwig von Rolls in Gerlafingen übertragen.

Der freischaffende Ingenieur

Nach der Eröffnung der ersten Jungfraubahn-Etappe trat Emil Strub nicht zuletzt auch wegen des unerfreulichen Arbeitsklimas von seinem Posten zurück. Er übersiedelte noch 1898 nach Montreux, wo er bis 1901 ein selbständiges Ingenieurbüro betrieb und unter anderem als beratender Ingenieur beim Bau der am 24. Juli 1900 eröffneten Standseilbahn Vevey-Mont Pèlerin mitwirkte. In jene Zeit fiel auch der Bau der kurzen Pariser Bahn vom Montmartre zur Eglise Sacré-Coeur, die als zweite Bahn mit seiner Zahnstange ausgerüstet wurde. Von 1902 bis 1904 leitete er zusammen mit Ingenieur A. Thomann in Zürich ein Studienbüro für Spezial-



Die Standseilbahn Vevey-Mont Pèlerin kurz nach der Eröffnung im Jahr 1900.



Die Standseilbahn in Paris vom Montmartre zur Eglise Sacré-Coeur mit Wasserübergewichtsantrieb und Strubscher Zahnstange zur Fahrregulierung.

bahnen. Ab 1905 arbeitete er dort mit Ingenieur Peter, der seinerseits ein eigenes Kletterzahnstangensystem entwickelt hatte, das, leider «zu spät geboren», nie zur Anwendung gelangte.

Von 1898 bis zu seinem inmitten seiner Arbeit erfolgten Tod im Jahre 1909 waren europaweit bereits 15 Zahnradbahnen nach seinem System gebaut worden.

Der Mensch Emil Strub

Emil Strub hatte es verstanden, durch Selbststudium sein theoretisches Wissen zu vertiefen. Zusammen mit seinen reichen praktischen

Erfahrungen auf dem Gebiet der Zahnrad- wie auch der Standseilbahnen, wurde er bereits zu Lebzeiten zu einem gesuchten Spezialisten. Über viele seiner Werke oder Arbeiten, an denen er mitwirkte, hat er in prägnanten Artikeln, die meist in der «Schweizer Bauzeitung» (SBZ) erschienen, geschrieben. Zudem war er Autor von zwei Standardwerken über die Bergbahnen der Schweiz, die im Verlag Bergmann in Wiesbaden erschienen. Zum einen war dies der 1900 erschienene Band «Drahtseilbahnen» und zum anderen der 1902 gedruckte Band «Zahnradbahnen». Emil Strub

BERGBAHNEN DER SCHWEIZ

bis 1900.

I. DRAHTSEILBAHNEN.

VON

E. STRUB

INGENIEUR IN CLARENS-MONTRÉUX.

MIT ALLEN LÄNGENPROFILIEN, TABELLEN ÜBER DIE HAUPTVERHÄLTNISSE, 61 TEXTABBILDUNGEN
UND 8 TAFELN IN AUTOTYPHE.

WIESBADEN

VERLAG VON J. F. BERGMANN

1900.

Titelseite des zweibändigen Werkes «Bergbahnen der Schweiz» von Emil Strub, 1900 erschienen im Verlag Bergmann in Wiesbaden.

verfasste aber nicht nur trockene, technische Aufsätze, sondern er versuchte, auch Stimmungsbilder einzufangen und sie interessant und spannend niederzuschreiben.

Bei all seinen Erfolgen behielt Strub sein einfaches und schlichtes Wesen. Er versuchte nicht hervorzutreten und blieb eher zurückgezogen. Im engen Freundeskreis kamen aber sein Humor und seine Freundlichkeit zum Ausdruck. Zudem wusste er immer viel Interessantes aus seiner reichen

Praxis im Bergbahnwesen zu erzählen.

Emil Strub verfügte über eine kräftige und gesunde Natur. Um so unfassbarer war es für seine Familie und seine Freunde, dass er, ohne die geringsten Anzeichen einer Krankheit, am 15. Dezember 1909 plötzlich, schon im 51. Altersjahr, in Zürich verstarb. Mitten in der Arbeit, beschäftigt mit neuen Entwürfen und in Ausführung befindlicher Aufträge, ereilte ihn der Tod.

Chronik Emil Strub

- 1858 13. Juli: Geburt in Trimbach b.Olten
- 1873 Beginn einer Mechanikerlehre bei Niklaus Riggenbach
- 1886 Konstrukteur in der Centralbahnwerkstätte in Olten
- 1887 Erste Heirat
- 1888 Kontrollingenieur beim Eisenbahndepartement
- 1891 Inspektor der BOB, der BLM und der WAB
- 1892 Konzessionsgesuch für eine Eiger-Bahn, Tod der Ehefrau
- 1893 Zweite Heirat
- 1896 technischer Direktor der Jungfraubahn
- 1896 Entwicklung des nach ihm benannten Zahnstangensystems
- 1898 Gründung eines eigenen Ingenieurbüros in Montreux
- 1900 Standardwerk über die Bergbahnen der Schweiz
- 1902 Studienbüro für Spezialbahnen in Zürich
- 1909 15. Dezember: Tod in Zürich