

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 85/86 (1925)  
**Heft:** 26

**Artikel:** Die Fahrleitungen der Sihltalbahn und der Uetlibergbahn  
**Autor:** Lang, Hermann  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-40144>

#### 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:** 26.01.2026

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

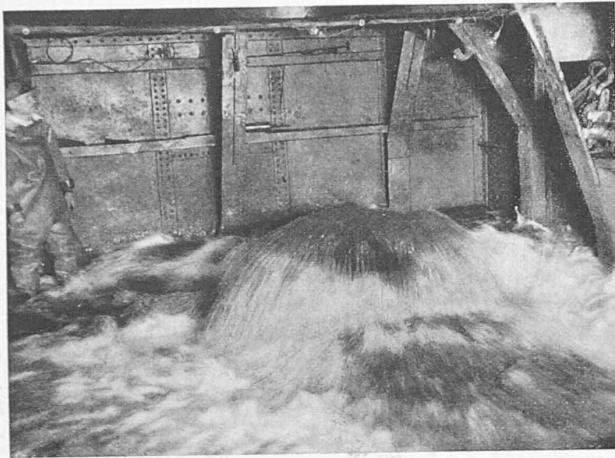


Abb. 13. Quelle in Schwelle 5 des Stauwehrs Augst-Wyhlen aus einem 70 cm weiten Eisenrohr auf Blockhöhe austretend (15. I. 1921). Die Aufnahmen zu Abb. 10 bis 13 sind von Ing. F. Spengler, Bauleiter der ausführenden Firma A.-G. Cd. Zschokke in Genf.

gestellten Weise durchwegs angegriffen. Die Anfressungen, die auch im Grundriss in Abbildung 2 dargestellt sind, erwiesen sich in den einspringenden Ecken zwischen den Schwellen und den Pfeilervorsprüngen am grössten und nahmen gegen die Schwellenmitte hin ab. Sie erreichten eine grösste Tiefe von 1,5 m in Schwelle 6, 1,15 m in Schwelle 7, 1,0 m in Schwelle 8 und 0,8 m in Schwelle 9. Die Mindesttiefe je in Schwellenmitte betrug 10 bis 20 cm. Nach diesen Feststellungen entschlossen sich die Konzessionäre, die Schäden nicht weiter anstehen zu lassen, sondern in vorsorglicher Weise auch die Oeffnungen 7, 8 und 9 noch durch Vorlegen von Blöcken und Ausbetonieren der Fugen nach dem bisherigen Verfahren zu schützen und im Anschluss daran noch hinter den Oeffnungen 1 und 10, wo das Versetzen von Blöcken ohne erhebliche Aushubarbeiten nicht möglich gewesen wäre und auch nicht notwendig erschien, die Felsoberfläche durch eine bis auf

Sturzbodenhöhe reichende, im Mittel etwa 1 m starke Betonschicht abzudecken. Mit diesen Arbeiten war das Wehr auf die ganze Flussbreite wieder vollständig in Ordnung gestellt.

Die Arbeiten im Wasser wurden nach Fertigstellung der Installationen und der Herstellung einer ersten Serie von fünf Blöcken im Herbst 1919 begonnen und im Herbst 1922 vollendet. Bei den höhern Wasserständen in den Sommermonaten konnte am Wehr nicht gearbeitet werden; während dieser Zeit wurden jeweilen am Lande Blöcke erstellt. Das geschilderte Arbeitsverfahren hat sich bewährt. Es besitzt den Vorteil, dass feste Gerüste im offenen Strom nicht erforderlich sind und dass grosse Teilstücke des Bauwerks mit aller Sorgfalt am Lande erstellt, und erhärtet versetzt werden können, was die Gefahr von Hochwasserschäden während der Bauausführung vermindert. Insgesamt sind rund 5400 m<sup>3</sup> Beton eingebracht worden. Die Baukosten betrugen annähernd eine Million Franken oder, auf Vorkriegspreise umgerechnet, 8 bis 10 % der Gesamtkosten des Wehres. Die Bauleitung besorgte für die Kraftwerke der Schreibende, für die Unternehmung Ing. F. Spengler, dem auch die Bauaufnahmen zu verdanken sind.

In Abbildung 3 u. 4 sind neben dem gestrichelt dargestellten Sohlenzustand vor Beginn der Sohleinsicherungsarbeiten im Jahre 1918 auch die zwei Jahre nach deren Fertigstellung im November/Dezember 1924 aufgenommenen Profile dargestellt. Der Vergleich beider Aufnahmen zeigt, dass die Kolkungen direkt am Wehrfuss nicht zugenommen haben, dass aber, wie zu erwarten war, weiter flussabwärts eine leichte Vertiefung der Flussohle eingetreten ist, was indessen für die Sicherheit des neuen Wehrfusses gänzlich ohne Belang ist.

\*

Zum Schluss sei auch hier darauf hingewiesen, wie wünschbar und notwendig für die Schweiz die Erstellung eines *Wasserbau-Laboratoriums* ist, das, unserer Technischen Hochschule angegliedert, einerseits der Ausbildung der Studierenden dienen, andererseits aber auch der Praxis Gelegenheit bieten würde, die im praktischen Wasserbau auftretenden Probleme von Fall zu Fall durch genaue Modellversuche einwandfrei zu klären.

## Die Fahrleitungen der Sihltalbahn und der Uetlibergbahn.

Von HERMANN LANG, Bern, Ingenieur der A.-G. Kummler & Matter, Aarau.

In den Jahren 1923 und 1924 sind zwei normalspurige Nebenbahnen, die in das Weichbild der Stadt Zürich eindringen, vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb übergegangen: Die Uetlibergbahn und die Sihltalbahn. Trotzdem beide Bahnen die Endstation Selnau und die Strecke Selnau-Giesshübel benutzen, entschlossen sie sich

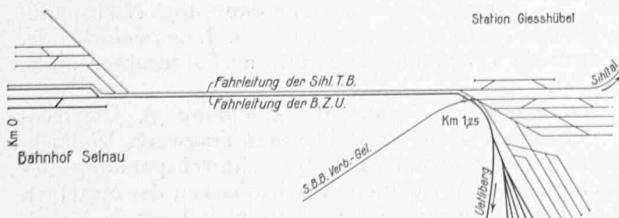


Abb. 1. Schema der Fahrleitungs-Führung beider Bahnen von Selnau bis Giesshübel.

zur Anwendung verschiedener Traktionsysteme. Dadurch wurden für die Fahrleitung aussergewöhnliche Verhältnisse geschaffen, die eine Erwähnung an dieser Stelle rechtfertigen. Es sollen nun zunächst die Gründe dargelegt werden, die zum erwähnten Entschluss geführt haben.

Die Uetlibergbahn betrachtete die jetzt vollzogene Elektrifizierung nur als eine erste Etappe. Ihr Endziel ist der Uebergang auf Meterspur, Verbindung mit dem städtischen Strassenbahnnetz und Fahrt bis in das Innere der Stadt.

Damit war für sie aber auch die Stromfrage erledigt: es konnte nur Gleichstrom in Frage kommen. Zudem wäre die Verwendung von hochgespanntem Wechselstrom wegen der grossen Gewichte der Triebfahrzeuge höchst unwirtschaftlich gewesen. Auch die Höhe der Baukosten spielte keine untergeordnete Rolle. Die Spannung beträgt 1200 V, ist also doppelt so hoch, als die Betriebsspannung der Städtischen Strassenbahnen. Der geplante Uebergang zur Meterspur und die Mitbenutzung der städtischen Strassenbahngleise wurde beim Bau der Wagen in weitgehendem Masse berücksichtigt. Die Energielieferung erfolgt durch das Städtische Elektrizitätswerk; der Speisepunkt befindet sich im Triemli, ein Reservespeisepunkt im Selnau.

Die Sihltalbahn steht im Giesshübel durch das Verbindungsgeleise Giesshübel-Wiedikon in direkter Verbindung mit dem Netze der S. B. B. und empfängt auf diesem Wege den grössten Teil ihrer Güter. Sie hat zudem direkte Geleiseverbindung mit dem Netze der S. B. B. auf ihrer Endstation Sihlbrugg. Für sie konnte deshalb nur das Traktionsystem der S. B. B. in Frage kommen, umso mehr, als ihr die S. B. B. ab ihrem Unterwerk Sihlbrugg bahnfertigen Strom zu günstigen Bedingungen anboten. Dieser Entscheid deckt sich auch mit der Wegleitung, die s. Z. das Eisenbahndepartement bei der Normierung der Betriebsspannungen für elektrisch betriebene Bahnen aufgestellt hat. Der Umstand, dass die Uetlibergbahn in absehbarer Zeit nicht mehr nach Giesshübel und Selnau fahren wird, war für die Sihltalbahn

ein Grund mehr, sich nicht dem Traktionsystem dieser Bahn anzupassen. Gründliche vergleichende Studien zwischen Gleichstrom und Wechselstrom ergaben die Ueberlegenheit von Wechselstrom. So fiel die endgültige Wahl auf Wechselstrom von 15 000 Volt und  $16\frac{2}{3}$  Perioden.

Durch die Wahl dieser beiden verschiedenen Traktionsarten wurden die Ersteller der Fahrleitungen wegen den von beiden Bahnen gemeinsam benutzten Geleisen vor ein schwieriges Problem gestellt. Im Bahnhof Selnau selbst war die Lage verhältnismässig einfach, indem jede der Bahnen ihre besondere Geleisegruppe besitzt, die durch den Mittelperron von einander getrennt sind (Abbildung 1). Einzig das dem Mittelperron zunächst gelegene Geleise der Uetlibergbahn musste auch für beide Bahnen befahrbahr gemacht werden. Aehnlich liegen die Verhältnisse in Giesshübel, wo das durchgehende Geleise der Uetlibergbahn von der Sihltalbahn nicht benutzt wird. Die Hauptschwierigkeit bot die Gemeinschaftsstrecke Selnau-Giesshübel. Das Nächstliegende wäre ein gemeinsamer Kontraktdraht gewesen, der je nach Verkehrsbedürfnis bald mit Gleichstrom, bald mit Wechselstrom gespiesen worden wäre. Dem standen aber schwerwiegende Hindernisse im Wege. Die Geleiseverhältnisse im Selnau sind nämlich so beschränkt, dass das Geleise der offenen Strecke für die Zusammensetzung der Züge immer mitbenutzt werden muss. Bei der grossen Anzahl Züge wären diese Manöver in unzulässiger Weise gehindert worden, wenn die freie Strecke immer gesperrt geblieben wäre, so lange sich ein Zug der andern Bahn noch darauf bewegte.

Es blieb daher nichts anderes übrig, als für jede Bahn einen eigenen Fahrdräht anzurufen und die beiden Drähte räumlich so voneinander zu trennen, dass sie auch vom Stromabnehmer der fremden Triebfahrzeuge noch genügen den Abstand besassen, um eine Gefährdung der Uetlibergbahn-Anlage durch die Hochspannung der Sihltalbahn zu vermeiden. Durch ihre Anschlüsse an das Netz der S. B. B. war die Sihltalbahn genötigt, ihre Stromabnehmer so zu wählen, dass sie mit ihren Triebfahrzeugen auch die Fahrleitung der S. B. B. benutzen konnte. Deshalb musste ihre Fahrleitung den Triebfahrzeugen der S. B. B. angepasst werden. Es blieb also nichts anderes übrig, als den Fahrdräht der Sihltalbahn über Geleisemitte mit seitlichen Abweichungen von  $\pm 20$  cm zu verlegen und für die Uetlibergbahn eine abnormale Bauart zu suchen. Es kam zunächst der Bau einer seitlich vom Bahnkörper angeordneten Fahrleitung für Stromabnahme durch die sogenannte Rute in Frage. Diese Bauart bot aber Schwierigkeiten wegen der Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrdrähthöhen auf Stationsgebiet und bei schienengleichen Wegübergängen. Eine weitere, schwer zu lösende Schwierigkeit hätte die Kreuzung mit der 15 000 Volt Fahrleitung des Güterzug-Verbindungs-Geleises Giesshübel-Wiedikon ergeben.

Auf Vorschlag des Verfassers wurden dann die Fahrdrähte der beiden Systeme in Vielfachaufhängung an gemeinsamen Auslegern bzw. Querträgern in einem seitlichen Abstand von 1300 mm neben einander angeordnet.

*Fahrleitung der Uetlibergbahn.* Die um 1300 mm aus der Geleisemitte verschobene Lage des Fahrdrähtes auf der Gemeinschaftsstrecke führte zu einer eigenartigen Konstruktion der Stromabnehmer, die aus Abbildung 2 ersichtlich ist. Da die Direktion der Uetlibergbahn Wert darauf legte, dass der nämliche Bügel auf dem ganzen Netze die Strom-



Abb. 2. Fahrleitung der Uetlibergbahn.

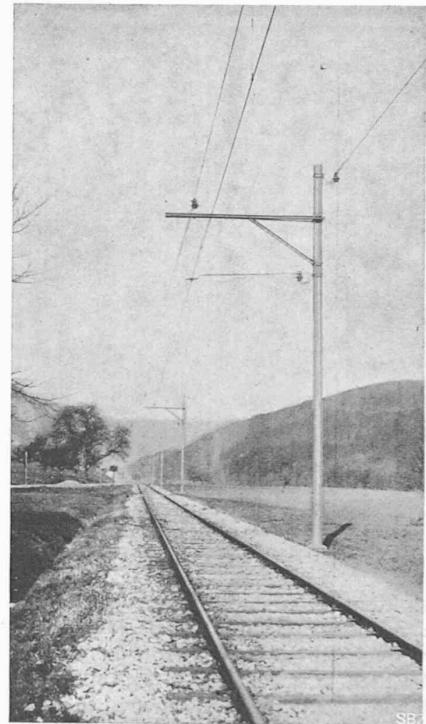


Abb. 3. Fahrleitung der Sihltalbahn.

abnahme besorge, musste die seitliche Anordnung des Fahrdrähtes bis zur Endstation auf dem Uetliberg beibehalten werden. Auch die auf der Gemeinschaftsstrecke notwendig gewordene Vielfachaufhängung des Fahrdrähtes kam auf der ganzen Strecke zur Anwendung. Die Fahrleitung wird von imprägnierten Holzmasten getragen, die im Boden nur verkeilt, also nicht einbetoniert sind. Am Mast befestigte Porzellanisolatoren tragen den kurzen Ausleger aus verzinkten Gasrohren. Wird die Leitung später, bei Mitbenutzung der Fahrleitung der Strassenbahn, über Geleisemitte verlegt, so ist nur das Rohrgestell, nicht aber die Isolation am Mast auszuwechseln, was mit verhältnismässig geringen Kosten möglich ist. Der Mastabstand in der geraden Strecke beträgt 60 m. Der kupferne Fahrdräht hat einen Querschnitt von  $57 \text{ mm}^2$ . Das Tragseil von  $50 \text{ mm}^2$  Querschnitt besteht ebenfalls aus Kupfer und dient als Verstärkungsleitung; es ist in kurzen Abständen mit dem Fahrdräht gut leitend verbunden. Von einer automatischen Nachspannung des Fahrdrähtes glaubte man in Berücksichtigung der bescheidenen Fahrgeschwindigkeiten Abstand nehmen zu dürfen. Deren Notwendigkeit hat sich aber im Betriebe bald gezeigt und es wurden dann noch Nachspannvorrichtungen durch Gewichte eingebaut. Eine zweidrähtige, bahndienstliche Telephonleitung wurde am Fahrdrähtgestänge angebracht.

*Fahrleitung der Sihltalbahn* (Abbildung 3). Die technischen Hauptmerkmale sind: Eisernes Tragwerk, Vielfachaufhängung mit automatischer Gewichtsnachspannung des Fahrdrähtes, einfache Isolation, Abschaltbarkeit der einzelnen Strecken und Stationen, Schwachstromleitungen in Kabel. Die Zuleitung der Energie erfolgt vom Unterwerk Sihlbrugg der S. B. B. aus durch eine über die Sihl gespannte Speiseleitung beim Einfahrtsignal der Station Sihlbrugg. Der Fahrdräht hat einen Querschnitt von  $70 \text{ mm}^2$ , die durchgehende Speiseleitung einen solchen von  $50 \text{ mm}^2$ . Als Tragorgan dient ein Stahlseil von  $40 \text{ mm}^2$  Querschnitt.

Die zahlreichen industriellen Anschlussgleise sind ebenfalls elektrisch ausgerüstet. Ihre Fahrleitung steht normalerweise nicht unter Spannung. Die zugehörigen Schalter sind mit der Anschlussweiche derart verriegelt, dass der Schalter nur eingeschaltet werden kann, wenn die Weiche auf Ablenkung steht, und dass die Weiche nicht

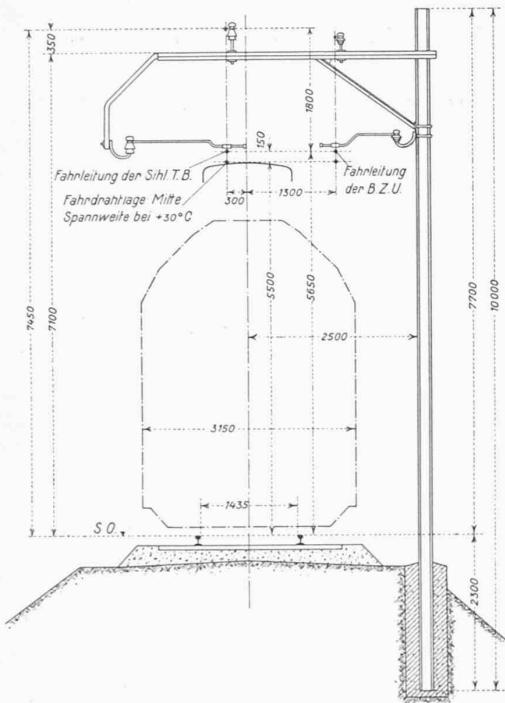


Abb. 4. Anordnung der Fahrleitung beider Bahnen auf der gemeinschaftlichen Strecke Selina-Giesshübel. — 1 : 100.

wieder auf Durchfahrt umgestellt werden kann, solange der Schalter für das Anschlussgeleise eingeschaltet ist.

Besondere Sicherungsmassnahmen erforderte die Geleisekreuzung der Sihltalbahn mit der Albisgütlibahn. Diese Kreuzung wird von der Albisgütlibahn nicht nur für Dienstfahrten benutzt, sondern von allen Kurswagen befahren. Das von der 15000 V Leitung der Sihltalbahn und der 600 V Leitung der Albisgütlibahn gebildete Drahtkreuz ist nach allen vier Richtungen durch Streckentrenner von der übrigen Fahrleitung isoliert und steht nicht unter Spannung. Die Länge des isolierten Fahrdrastes der Sihltalbahn ist etwas kürzer als die Bügeldistanz, sodass ein Stromunterbruch nicht eintritt. Dagegen wird das Drahtkreuz bei der Durchfahrt des Motorwagens vorübergehend unter 15000 Volt Spannung gesetzt. Die Wagen der Albisgütlibahn, die nur einen Stromabnehmer haben, befahren das isolierte Fahrleitungstück ohne Strom. Für den seltenen Fall, dass ein Wagen auf der Kreuzung stehen bleiben sollte, kann das isolierte Fahrdrastkreuz durch einen eigens für diesen Zweck vorhandenen Streckenschalter mit der Fahrleitung der Albisgütlibahn elektrisch verbunden werden.

Die gleichen Massnahmen sind für die Kreuzung der Uetlibergbahn mit dem Verbindungsgeleise Giesshübel-Wiedikon der Sihltalbahn in Aussicht genommen.

*Fahrleitung auf der Gemeinschaftsstrecke Selina-Giesshübel.* Die Anordnung der beiden Fahrleitungen ist aus Abbildung 4 ersichtlich. Die Fahrdrähte beider Bahnen liegen auf gleicher Höhe über Schienenoberkante. Ihr seitlicher Abstand musste so gross gewählt werden, dass auch bei den unvermeidlichen Schwankungen der Motorwagen die Stromabnehmer nicht in gefährliche Nähe der feindlichen Fahrleitung geraten. Mit einem Abstand von 600 mm zwischen Bügel und feindlicher Fahrleitung wird diese Bedingung in ausreichender Weise erfüllt. Die Spurhalter mussten für jede Fahrleitung auf die ganze Länge der Gemeinschaftsstrecke jeweils auf entsprechender Aussenseite befestigt werden. Das bedingte für alle Stützpunkte und alle Kurvenabzüge gebogene Ausleger. Die Länge der Parallelführung beträgt 1,25 km.

Zum Schutze gegen die wegen der Parallelführung entstehenden gefährlichen Spannungen wurde die Fahrleitung der Uetlibergbahn an ihren beiden Endpunkten durch Silitwiderstände dauernd an Erde gelegt. Zudem

wurden auf den Motorwagen der Uetlibergbahn Scheibenableiter mit Erdungswiderstand angeordnet.

Die Fahrleitungen beider Bahnen wurden von der A.-G. Kummler & Mitter in Aarau projektiert, geliefert und montiert und haben sich im bisherigen Betrieb bestens bewährt.

### Bedeutung technischer Neuerungen und ihres Rechtschutzes für die schweizerische Wirtschaft.

Was überhaupt für Europa der übrigen Welt gegenüber gilt, dass nämlich die Bevölkerung ihren verhältnismässig hohen „Standard of life“ nur durch Überlegenheit der Produkte und der Produktionsweise halten kann, gilt natürlich besonders für die Schweiz. Lange Zeit wirkte die gute, gewissenhafte Ausführung als das spezifische schweizerische Konkurrenzmittel, das auch weiterhin von hoher Bedeutung bleiben wird. Eine hohe Durchbildung in diesem Sinne setzt gute Schulung, gewissenhafte Leute und einen gewissen Konservativismus voraus. Dieser Konservativismus ist wiederholt in glänzender Weise durchbrochen worden; er bildet aber einen Grundton, der immer weniger haltbar wird, je mehr bekannte Wandlungen der Technik, Normierung und Bedürfnis nach auswechselbaren Teilen, die gewissenhafte Einzelarbeit aus vielen Gebieten verdrängen. Es handelt sich für die Schweiz darum, sich einen Platz mit selbständigen Grundlagen zu sichern, bei der Verteilung der neu entstehenden Industrien unter den Völkern. Es darf kein Mittel zur Beherrschung des Neuen vernachlässigt werden.

Von 6000 Patentanmeldungen im Jahr stammen mehr als die Hälfte aus dem Ausland. Unter diesen befinden sich, zum Teil wenig beachtet, viele von denjenigen, die die Industrie von Morgen so beherrschen werden, wie etwa das bekannte Wolframfaden-Patent die Glühlampen-Industrie. Erfindungspatente schaffen oder ergänzen die in Entstehung begriffene Wirtschaftsordnung, in der Welttrusts führend sind; sie bestimmen, innert der Trusts, die Bedeutung von Einzelunternehmungen und von Personen, ähnlich wie von ganzen Völkern.

Wer Anteil haben will an der immer neu entstehenden Welt der Wirtschaft, muss das Neue pflegen, auch die Mittel des Rechts beherrschen. Das gilt für ganze Völker noch mehr als für die Einzelnen. Dazu besitzen wir schon einige Grunderfordernisse; andere fehlen uns. Unser für die Verhältnisse eines kleinen Landes wohl geeignetes Patentgesetz ist in seinen Möglichkeiten wenig bekannt; diese Möglichkeiten, die Arbeit, die von der Patentbehörde geleistet wird, sind wenig ausgenutzt, ja es besteht die Gefahr, dass bei der geringen Anzahl von erfahrenen Kennern Zufälligkeiten und Sonderinteressen entscheidenden Einfluss auf die Entwicklung ausüben.

Eine Wendung geht in diesen Monaten vor sich. Die Schweizergruppe der Internationalen Vereinigung für gewerblichen Rechtschutz, die auch wissenschaftliche Arbeiten herauszugeben vor hat, findet lebhaftes Interesse. Sie kann an der erforderlichen Arbeit bedeutenden Anteil nehmen und es ist erfreulich, dass auch führende technische Kreise der Gruppe angehören. Die Angelegenheit bedarf darüber hinaus des lebendigen Interesses aller technisch Denkenden und Schaffenden, ebenso wie sie auch von den juristischen Kreisen neue Einstellungen fordert. Der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein, als leitende, unabhängige technische Vereinigung, hat wohl auch auf diesem Gebiet grosse Aufgaben. Es gilt zunächst, z. B. mittels Vorträgen und Kursen, das Vorhandene bekannt zu machen; dann durch Umfragen und Diskussionsanlässe, die Bedürfnisse und den Stand der Aufklärung dauernd in Erfahrung zu bringen. Nur so können die weiterführenden Arbeiten, vom Verständnis der Umgebung getragen und auf sicherer Kenntnis der Einzelfragen fußend, von Erfolg sein. Vielleicht können auch die Genfer Tage der G. E. P. diesem Ziele dienliche persönliche Beziehungen schaffen. M. A. Besso, P. D.