Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle

Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen

Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1943)

Heft: 3

Artikel: Unsere elektrischen Bundesbahnen : zum 70. Geburtstag von Dr. h. c.

A. Schrafl, gew. Präsident der Generaldirektion der SBB = Nos chemins

de fer fédéraux électriques

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-773337

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

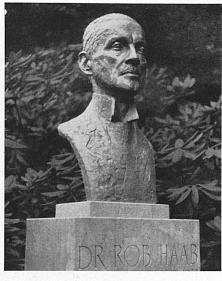
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 24.11.2025

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

Nebenstehend: Bundesrat Dr. Robert Haab, Porträfbüste in Wädenswil von Otto Bänninger. Dr. E. Huber-Stockar, 1912-1925 Oberingenieur für die Elektrifikation der SBB. Generaldirektor Schraft wird von Präs. Coolidge in Washington empfangen (1926). Dr. h. c. A. Schraft als Direktor des Zentralamtes für die internat. Eisenbahnbeförderung in Bern.

A côté: Le conseiller fédéral Dr. Rob. Haab, buste par Otto Bänninger. E. Huber-Stockar, ingénieur en chefdel félectrification des C.F.F., 1912-1925. Le directeur général des C.F.F., A. Schraft, recu par le Président Coolidge à la Maison Blanche. M. Schraft est aujourd'hui directeur de l'Office central des transports internationaux par chemins de før.







Dr. h. c. Anton Schraft, ein Kämpfer für die Elektrifikation

Der Weltkrieg 1914—1918 zwang unsere Bahnen zu starken Einschränkungen des Fahrplans. Die Kohle war knapp und teuer, und noch beherrschte die Dampflokomotive das Feld. Die Lage, in der sich das Land befand, wies uns auf den Ausbau unserer Elektrizitätswirtschaft. Unsere Wasserkräfte konnten uns fast unerschöpfliche Energien liefern. Die «weiße Kohle » konnte unsern Verkehr fast unabhängig machen von der schwarzen Kohle aus dem Ausland. Der Augenblick war gekommen, das seit Jahren vorbereitete Werk der Elektrifikation unserer Bahnen an die Hand zu nehmen.
Bundesrat Haab, damals Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes, setzte

Bundesrat Haab, damals Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes, setzte sich ganz für die bedeutsame nationale Aufgabe ein. In Dr. Huber-Stockar besassen die Bundesbahnen einen erstklassigen Elektrifizierungsfachmann. Während des Krieges wurde die 1913 begonnene Umstellung der Gotthardstrecke auf elektrischen Betrieb so gut als möglich weitergeführt, und im Dezember 1920 fuhren die ersten elektrischen Züge durch den Gotthardtunnel. Im Mai 1922, vierzig Jahre nach der Gotthard-Eröffnung, war die wichtige Alpenlinie durchgehend elektrifiziert

elektrifiziert.
Doch eben in diesem Augenblick, im Frühling 1922, sank der Kohlenpreis von Fr. 220 auf Fr. 55 herab, während im übrigen die Materialkosten und Arbeitslöhne noch sehr hoch standen. Die Begeisterung für die Elektrifikation der Bahnen wurde beträchtlich abgekühlt. Die Diskussion um die Rentabilität entbrannte neu. Wenn das Programm trotzdem, und zwar sogar in beschleunigtem Tempo durchgeführt wurde, so danken wir das neben Bundesrat Haab und Dr. Huber-Stockar vor allem der Energie und Tatkraft des Mannes, der 1922 vom Bundesrat als Generaldirektor der Bundesbahnverwaltung nach Bern berufen ward: Ingenieur Anton Schraft. Ihm danken wir es in erster Linie, daß unsere Staatsbahn neu organisiert wurde, und als 1939 der zweite Weltkrieg ausbrach, den ungeheuren

Anforderungen, die man an sie stellen mußte, gewachsen war. Sie konnte ohne wesentliche Einschränkungen ihren unschätzbaren Dienst am Lande erfüllen. Während des Baues der Gotthardbahn, 1873 als Sohn des Bahningenieurs A. Schrafl im Tessin geboren, hatte er sich in seiner bisherigen Laufbahn mit den Problemen des Eisenbahnbaues, der Auswertung der Wasserkräfte, der Bahnelektrifikation und der Verwaltung gründlich vertraut gemacht. Das humanistische Gymnasium hatte ihm die auch für den Techniker sehr wichtige Allgemeinbildung vermittelt und an der Bauingenieurschule der ETH hatte er sich das berufliche Rüstzeug geholt. Nach kurzer Tätigkeit im Dienste des Kantons Zürich und einer privaten zürcherischen Bauunternehmung hatte er sodann als Ingenieur und Bauführer in den Abschnitten Reichenau—Ilanz und Reichenau—Versam an der Entstehung einer unserer interessantesten Alpenbahnen, der Rhätischen Bahn, mitgewirkt. 1902 war er als Stellvertreter des Oberingenieurs der Gotthardbahn nach Luzern gekommen, 1911 rückte er zum Kreisdirektor der Bundesbahnen im damaligen Kreis V in Luzern vor. Hier hat er in verantwortungsvoller Stellung die Elektrifikation der Gotthardbahn von Grund auf miterlebt. Bundesrat Haab hatte schon in jenen Jahren und während der arbeitsreichen Zeit der Verwaltungsreorganisation den Rat dieses tüchtigen Fachmannes hochschätzen gelernt.

Der neue Generaldirektor setzte sich mit zielbewußtem Willen und mit seiner starken Autorität für die Elektrifizierung unseres nationalen Eisenbahnnetzes ein, nicht nur in ungezählten Beratungen mit Behörden, Mitarbeitern und führenden Köpfen der Wirtschaft, sondern auch in der Öffentlichkeit. Viel beachtet wurde der Vortrag, den er im März 1923 in der Tonhalle in Zürich über die Elektrifikation der Bundesbahnen hielt. Im gleichen Jahr unternahm Generaldirektor Schrafl mit Dr. Huber-Stockar und andern Ingenieuren eine Studienreise in die skandinavischen Länder und orientierte sich über die Bahnelektrifizierungen in

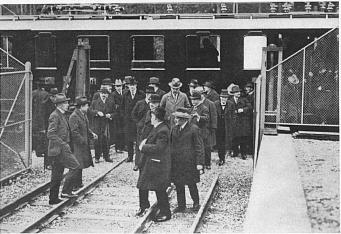
Links: Generaldirektor Schraft begrüßt die Teilnehmer der Weltkraft-Konferenz in Andermatt (1926). Rechts: Generaldirektor Schraft und Dr. E. Huber-Stockar auf der Überfahrt nach USA (1926).

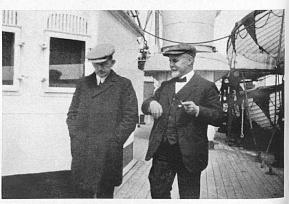
A gauche: Le directeur général Schraft souhaite la bienvenue aux congressistes de la Conférence mondiale de l'énergie. A droite: M. Schraft et son principal collaborateur M. E. Huber-Stockar se rendent aux U. S. A. (1926).

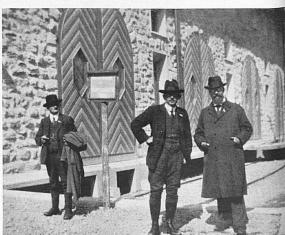
Links: Die Eröffnung des elektrischen Bertiebes auf der Strecke Zürich-Zug (März 1923). Bundesrat Haab, Generaldirektor Schraft, Dr. E. Huber-Stockar. Rechts: Besichtigung des SBB Kraftwerke: Berberine während der Bauzeit (1923). In der Mitte Generaldirektor Schraft.

A gauche: Mars 1923: La ligne Zurich-Zoug est électrifiée. On voit parmi les premiers voyagours: le conseiller fédéral Haab, M. Schraft et E. Huber-Stockar. A droite: Visite de l'usine électrique de Barberine, en construction (1923). Au centre M. Schraft.











UNSERE ELEKTRISCHEN BUNDESBAHNEN

Zum 70. Geburtstag von Dr. h. c. A. Schraft, gew. Präsident der Generaldirektion der SBB

NOS CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX ÉLECTRIQUES

Schweden und Norwegen. Im Frühling 1926 studierte er, begleitet von denselhen Mitarbeitern, Kraftwerke und elektrische Bahnen in den USA, wo die Schweizer Delegation auch von Präsident Coolidge im Weißen Hause empfangen wurde. Die Swiss Scientific Society in New York lud damals den Gast zu einem Vortrag über die Elektrifikation der SBB ein. Zurückgekehrt konnte der nunmehr zum Präsidenten der Generaldirektion der Bundesbahnen gewählte in Andermatt die Weltkraft-Konferenz begrüßen und die Elektrizitäts-Fachleute aus aller Herren Länder über den Gotthard führen. Zu Ende des Jahres ehrte ihn die ETH « in Anerkennung seiner Verdienste um die technische Entwicklung der Bundesbahnen und des schweizerischen Eisenbahnwesens überhaupt » mit der Verleihung des Ehren-

des schweizerischen Eisenbahnwesens überhaupt » mit der Verleihung des Ehrendoktors der technischen Wissenschaften.

Neben solchen Höhepunkten verdient aber nicht minder das gewaltige Maß alltäglicher Arbeit der Erwähnung, das in diesen Jahren der Umstellung auf den elektrischen Betrieb zu bewältigen war. Neue Initiativen waren zu ergreifen: soschuf Dr. Schraff angesichts der gewaltig wachsenden Automobilkonkurrenz 1926 die «Sesa», 1929 den «Sesa»-Franco-Domizildienst und 1932 den Asto-Dienst. Auch unserer Zeitschrift, die 1927 zuerst als SBB-Revue erschien und die sich

zierte Bahnnetz der Schweiz wieder einem aufblühenden Fremdenverkehr dienen

Direktor Dr. Anton Schrafl als Student an der ETH in Zürich. Le directeur Schrafl étudiant à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Zurich





Phot.: Kettel, Maschinenfabrik Oerlikon, Photodienst SBB, Photopress

