

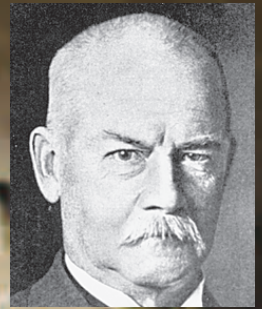
pioniere

Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik

PIONIERE DER EISENBAHN-ELEKTRIFIKATION



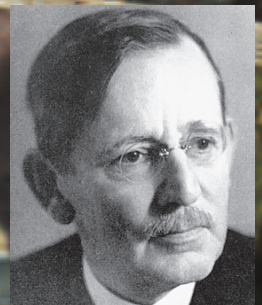
Emil Huber-Stockar
1865–1939



Hans Behn-Eschenburg
1864–1938



Robert Haab
1865–1939



Anton Schrafl
1873–1945

Pioniere der Eisenbahn-Elektrifikation

Emil Huber-Stockar

(1865 – 1939)

von Alfred Waldis, Luzern

Hans Behn-Eschenburg

(1864 – 1938)

von Hans Wismann, Luzern

Robert Haab

(1865 – 1939)

von Hans G. Wägli, Grafenried

Anton Schrafl

(1873 – 1945)

von Werner Latscha, Zürich

Die Herausgabe dieses Bandes war nur möglich dank Beiträgen folgender Sponsoren:

Schweizerische Bundesbahnen AG, Bern
Rhätische Bahn, Chur

BKW FMB Energie AG, Bern
Centralschweizerische Kraftwerke, Luzern

BLS-Lötschbergbahn-Stiftung – Genossenschafterin der SEVA, Bern
Ulrico Hoeppli-Stiftung, Zürich
Josef und Margrit Killer-Schmidli Stiftung, Baden
Gerold und Niklaus Schnitter-Fonds, Zürich
Dr. Adolf Streuli-Stiftung, Zürich

Anton Bucher, Oftringen
Dr. Hans P. Hürlimann, Herrliberg

© Copyright 2003 by Verein für wirtschaftshistorische Studien.
Alle Rechte vorbehalten.
Herausgegeben vom Verein für wirtschaftshistorische Studien,
Weidächerstrasse 66, 8706 Meilen.
Herstellung: R + A Print GmbH, 8752 Näfels.

ISBN 3-909059-31-7

Inhalt

Einführung	7
Marksteine der Eisenbahn-Elektrifikation	9
Die Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb – Die Pionierrolle der Lötschbergbahn – Die Entscheidung	
Emil Huber-Stockar (1865–1939)	15
Das väterliche Erbe – Jugend und Ausbildung – Aufenthalt in Nordamerika – Vom Maschineningenieur zum Elektrofachmann – Treibende Kraft in Oerlikon – Von Gleich- über Dreh- zu Einphasenwechselstrom – Auf Initiative von Huber-Stockar: Seebach-Wettingen – Das Meisterwerk, die Elektrifikation der SBB – Die Elektrifikation der Gotthardstrecke – Vielseitige Tätigkeiten – Der Alpinist – Familie – Ehrungen – Chronik	
Hans Behn-Eschenburg (1864–1938)	33
Aus der Familiengeschichte – Kindheit und Jugend – Die Studienzeit – Bei der Maschinenfabrik Oerlikon – Nachahmer sind bald zur Stelle – Versuchsbetrieb Seebach-Wettingen – Erste Behn-Eschenburg-Lok – Weltneuheit – Ende und neuer Einsatz – Probleme mit Schwachstromanlagen – Ein System setzt sich durch – Behn-Eschenburg-Motoren sind überall – Hans Behn-Eschenburg privat – Ein unabhängiger Geist – Chronik	
Robert Haab (1865–1939)	49
Haab wird Jurist – Selbstständig und Familienvater – Politiker – Richter – Justizdirektor, Baudirektor, SBB-Generaldirektor – Elektrifikation der Gotthardlinie – Botschafter in Berlin – Bundesrat – Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements – Soziales – Elektrifikation der SBB – Privatbahnelektrifikationen – SBB-Reform – Post, Telefon, Telegraf, Luftfahrt – Bundespräsident, Rücktritt – Weiterhin aktiv – Chronik	
Anton Schrafl (1873–1945)	67
In den Fussstapfen des Vaters – Jugend und Wanderjahre – Der steile Aufstieg bei den SBB – Die Bahn-Elektrifizierung, das beherrschende Thema – Krisen als Motor der Elektrifizierung – Die Elektrifizierung wird fortgesetzt ... – ... und abgeschlossen – Reorganisation und Rationalisierung der SBB – Caveant Consul! – Die ständige Sorge: die wirtschaftliche Lage – Anton Schrafl, der Kommunikator – Rücktritt als Präsident der SBB-Generaldirektion – Die letzte berufliche Etappe – Nachruf – Chronik	
Fachausdrücke	86

Einführung

1960 haben die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die beiden letzten mit Dampf betriebenen Strecken Cadenazzo–Luino und Oberrlatt–Niederweningen auf elektrische Traktion umgestellt. Damit sind alle Linien der Bundesbahnen, abgesehen von kurzen Verbindungsstrecken in den Grenzbahnhöfen, vollständig elektrifiziert. Da auch die im Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zusammengeschlossenen Privatbahnen – zwei Bergbahnen ausgenommen – den elektrischen Betrieb eingeführt haben, ist die Schweiz das erste Land, das ein vollständig elektrifiziertes Eisenbahnnetz besitzt.

Die Elektrifizierung der Bahnen war für ein rohstoffarmes Land von ausserordentlicher Bedeutung, und sie hatte tiefgreifende Auswirkungen auf das wirtschaftliche Leben. Die Lösung der technischen und finanziellen Probleme ist dem Einsatz her-

vorragender Persönlichkeiten zu verdanken. Vier von ihnen, die bei der Planung und Ausführung der Elektrifikation Grundlegendes und Entscheidendes geleistet haben, werden in dieser Schrift eingehend gewürdigt: Direktor Emil Huber-Stockar, Oberingenieur Hans Behn-Eschenburg von der Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), Bundesrat Robert Haab und Anton Schrafl, Präsident der Generaldirektion der SBB. Diese Pioniere setzten sich in einem Zeitraum von vier Jahrzehnten mit ihrem ganzen Wissen und Können für eine Aufgabe von nationaler Bedeutung ein. Die Leistungen von drei weiteren, um die Elektrifikation verdienten Persönlichkeiten, Peter E. Huber-Werdmüller, Professor Walter Wyssling und Walter Boveri, hat der Verein für wirtschaftshistorische Studien bereits in den Bänden Nr. 7, 8 und 55 gewürdigt.

Alfred Waldis

Fahrleitungsbau in der Station Soyhières. Die B 3/4 1333 des Depots Delémont bewegt den Montagezug mit drei Dienstwagen. Zwei Flachwagen tragen Rollen mit Tragseil (aus 7 verzinkten Stahldrähten zu 3 mm Durchmesser), Hängedraht (Bronze 4 mm Durchmesser) und Kupferfahrleitung verschiedener Querschnitte (107 mm² für Strecke und Hauptgleise, 57, 70 und 85 mm² für Nebengleise).



