

**Zeitschrift:** The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK

**Herausgeber:** Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

**Band:** - (1924)

**Heft:** 157

  

**Artikel:** Der elektrische Gotthard

**Autor:** Huber,

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-690165>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 03.02.2025

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

# The Swiss Observer

Telephone: CITY 4603.

Published every Friday at 21, GARLICK HILL, LONDON, E.C. 4.

Telegrams: FREPRINCO, LONDON.

VOL. 4—No. 157

LONDON, JUNE 7, 1924.

PRICE 3d.

## PREPAID SUBSCRIPTION RATES

UNITED KINGDOM AND COLONIES	3 Months (13 issues, post free)	3s 6d
	6 Months (26 issues, post free)	6s 6d
	12 Months (52 issues, post free)	12s 6d
SWITZERLAND	3 Months (13 issues, post free)	Fr. 7.50
	6 Months (26 issues, post free)	14.—
	12 Months (52 issues, post free)	28.—

(Swiss subscriptions may be paid into Postcheck-Konto: Basle V 5718.)

## HOME NEWS

The Federal corn monopoly has been extended for another year, so as to further stimulate the home production of cereals; it is said that the cost of bread to the consumer is thereby maintained at a level of about 15 per cent. above what it would normally be otherwise.

In reply to a memorandum from the Federation of Swiss Civil Servants, objecting to the dismissal of the Leysin postman Scherrer, the Federal Council states that it cannot tolerate an employee making use of his position for the purpose of disseminating doctrines contrary to the interest of the State by preaching Communism amongst people he came in contact with officially.

In the elections last Sunday for a fifth member of the town council of St. Gall the Socialists were successful with their candidate (Hardegger), the former councillor Balzer (Conservative) losing his seat.

Amongst the many reforms under consideration in order to establish the equilibrium of the finances of the canton of Vaud is a proposal to reduce by fifteen the number of officiating clergymen.

Thanks to the intervention of Federal Councillor Schulthess, the conflict in the machinery industry has been settled and work has been generally resumed. The workers' delegates have accepted a declaration from the employers that the reintroduction of the 52-hour week is a temporary measure only (in preference to a reduction of wages) in view of the abnormal and critical conditions prevailing in that industry at present.

Professor Kurt Wiesinger, of the Federal Polytechnic in Zurich, has received a call from the Angora Government to reorganise technical instruction in Turkey.

National Councillor Karl Stoll, general secretary of the Schweiz. Kaufm. Verein (Soc. Suisse des Commerçants) since 1902, died after a protracted illness last Sunday (June 1st) in Zurich at the age of 55.

## EXTRACTS FROM SWISS PAPERS.

**Un jubilé.**—La Station fédérale d'essais viticoles à Montgilbert, a fête mardi, par une cérémonie intime, la 25e année d'enseignement de M. le prof. Henri Faes, son directeur.

Des discours ont été prononcés au cours d'une collation servie dans l'auditoire du rez-de-chaussée par MM. le Dr. Paul Tonduz, adjoint, le conseiller d'Etat F. Porchet, le syndic Paul Rosset, au nom de la ville de Lausanne, le Dr. Louis Tschumi au nom de la Station de chimie agricole, le Dr. Paul Chavan, directeur de l'Ecole cantonale d'agriculture de Marcellin, Henri Rosset, municipal à Rolle, au nom de l'association des pépiniéristes.

Tous les orateurs ont rappelé les grands services rendus par le Dr. Faes à la viticulture vaudoise.

Des cadeaux ont été remis à M. Faes, en témoignage de reconnaissance et d'affection.  
(Feuille d'avis.)

**Vom "Preisenfeldzug."**—Kunstschnitzer Joseph Maria Gamma in Altdorf, der jetzt 95 Jahre zählt, hat vor einiger Zeit dem Stadtrat von Zürich seine köstlichen Erinnerungen an den "Preisenfeldzug," den Preisenfeldzug von 1856-57, gewidmet, an dem er mit der Schützenkompanie No. 6 vor bald 70 Jahren teilgenommen hat. Die Erinnerungen sind dem Zürcher Stadtarchiv einverleibt worden. Der Stadtrat hat nun dem Veteranen ein herzliches Dankschreiben zukommen lassen, zusammen mit einer 50 Fr.-Note mit der Bestimmung, daraus mit dem noch lebenden Kriegskameraden von anno 1856-57, Alt-Gemeindefeldw. Gislser in Bürglen, "einen guten Tropfen zu trinken und dabei alte Erinnerungen aufzufrischen."—Wir sagen mit dem Stadtrat von Zürich herzlich 'Prosit' und wünschen, dass die beiden alten Soldaten bei guter Gesundheit das 100. Altersjahr erreichen mögen.  
(Appenzeller Zeitung.)

Nationalrat Stoll †. —In den Mittagstunden des 1. Juni ist in seinem Heim in Zürich Nationalrat

Karl Stoll einem schweren Leiden erlegen, das in den letzten Monaten seine Lebenskraft gebrochen und ihn auf ein schmerzhaftes Krankenlager geworfen hat. Mit dem Verstorbenen verliert die freisinnig-demokratische Fraktion der Bundesversammlung ihren anerkannten Angestelltenvertreter, und die demokratische Partei des Kantons Zürich den hochgeschätzten Verbindungsmann zwischen Partei und bürgerlicher Angestelltenschaft.

Nationalrat Stoll ist am 8. Februar 1869 in der schaffhauser Gemeinde Guntnadingen geboren. Er durchlief die Volks- und Sekundarschule in Brugg als Klassenkamerad von Bundesrat Schulthess und trat dann in eine kaufmännische Lehre ein. Doch dem intelligenten Schaffhauser sollte sich bald ein grösserer Wirkungskreis im öffentlichen Leben erschliessen. Im Jahre 1902 wurde er in das Zentralsekretariat des schweizerischen kaufmännischen Vereins berufen, das er 16 Jahre lang erfolgreich geleitet hat. Mit der Umbildung der Angestellten-Organisation in die "Vereinigung schweizer. Angestelltenverbände" war die Schaffung des Postens eines ständigen Zentralpräsidenten im Hauptamt verknüpft, der Stoll übertragen wurde, kannte doch keiner so gut wie er die soziale und ökonomische Lage der Angestelltenschaft. In diesem Amt hat ihn der Tod ereilt. Stoll hat für die Angestelltenschaft gewaltig viel gearbeitet und grosse Erfolge erzielt. Im Nationalrat hat er sich für ihre Interessen wacker gewehrt, in parlamentarischen und Expertenkommissionen ist er unablässig für sie eingetreten. Stets war er darauf bedacht, das Los der Arbeitnehmerschaft zu verbessern. Aber Stoll tat dies mit feinem Verständnis für die praktischen Verhältnisse. Er schlug nie mit der Faust auf den Tisch, wenn das Ziel durch kluges, taktvolles Vorgehen zu erreichen war. Und so hat er auf diese Weise denn auch viel mehr erreicht als mancher Gewerkschaftsführer. Die schweizerische Angestelltenschaft trauert um ihren ersten Führer. Ihre Stelle im Parlament bleibt vorläufig verwaist. Nachfolger im Nationalrat ist Kantonsrat Peter in Pfäffikon, der ebenfalls der demokratischen Partei anhängt, aber den gewerblichen Mittelstand, nicht ausgesprochen die Angestelltenkreise, vertritt.  
(National-Zeitung.)

## DER ELEKTRISCHE GOTTHARD.

Von Oberingenieur Huber,  
Chef der Abteilung für Elektrifikation der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.

Das Schweizervolk bringt der Elektrifikation der Bundesbahnen grosses Interesse, volle Zustimmung und Wohlwollen entgegen. Der Beweis sind viele. Allgemein wird die Elektrifikation der Bundesbahnen im Schweizervolk, das durch die Natur seines Landes und durch die Entwicklung der Technik schon vor dem Kriege sehr elektrisch geworden war und während des Krieges einen eindrucksvollen Anschauungsunterricht über die Notwendigkeit einer ausreichenden Energieversorgung an Stelle der Kohle genoss, als ein nationales Werk von grosser und vielseitiger Bedeutung betrachtet, ein Werk, das nach Zweck, Vorbereitung, Durchführung und Wirkung schweizerisch ist.

1913 wollten die Bundesbahnen die Gotthardlinie nur von Erstfeld bis Bellinzona elektrifizieren. Sie sahen vor, nach der erfolgreichen Durchführung dieser Arbeit allmählich die Elektrifikation bis Chiasso und Luzern weiterzuführen, wollten dann aber auf dem so geschaffenen Erfahrungsfelde erst ernten, bevor auf andern Teilen des Netzes gesät werden sollte.

Der Krieg warf dieses wenigstens damals vernünftige und dem Techniker zugestehende Programm um. Von Erstfeld-Bellinzona war noch nichts fertig, als bereits bis Chiasso, Luzern und Zürich elektrifiziert und im Volk und in den Behörden nach der allgemeinen und beschleunigten Elektrifikation gerufen wurde.

Da die Arbeiten am Gotthard eigentlich erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1916 aufgenommen wurden, haben die Bundesbahnen heute etwa 7½ Jahre wirkliche Elektrifikationstätigkeit hinter sich. In gewöhnlichen Zeiten hätte der elektrische Betrieb am Gotthard frühestens Ende 1919 eröffnet werden können. In Wirklichkeit wurde aber der elektrische Betrieb 1919 auch auf den Strecken Bern-Thun und Brig-Sitten aufgenommen. Mit diesem Zeitpunkt muss die Tempo-Rechnung anfangen. Mitte des gegenwärtigen Jahres werden ohne den Simplontunnel und die schon vor ihrem Rücklauf elektrifizierte Seethalbahn 592 Bahnkilometer des Bundesbahnnetzes dem elektrischen Betrieb übergeben worden sein. Das durchschnittliche Tempo wird also bereits 592 : 4 oder zirka 150 Bahnkilometer pro Jahr gewesen sein, und

das Tempo der beschleunigten Elektrifikation bis Ende 1928 1054 : 4,5 oder zirka 235 Bahnkilometer pro Jahr sein müssen.

Mit Vollendung der Elektrifikationsarbeiten Basel-Olten ist eine durchgehende elektrische Bahnverbindung von Basel an der französischen und deutschen Grenze, mit Chiasso an der italienischen Grenze über Luzern und den Gotthard hergestellt. Rund 550 Kilometer des 2756 Bahnkilometer umfassenden Netzes der Schweizerischen Bundesbahnen befinden sich damit in elektrischem Betrieb. Weitere rund 500 Kilometer sind zur Zeit in Elektrifikation begriffen; weitere rund 600 Kilometer sollen bis Ende 1928 elektrifiziert werden. Innert vier Jahren sollen 1576 Bahnkilometer des Bundesbahnnetzes elektrisch betrieben werden, und damit jährlich mit 400-420 Kilowattstunden weisser Kohle statt 500,000 Tonnen schwarzer Kohle versorgt werden. Etwa 57 Prozent des Netzes werden 1928 vom Dampftrieb auf die elektrische Traktion überführt sein. 70 Prozent des Energiebedarfs der Bundesbahnen werden 1928 elektrisch gedeckt, ungefähr ebenso viele Prozent des Verkehrs, gemessen in Tonnenkilometer, elektrische bedient sein.

Dass die Schweiz, die so viele Bedürfnisse durch Einführen befriedigen muss, wirtschaftlich gut tut, diese dadurch einzuschränken, dass sie 500,000 Tonnen Kohle weniger im Ausland kauft, dafür durch die Natur immer wieder ersetzte Wasserkräfte des eignen Landes benützt, sich also wirtschaftlich etwas unabhängiger macht, ist nicht zweifelhaft, ganz abgesehen vom Werte der produktiven Arbeit, zu der dieses Vorgehen in eigenen Lande Anlass gibt. Dass dem nun schon so lange dauernden Mangel an Arbeitsgelegenheiten auch auf dem Wege der Elektrifikation wenigstens teilweise abgeholfen wird, kann letzten Endes kein schlechtes Geschäft für unser Land bilden.

Es kann nicht behauptet werden, dass der Umfang der bis Ende 1928 durchzuführenden Elektrifikation besondere Schwierigkeiten technischer Art bereite, da ja vieles Mehr oder weniger Wiederholung und wesentlich Neuartiges nicht mehr zu schaffen ist. Dagegen ist darauf hinzuweisen, dass schon die Unterbrechungslosigkeit, erst recht aber die Beschleunigung der Elektrifikation ausschliesst, dass immer erst mit genügend bestätigten und abgeklärten Erfahrungen an die neu auszuführenden Arbeiten geschritten werden kann. Dabei handelt es sich aber nicht etwa um sogenannte Hauptsachen — wie System, Anordnung von Kraft- und Unterwerken, Art der Leitungen, Energiewirtschaftsplan und dergl. — sondern um die Einzelheiten und kleinsten Details der Ausführung, deren ganze Wichtigkeit erst im Betrieb zum Vorschein zu kommen pflegt und die so zahlreich sind, dass gerade ihre Vollkommenheit auch die Vollkommenheit des Betriebes wesentlich bestimmen kann. Die ausgeklügeltsten Pflichtenhefte des Bestellers und die umfassendsten Garantien des Lieferanten können fehlende Erfahrungen bezüglich jener betriebswichtigen Einzelheiten neuer Konstruktionen nicht ersetzen. Die Art, auf die sich die verschiedenen elektrischen Inbetriebsetzungen und der elektrische Betrieb bis jetzt abwickelten, dürfte immerhin zu der Voraussicht berechtigen, dass der Apparat, der in Funktion ist, zusammen mit den schweizerischen Unternehmern und den schweizerischen Werkstätten der Industrie und des Gewerbes der Durchführung des Elektrifikationsprogrammes nach Inhalt und Fristen gewachsen sein wird.

Die angenehme Voraussicht, dass man im Jahre 1929 jedenfalls auf etwa 1600 Kilometer des Bundesbahnnetzes den ersehnten elektrischen Betrieb haben wird, darf nicht über den Ernst der finanziellen Tragweite des ganzen Werkes hinwegtäuschen und etwa zu einer Erweiterung des Programms der beschleunigten Elektrifikation oder gar schon jetzt zur Aufstellung eines bestimmten Fortsetzungsprogrammes verleiten. Die Frage, nach welchem bestimmten Plan ein weiteres Stück des ursprünglichen Programmes durchzuführen ist, sollte ruhen, bis der finanzielle Teil des jetzigen Beschleunigungsprogrammes vollständig beurteilt werden kann. Denn erst dann wird sich zeigen, ob die Entwicklung des Verkehrs die nach Zeit und Inhalt schon umfangreichen Erfahrungen auf den früheren Strecken es rechtfertigen, sofort weiter zu elektrifizieren.

Eine solche Bemerkung gefällt sicher da und dort nicht. Man darf aber nie vergessen, dass die Bundesbahn-Elektrifikation eben nicht nur ein im wesentlichen gelöstes technisches Problem und eine mit Sicherheit zu lösende Bauaufgabe ist, sondern auch ein schweres finanzielles Engagement der Bundesbahnen und des garantierenden Bundes, ein gewaltiges Geschäft, dessen finanzielle Güte an gewisse Bedingungen geknüpft ist, deren Erfüllung nicht erzwingen werden kann.  
(National-Zeitung.)