

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. 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.](#)

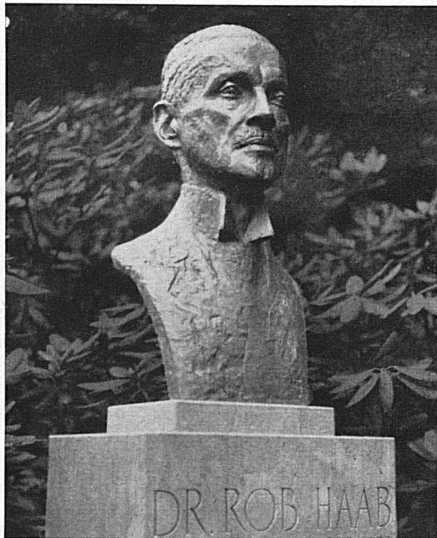
Terms of use

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: 30.01.2025

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

Nebenstehend: Bundesrat Dr. Robert Haab, Porträtbüste in Wädenswil von Otto Bänninger. Dr. E. Huber-Stockar, 1912-1925 Oberingenieur für die Elektrifikation der S.B.B. Generaldirektor Schrafl wird von Präs. Coolidge in Washington empfangen (1926). Dr. h. c. A. Schrafl 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 chef de l'électrification des C.F.F. 1912-1925. Le directeur général des C.F.F., A. Schrafl, reçu par le Président Coolidge à la Maison Blanche. M. Schrafl est aujourd'hui directeur de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer.



Dr. h. c. Anton Schrafl, 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.

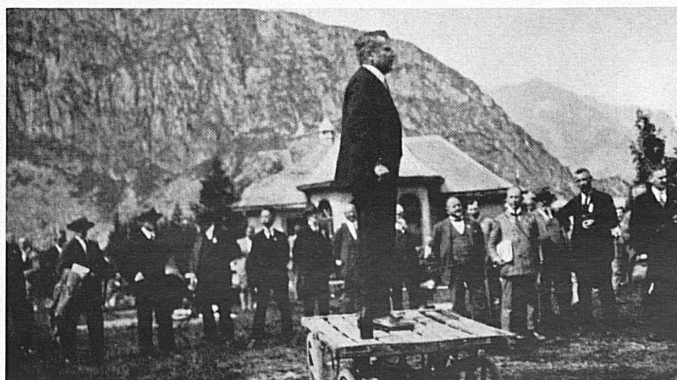
Bundesrat Haab, damals Chef des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes, setzte sich ganz für die bedeutsame nationale Aufgabe ein. In Dr. Huber-Stockar besaßen die Bundesbahnen einen erstklassigen Elektrifizierungsfachmann. Während des Krieges wurde die 1913 begonnene Umstellung der Gotthardstrecke auf elektrischen Betrieb so gut als möglich weitergeführt, und im Dezember 1920 fuhr die ersten elektrischen Züge durch den Gotthardtunnel. Im Mai 1922, vierzig Jahre nach der Gotthard-Eröffnung, war die wichtige Alpenlinie durchgehend 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 Schrafl. Ihm danken wir es in erster Linie, daß unsere Staatsbahn neu organisiert wurde, und als 1939 der zweite Weltkrieg ausbrach, den ungeheuren

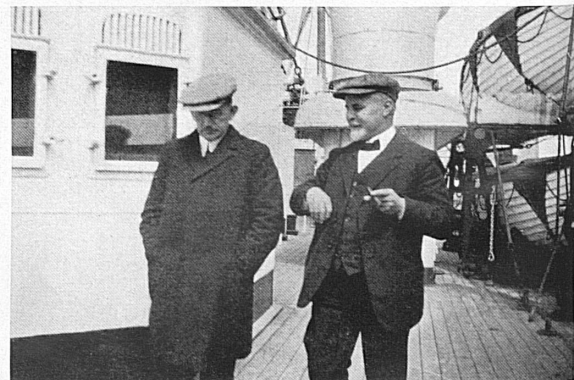
Anforderungen, die man an sie stellen mußte, gewachsen war. Sie konnte ohne wesentliche Einschränkungen ihren unschätzbaren Dienst am Lande erfüllen. Während des Baues der Gotthardbahn, 1873 als Sohn des Bahningenieurs A. Schrafl im Tessin geboren, hatte er sich in seiner bisherigen Laufbahn mit den 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

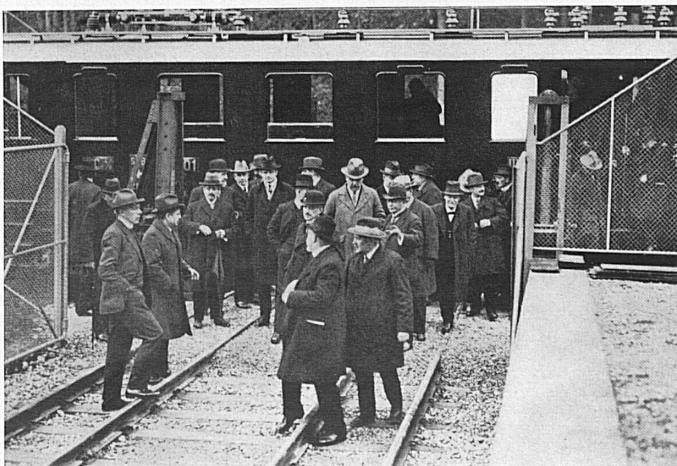
Links: Generaldirektor Schrafl begrüßt die Teilnehmer der Weltkraft-Konferenz in Andermatt (1926). Rechts: Generaldirektor Schrafl und Dr. E. Huber-Stockar auf der Überfahrt nach USA (1926).



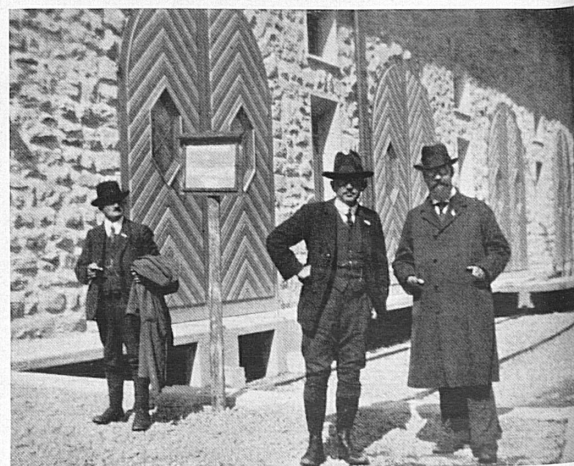
A gauche: Le directeur général Schrafl souhaite la bienvenue aux congressistes de la Conférence mondiale de l'énergie. A droite: M. Schrafl et son principal collaborateur M. E. Huber-Stockar se rendent aux U. S. A. (1926).



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



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





UNSERE ELEKTRISCHEN BUNDESBAHNEN

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

NOS CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX ÉLECTRIQUES

Schweden und Norwegen. Im Frühling 1926 studierte er, begleitet von denselben 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 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: so schuf Dr. Schrafl 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 im Lauf der Jahre als so wichtiges touristisches Werbemittel erwies, stand Präsident Dr. Schrafl wohlwollend zu Gevatter.

Heute steht der Siebzigjährige als Direktor dem « Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung » vor, einem der wichtigen völkerverbindenden Ämter, die dank der unwandelbaren schweizerischen Neutralität auch heute weiterbestehen. Möge es ihm vergönnt sein, den Wiederaufschwung eines friedlichen internationalen Verkehrs bald mitzuerleben, eine Zeit, in der das elektrifizierte Bahnnetz der Schweiz wieder einem aufblühenden Fremdenverkehr dienen wird.

fb

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



Modernste elektrische Lokomotive der Schweiz. Bundesbahnen. Locomotive électrique des C.F.F. du type le plus moderne.

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

