



Ein Traktor Tm 2/2 des Bahndienstes im April 1960 im Einsatz bei der Elektrifikation der Bahnlinie nach Luino bei Ranzo am Lago Maggiore.

Das neue LOKI-Spezial Nr. 41

Elektrifizierung der SBB

Wer heute mit dem Zug durch den Gotthardbasistunnel braust, denkt sicherlich nicht daran, dass die so wichtige Energiequelle der SBB-Züge seinen Ursprung bei einer 50 Meter langen Zahnradstrecke zwischen Territet und Glion bei Montreux hat. Wer von den Konstrukteuren hätte damals gedacht, dass ihr Tun der Anfang einer über mehr als ein Jahrhundert andauernden Weiterentwicklung ist?

Von Hans Roth

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts verbreitete sich der elektrische Strom als Energie- und Lichtquelle mit einem unglaublichen Tempo. Die glänzend leuchtenden Lichter liessen die Weltausstellung 1879 in Paris zu einer Riesensensation werden. Bald gehörten elektrische Strassenbeleuchtungen und hell erleuchtete Salons zum Standard der modernen Gesellschaft. In diese Zeit fallen auch die ersten Versuche, ein Gefährt auf Schienen elektrisch zu betreiben. In der Schweiz wurde der erste Versuch für eine elektrische Zugförderung bereits 1883/84 auf der 50 Meter langen Zahnradstrecke Territet-Glion bei Montreux durchgeführt. Dort fuhr

auch bereits seit dem 4. Juni 1888 die erste elektrische Strassenbahn auf der knapp neun Kilometer langen Strecke Vevey-Montreux-Chillon. Dieses Ereignis machte aber in den damaligen Tageszeitungen kaum Schlagzeilen. Nach und nach entwickelten sich in der Schweiz kleinere elektrische Bahnen. Mit der Entwicklung des Drehstrombetriebs gelang es erstmals, leistungsfähige Netze zu betreiben, so nahm die einstige Burgdorf-Thun-Bahn (BTB) 1899 als erste elektrische Vollbahn Europas den Betrieb mit Drehstrom auf.

1902 hielt der Direktor der MFO einen Vortrag über die Elektrifikation der damals gerade neu gegründeten SBB. Er betonte,

dass nur eine Elektrolokomotive mit mindestens der Leistung einer Dampflokomotive Aussicht auf Erfolg haben kann. Er plädierte für den hochgespannten Einphasen-Wechselstrom von 15 000 Volt und um 16 Hz. Dies war auch der Startschuss für den Versuchsbetrieb zwischen Seebach und Wettingen. Die Lorbeeren zum Erfolg dieses Stromsystems konnten sich jedoch nicht die SBB einheimsen. Die damals junge BLS eröffnete 1913 die Lötschbergstrecke als erste Bahngesellschaft Europas mit Einphasen-Wechselstrom. Diesen Rückstand holten die SBB in den 1920er-Jahren mit grossem Effort auf. Im Gegensatz zu den Privatbahnen sicherten sie sich sehr