

Zeitschrift: Bulletin de l'Association suisse des électriciens
Herausgeber: Association suisse des électriciens
Band: 38 (1947)
Heft: 15

Artikel: Das Denkmal Huber-Stockar in Flüelen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1056750>

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: 18.01.2025

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

ASSOCIATION SUISSE DES ÉLECTRICIENS

BULLETIN

RÉDACTION:
Secrétariat de l'Association Suisse des Electriciens
Zurich 8, Seefeldstrasse 301

ADMINISTRATION:
Zurich, Stauffacherquai 36 ♦ Téléphone 23 77 44
Chèques postaux VIII 8481

Reproduction interdite sans l'assentiment de la rédaction et sans indication des sources

38^e Année

N° 15

Samedi, 26 Juillet 1947



DAS DENKMAL HUBER-STOCKAR
IN FLÜELEN

Die Entstehung des Denkmals für Dr. h. c. Emil Huber-Stockar

I. Ursprung und Aufgabestellung

Auf die Initiative Emil Hubers, des damaligen Direktors der Maschinenfabrik Oerlikon, hatte diese Unternehmung, gestützt auf ihre Vorarbeiten, im Jahre 1902 der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen den Vorschlag unterbreitet, die Elektrifizierung der wenig frequentierten Bahnlinie Seebach-Wettingen auf eigene Kosten und auf eigene Gefahr durchzuführen, um die elektrische Traktion betriebsmässig zu erproben und studieren zu können. Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen stimmte dem Vorschlag zu, und in der Folge wurde auf dieser Strecke in den Jahren 1905 bis 1909 unter Hubers Leitung das Einphasentraktionssystem bis zur praktischen Bewährung entwickelt. Dieses System wurde später von den schweizerischen und einer Reihe ausländischer Vollbahnen übernommen. Seebach-Wettingen gelangte als Markstein der Entwicklung der elektrischen Traktion zu internationaler Berühmtheit. Nach der erfolgreichen Beendigung der Versuche waren die elektrischen Einrichtungen abgebrochen worden; erst 1941 wurde die Strecke definitiv elektrifiziert und am 14. Februar 1942 feierlich dem elektrischen Betrieb übergeben.

Die Direktion des Kreises III der Schweizerischen Bundesbahnen benutzte die Feier der Einweihung der endgültig elektrifizierten Strecke Seebach-Wettingen zu einer sinnvollen Ehrung der Pioniere und Veteranen des elektrischen Zugbetriebes in der Schweiz, indem sie diejenigen von ihnen, die noch lebten, zur Feier einlud. Bei diesem Anlass, dem auch Bundesrat Dr. E. Celio beiwohnte, schlug Prof. Dr. W. Wyssling, seinerzeit Generalsekretär der «Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb»¹⁾, vor, zu Ehren von Dr. h. c. Emil Huber-Stockar († 1939) eine Gedenktafel zu stiften.

Wysslings Anregung fand einmütigen Beifall, und der Präsident des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, Prof. Dr. P. Joye, nahm sie namens des Vereins entgegen. Ein Bericht über diese Veranstaltung findet sich unter dem Titel «Ehrung der Veteranen des elektrischen Vollbahnbetriebes am 14. Februar 1942» im Bulletin SEV 1942, Nr. 6, Seiten 171...174.

Die Atmosphäre, aus der heraus die Anregung entstand, ihr Wortlaut und die Einmütigkeit, mit der sie aufgenommen wurde, bestimmten den Sinn der Aufgabe, die der Schweizerische Elektrotechnische Verein von der Festversammlung entgegengenommen hatte:

Es galt, *den Ingenieur* zu ehren, der die wesentlichsten Beiträge zur Lösung des Problems der elektrischen Vollbahntraktion geleistet hatte, sowohl im Bereich der technischen Entwicklungsarbeit, als

auch auf dem Gebiete der praktischen Durchführung. Emil Huber-Stockar genoss die allgemeine Anerkennung der Fachwelt und das volle Vertrauen der Behörden und der Wirtschaftskreise. Er war ein Meister in der Beurteilung und Lösung der technischen und der technisch-wirtschaftlichen Probleme. Die Universalität seines Geistes, die Zähigkeit seines Willens und die Vollkommenheit seines Könnens spiegeln sich in seinem grössten, unmittelbar sichtbaren Werk: der Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen. Wohl nirgends wurde in Friedenszeiten je eine technische Aufgabe dieses Ausmasses und von dieser Qualität der Konzeption und der konstruktiven Durchführung mit einem so geringen organisatorischen Aufwand und in einer so kurzen Zeit gelöst.

Die völlig sachliche, auf das Entscheidende gerichtete Art Hubers brachte es mit sich, dass nur der Kreis, in dem er sich bewegte, ihn und seine Werke wirklich kannte. Dieser Kreis war gewiss einflussreich und wichtig. Aber dem weiteren Publikum blieb der überragende Pionier der elektrischen Vollbahntraktion doch unbekannt. Die zu schaffende Ehrung sollte nun diesen bedeutenden Mann dem Schweizervolk nahebringen und sein Andenken wachhalten.

II. Entwicklung des Projektes

Nach der Einweihung von Seebach-Wettingen beschloss der Vorstand des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, einen Ausschuss zu bestellen, der zu prüfen hatte, wie die Anregung Wysslings verwirklicht werden könne. Dieser Ausschuss durfte erfreulicherweise mit der vollen Unterstützung der Schweizerischen Bundesbahnen rechnen. Die Verwaltung ordnete von Anfang an Oberingenieur A. Dudler vom Kreis III (Zürich), als langjährigen Mitarbeiter Hubers und Initiant der Feier vom 14. Februar 1942, in den Ausschuss ab. Später, als feststand, dass als Aufstellungsort der Kreis II in Betracht kam, traten auf Anregung von Oberingenieur Dudler von Seiten der Schweizerischen Bundesbahnen noch Direktor C. Lucchini und Architekt A. Ramseyer vom Kreis II (Luzern) hinzu. Der Vorstand des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins delegierte seinerseits in den Ausschuss: A. Kleiner, Delegierter der Verwaltungskommission des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins und des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke, A. Traber, Direktor der Maschinenfabrik Oerlikon, und A. Winiger, Direktor der «Elektro-Watt», Elektrische und Industrielle Unternehmungen A.-G., Zürich; die Geschäfte führte W. Bänninger, Sekretär des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins.

Der Ausschuss gab sich zuerst Rechenschaft über die grundlegenden Forderungen, die an die Form der Ehrung zu stellen sind:

1. Das Denkmal sollte an einem Ort mit möglichst starkem Verkehr errichtet werden. Ferner sollte dieser Ort mit der Eisenbahn in Beziehung stehen. Somit traten allgemein die Bahnhöfe in den Vorder-

¹⁾ Diese Studienkommission war 1901 durch die Generalversammlung des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins in Montreux eingesetzt worden; sie konstituierte sich 1904 und arbeitete bis zu ihrer Auflösung im Jahre 1916.

grund. Man dachte zunächst an einen Bahnhof an der historischen Strecke Seebach-Wettingen, z. B. Wettingen, ein Gedanke, den man wieder fallen liess, weil diese Bahnhöfe nur Lokalverkehr aufweisen.

2. Das Denkmal musste der Eigenart der Persönlichkeit Hubers entsprechen.

3. Das Denkmal musste repräsentativ wirken, um Hubers Verdiensten Rechnung zu tragen. Es ergab sich daher bald die Tendenz, von einer Gedenktafel, deren es Hunderte gibt, abzusehen, auch deshalb, weil sich kein Ort finden liess, der sich für das Anbringen einer Gedenktafel besonders geeignet hätte.

Der Ausschuss besichtigte alle Oertlichkeiten, die zur Diskussion gestellt wurden, meistens in Anwesenheit der künstlerischen Berater, als welche zunächst Prof. Dr. h. c. H. Hofmann, Chefarchitekt der Landesausstellung 1939, später Bildhauer Franz Fischer in Zürich und Architekt A. Ramseyer in Luzern, wirkten; an den entscheidenden Besichtigungen nahmen von den Schweizerischen Bundesbahnen auch die Generaldirektoren Dr. M. Paschoud und P. Kradolfer teil.

Von den grossen Bahnhöfen wurde vor allem Zürich in Betracht gezogen, da Huber Zürcher war und sehr stark an seiner Heimat hing. Es zeigte sich aber, dass im ganzen Bahnhof Zürich kein geeigneter Ort zu finden war. Die Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen hielten es für ausgeschlossen, einen genügend grossen Platz zu würdiger Gestaltung frei zu machen.

Neben Zürich schien vor allem die Gotthardlinie in Betracht zu kommen, war doch die Gotthardbahn die markante Bewährungsstrecke, auf der die grundlegenden Prinzipien und Konstruktionen der Bundesbahn-Elektrifizierung unter schweren Bedingungen erstmals angewendet wurden; an ihrer Verwirklichung war Huber auch am unmittelbarsten persönlich beteiligt. Es wurde der Vorschlag geprüft, an der Gotthardstrecke an gut sichtbarer Stelle einen Granitfindling aufzustellen, vielleicht in Göschenen, Arth-Goldau, Flüelen, Wassen, auf Gotthard-Hospiz oder in der Ebene zwischen Kraftwerk Ritom und der Bahnlinie. Man überzeugte sich aber, dass ein Denkmal in der freien Natur, auch wenn es noch so gross ist, verschwindet, weil die Natur in jedem Fall viel gewaltiger wirkt. Somit schied besonders die Ebene zwischen Kraftwerk Ritom und Bahnlinie aus, ferner die eingehend geprüfte Gegend beim Pfaffensprung und bei Wassen.

Die südliche Spitze des Bahnhofes Arth-Goldau schien deshalb günstig, weil dort ein lebhafter Reisendenverkehr durchgeht; vom bahntechnischen Standpunkt (Behinderung der Sicht) und vom künstlerischen Standpunkt (unruhige Umgebung) aus musste die Idee jedoch fallen gelassen werden.

Ferner lag ein Vorschlag vor, an der Stirnwand des Kraftwerkes Ritom einen Quader mit Inschrift einzulassen. Die Kraftwerke bilden aber nur einen Bestandteil des Huberschen Werkes, und zwar einen, der für Hubers Wirken nicht besonders typisch ist. Wohl geht die Konzeption der Energieversorgung

der Schweizerischen Bundesbahnen auf Huber (und die Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb) zurück — er hat vor allem und von Anfang an immer die These vertreten, dass die Energieversorgung der Schweizerischen Bundesbahnen selbständig sein müsse —; Hubers Mitwirkung bei den Kraftwerken konnte sich aber auf die Behandlung der energiewirtschaftlichen Fragen im grossen Zusammenhang beschränken. So musste die Idee, das Denkmal mit einem Bahnkraftwerk in Verbindung zu bringen, fallen gelassen werden.

Weitere Vorschläge gingen dahin, von der üblichen Denkmalsform abzuweichen und dafür an passenden Stellen, z. B. bei den Bahnhöfen, Bäume zu pflanzen, sog. «Huber-Bäume», oder an den wichtigen Stationen der Gotthardbahn granitene, künstlerisch hochwertige Trinkbrunnen, mit Inschrift «Huber-Brunnen», aufzustellen. Diese Vorschläge wurden sowohl von der Familie Huber und vom Vorstand des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, als auch vom Initianten der Ehrung, Professor Wyssling, abgelehnt.

Auch die Idee, eine Huber-Stiftung zugunsten eines noch zu bestimmenden geeigneten Zweckes zu errichten, fand keinen Widerhall, vor allem, weil dieser Gedanke mit dem Auftrag nicht leicht hätte in Einklang gebracht werden können.

Schliesslich, im Jahre 1944, konzentrierte sich das Interesse auf den Bahnhof Göschenen. Bildhauer Fischer wurde beauftragt, den Entwurf zu einem Pylon zu modellieren, als dessen Aufstellungsort der Platz vor der anzupassenden Südfassade des Bahnhofes Göschenen bestimmt war. Eine letzte Besichtigung der Oertlichkeiten in Göschenen brachte die Teilnehmer jedoch zur Ueberzeugung, dass Göschenen infolge der grossen Enge und betriebstechnischen Unruhe des Platzes ausscheiden müsse.

Dafür trat die Gegend des neuen Bahnhofes Flüelen immer mehr in den Vordergrund. Dort fand sich zwischen Bahnhof und Dampfschiffstation eine hübsche neue Brunnenanlage, die sich vortrefflich für die Aufstellung eines Pylons eignete, vorausgesetzt, dass der Brunnen versetzt werden könnte. Flüelen entspricht schon deshalb den Anforderungen an den Ort des Denkmals, weil es wie Göschenen an der wichtigen Gotthardlinie liegt. Zudem weist es, namentlich im Sommer, einen bedeutenden Ausflugsverkehr auf; z. B. würden viele Schulreisen, die jeweils in Flüelen von der Bahn aufs Schiff umsteigen, beim Denkmal vorbeikommen. Die Verhandlungen mit der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen führten in kurzer Zeit zu einem glücklichen Abschluss. Auch die Familie Huber und der Vorstand des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins stimmten dem Orte Flüelen zu. (Der Initiant, Professor Wyssling, war inzwischen, 1945, gestorben.)

Am 19. August 1946 wurde mit Bildhauer Fischer, dem Schöpfer des Denkmals, auf Grund eines Kostenvoranschlages vom 13. April 1946 der Vertrag zur Ausführung abgeschlossen, nachdem die Vorarbeiten bereits in Angriff genommen waren.

III. Das Denkmal in Flüelen

Das Denkmal befindet sich südwestlich des Bahnhofes Flüelen. Von den Zügen, der Wartehalle und der Dampfschiffstation aus ist es leicht sichtbar. Es besteht aus einem nach oben leicht verjüngten Pylon von 4,10 m Höhe und quadratischem Querschnitt von 63 cm mittlerer Seitenlänge. Als Material wurde Alpenkalk aus Collombey gewählt. Die Platzgestaltung wurde dem Denkmalszweck angepasst.

Der Pylon trägt folgende Inschriften:

An der *Hauptfassade*, gegen den Bahnhof Flüelen, unter einem überlebensgrossen Relief mit Hubers Kopf:

EMIL HUBER-STOCKAR
INGENIEUR
1865—1939

VORKAEMPFER UND SCHOEPFER
DES ELEKTRISCHEN BETRIEBES
DER SCHWEIZER BAHNEN

Die Inschrift auf der
Seeseite lautet:

EMIL HUBER-STOCKAR
ENTWICKELTE UND
ERPROBTE VON 1902—1909
AUF DER VERSUCHSSTRECKE
SEEBACH-WETTINGEN
AUS EIGENER INITIATIVE
DIE TECHNISCHEN
GRUNDLAGEN DES
ELEKTRISCHEN BETRIEBES
DER SCHWEIZER BAHNEN /
UEBERLEGEN UND
MIT ZAEHER ENERGIE
PLANTE UND LEITETE ER
DIE ELEKTRIFIZIERUNG
DER GOTTHARDLINIE UND
ANDERER HAUPTSTRECKEN
DER BUNDESBAHNEN /
SEIN NAME BLEIBT MIT
DIESEM GROSSEN WERK
DER TECHNIK VERBUNDEN

Auf der *Rückseite* steht in kleiner Schrift:

DER SCHWEIZERISCHE ELEKTROTECHNISCHE VEREIN
DIE SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN

Die Inschrift auf der
Gotthardseite lautet:

DIE ELEKTRIFIZIERUNG /
DIE WASSERKRAFT
UNSERER BERGE NUTZEND /
MACHT DIE SCHWEIZER
BAHNEN UNABHAENGIG
VON DER KOHLE /
SIE IST EIN BEITRAG
ZUR BEWAHRUNG
UNSERER FREIHEIT /
MAENNER MIT TATKRAFT /
WEITBLICK UND HINGABE
HABEN SIE GESCHAFFEN /
EMIL HUBER-STOCKAR
WAR EINER DER ERSTEN
UNTER IHNEN / SEIN DIENST
AN UNSEREM LANDE
SEI UNS BEISPIEL
UND VERPFLICHTUNG

IV. Finanzierung

Der Schweizerische Elektrotechnische Verein und die Schweizerischen Bundesbahnen hielten es vom ersten Augenblick an für ihre Ehrenpflicht, die Errichtung des Denkmals nicht vom Erfolg einer umfassenden Geldsammlung abhängig zu machen. Der Ausschuss fand jedoch, er müsse wenigstens den sehr engen Kreis der grossen Industriefirmen, die an der Elektrifizierung der Schweizer Bahnen ausschlaggebenden Anteil hatten, begrüssen, da sie ohne Zweifel gerne die wohl einzige Gelegenheit wahrnehmen würden, um ihrer Dankbarkeit gegenüber dem Manne, der das Wichtigste zum Zustandekommen des grossen technischen Werkes der Bahnelektrifizierung geleistet hat, Ausdruck zu geben. So wurde die Finanzierung durch das Zusammenwirken derjenigen, die Dr. Huber-Stockar und seinem Werk am nächsten standen, sichergestellt.

V. Die Einweihung

Die Einweihung fand am 5. Juli 1947 in Anwesenheit von etwa 150 Gästen nach folgendem Programm statt:

1. Eröffnung der Feier durch den Präsidenten des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, Prof. Dr. P. Joye, und Begrüssung (in französischer Sprache)
2. Würdigung des Lebenswerkes Hubers durch den Vizepräsidenten des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, Direktor A. Winiger (in deutscher Sprache)
3. Männerchorvortrag
4. Enthüllung des Denkmals durch den Präsidenten des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins und Uebergabe des Denkmals an die Schweizerischen Bundesbahnen
5. Entgegennahme des Denkmals durch Generaldirektor Dr. M. Paschoud, als Vertreter der Schweizerischen Bundesbahnen (in deutscher Sprache)
6. Ansprache von Prof. Dr. Max Huber namens der Familie
7. Männerchorvortrag
8. Gemeinsames Mittagessen im Hotel Urnerhof mit Ansprache von Regierungsrat P. Tresch im Namen der Regierung von Uri und des Gemeinderates von Flüelen

Namens des Ausschusses

Der Sekretär des

Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins:
W. Bänninger.

Im Denkmal eingeschlossene Dokumente

1. *Staffelbach, Hans*: Peter Emil Huber-Werdmüller, 1836—1915. Emil Huber-Stockar, 1865—1939, Zürich, 1943.
2. *Sachs, K., und Bänninger, W.*: Emil Huber-Stockar. Bull. SEV Bd. 30(1939), Nr. 14, S. 381...385 (Sonderdruck S 1158).
3. *Red.*: Ehrung der Veteranen des elektrischen Vollbahnbetriebes am 14. Februar 1942. Bull. SEV Bd. 33(1942), Nr. 6, S. 159...174 (Sonderdruck S 1298), mit: *Dudler, A.*: Seebach—Wettingen, die Wiege der Elektrifizierung der SBB.
4. *Studer, Hugo*: Die elektrische Traktion mit Einphasen-Wechsel-Strom auf der Linie Seebach—Wettingen. [Zürich, 1908.] Schweiz. Bauztg. Bd. 51(1908), Nr. 15, S. 185...190; Nr. 16, S. 199...203; Nr. 17, S. 215...220; Nr. 19, S. 242...247, und Nr. 20, S. 251...259.
- 5a. Berichte der *Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb*, Heft 2: V. Grundsätze für die technische Ausführung der elektrischen Zugförderung mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Normalbahnen. Zürich, 1913.
- 5b. Die Elektrifizierung der Schweizerischen Bahnen mit besonderer Berücksichtigung der ehemaligen Gotthardbahn. Sonderbericht der *Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb*. Zürich, 1912.
6. *Huber-Stockar, Emil*: Die Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen bis Ende 1928. (= Neujahrsblatt, hg. von der Naturforschenden Gesellschaft in Zürich auf das Jahr 1929. 131. Stück.) Zürich, (1928).
7. *Huber-Stockar, Emil*: Die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes der Schweizerischen Bundesbahnen, rechnerisch untersucht für 1929. Bericht, erstattet der Generaldirektion der S. B. B. (Bern, 1929).
8. *Versch. Autoren*: Elektrifizierung der Eisenbahnen. Bericht des Schweizerischen Nationalkomitees der Weltkraftkonferenz, Sondertagung Basel, 1926. [in: Berichterstattung der Weltkraftkonferenz, Sondertagung Basel, 1926. Basel, (1927). Bd. 2, S. 983...1065.]
9. *Bänninger, W.*: Die Entstehung des Denkmals für Dr. h. c. Emil Huber-Stockar.
10. Verzeichnis: Einige Literatur über die Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen, siehe folgendes:

Einige Literatur über die Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen

A. Offizielle Literatur

I. Botschaften und Berichte des Bundesrates an die Bundesversammlung und Bundesbeschlüsse

- [1] Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung eines Nachtragskredites von Fr. 4 500 000 zur vorzeitigen Beschaffung von Leitungsbestandteilen für die Elektrifikation der schweizerischen Bundesbahnen. (Vom 25. März 1919.) Bundesblatt Bd. 71(1919), Nr. 13, S. 539...543.
- [2] Bundesbeschluss betreffend Bewilligung eines Nachtragskredites von Fr. 4 500 000 zur vorzeitigen Beschaffung von Bestandteilen für die Elektrifikation der schweizerischen Bundesbahnen. (Vom 5. April 1919.) Bundesblatt Bd. 71(1919), Nr. 15, S. 56.
- [3] Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung zu dem Postulat der nationalrätlichen Bundesbahnkommission betreffend die Finanzlage der Bundesbahnen und ihr Elektrifizierungsprogramm und zum Postulat Gelpke betreffend die bisherigen Betriebsergebnisse des elektrischen Traktionsdienstes. (Vom 7. Juni 1921.) Bundesblatt Bd. 73(1921), Nr. 24, S. 525...550.
- [4] Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Gewährung eines Bundesbeitrages für die Beschleunigung der Elektrifikation der schweizerischen Bundesbahnen. (Vom 1. Juni 1923.) Bundesblatt Bd. 75(1923), Nr. 23, S. 357...373.

II. Berichte der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

- [5] Elektrischer Betrieb der Strecke Brig—Iselle. Bericht an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen vom 22. Dezember 1905.
- [6] Elektrifikation der Strecke Brig—Iselle. Bericht an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen vom 22. Dezember 1905.
- [7] Bericht und Kreditbegehren der Generaldirektion betreffend die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Erstfeld—Bellinzona an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen. Bern, 1913.
- [8] Bezug der Energie für den elektrischen Betrieb aus Bahn- oder Privatkraftwerken. Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen. Bern, 1913.
- [9] Programm über die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem Netze der Bundesbahnen. Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen. Bern, 1918.
- [10] Elektrifikationen: Erstfeld—Luzern, Arth-Goldau—Zürich, Zug—Luzern. Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen vom 3. April 1919.
- [11] Eintritt der Bundesbahnen in die Schweizerische Kraftübertragungs-A.-G. Entwurf der Generaldirektion vom 15. Mai 1920, dem Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen vorgelegt am 20. Januar 1921.
- [12] Aktienbeteiligung der Schweizerischen Bundesbahnen bei der Schweizerischen Kraftübertragungs-A.-G. Entwurf der Generaldirektion vom August 1921, dem Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen vorgelegt am 16. September 1921.
- [13] Elektrifikation Luzern—Olten—Basel. Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Dezember 1921.
- [14] Elektrifikation Thalwil—Richterswil. Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen vom 29. August 1922.
- [15] Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes, Programm und finanzielle Erfordernisse für dessen Ausdehnung. Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen. Bern, 1922.
- [16] Die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes im Vergleich zum Dampftrieb. 2. Bericht der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen. Bern, 1924.
- [17] Die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes im Lichte der Betriebserfahrungen des Jahres 1924. Bericht

der Generaldirektion an den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen. Bern, 1925.

III. Berichte der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahntrieb

- [18] *Kummer, W.*: Seebach—Wettingen. Technische und wirtschaftliche Ergebnisse der elektrischen Traktionsversuche. Zürich, 1909.
 - [19] Abgekürzte Berichte der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahntrieb:
Wyssling, Walter: Der Kraftbedarf für den elektrischen Betrieb der Bahnen in der Schweiz. Mitteilung Nr. 1. Zürich, 1906.
Kummer, W.: Grundlagen und Bedingungen des Fahrdienstes für den elektrischen Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen, nach Arbeiten von Ing. L. Thormann. Mitteilung Nr. 2. Zürich, 1908.
Kummer, W.: Die Wahl der Periodenzahl für Wechselstromtraktion auf den schweizerischen Eisenbahnen, nach Arbeiten verschiedener Mitarbeiter und Kommissionsmitglieder. Mitteilung Nr. 3. Zürich, 1908.
Kummer, W., und *Wyssling, Walter*: Die Systemfrage und die Kostenfrage für den hydroelektrischen Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen, nach Arbeiten verschiedener Mitarbeiter. Mitteilung Nr. 4. Zürich, 1912.
 - [20] *Wyssling, Walter*: Berichte über bestehende elektrische Bahnbetriebe. Elektrische Bahnen in Nordamerika. Berichte der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahntrieb, Heft 1, II A. Zürich, 1908.
 - [21] *Wyssling, Walter*: Grundsätze für die technische Ausführung der elektrischen Zugförderung mit besonderer Berücksichtigung der schweizerischen Normalbahnen. Berichte der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahntrieb, Heft 2, V. Zürich, 1913.
 - [22] *Wyssling, Walter*: Eigenschaften und Eignung der verschiedenen Systeme elektrischer Traktion. A. Berichte über bestehende elektrische Bahnbetriebe. Die Verhältnisse einer Anzahl elektrischer Bahnen in Europa. Berichte der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahntrieb, Heft 3, II. Zürich, 1914.
 - [23] *Wyssling, Walter*: Eigenschaften und Eignung der verschiedenen Systeme elektrischer Traktion. B. Allgemeiner Vergleich der Eigenschaften und Eignung der verschiedenen Systeme. Berichte der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahntrieb, Heft 4, II. Zürich, 1915.
 - [24] Die Elektrifizierung der schweizerischen Bahnen mit besonderer Berücksichtigung der ehemaligen Gotthardbahn. Sonderbericht der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahntrieb an die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Zürich, 1912.
- B. Andere, nicht offizielle Literatur*
- [25] Eingabe der Maschinenfabrik Oerlikon betreffend Erprobung eines neuen Systems elektrischer Zugförderung auf einer geeigneten Bahnstrecke der Bundesbahnen. Bern, 1902.
 - [26] *Huber, E.*: Elektrische Traktion auf normalen Eisenbahnen. Schweiz. Bauztg. Bd. 39(1902), Nr. 10, S. 107...108; Nr. 11, S. 113...114, u. Nr. 12, S. 129...132. Berichtigung: Bd. 39(1902), Nr. 18, S. 200.
 - [27] *Huber, E.*: Ueber den elektrischen Betrieb von Normalbahnen. Vortrag, gehalten an der Generalversammlung des Vereins Schweizerischer Maschinen-Industrieller in Zürich am 29. Juni 1904. Zürich, 1904.
 - [28] *Maschinenfabrik Oerlikon*: Elektrischer Betrieb der Strecke Seebach—Wettingen. Oerlikon, 1904.
 - [29] *Schweizerischer Elektrotechnischer Verein* und *Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband*: Bericht über die gemeinsame öffentliche Diskussionsversammlung, Dienstag, den 14. Dezember 1915, im Grossratssaal in Bern, über die Elektrifizierung der Schweiz. Bundesbahnen. Bull. schweiz. elektrotechn. Ver. Bd. 7(1916), Nr. 1, S. 1...26.

Die Einweihung des Denkmals

am 5. Juli 1947

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und der Vorstand des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins glaubten mit dem Denkmal-Ausschuss im Sinne Emil Hubers zu handeln, wenn sie die Einweihungsfeier wohl in bester Form, aber sehr schlicht und im kleinstmöglichen Kreis durchführten. Man war sich wohl bewusst, dass damit viele Verehrer Emil Hubers nicht teilnehmen konnten; an sie richtet sich in erster Linie dieser Bericht.

Ausser der Familie wurden deshalb nur offizielle Persönlichkeiten, die nächsten ehemaligen Mitarbeiter und die am Zustandekommen des Denkmals direkt Beteiligten eingeladen. So kamen aus dem ganzen Land diejenigen, die Emil Huber und seinem Werk am engsten verbunden sind, am Samstag, dem 5. Juli, auf dem Denkmalplatz beim Bahnhof Flüelen zusammen, um dieses seltenen Menschen und Ingenieurs zu gedenken. Noch war das Denkmal von den Landesfarben verhüllt, grün lag der See dahinter, und die Berge standen abwechselnd in Wolkenzügen und Sonnenschein. Alte Freunde und Arbeitskameraden begrüßten sich in Erinnerung an die vergangene Zeit, da sie unter und mit Emil Huber das Werk der Bahnelektrifizierung schufen.

Feierliche Stille legte sich über den Platz, als Präsident Joye zum Denkmal schritt, um die Feier zu eröffnen.

Allocution prononcée par Monsieur le Professeur Dr Paul Joye, Président de l'Association Suisse des Electriciens

Madame,
Mesdames et Messieurs,

Nous voici arrivés en ce jour de fête où nous voulons honorer l'activité d'un homme qui a rendu à notre patrie les plus grands services. C'est en 1942, à l'occasion de l'inauguration de l'électrification de la ligne Seebach-Wettingen que M. le Prof. Dr. Wyssling eut l'heureuse inspiration d'établir pour les générations futures un souvenir permanent de l'homme qui fut l'apôtre et le pionnier d'un progrès auquel la Suisse doit, comme l'ont montré les dures années de la guerre, non seulement une part de son développement économique, mais le maintien de son indépendance.

J'ai ainsi nommé M. le Dr. h. c. Emile Huber-Stockar.

La proposition de M. Wyssling rencontra le plus chaleureux accueil. L'Association Suisse des Electriciens trouva auprès des CFF, pour la réalisation de cette belle proposition, un concours effectif et précieux. Une petite brochure, qui accompagne l'invitation, vous donne tous les renseignements sur la large communauté d'action qui s'est établie pour mener à bien ce projet et arriver, après 5 ans d'efforts, à cette journée d'inauguration à laquelle j'ai le grand honneur de vous souhaiter la bienvenue.

C'est à Madame Emile Huber-Stockar que j'adresse nos respectueux compliments, en lui affirmant combien nous sommes heureux de rendre un hommage public à son mari. En M. le professeur Max Huber, je veux voir et saluer le représentant d'une famille constamment dévouée au bien public, et qui eut mérité de porter sous la République romaine le beau titre de «Gens Huber».

M. le Conseiller fédéral Celio nous a fait part de ses vifs regrets de ne pouvoir participer à cette fête. Nous saluons les représentants du Département fédéral des Postes et Chemins de fer, M. le Dr. Weber et ses collaborateurs.

Aux représentants des CFF, à M. le Directeur général Paschoud, aux Directeurs d'arrondissement, à Messieurs les in-

génieurs en chef, à Messieurs les ingénieurs des divers services des CFF, nous adressons nos souhaits de bienvenue.

Nous devons une mention spéciale à ceux qui furent les collaborateurs immédiats d'Emile Huber-Stockar aux CFF. Ils eurent le précieux privilège de suivre, pour ainsi dire, au jour le jour, le développement et la réalisation de l'œuvre à laquelle leur chef avait consacré sa vie.

Nous adressons notre sympathie aux personnes qui ont appartenu à la Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb qui, de 1904 à 1916, a fixé les fondements de l'électrification. Nous devons saluer avec une particulière et sympathique reconnaissance les vétérans de Seebach-Wettingen qui, avec Huber-Stockar, ont vécu cette héroïque période de 1905 à 1909, où fut établi en Suisse le premier service électrique avec horaire régulier et où furent appliquées les inventions devenues classiques de Behn-Eschenburg, directeur à la MFO. Nous tenons à leur rendre hommage, en citant leurs noms:

M. le Dr. h. c. Emil Bitterli,

M. H. Lang, ingénieur à Berne,

M. Messer, ancien adjoint de l'ingénieur en chef des CFF à Zurich,

M. E. Trechsel, adjoint du chef de l'Administration des Télégraphes et Téléphones, à Berne,

M. K. Vögtli, ancien ingénieur en chef des Ateliers de Construction Oerlikon, à Zurich,

M. E. Baumann, ancien directeur du Service électrique de la Ville de Berne,

M. Pfeiffer, ancien chef de service de la traction de l'arrondissement III des CFF,

M. Weber, ancien fonctionnaire technique de la section des installations électriques de l'arrondissement II des CFF.

Nous saluons parmi nous les représentants du Département militaire fédéral, de l'Ecole Polytechnique fédérale qui a tenu à reconnaître l'activité de M. Huber-Stockar, en lui déferant le titre de Dr. hon. causa.

Les ateliers de Construction Oerlikon, dont M. E. Huber-Stockar fut le chef, la maison Brown Boveri, les Ateliers de Sécheron, la Fabrique suisse de locomotives, à Winterthur, ont tenu à collaborer aux efforts faits pour édifier ce monument en témoignage de reconnaissance pour le développement que l'électrification leur a apporté en des temps difficiles; je les en remercie.

Aux représentants du canton d'Uri, MM. les Conseillers d'Etat Arnold et Tresch, aux délégués de la commune de Flüelen, nous souhaitons la bienvenue.

Nous saluons la présence des membres honoraires de l'Association Suisse des Electriciens, des représentants de l'Union des Centrales Suisses d'électricité et de la Commission administrative de l'ASE et de l'UCS, celle de nos collègues du Comité de l'ASE et des anciens membres du Comité de l'ASE.

Nous souhaitons la bienvenue aux membres du Comité Electrotechnique Suisse qui représente le concours et l'effort suisses dans la Commission Electrotechnique Internationale. Emile Huber-Stockar en fut le premier président et représenta magnifiquement la Suisse au sein des milieux internationaux les plus marquants.

Je salue et remercie ceux qui furent à l'ouvrage pour la préparation et l'établissement du monument.

Enfin, je souhaite la bienvenue aux représentants de la presse. Nous les prions de donner à l'œuvre et à l'exemple d'Emile Huber-Stockar une large diffusion, dont profitera notre jeunesse.

Mesdames et Messieurs, je donne la parole à M. Winiger, vice-président de l'Association Suisse des Electriciens, qui décrira l'éminente personnalité et retracera la belle activité de celui à qui nous rendons hommage aujourd'hui.

**Ansprache von Direktor A. Winiger,
Vizepräsident des SEV**

Wenn ich am heutigen Tag ein paar Worte über die Persönlichkeit Emil Huber-Stockars an Sie richten darf, so gebe

ich mich nicht der Illusion hin, Ihnen in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit auch nur ein einigermaßen vollständiges Bild der Bedeutung des Geehrten geben zu können. Betrachten Sie deshalb meine Ausführungen als einen Versuch, Ihnen einen Eindruck zu vermitteln von der Fülle dessen, was Geist, Begabung und Charakter Emil Huber-Stockars der Schweiz geschenkt haben. Denjenigen, die sich in das reiche Leben dieses vorbildlichen Ingenieurs vertiefen möchten, empfehle ich das vorzügliche Lebensbild, das von Dr. Staffebach gezeichnet wurde.

Nächstes Jahr wird sich der hundertjährige Zeitabschnitt erfüllen, in dem sich die Schweiz zum heutigen modernen Staatswesen entwickelt und die Grundlagen geschaffen hat, die ihr erlaubten, an den Aufschwung der Technik einen würdigen Beitrag zu leisten. Die Verfassung von 1848, die allen Bürgern freie Bahn schuf, ermöglichte auch die Gründung des Eidgenössischen Polytechnikums, der heutigen Technischen Hochschule in Zürich. Unter den Studierenden des ersten Kurses finden wir Peter Emil Huber-Werdmüller, den hochbedeutenden Vater von Emil Huber, zu dessen Ehrung wir hier versammelt sind.

Aus altem Zürcher Geschlecht stammend, wuchs der junge Emil Huber in der herben Luft unserer Heimat heran, umgeben und geleitet von der liebevollen Sorge seiner Eltern. In der heitern, aufgeschlossenen Umgebung des Sitzes zur Vogelhütte seiner Grosseltern fand er die Resonanz für den der Welt zugewandten, mit köstlichem Humor gewürzten Teil seiner Charakteranlage. Das Elternhaus vermittelte ihm den Begriff der ersten und verantwortungsvollen Arbeit und die Zähigkeit, eine einmal begonnene Aufgabe allen Schwierigkeiten zum Trotz zu Ende zu führen. Seine glückliche Jugendzeit wird zur geistigen Brücke, die ihn während seines ganzen Lebens verbindet mit der Ideenwelt seiner Vorfahren. In seiner Familie, in der Liebe zu seiner Vaterstadt, liegen die Wurzeln der Kraft, die von der Persönlichkeit Emil Hubers ausstrahlten. Schon früh zeigten sich bei dem heranwachsenden jungen Studenten die Neigungen und Eigenschaften, die seine Eigenpersönlichkeit massgebend bestimmten. Eine aussergewöhnliche Begabung und Liebe zu den naturwissenschaftlichen Disziplinen führten ihn zum Studium der Botanik und Geologie, insbesondere aber der Mathematik, der er Zeit seines Lebens treu blieb und die ihm sogar in seinen Mussestunden Erholung bot. Andererseits erwarb er sich im Gymnasium, das er mit Auszeichnung abschloss, eine solide humanistische Bildung, die ihn davor bewahrte, in die Einseitigkeit der Gedankenwelt zu verfallen, wie sie vielen Ingenieuren eigen ist, deren Interessen sich in ihrem besonderen Fachgebiet erschöpfen. Trotz den Neigungen Emil Hubers zu den reinen Naturwissenschaften entschloss er sich mit Rücksicht auf das väterliche Geschäft, die junge Maschinenfabrik Oerlikon, in die Fußstapfen seines Vaters zu treten und sich am Eidgenössischen Polytechnikum zum Maschineningenieur auszubilden. Im Jahre 1888 erhielt er als erster seiner Klasse das Diplom. Dann begannen seine Lehr- und Wanderjahre, die ihn nach zweijähriger praktischer Tätigkeit in der Maschinenfabrik Oerlikon nach Nordamerika führten, wo er sich mit Hilfe seiner ausgesprochenen Beobachtungsgabe das Rüstzeug holte, das ihn befähigte, die technische Leitung der väterlichen Maschinenfabrik zu übernehmen, als der Chefelektriker der Firma, C. E. L. Brown, mit seinem Kollegen, Ingenieur Boveri, ein eigenes Unternehmen gründete.

Um sich ein Bild machen zu können von der Riesenaufgabe, die dem jungen Ingenieur Emil Huber zufiel, muss man das Buch von Prof. Wyssling zur Hand nehmen, in dem er die Entwicklung der schweizerischen Elektrotechnik meisterhaft beschrieben hat. Ohne ausreichende theoretische und experimentelle Unterlagen waren Neukonstruktionen zu entwickeln für die Erzeugung, Fortleitung und Anwendung der elektrischen Energie. Mit Feuereifer wandte sich Emil Huber diesen Problemen zu, die seinen ganzen Einsatz erforderten. Schon während seines Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten von Amerika war er auf das Gebiet gestossen, dessen Förderung seine eigentliche Lebensaufgabe werden sollte: die elektrische Traktion. Er richtete deshalb auch bei der Maschinenfabrik Oerlikon sein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung der Abteilung für elektrische Strassen-, Berg- und Vollbahnen. Die Krönung seiner Bemühungen um die Abklärung der technischen Schwierigkeiten, die sich der Voll-

bahntraktion entgegenstellten, war die versuchsweise Elektrifizierung der in der Folge berühmt gewordenen Strecke Seebach—Wettingen. Es bedurfte des hohen Mutes eines Mannes, der bereit war, alles für seine Ueberzeugung zu opfern, um gegen die Skepsis des Grossteils der technischen Welt diese Tat zu vollführen und damit die Keimzelle zu schaffen, aus der die Elektrifizierung unserer Vollbahnen hervorgehen sollte. Wohl fanden die technische Leistung und der Erfolg dieser Versuchsstrecke volle Anerkennung. Der Zeitgeist und der Konservatismus der im «Dampfbetrieb» aufgewachsenen Fachleute der Eisenbahn liessen jedoch das Weiterbestehen dieser, reiner Privatinitiative zu verdankenden, Elektrifizierung der Probestrecke nicht zu; sie musste rückgängig gemacht werden. Erst später wurde man sich der Genialität des Unternehmens bewusst, als die durch den ersten Weltkrieg verursachten Wirtschaftsstörungen den Schweizern ihre Abhängigkeit von ausländischen Brennstoffen für die Lokomotivbeheizung eindringlich vor Augen führten.

Während 20 Jahren widmete Emil Huber seine ganze Kraft der technischen Entwicklung der Maschinenfabrik Oerlikon und wetteiferte mit andern Weltfirmen im Erfinden und Konstruieren immer besserer Maschinen und Apparate. Technische Misserfolge blieben ihm dabei nicht erspart. Es bedurfte der unermüdeten Energie dieses Mannes, um allen Schwierigkeiten zum Trotz dem Unternehmen den Platz an der Sonne zu erkämpfen und mit seinen Produkten das Attribut gediegener Schweizer Arbeit zu erwerben. Auf Ende des Jahres 1910 trat Emil Huber von der Leitung der Maschinenfabrik Oerlikon zurück, nachdem er während der ganzen Sturm- und Drangperiode der schweizerischen Elektrotechnik das volle Gewicht seines technischen Könnens in die Waagschale geworfen hatte.

Mit der Sicherheit der zur Lösung ausserordentlicher Aufgaben Berufenen streifte Emil Huber die Fesseln, die ihn ans Geschäftsleben banden, ab, um sich seinem eigentlichen Lebensziel zuzuwenden: der Elektrifizierung der schweizerischen Bundesbahnen. Herr Generaldirektor Paschoud wird Ihnen ein Bild der überragenden Leistungen skizzieren, die dem Ingenieur Emil Huber ein lebendiges Denkmal im Schweizer Land gesetzt haben. Wohl selten war es einem Menschen vergönnt, eine Aufgabe so grossen Ausmasses, wie die Ueberführung des Betriebes unseres wichtigsten Verkehrsmittels auf die Verwendung einheimischer hydraulischer Energie, von Anfang bis zu Ende durchzuführen. Der schönste Lohn für seine Anstrengungen war der unbestritten Erfolg der Elektrifikation, der allerdings vielen Schweizern erst während des letzten Krieges voll zum Bewusstsein kam, als der technische Schöpfer und Initiant schon nicht mehr unter den Lebenden weilte.

Die Würdigung einer Persönlichkeit von der Art Emil Hubers erschöpft sich nicht in der Aufzählung der Gross-taten, die der technischen Entwicklung ihren Stempel aufgedrückt haben. Sie darf einen Punkt nicht ausser acht lassen, der besonders in der heutigen Zeit von grosser Wichtigkeit ist, nämlich Charakter und innere Einstellung zu den menschlichen Problemen. Kant schrieb: «Zwei Dinge erfüllen das Gemüt mit immer neuer und zunehmender Bewunderung und Ehrfurcht, je öfter und anhaltender sich das Nachdenken damit beschäftigt: Der bestirnte Himmel über mir und das moralische Gesetz in mir.» Durch den hohen sittlichen Ernst und das Gefühl der Verantwortung, mit denen Emil Huber an die Lösung der gewaltigen Aufgaben herantrat, die ihm gestellt waren, wurde seine natürliche Begabung in wertvollster Weise ergänzt. Er ging seinen ihm innerlich vorgezeigten Weg, ohne sich von den wechselnden Erscheinungen des Lebens beeinflussen zu lassen. Entspannung und Rückhalt fand er im eigenen Heim bei seiner treuen Lebensgefährtin, bei humanistischen, naturwissenschaftlichen und mathematischen Studien, vor allem aber in den Bergen, mit denen er sich von frühester Jugend an verbunden fühlte. Emil Huber war ein hervorragender Alpinist, der mit Vorliebe in den ihm besonders zusagenden Urner Bergen herumkletterte und manchen neuen Weg beschritt. Auch im fernen Kanada zeugt der Name eines Gipfels, Mount Huber, von seinem alpinistischen Können, seiner Liebe zur Bergwelt und seiner Freude zur Natur, dem unerschöpflichen Quell neuer Lebenslust.

Für einen Mann wie Emil Huber war der Dienst am Vaterland eine Selbstverständlichkeit, und so finden wir ihn auch während der Grenzbesetzung 1914/18 auf seinem Posten

am Gotthard, die artilleristischen Probleme beherrschend wie kein zweiter. Ueber dem Eingang zum Offiziersraum einer unserer modernen Festungen steht der von einem Feldprediger geprägte Spruch:

«Nach oben grad, nach unten grad,
und jederzeit ein Kamerad.»

Ich kann mir keine Devise denken, die besser auf den Soldaten Huber gepasst hätte. Seine von grösster Gewissenhaftigkeit zeugende Behandlung aller dienstlichen Angelegenheiten und das von hohem Gerechtigkeitsinn getragene Verhältnis zu Untergebenen und Vorgesetzten schufen ihm den Ruf eines vorbildlichen Offiziers. Sein frischer Humor war bester Impfstoff im Kampf gegen das Aufkommen einer gereizten Stimmung, wie sie sich gelegentlich nach langer Dienstzeit in Felsenkasernen und Kasematten unserer Festungen bemerkbar machte.

Nach dem kurzen Abriss des Lebensbildes von Emil Huber bedarf es noch der Würdigung seiner Persönlichkeit auf dem Hintergrund der heutigen Zeit. Wenn Oswald Spengler noch leben würde, so hielte er wahrscheinlich seine Voraussagen über den unheilvollen Einfluss der technischen Entwicklung auf das Schicksal des Menschen als erfüllt. In einer beispiellosen physischen und geistigen Verarmung sucht das im Spannungsfeld zwischen Ost und West liegende Europa einen Weg aus dem Chaos. Der Missbrauch der Technik für die Ziele einer unmenschlichen Kriegsführung einerseits und die Beeinflussung der Massen andererseits haben einen Zustand geschaffen, der zur Katastrophe führen musste. Durch die Möglichkeit, Materie in Energie zu verwandeln, werden Zerstörungskräfte verfügbar, gegen deren Auswirkungen Dantes Hölle als blasser Schatten erscheinen müsste. Um diese unheilvolle Entwicklung aufzuhalten, bedarf es vor allem der Stärkung der Persönlichkeit, als Schutz des einzelnen Menschen gegen die suggestive Macht der Massenbeeinflussung. Die Technik ihrerseits wäre, statt zum Selbstzweck zu werden, in ihren natürlichen Rahmen als Helferin des Menschen zurückzuführen. Um diese Ziele zu erreichen, bedarf unsere Jugend der Vorbilder, die sie zu begeistern wissen und an denen sie sich aufrichten kann. Das Beispiel grosser Männer ist vergleichbar dem Polarstern, der in dunkler Nacht dem Suchenden den Weg weist und ihn aufschauen lässt aus der eng begrenzten Gegenwart in die schicksalbestimmende Zukunft.

Ein solches Vorbild echt schweizerischer Prägung ist der Vorkämpfer für die Elektrifizierung der Schweizer Bahnen, Emil Huber. Wir bewundern an ihm die Geschlossenheit seines Lebenswerkes, seine Treue zu der ihm gestellten Lebensaufgabe. Als grosser Ingenieur war er sich Zeit seines Lebens bewusst, dass die Entwicklung der Technik nur einen Sinn hat, wenn sie der Allgemeinheit dient und nicht zum Selbstzweck wird.

Emil Huber bedurfte nicht eines zur Schau getragenen Selbstbewusstseins, um den Wert seiner Persönlichkeit zu betonen. Das Wissen um die Vergänglichkeit alles menschlichen Tuns gab ihm den innern Halt, der zur Durchführung grosser und schwerer Aufgaben, wie sie Emil Huber gestellt waren, unerlässlich ist. Jedes Pathos, jede Pose lagen ihm fern. Mit der nur dem Bedeutenden eigenen Selbstverständlichkeit und Bescheidenheit erfüllte er seine Pflicht. In einer Zeit, da die Skala menschlicher Werte besonders grossen Schwankungen unterliegt, ist es doppelt erfreulich, eines Mannes zu gedenken, der beste Schweizer Tradition verkörpert, und dem seine Unabhängigkeit und persönliche Freiheit mehr bedeuteten, als alle Ehren, die diese Welt zu vergeben hat. Diese Geisteshaltung ist es vor allem, die unserer Jugend Ansporn sein und sie befähigen sollte, Höchstes zu vollbringen im Dienste für Land und Volk.

Nach dieser Würdigung der Persönlichkeit Emil Hubers sang der Männerchor Altdorf unter Dirigent Schmid «Trittst im Morgenrot daher».

Nun folgte der feierliche Akt der Enthüllung des Denkmals, zu dem sich jedermann erhob. Leicht fiel die rot-weisse Hülle und gab den Blick frei auf den formschönen Pylon und auf das Porträt-Relief des prachtvollen Kopfes Emil Hubers. Aller Augen

hingen an dem von den beiden Lärchen beschützten Stein, schweiften weit über die Ebene von Flüelen, aus der empor die Urner Berge steigen, die Huber so viel bedeutet hatten.



Fig. 1
Die Enthüllung
Im Hintergrund der Männerchor Altdorf,
rechts Präsident Joye

Feierlich las Präsident Joye die auf drei Seiten in den Stein gemeisselten Inschriften, die Emil Huber und sein Werk für immer würdigen.

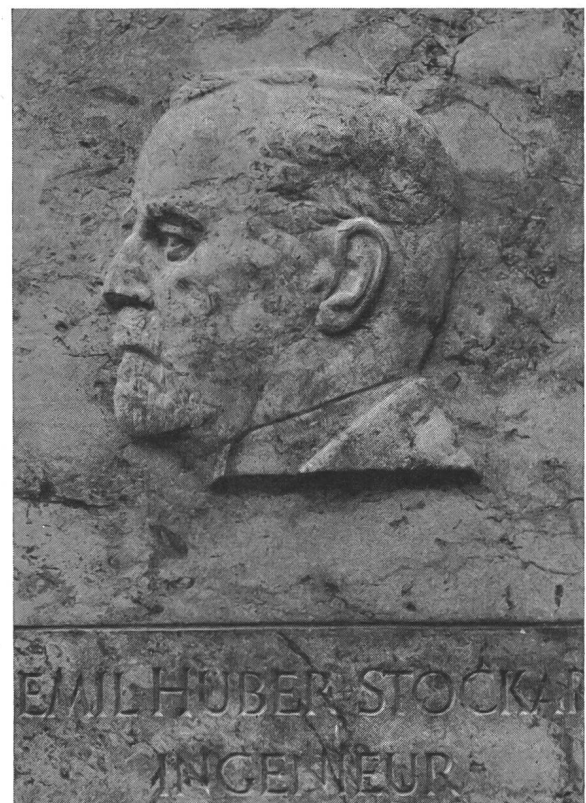


Fig. 2
Das Relief-Porträt auf der Vorderseite des Pylons

Er dankte in warmen Worten allen, die Beiträge zum Zustandekommen des Denkmals geleistet hat-

ten, besonders auch Bildhauer Franz Fischer, der in der Atmosphäre Emil Hubers aufwuchs, war doch sein Vater, Professor Fischer-Hinnen, während langer Jahre ein hochgeschätzter Mitarbeiter Emil

Unsere Generaldirektion ist glücklich zu sehen, dass Ihre Wahl, unserer Anregung folgend und in völliger Uebereinstimmung mit der Natur der Beziehungen, die zwischen den Bundesbahnen und Emil Huber bestanden, auf den Platz fiel, auf dem wir heute versammelt sind: ein Platz in nächster



Fig. 3
Präsident Joye beim Lesen der Inschriften

Hubers in der Maschinenfabrik Oerlikon. Präsident Joye dankte auch dem Denkmal-Ausschuss, der mit grosser Hingabe seine Aufgabe zu einem guten Ende gebracht hatte. Er dankte der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen für alle Hilfe, die sie bei der Errichtung des Denkmals gewährt hatte und dafür, dass es nun ihrer Obhut anvertraut werden darf.

Dann übernahm Generaldirektor Dr. Paschoud das Denkmal für die Schweizerischen Bundesbahnen, indem er die Verdienste Emil Hubers um deren Elektrifizierung würdigte. Wir lassen seine Ansprache folgen:

**Ansprache von Dr. M. Paschoud
Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen**

Herr Präsident des
Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins,

Mehr als drei Jahre sind verflossen, seit Sie an der Spitze einer Delegation des Vorstandes des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins in Bern erschienen sind, um mit der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen Ihre Pläne für die Ehrung von Herrn Dr. h. c. Emil Huber-Stockar zu besprechen, und um unsere Teilnahme an der Gedenkfeier für diesen hervorragenden Ingenieur ersucht haben.

Einem Vorschlag von Herrn Professor Wyssling anlässlich der Einweihungsfeier für die zweite Elektrifikation der Linie Seebach—Wettingen im Jahre 1942 Folge leistend, wünschte der von Ihnen präsierte Verein das Andenken an den Vorkämpfer und Schöpfer des elektrischen Betriebes der Schweizerischen Bundesbahnen dadurch zu verewigen, dass ihm in einem verkehrsreichen Bahnhof der Gotthardlinie, in Arth-Goldau, Wassen oder Göschenen ein Denkmal gesetzt werde.

Ohne weiteres erklärte sich unsere Generaldirektion mit der aktiven Beteiligung an der von Ihnen vorbereiteten Kundgebung einverstanden. Es erschien ihr aber nicht tunlich, das Denkmal auf dem Gebiete der Bahn selbst in einem der von Ihnen in Aussicht genommenen Bahnhöfe aufzustellen.

Nähe eines Bahnhofes, aber in der freien Landschaft, ein Platz, wo das Denkmal von den Zügen, die nach dem Gotthard rollen oder von dort kommen, gesehen wird, ein Platz,

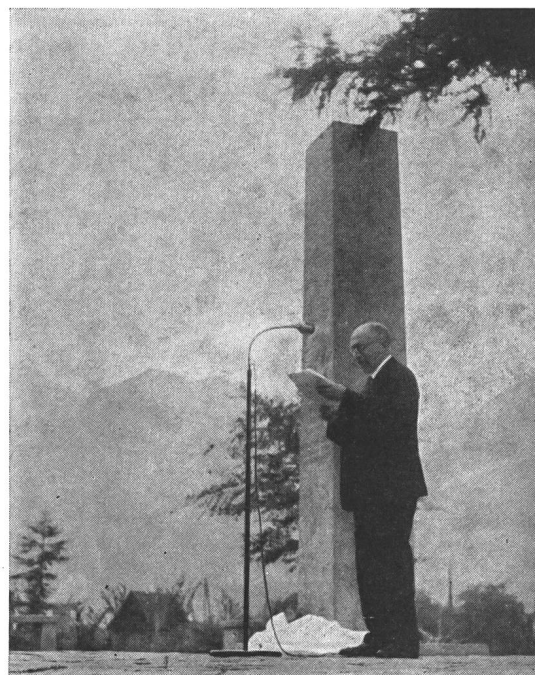


Fig. 4
Generaldirektor Dr. M. Paschoud während seiner
Ansprache

an dem alle Schweizer und Fremden, jung und alt, vorbeigehen, wenn sie in Flüelen vom Bahnzug ins Schiff oder von diesem in den Zug umsteigen.

Meine Damen, meine Herren,

Nach eingehenden Studien und Vorbereitungen gelangten die Schweizerischen Bundesbahnen anfangs des Jahres 1912 zum Entschluss, mit der Elektrifikation der Gotthardlinie so rasch als möglich zu beginnen und zuerst die Teilstrecke Erstfeld—Airolo in Angriff zu nehmen. Nun galt es, den Mann zu finden, der fähig war, als Chef diese wichtigen und ihrer Natur nach neuen Aufgaben zu lösen. Am 9. April 1912 schrieb die Generaldirektion auf Antrag von Generaldirektor Sand die Stelle eines Oberingenieurs für elektrische Zugförderung zur freien Bewerbung aus. Ein Dutzend Kandidaten boten ihre Dienste an; der Name Emil Hubers befand sich nicht unter ihnen. Von den Bewerbern erfüllte keiner die hohen Anforderungen, so dass am 24. Juni des gleichen Jahres der damalige Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, Herr Dr. Haab, diesen Posten seinem alten Mitschüler am Gymnasium, Emil Huber, anbot.



Fig. 5

Eine Gruppe Ehrengäste

(von rechts nach links: Professor Dr. Max Huber-Escher, Frau G. Hürlimann-Huber, A. Winiger, Vizepräsident des SEV, Frau H. Huber-Stockar, Frau H. von Schulthess-Huber, Frau A. Abegg-Stockar, Frau E. Huber-Escher)

In jenem Zeitpunkt war Emil Huber bereits eine sehr bekannte Persönlichkeit mit dem Ruf eines überragenden Fachmannes, der sich schon seit langem mit der Einführung der elektrischen Traktion auf Normalbahnen und besonders mit deren Anwendung auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona der Gotthardbahn beschäftigt hatte.

In seiner Antwort vom 4. Juli 1912 an Herrn Dr. Haab lehnte Emil Huber die ihm angebotene Stelle ab. Trotz seines Wunsches, sich mit der grossen Aufgabe der Elektrifizierung der Gotthardlinie zu befassen, wollte er Zürich nicht verlassen, um nach Bern überzusiedeln. Er schloss jedoch seinen Brief mit folgender Äusserung, die zeigte, dass das letzte Wort noch nicht gefallen war:

«Ich verzichte auch darauf, Ihnen irgend welche Propositionen zu machen und Worte darüber zu verlieren, dass sich zufolge meiner Mobilität praktische Nachteile, namentlich während der Ausführungsarbeiten, aus meinem Verbleiben in Zürich kaum ergeben würden.»

Mit dem vom 4. Oktober 1912 datierten und für die Bundesbahnen von Herrn Dr. Haab unterzeichneten Vertrag stellte sich Emil Huber der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen als ständiger technischer Berater für sämtliche Arbeiten betreffend die Einführung des elektrischen Betriebes auf dem Netze der Bundesbahnen zur Verfügung.

Es ist interessant, einige Verpflichtungen anzuführen, die Emil Huber in diesem Vertrage einging:

- Begutachtung der vorhandenen Projekte für die Erstellung von Kraftwerken;
- Studien über die Wahl weiterer auszunützendener Wasserkräfte und deren vorteilhafte Verwendung;
- Mitwirkung bei der Organisation und Leitung der Erstellungsarbeiten allfälliger Kraftwerke;

- Vorarbeiten für die Vergabung solcher Arbeiten an Unternehmer;
- Vorbereitung der Verträge mit bestehenden Elektrizitätswerken über die Lieferung von elektrischer Energie;
- Aufstellung des Bauprogrammes für die Erstellung von Kraftleitungen etc. und Organisation und Oberleitung des Baues;
- Mitwirkung bei den Studien über die Art der einzuführenden elektrischen Traktion und der zu beschaffenden Lokomotiven.

Emil Huber konnte sein Domizil in Zürich behalten. Er verpflichtete sich nur, mindestens vier Tage pro Woche in seinem Bureau in Bern zu sein, wo ihm die Abteilung für den elektrischen Betrieb bei der Generaldirektion unterstellt war.

Emil Huber widmete sich nun während 12 Jahren mit einer bewunderungswürdigen Hingabe, Gewissenhaftigkeit und Selbstlosigkeit seiner grossen Aufgabe, indem er seine Kräfte und sein Können in den Dienst unseres Unternehmens stellte.

Im Jahre 1925 ersuchte er, seine Funktionen als Oberingenieur für Elektrifizierung niederlegen zu können. Er dachte dabei weniger daran, von der Beschäftigung mit der Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen Abstand zu nehmen, als vielmehr, wie er schrieb, sich von der Bindung an den Platz Bern und von gewöhnlichen laufenden Geschäften etwas frei zu machen, um sich dafür um so ungestörter und intensiver mit dem zu befassen, was er jeweilen für das wichtigste und dringendste hielt.

Die Generaldirektion und der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen stimmten der neuen von Emil Huber vorgeschlagenen Lösung zu. Aus seiner Zurückhaltung heraustretend, schrieb ihm der Verwaltungsrat unterm 5. Juli 1925 folgendes:

«Die Generaldirektion hat dem Verwaltungsrate darüber Bericht erstattet, dass Sie nach mehr als zwölfjähriger Tätigkeit als ständiger Berater der Generaldirektion in allen die Elektrifizierung betreffenden Fragen und als Leiter der bezüglichen Arbeiten dem Wunsche Ausdruck gegeben haben, es möchten Ihnen die Funktionen des Vorstandes der Abteilung für Elektrifizierung abgenommen werden.

Der Verwaltungsrat anerkennt voll und ganz die Berechtigung der Gründe, die Sie zu diesem Wunsche veranlassen, und hat demselben daher auch, wie Ihnen schon bekannt ist, entsprochen.

Angesichts der Aufopferung und Umsicht, mit der Sie sich bisher den Bundesbahnen und ihrer Elektrifizierung gewidmet haben, und denen neben Ihren reichen Kenntnissen und Erfahrungen das gute Gelingen der bisherigen Elektrifizierungsarbeiten zu verdanken ist, möchte der Verwaltungsrat den vorliegenden Anlass nicht vorübergehen lassen, ohne Ihnen im Namen der Bundesbahnverwaltung und im eigenen Namen seinen aufrichtigen Dank und seine hohe Anerkennung für Ihre bisherige Tätigkeit auszusprechen. Der Verwaltungsrat ist Ihnen auch dankbar dafür, dass Sie sich bereit erklärt haben, die Generaldirektion auch weiterhin in allen die Elektrifizierung betreffenden Fragen zu beraten und hofft, dass unter Ihrer Leitung so erfolgreich begonnene Werk der Elektrifizierung mit Ihrer tatkräftigen Hilfe auch zu einem guten, der Wohlfahrt des Landes dienenden Ende führen zu können.»

Während weitem 10 Jahren fuhr Emil Huber fort, sich mit der Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen zu befassen, indem er, wie er schreibt, in freierer Weise und mit weniger Unannehmlichkeiten zum weitem Gelingen des ihm am Herzen liegenden Werkes beitragen konnte.

Im Jahre 1935 wünschte er den Vertrag vom 4. Oktober 1912 mit den Schweizerischen Bundesbahnen aufzulösen. Nachdem die Generaldirektion seinem Wunsche entsprochen hatte, schrieb er dieser wörtlich folgendes:

«Ich möchte Ihnen auch bezeugen, dass mir die Jahre, während welcher ich an der Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen arbeitete, als die schönsten meines Berufslebens in Erinnerung sind und bleiben werden. Es war mir vergönnt, mich auf ein einziges und ganz grosses Werk zu konzentrieren vom Anfang bis zu einer gewissen ansehnlichen Vollendung, was ich während meiner Tätigkeit in der Industrie bei der Vielheit der gleichzeitigen Bestellungen und der technischen Spezialisierung des Fabrikates nur träumen konnte.

Noch schöner war für mich das Verhältnis, in dem ich fast von Anfang an mit den mir unterstellten Herren der Abteilung für Elektrifizierung und mit den zahlreichen Abteilungsmitgliedern bei der Generaldirektion und den Kreisdirektionen stand, ohne deren verständnisvolle Mitarbeit die reibungslose und programmgemässe Fertigstellung der vielen Teilelektrifizierungen nicht möglich gewesen wäre.

Ich muss Ihre Anerkennung meiner Dienste zum grössten Teil an die vielen Ingenieure und Techniker, die unter und neben mir an der Elektrifizierung arbeiteten, weitergeben. Ich glaube nicht, dass irgendwo in der Industrie so viele verschiedene Dienststellen des Baues und Betriebes ein so sehr zusammengesetztes grosses Werk einträchtiger und glatter fertig gebracht hätten als die Dienststellen der Schweizerischen Bundesbahnen deren Elektrifizierung.

Ich werde die Schweizerischen Bundesbahnen auf Grund vieljähriger wirklicher Erfahrung bei der Arbeit innerhalb ihres technischen Stabes in der angenehmsten Erinnerung voll Anerkennung und Hochachtung bewahren.»

Diese Worte, die den Schlußstrich unter die Beziehungen Emil Hubers zu den Bundesbahnen setzten, ehren denjenigen, der sie schrieb. Eingetreten bei unserm Unternehmen mit einer gewissen Zurückhaltung, fesselten ihn im Laufe der Ausführung des grossen Werkes der Elektrifikation nicht nur die Bindungen an seine schöne Aufgabe, sondern ebenso sehr das Interesse und die angenehmen Beziehungen mit dem Personal der Bundesbahnen aller Grade, dessen technisches Können und Streben mithalf, das Gemeinschaftswerk unter den besten Bedingungen zu vollenden. Rückhaltlos spricht er seine Freude aus, die er dabei gefunden hat. Dies ehrt auch unser Unternehmen, das Emil Huber bei der Ordnung der gegenseitigen Beziehungen alle Erleichterungen gewährte und damit einen lobenswerten Weitblick bekundete. Die Belohnung hiefür ist die Anerkennung Emil Hubers und das Gelingen des grossen von ihm geleiteten Werkes, über das ich noch einige Worte sagen möchte.

Die bei der Elektrifikation der Bundesbahnen anzuwendenden Grundsätze wurden teils in verschiedenen Kommissionen, teils von Emil Huber selbst festgelegt. In dem von ihm verfassten Bericht «Die Elektrifizierung der Schweizerischen Bundesbahnen bis Ende 1928» sind diese Grundsätze, denen er bis zum Ende treu blieb, in klarer Weise umschrieben. Es spricht für sich, dass diese Grundsätze, mit geringen Einschränkungen, bis in die heutige Zeit, wo die Elektrifikationsarbeiten ihrem tatsächlichen Ende entgegengehen, richtunggebend waren. Ich erwähne nur einige dieser Grundsätze:

Das Hauptziel der Einführung der elektrischen Zugförderung in der Schweiz war es, die schweizerischen Dampfbahnen, zunächst wenigstens die verkehrsreichen normalspurigen Linien, auf eine überlegene Betriebsart umzustellen, ferner vor allem die Schweizerischen Bundesbahnen zu einem Grossverbraucher elektrischer Energie zu machen und damit die Ausnützung einheimischer Wasserkräfte zu fördern, die Einfuhr ausländischer Kohle zu vermindern, sowie der schweizerischen Maschinen- und Elektroindustrie ein fruchtbares Tätigkeitsfeld zu eröffnen.

Zur Erreichung dieses Zieles wurde als das für die Schweizerischen Bundesbahnen geeignetste das Betriebssystem mit Einphasenstrom von $16\frac{2}{3}$ Per./s und einer Fahrdratspannung von etwa 15 000 Volt bezeichnet, wobei diese Stromart zweckmässig direkt als solche in Wasserkraftwerken zu erzeugen und auf möglichste Verwendung von Werken mit Akkumulierfähigkeit zu sehen ist.

Ogleich von verschiedenen Seiten Stimmen laut wurden zugunsten des Bezuges der elektrischen Energie von sogenannten privaten oder industriellen Elektrizitätswerken, erscheint es für die Bundesbahnen geboten, die Kraftwerke selbst zu bauen und zu betreiben. Nur auf diese Weise besteht die Sicherheit für die Aufrechterhaltung des Betriebes unter allen Verhältnissen und für die Deckung des Energiebedarfes in der Zukunft. Auch wäre durch die Uebertragung der Krafterzeugung an die Privatindustrie ein finanzieller Vorteil weder für die Bundesbahnen, noch für die Allgemeinheit zu erreichen.

Mit dieser Stellungnahme soll jedoch eine allgemein gültige und für alle Zukunft bindende Regel nicht gegeben sein. Eine Verbindung der privaten Werke mit den staatlichen Bahnkraftwerken wird z. B. bei der Schaffung grö-

serer hydraulischer Ausgleichanlagen und Stauseen sowie zum Zwecke gegenseitiger Aushilfe erforderlich sein.

Mit gutem Recht konnte Emil Huber nach 15jähriger Anwendung dieser Grundsätze im Jahre 1928 schreiben:

«Die Elektrifizierung der SBB, soweit bereits durchgeführt, stellt ein in den wesentlichen Beziehungen vollständiges Werk dar, das in dem Sinne fertig ist, in dem ein erweiterungsfähiges Werk mit einer wachsenden Aufgabe überhaupt fertig sein kann. Auch wenn die Elektrifizierung bald fortgesetzt werden sollte, darf im Hinblick auf das, was bereits erreicht wurde, gesagt werden, die Elektrifizierung der SBB habe im Jahre 1928 einen vorläufigen Abschluss gefunden.»

Seit 1939, dem Jahre, in dem Emil Huber starb und der Weltkrieg ausbrach, haben die Bundesbahnen in beschleunigtem Tempo die Elektrifikation des restlichen Netzes wieder aufgenommen. Dabei handelte es sich nicht mehr darum, zu wissen, ob diese Elektrifikationen wirtschaftlich seien oder nicht. Der hohen Kohlenpreise wegen, vor allem aber wegen der Unmöglichkeit der Kohlenbeschaffung, mussten die Bundesbahnen die Frage der Wirtschaftlichkeit, welcher Emil Huber immer so grosse Beachtung schenkte, notgedrungen in die zweite Linie stellen.

Sie bauten zusammen mit den NOK das Kraftwerk Rupperswil und verwirklichten damit noch eine der grossen Ideen Emil Hubers.

Heute darf man sagen, dass die Bundesbahnen am Schlusse ihrer Elektrifikation angelangt sind, einem Werke, bei dem Emil Huber richtunggebend war.

Sie, meine Damen und Herren, werden nach diesen Ausführungen verstehen, warum die Schweizerischen Bundesbahnen mit Ehrfurcht und Hochachtung Emil Hubers gedenken. Die Bundesbahnen sind dankbar und stolz, sein Denkmal in der Nähe ihrer Station Flüelen zu sehen. Mit den Behörden von Flüelen werden sie mit Sorgfalt dieses Denkmal hüten und unterhalten. Nie werden die Bundesbahnen vergessen, dass sein Werk ermöglicht hat, den Eisenbahnbetrieb zum Wohle des Landes und der Unternehmung nicht nur während des Krieges nicht zu reduzieren, sondern zu Höchstleistungen zu bringen.

Nun begab sich Professor Dr. Max Huber, Ehrenpräsident des Internationalen Komitees vom Roten Kreuz, der Bruder Emil Huber-Stockars, zum Stein, um namens der Familie für das Denkmal mit folgenden Worten zu danken:

Ansprache von Prof. Dr. Max Huber

Es ist für mich eine grosse Ehre und eine tiefe Freude, dem Wunsche meiner Schwägerin und der Organisatoren der heutigen Feier gemäss, namens der Familie von Emil Huber-Stockar, unsern tiefgefühlten Dank denen auszusprechen, welche den Gedanken gefasst und verwirklicht haben, dem Pionier der Elektrifikation der Schweizer Bahnen ein Denkmal zu setzen. Wenn ich im Namen der Familie hier reden darf, so gehen meine Gedanken auch zurück zu den Eltern Emil Hubers, insbesondere dem Vater, der selber zu den Pionieren der schweizerischen Elektrotechnik gehörte.

Die in diesem Denkmal verkörperte Ehrung Emil Hubers ist gross: einmal weil der von Prof. Wyssling lancierte Gedanke sofort allgemeine Zustimmung in den Kreisen gefunden, welche am meisten in der Lage sind, Umfang und Wert der Leistung Emil Hubers zu würdigen. Gross sodann durch die Worte, in denen diese Würdigung in lapidaren Sätzen im Stein des Monuments festgelegt ist. Gross ist endlich die Ehrung darum, weil in unserem Lande, in dem auch bedeutende Leistungen für das Gemeinwesen eigentlich als Selbstverständlichkeit betrachtet werden, das aussergewöhnliche Verdienst eines einzelnen führenden Mannes oft ohne äussere Anerkennung bleibt. Hier haben nun die zu einem Urteil berufenen Fachleute und Behörden vor dem Volke und in einer gegen die Verwitterung durch die Zeit geschützten Gestalt den persönlichen Anteil Emil Hubers, als Ingenieurs und Organisators, an dem grossen nationalen Werk der Elektrifikation der Bundesbahnen festhalten wollen.

Das meiste, was Menschen schaffen, ist nur durch Zusammenarbeit mannigfaltiger Kräfte und Persönlichkeiten möglich, ganz besonders aber ein Unternehmen von der techni-

schen Vielseitigkeit und wirtschaftlichen Tragweite, wie es die Elektrifikation der Schweizer Bahnen ist. Wenn wir Emil Huber über die ihm heute zuteil werdende Ehrung befragen könnten, würde er sie wohl in seiner Bescheidenheit, welche die eigene Person immer hinter der Sache völlig zurücktreten liess, ablehnen, wenn schon er sie dankbar empfinden würde. Sicherlich aber würde er dem Dank Ausdruck geben wollen an alle die, die ihm die Möglichkeit geboten haben, sein grosses Lebenswerk zu tun, oder die ihm bei dessen Durchführung zur Seite standen. Indem ich von dieser Dankbarkeit spreche, tue ich es auch im Sinne der Lebensgefährtin meines Bruders, die mehr als irgend ein anderer Mensch weiss um das tiefe Gefühlsleben Emil Hubers, um die Freuden und Sorgen, die ihm sein Lebenswerk brachten.



Fig. 6
Professor Dr. Max Huber während seiner Ansprache

Dankbar war Emil Huber den Männern, die als seine unmittelbaren Vorgesetzten ihm ein grosses Verständnis entgegenbrachten und in den obersten leitenden Instanzen des Organismus der Bundesbahnen seine Auffassung von der Durchführung des Werkes mit Ueberzeugung vertraten und Bedenken und Widerstände überwinden halfen. Ich will nur zwei nennen, die nicht mehr unter den Lebenden sind: Generaldirektor Robert Haab, der nachmalige Vorsteher des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements. Dieser betraute Emil Huber mit der Führung der Elektrifizierung und hatte es verstanden, die Bedenken zu überwinden oder zu beseitigen, die Huber gegen die Verlegung seines Wohnsitzes von Zürich, der angestammten Heimat, weg und gegen den Eintritt in eine grosse öffentliche Verwaltung empfand. Und sodann namentlich Generaldirektor Dr. Schrafl, mit dem er in den vielen Jahren der Durchführung in herzlichem, nie getrübttem Einvernehmen zusammenarbeitete.

Aber nicht weniger herzlich war Emil Hubers Verhältnis zu seinen engsten Mitarbeitern und seinen Untergebenen. Es war sein Wille, die grosse ihm aufgetragene Aufgabe mit

einem kleinen und einfachen personalen Apparat zu bewältigen. Die schöne Aufgabe und die unbestrittene Kompetenz des Chefs mochte die Heranziehung trefflicher Kräfte erleichtern, aber die menschlichen Qualitäten des Leiters der Elektrifikation, der auch verständnisvoll und grosszügig sich der persönlichen Sorgen seiner Untergebenen gelegentlich annahm, fesselten diese an ihren Vorgesetzten durch eine Hochachtung, welche die Arbeit befeuerte. Als ihm das Personal seiner Abteilung anlässlich eines besonderen Familienanlasses gratulierte, sagte er in seinem Dankschreiben: «Sie sind mir alle, jeder an seinem Platze, gleich wert und teure Mitarbeiter!»

Das schöne Verhältnis zu Vorgesetzten und Untergebenen hat ihm die gewaltige Arbeit mächtig erleichtert, die ihm von 1912 bis 1925 als Leiter, und bis 1935 als Berater oblag; aber sie war auch so überaus gross und hat, als im ersten Weltkriege, z. T. noch gleichzeitig, schwere militärische Verantwortungen hinzukamen, selbst die eiserne Gesundheit Hubers untergraben. Was ganz entscheidend Emil Huber die Kraft gab, in ungebrochener Frische das Werk durchzuführen, das war, dass dieses Werk so ganz dem Wesen, den Fähigkeiten des Mannes entsprach und durch das, was es von seinem Leiter als wissenschaftlichem Techniker, als konstruktivem praktischen Arbeiter und als Organisator forderte, als eigentliches Lebenswerk empfunden werden musste. In der ihm von den Bundesbahnen übertragenen Aufgabe fand Emil Huber das, was ihm ein industrieller Betrieb weniger bieten konnte und was für ihn den Reiz einer wissenschaftlichen Laufbahn gebildet hätte, nämlich die Möglichkeit der Konzentration der ganzen Leistung auf eine in ganz persönlicher Verantwortung übernommene, in sich geschlossene bedeutende Aufgabe.

Dass ihm dieser Lebenswunsch — im Bereich seiner eigenen Berufswelt — erfüllt wurde, war für Emil Huber Anlass zu einer tiefen Dankbarkeit, der er gelegentlich im engsten Kreise Ausdruck gab.

Wie diese Aufgabe Erfüllung eines Herzenswunsches war, war sie ihm aber auch eine Pflicht gegenüber dem Vaterland. Er hat mit dem ihm auch in politischen Dingen eigenen Scharfblick die Bedeutung der Elektrifizierung für die Unabhängigkeit unseres Landes sofort erkannt.

Kein Platz konnte besser gewählt sein für das Monument als der Eingang dieses herrlichen Tales, in dem vor sieben Jahrhunderten die Freiheit der Schweiz ihren Anfang nahm. Dieses Tal hatte für Emil Huber auch sonst noch einen besonderen Reiz und eine besondere Bedeutung. Schon als Student der Eidg. Technischen Hochschule suchte Emil Huber als kühner Alpinist das Gotthardgebiet unzählige Male auf und oben im Tal, in Göschenen, hat er seinem treuen Führer Josef Gamma ein Erinnerungsdenkmal gesetzt. Die Gotthardstrecke, deren gleichzeitige Elektrifizierung auf beiden Rampen Huber s. Z. als Bedingung der Uebernahme des ihm zugedachten Auftrages gestellt hatte, war auch in jeder Hinsicht die schwierigste. Die glückliche Bewältigung dieser Aufgabe war für die weitere Elektrifizierung von entscheidender Bedeutung.

So war Emil Huber als Techniker, als Eidgenosse, als Mensch eng mit dem Gotthard verbunden. Dass ihm hier, an der Eintrittsporte in das Innerste unseres Heimatlandes, ein Denkmal errichtet worden ist, ist eine Ehrung, für die ich Ihnen im Namen der Familie den tiefgefühlten Dank ausspreche.

Mit dem vom Männerchor Altdorf vorgetragenen Lied «O mein Heimatland», das stehend angehört wurde, fand die Feier ihren Abschluss.

In freien Gruppen wurde das Denkmal besichtigt, wurden alte Erinnerungen wachgerufen, wurden Hände geschüttelt, und dann vereinigte man sich

nochmals im Hotel Urnerhof, wo Regierungsrat P. Tresch, Amsteg, in dessen Gasthof Emil Huber oft abgestiegen war, namens des Kantons Uri und der Gemeinde Flüelen, aus persönlichen Erinnerungen schöpfend, das Wort ergriff:

Ansprache von Regierungsrat Peter Tresch, Amsteg

Es ist mir die sehr ehrenvolle Aufgabe zuteil geworden, Ihnen anlässlich der Enthüllung des Denkmals für Ingenieur Dr. Emil Huber-Stockar die Grüsse des alten Standes Uri, des Regierungsrates, sowie auch der Gemeinde Flüelen und des Gemeinderates zu überbringen. Diese Grüsse richten sich an Sie alle, ganz besonders aber an die hochgeachtete Frau Dr. Huber-Stockar, an Herrn Professor Dr. Max Huber und an die Familienangehörigen.

Ich darf wohl sagen, dass es so hat kommen müssen, dass dieses Denkmal hier in Flüelen, auf Urner Boden, seine Aufstellung gefunden hat. Denn wer das Lebenswerk von Dr. Huber-Stockar kennt, der weiss auch, wie eng verbunden er als Alpinist, Ingenieur und Soldat mit dem Gotthard und damit mit uns Urnern war. Uri und der Gotthardpass, Uri und die Gotthardbahn und Uri und die Elektrifikation dieser Bahn sind für uns nicht nur ein Begriff, sondern ein Teil unserer Wirtschaft und unserer Geschichte. Der Gotthardpass war als wirtschaftspolitisches Angebinde in die Wiege der jungen Eidgenossenschaft gelegt, die Gotthardbahn hat die Bedeutung dieses Alpenüberganges ins Hundertfache gesteigert, und die Elektrifikation dieser Bahn war die Krönung des Werkes. Wer immer mit uns Urnern Anteil nimmt an der Entwicklung am Gotthard und mit uns diese Geschichte lebt oder gelebt hat, wie dies bei Dr. Huber-Stockar der Fall war, den betrachten auch wir von zu Hause aus etwas misstrauische Urner als den Unsrigen.

Schon in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts finden wir den jungen Huber als Student und Ingenieur in den Urner Bergen. Sie hatten es ihm angetan, die Kletterwände der Grossen Windgälle, vor allem der Göscheneralp, der Voralp und des Meientales. Hier suchte und fand er Erholung und Freude und die Erfüllung seiner Liebe zu den Bergen und den Berglern, den steilen Gräten, den blumigen Wiesen und strahlenden Gletschern, zu alpinistischer Leistung. Es war in diesen Jahren, als er mit seinem Führer, dem Strahler und Gemsjäger Josef Maria Gamma von Göschenen, seinem späteren treuen Bergfreund, den Fleckistock bestieg. Für den Abstieg wählte er einen neuen, exponierten und gefährlichen Weg ins Meiental hinunter. Wie mag dies — um mit Huber selbst zu reden — «haarig lustig und schön gewesen sein». Dieser neue Weg ist als «Huber-Route» in die Annalen des Schweizerischen Alpen-Clubs eingegangen und als solche im Urner Führer zu finden.

Gegen Ende des ersten Weltkrieges finden wir Dr. Emil Huber-Stockar wieder im Kanton Uri, diesmal jedoch nicht mehr als Alpinist, sondern als Oberingenieur für die Elektrifizierung der Gotthardbahn. Hiezu war er berufen wie kein zweiter, das war seine ureigenste Aufgabe, sie wurde zu seinem grossen Lebenswerk. Das war die zweite «Huber-Route», die er in Uri gezeichnet hat und gegangen ist, sie war nicht weniger steil und stotzig, nicht weniger mühsam und riskiert, doch sie war die richtige Route, der richtige Weg nach oben, zu Nutz und Frommen der Schweizer Bahnen und damit des ganzen Schweizerlandes. Dr. Hubers Initiative und Tatkraft verdanken die Bundesbahnen ihre bahneigenen Kraftwerke. Unter seiner Leitung entstand die Kraftwerkgruppe am Gotthard mit den Werken in Amsteg und Göschenen und dem

Schwesterwerk Ritom, ennet dem Berg. Dr. Emil Huber-Stockar hat hier als Ingenieur grosse Pionierarbeit geleistet.

Und ein drittes Mal finden wir Dr. Huber-Stockar am Gotthard und in Uri, als Soldat und Offizier. Er war ein «Gotthändler», denn er kannte das ganze Festungsgebiet wie seine eigene Tasche, dank seinen langjährigen und selbständigen Bergwanderungen. Im ersten Weltkrieg stand er mit uns Urnern «Wacht am Gotthard», und er hat auch diese Zeit nicht vorüberziehen lassen, ohne verbunden zu sein mit Uri, Land und Leuten.

Drüben am Ufer des Vierländersees, im Anblick der von ihm geliebten Berge, steht das Denkmal für Ingenieur Dr. Emil Huber-Stockar. Wir verneigen uns vor ihm und danken ihm für alles, was er für die engere und weitere Heimat geleistet hat. Wir danken aber auch der hochgeachteten Frau Dr. Huber-Stockar, der hochgesinnten und treuen Weggefährtin, und der Familie Huber, dass sie uns diesen Mann gegeben hat. Wer immer das Glück hatte, mit dem heute Gefeierten zusammenzukommen, mit ihm zu sprechen und ihn kennenzulernen, der wusste es: Er war ein Mann, ein Ingenieur von Format mit eigenem Wissen, Willen und Können, aber auch mit Eigenschaften des Charakters, die sich der Mensch nicht erst im Zenit seines Lebens oder im Bewusstsein einer gesicherten Zukunft zu eigen machen kann, sondern die tief und fest verwurzelt und verankert sind in einem Herkommen, in der Kinderstube einer bodenständigen und christlichen Familie, aus einer solchen Dr. Emil Huber-Stockar auch hervorgegangen ist.

Mit den Grüssen, die ich die Ehre hatte Ihnen zu überbringen, verbindet sich auch der Dank, der herzliche Dank an den Schweizerischen Elektrotechnischen Verein, an die Schweizerischen Bundesbahnen und an den Denkmalausschuss für die grosse Ehre, die sie der Gemeinde Flüelen und dem Kanton Uri durch die Aufstellung dieses Denkmals auf Urner Boden erwiesen haben. Wir versprechen Ihnen, dass wir dieses Denkmal mit den Schweizerischen Bundesbahnen in hohen Ehren und in treuer Obhut bewahren werden, zum Andenken an einen grossen Eidgenossen und an einen wahren und treuen Freund unseres Landes, an Ingenieur Dr. Emil Huber-Stockar.

Der Zufall will es, dass die Einweihung des Denkmals für Emil Huber gerade in das Jubiläumsjahr des 100jährigen Bestehens der Schweizer Bahnen fällt. Die von Emil Huber und seinen Mitarbeitern geschaffene Bahnelektrifizierung ermöglichte im letzten Vierteljahrhundert dieses Zeitabschnittes die unablässige, mächtige Entwicklung des schweizerischen Bahnverkehrs, in schwerer Zeit, die ohne die Elektrifizierung zu einer katastrophalen Einschränkung des Zugverkehrs, wenn nicht sogar zur Beeinträchtigung unserer Unabhängigkeit geführt hätte.

Das Denkmal ehrt einen Techniker. Solche Zeichen der öffentlichen Anerkennung technischer Gross-taten gibt es in der Schweiz nur wenige. Möge dem Schweizervolk bewusst werden, wie sehr seine Wohlfahrt auch vom Werk und vom Erfolg bedeutender Ingenieure abhängt. Möge es stets in Dankbarkeit Emil Hubers gedenken!