

TECHNOLGIE TRIFFT UNTERHALTUNG

08.11.2025, 16.00 – 2100, Villa Boveri, Ländliweg 5, Baden

Die "Helle Nacht" öffnet die Tür zu einer faszinierenden Welt: Entdecken, erleben und staunen über die Wunder der Ingenieurwissenschaften. Die Technologien in den Räumen der Villa Boveri faszinieren - einerseits haben sie Wohlstand geformt, andererseits können sie den Weg in eine grünere Zukunft ebnen.

Hinter den Kulissen der Villa Boveri

Führungen durch die Räume inklusive geschichtliche Porträts der ehemaligen Bewohner:innen

Filmvorführung

«Ein Jahrhundert Brown Boveri & Cie.»
mit Focus auf Personen, Werkplätze und Produkte

Virtual Reality Solarstrom

Im Team spielerisch Strom produzieren und mit anderen wetteifern

libs Roboter

Die Fähigkeiten des Roboters bestaunen und austesten

Vortrag von 17:00 Uhr bis 18:00 Uhr

Gasturbine auf Rädern, Chance oder Flopp

Zusammensein

Apéro für Gross und Klein

All diese faszinierenden Erlebnisse sind im Kontext der Stromproduktion verankert und werden auf humorvolle und verständliche Weise präsentiert. Die «Helle Nacht» begrüsst Jung und Alt, Gross und Klein, Technikbegeisterte, Entdecker und alle, die neugierig sind. Erleben Sie einen Abend voller Wissen, Spass und Interaktion! Der Eintritt ist frei, eine Anmeldung ist nicht erforderlich.



Editorial:

Hans F. Walti

Kommunikation
IWB



Stellen Sie sich vor: Baden, Ende der 1940er-Jahre. In den Werkhallen der Brown, Boveri & Cie. entsteht etwas, das mehr nach Zukunftsroman klingt als nach Eisenbahn – eine Lokomotive, die von einer Gasturbine angetrieben wird. Ein Jet auf Schienen, geboren aus Neugier, Mut und dem unerschütterlichen Glauben an den Fortschritt.

Die Ingenieure von BBC wollten zeigen, dass Kraft, Geschwindigkeit und Eleganz auch auf der Schiene möglich sind. Wenn die Turbine aufheulte, klang es, als würde die Lok abheben – ein Geräusch, das manchen Zeitzeugen noch Jahre später in den Ohren lag. In dieser Lok vereinten sich der Geist einer Epoche, in der man überzeugt war: Alles ist machbar, wenn man nur den Mut hat, es zu versuchen.

Wie sich diese Idee entwickeln würde, war damals völlig ungewiss. Würde die Gasturbinentechnik den Schienenverkehr revolutionieren – oder nur einen kurzen Auftritt in der langen Geschichte der Bahntechnik haben? Sicher ist: Die Gasturbinenlok erinnert uns noch heute an eine Zeit, in der Grenzen nicht das Ende, sondern der Anfang neuer Möglichkeiten waren.

Und so bleibt sie ein Symbol, das Fragen offenlässt – ein Denkmal des Mutigen, das uns erinnert, neugierig zu bleiben und den Blick nach vorn zu richten.



Was hat eine Gasturbine auf Rädern mit mir, Thomas Gysel, zu tun?

Ist es eine Frechheit, dass ein Elektroingenieur im Ruhestand sich Gedanken zu diesem Thema macht?

Doch immer wieder staune ich selbst:

- Mit 5 Jahren wollte ich Bauer werden!
- 1957 schenkte mir mein Grossvater das Taschenbuch „Lokomotiven in aller Welt“ – da wollte ich Lokführer werden.
- 1960 kamen die Aquarien der Familie Seippel zu uns nach Ruppertswil, und die Aquarien sind meine Passion geblieben – bis heute, im 21. Jahrhundert.
- 1986, kurz vor seinem Tod, traf ich Claude Seippel nochmals im Bus vom Segelhof nach Baden. Er fragte: „Thomas, wie geht's?“ Inzwischen war ich weder Bauer noch Lokführer geworden.

Die ganze Geschichte der Gasturbine auf Rädern verfolgte mich über mein persönliches Netzwerk weiter und weiter. Dem Bruder meines Grossvaters war die Gasturbinenlok Am 4/6 nie ans Herz gewachsen. Leichte und zugleich starke Elektrolokomotiven waren für ihn – als Direktor der SLM in Winterthur – das Endziel seiner langen Karriere als Lokomotivbauer.

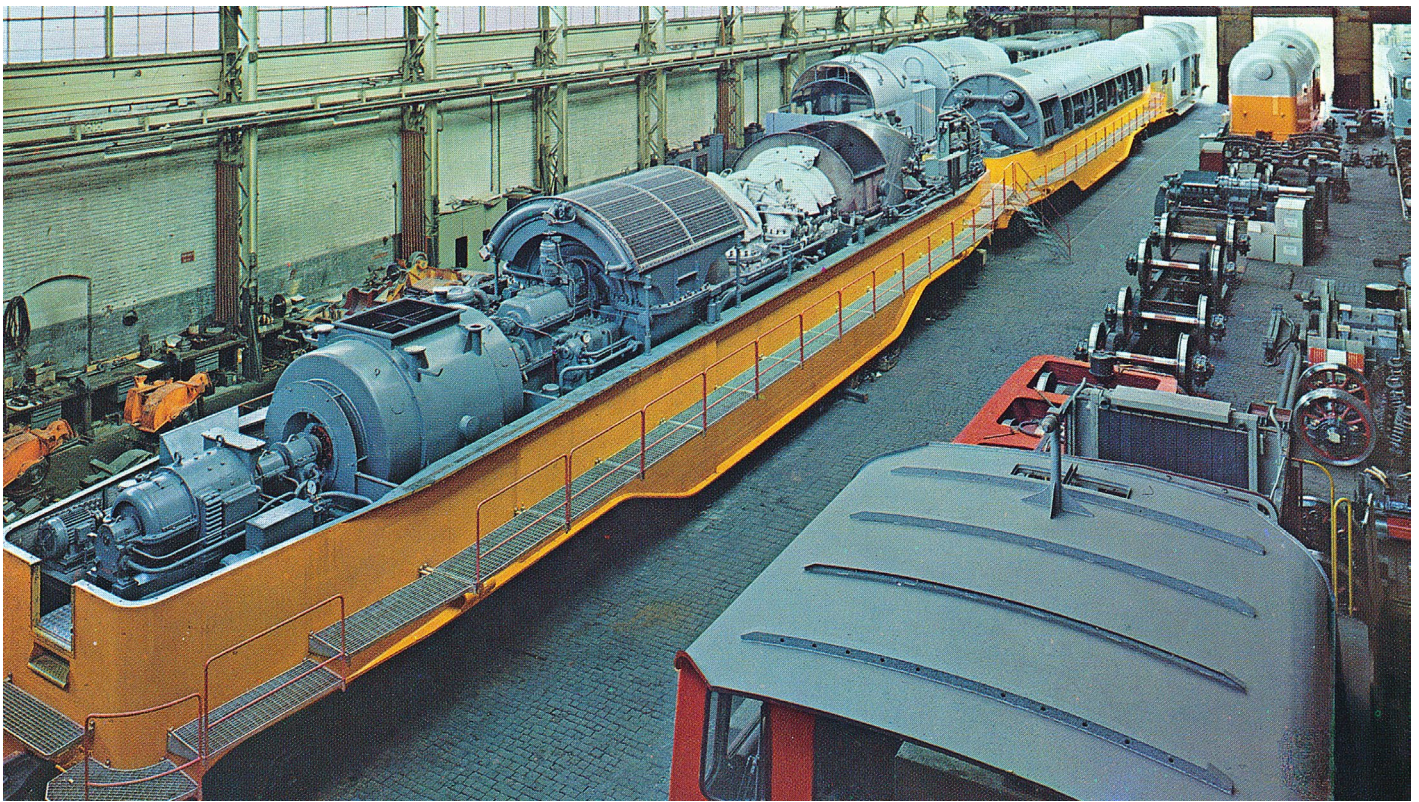
Die meisten Gasturbinen-Triebfahrzeuge hatten jedoch so viele Kinderkrankheiten, dass den staatlichen Eisenbahngesellschaften die Lust am Neuen bald verging. In der Welt nach dem Zweiten Weltkrieg waren Prestigeprojekte wie „Schneller – schneller, auf der Strasse, in der Luft, auf der Schiene“ der Antrieb für den Fortschritt. Es waren protzige Merkmale der mächtigsten Nationen. Alles wurde versucht: Langstreckenrennen in Le Mans mit Gasturbinen-Rennwagen, Schnelltriebwagen mit Höchstgeschwindigkeit und Komfort für Gutbetuchte, Flugzeuge schneller als Mach 1, Mach 2 oder sogar Mach 3 mussten unbedingt erreicht werden.

Die 1960er waren die Jahre ohne Grenzen. Öl war ein Gut, das scheinbar nichts kosten sollte – bis zum ersten Öl Schock 1973, der alle Illusionen auf den Boden der Realität zurückbrachte.

Die Elektrifizierung der Eisenbahn wurde nun in vielen Ländern zur Selbstverständlichkeit. Der TGV mit Gasturbinen blieb ein Ausstellungsobjekt, während die TGV-Schnelltrassen mit Oberleitungen in Frankreich zu einem Prestigeprojekt wurden.

Es wurde mit allen Arten von Brennstoffen experimentiert: Schweröl, Kerosin, verflüssigter Kohle, Erdgas. Doch all diese Experimente fanden am Ende nur den Weg ins Museum.

Mit der weltweit fortschreitenden Industrialisierung wuchs der Hunger nach Energie jedoch immer weiter. Die Idee einer Gasturbine als Ersatzkraftwerk, das man auf der Strasse oder auf Schienen von A nach B verschieben konnte, weckte erneut viele Begehrlichkeiten.



Die schweizerische Industrie konnte in den 1960er Jahren einige „Kraftzentralen“ nach Mexiko und China liefern.

Über den Traum von Thomas Edison wurde wieder nachgedacht: „Dezentrale Gleichstromnetze mit dezentralen Kleingeneratoren“. Dies könnte doch die Probleme der Wechselstromverbundnetze mit der Blindleistungsregelung lösen. In Manhattan haben IT-Unternehmen, Banken und Versicherungen auf brachliegenden Flächen bereits solche Lösungen realisiert.

Dies sind einige „Müsterchen“, von denen ich Ihnen gerne persönlich mehr erzähle.

Ich freue mich auf Ihren Besuch am 8. November in der Villa Boveri.

Herzlichst
Thomas Gysel
Aktuar IndustrieWelt Baden