

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

Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

Band: - (1979)

Heft: 1756

Rubrik: Helvetische Spalte

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

HELVETISCHE SPALTE

RUECKBLICK AUF EINE SONDERNUMMER

Am 14. Mai 1924 brachten die "Basler Nachrichten" (Intelligenzblatt der Stadt Basel) eine Sondernummer heraus: Nord-Süd – Basel-Chiasso elektrisch! Bundesrat Dr. Robert Haab, Vorsteher des Eidgenössischen Eisenbahndepartementes, schrieb ein Gruss- und Dankeswort, das in Faksimile-Handschrift wiedergegeben wurde. Darüber prangte eine Porträtaufnahme des ehrwürdigen Landesvaters. Der Leitartikel hiess "Elektrisch! – wie geschieht's?" Darin wurde beschrieben, wie nach der ersten elektrischen Fahrt durch den Gotthardtunnel in der Nacht vom 30. Juni auf den 1. Juli 1920 das Bahnnetz, das mit Erfolg Strom brauchte anstelle von Kohle, noch weiter ausgebaut worden war. Die Voraussetzungen für die Gotthardlinie waren die besten; denn die tunnelreiche, stark ansteigende Strecke war enorm "kohlenfressend". Durch die Elektrifizierung wurde eine grosse Fahrplanverbesserung erreicht, die Leistungsfähigkeit erhöht, und diese Verbesserung der Betriebsverhältnisse steigerte die schweizerische Konkurrenzfähigkeit im Güterdurchgangsverkehr.

Der Artikel beschrieb die ersten Traktionsversuche der Maschinenfabrik Oerlikon auf der S.B.B.-Normalbahnstrecke Seebach-Wettingen im Januar 1905 mit

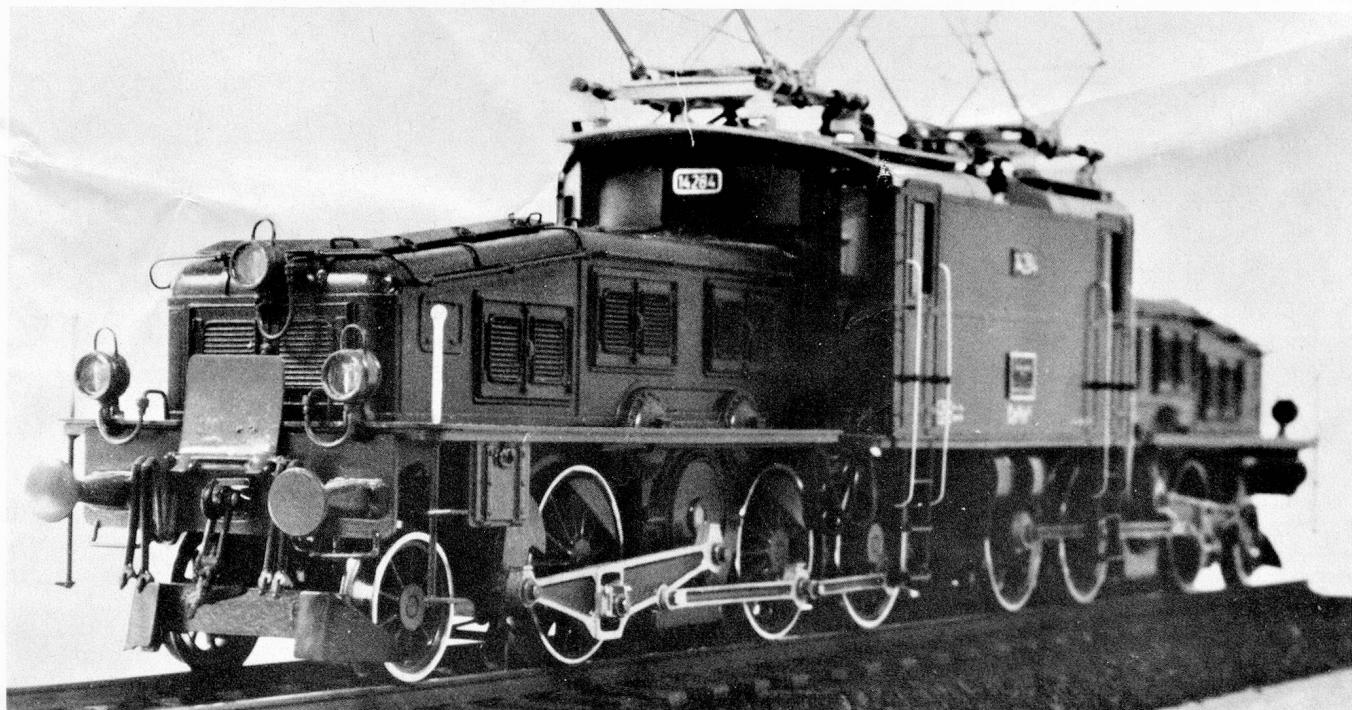
hochgespanntem Einphasenwechselstrom und die später erfolgte Elektrifizierung der 22 km langen Simplonstrecke Brig-Iselle mit Dreiphasenwechselstrombetrieb.

Der zweite Teil des Artikels war den Kraftwerken gewidmet, die mit andern Orten weiter hinten in der Sondernummer abgebildet wurden. Es waren die beiden Kraftwerke Ritom und Amsteg, sowie das Nebenkraftwerk Göschenen beim Nordportal des Gotthardtunnels. Es würde zu weit führen, diese Werke und deren Leistungen eingehend zu beschreiben, ebenso die elektrische Ausrüstung der Bahnenlinie und der Triebfahrzeuge. Die Schilderung der neuen Schnellzugslokomotiven, die damals benötigt wurden, wäre doch nur für Eisenbahnliebhaber von Interesse, und diese sind ohnehin schon auf dem laufenden.

Natürlich mussten die Reparaturwerkstätten für elektrische Lokomotiven ausgebaut werden. Die Telegraphen- und Telephonleitungen, die dem öffentlichen Verkehr dienten, mussten, zur Vermeidung von schädlichen Einwirkungen durch den elektrischen Fahrstrom, auf neuen Gestängen von der Bahn wegverlegt werden. Brücken mussten verstärkt oder umgebaut werden; denn die elektrischen Lokomotiven waren schwerer als die Dampflokomotiven.

Ein zweiter Artikel trug den Titel "Der Fahrplan einst und jetzt". Im Juni 1882 betrug die Gesamtfahrzeit Basel-Chiasso zwischen 10 Stunden und 10 Minuten und 10 Stunden und 55 Minuten. Innerhalb 15 Jahren verbesserte sich der Fahrplan bedeutend. Der "Gotthardexpress", der aus neuen vierachsigen Faltenbalgwagen und *dernier confort* bestand und nur 1. und 2. Klasse führte, konnte die Strecke in etwa 6 Stunden bewältigen. Die Elektrifizierung gestattete eine weitere Einsparung einer guten Stunde.

Die Sondernummer der "Basler Nachrichten" brachte auch einen Artikel über die Geschichte des Gotthards und einen über die Bedeutung der Elektrifizierung der Basel-Chiasso Linie für die Rheinschiffahrt. Auch die Bedeutung für den Touristen-, Export- und Importverkehr wurde beleuchtet. Der letzte Artikel war der Elektrifizierung des Basler Bahnhofes gewidmet. Die restlichen 10½ Seiten der Zeitung waren mit Inseraten gefüllt von Eisen- und Kabelwerken, Transport- und Schaltapparatenfirmen, Hotel- und Reiseagenturen, der Tabakindustrie des Tessins, einer Reisegäckfabrik und einer Versicherungsgesellschaft, die köstliche und abenteuerliche Geschichten darbot von Diebstahl auf Reisen. Und schliesslich fehlte auch die Unterhaltung nicht: "Nordsüdlicher Divan" ist die Ueberschrift einer hübschen Reiseplauderei Basel-Chiasso.



SBB einst . . . (Modell Krokodil, Ce 6/8 II, Nr. 14284, 1922)

UND HEUTE?

Meine erste Reise nach dem Tessin war 1921, und seither habe ich sie mehrere Male gemacht. Jedesmal ist es ein einzigartiges Erlebnis gewesen, und obwohl ich schneller hätte in der Südschweiz sein können, las ich vorzugsweise die langsameren Schnellzüge aus, um die Reise so richtig zu geniessen.

Heute fährt der "Metropolitano" (Frankfurt-Mailand) die Strecke Basel-Chiasso in 4 Stunden und 25 Minuten. Der TEE Zug "Gottardo" hält nicht in Chiasso, braucht aber von Basel bis Lugano 4 Stunden. Von dort bis zur Grenzstadt sind es noch 24 Minuten. Also eine weitere Einsparung verglichen mit der Sondernummer der "Basler Nachrichten" vom 14. Mai 1924. Damals betrugten die elektrisch betriebenen Linien der SBB 504 km, 1978 waren es 2'905 km (im Jahresdurchschnitt), was 99,5% des gesamten Netzes gleichkommt. Die restlichen Linien werden thermisch betrieben. Die Betriebs- und Verkehrsleistungen betragen letztes Jahr 64,7mio Reisezugskilometer und 28,7mio Güterzugskilometer – 203,4mio Reisende wurden befördert und 6218,0mio Tonnen Fracht. Dies sind erstaunliche Zahlen. Sie stammen aus dem Geschäftsbericht 1978 der Schweizerischen Bundesbahnen. Wir entnehmen ihm weitere interessante Zahlen, nämlich, dass es am Jahresende 809 SBB Bahnhöfe gab, und dass die

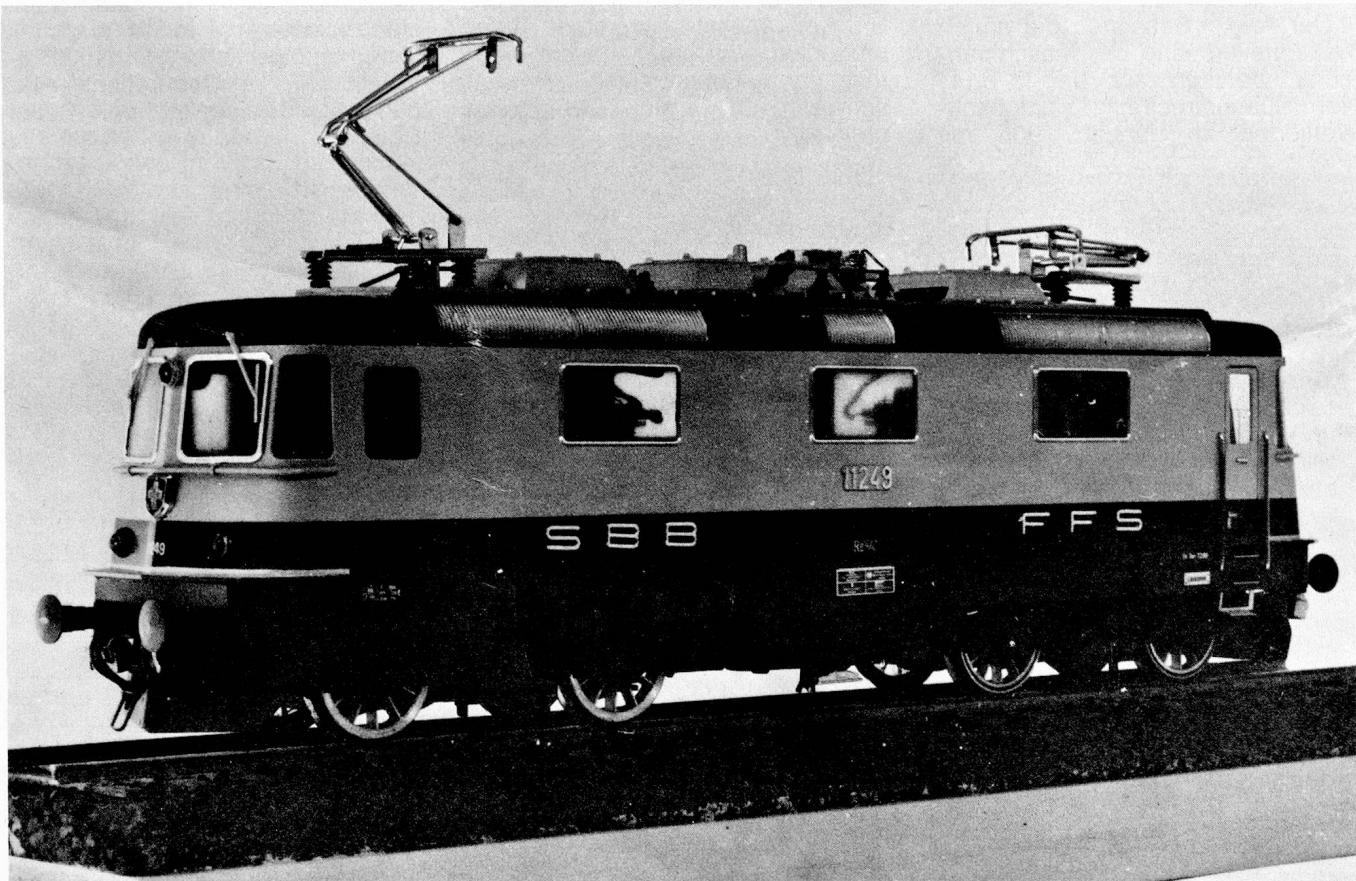
SBB 893 elektrische Lokomotiven und 193 Triebwagen hatte, sowie 109 thermische Lokomotiven und Triebwagen. 3'916 Personenzüge, inklusive Speisewagen, 551 Gepäckwagen und 32'066 Güterwagen bildeten das SBB Rollmaterial. Abgesehen davon, dass die SBB 38'484 Leute beschäftigte, war sie ein beträchtlicher Auftraggeber. Die Zahlungen an 15'033 inländische Lieferanten betrugen im Jahre 1978 insgesamt 930 Millionen Franken, wovon 299mio der Maschinenindustrie, 293mio dem Baugewerbe und 133mio der Metallindustrie zugute kamen. Weitere Nutzniesser waren Dienstleistungszweige, Papier-, Holz- und Textilindustrien, graphisches Gewerbe, Brenn- und Treibstoffindustrie, sowie die Chemie.

Der Jahresbericht greift auch auf eine Veröffentlichung aus vergangenen Zeiten zurück, auf einen Eisenbahnfahrplan vom 1. Juni 1878, und zwar für die welsche Schweiz. Zwischen Lausanne und Brig fuhren zum Beispiel in jeder Richtung täglich drei Personenzüge. Fuhr man um 7.20 Uhr in Brig ab, so kam man um 13.05 Uhr in Lausanne an. Die Fahrkosten (einfach, 2. Klasse) entsprachen ungefähr drei Tagelöhnen eines Bahnarbeiters. Heute wird die gleiche Strecke in etwa zwei Stunden zurückgelegt, und das Fahrgeld beträgt Fr. 26.– für die zweite und Fr. 39.– für die erste Klasse.

Und immer noch werden Verbesserungen erzielt und das Eisenbahnnetz ausgebaut. Für den 1. Juni 1980 ist der Anschluss des Flughafens Zürich-Kloten an das Eisenbahnnetz vorgesehen. Von diesem Datum an werden die Schnellzüge Genf-Rorschach und Zürich-Romanshorn über die neue Flughafenlinie fahren. Ferner werden einzelne Direktverbindungen zwischen dem Flughafen und Luzern, Chur Interlaken/Brig, sowie dem Tessin eingeführt.

Das Reisen mit der Eisenbahn ist schneller und besser und sauberer geworden, aber es hat nichts eingebüßt. Die Schönheit der Landschaft, die besonders in der Schweiz auch auf kurzen Strecken äußerst abwechslungsreich ist, entzückt den Reisenden immer wieder von neuem, und das Reisen hat, verglichen mit dem Strassenverkehr, wesentliche Vorteile. In der Sondernummer der "Basler Nachrichten" konnte man noch den Eindruck bekommen, dass es sich immerhin um ein gewisses Abenteuer handeln könnte. Heute dürfen wir unbedenklich mit einem SBB Schlagwort sagen: "Der Kluge reist im Zuge."

Mariann Meier



... und jetzt (Modell TEE RE 4/4, 1969)