

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 7 (1933)
Heft: 5

Artikel: Die Schweiz, das Land der elektrischen Bahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780804>

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

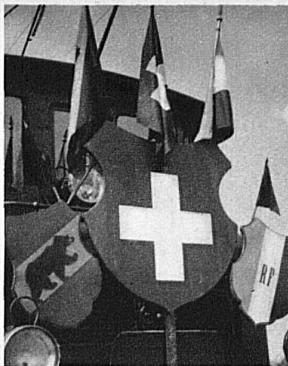
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media 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>



Präzisionsarbeit an der elektrischen Ausrüstung



Der Wappenschmuck des jurassischen Festzuges



Ein schönes Stadttor von St. Ursanne



Aus dem Flor der Ehrenjungfrauen



Alter Turm mit Stadttor in Delsberg

Die Schweiz, das Land

Der elektrischen Lokomotive sind in den letzten Tagen drei neue Wege geöffnet worden: von Delsberg nach Delle, von Uznach über Ziegelbrücke nach Linthal und von Gossau über Herisau nach Appenzell.

Die Elektrifizierung der Strecke Delsberg-Delle ist von besonderer Bedeutung, weil jetzt die Züge von der französischen bis zur italienischen Grenze, von Delle über Bern-Lötschberg-Simplon nach Domodossola auf der ganzen Länge von 235 km durchgehend elektrisch fahren können.

Seit dem letzten Jahr ist das elektrifizierte Netz der Bundesbahnen von 62% auf 65% angewachsen. Es umfasst heute 1883 km, d. h. mehr als $\frac{2}{3}$ der staatlichen Linien, auf denen, was noch eindrucksvoller ist, 87% des gesamten Bundesbahnverkehrs bewältigt werden.

Welche Vorteile bietet der elektrische Betrieb? Wir nennen in erster Linie den Zeitgewinn. Es ist zweifellos derjenige Vorteil des elektrischen Betriebes, an dem unsren Fahrgästen wegen der heutigen Arbeitshast und der daraus sich ergebenden Notwendigkeit, möglichst rasch reisen zu können, am meisten gelegen ist. Die elektrische Lokomotive ist ihrem rauchenden Bruder an Stärke und Geschwindigkeit weit überlegen, weil sie kein eigenes Kraftwerk mit sich zu schleppen braucht, wie die Dampflokomotive. Sie bezieht die nötige Energie in Form von elektrischem Strom aus einer Kraftzentrale. Das elektrische Fahrzeug ist daher allzeit betriebsbereit. Es ist eigentlich nie müde und kann immer gleich wieder weiter fahren ohne besondere Zwischenpflege, wie sie eine Dampflokomotive nach einer gewissen Fahrtzeit erheischt. Die elektrische Lokomotive ist aber auch bedeutend leistungsfähiger. Sie verzeichnet Leistungen von 2000 bis 8800 PS. Wegen ihrer beträchtlich grösseren Triebkraft vermag sie nicht nur gleich schwere, sondern auch schwerere Zugslasten mit grösserer Geschwindigkeit als die Dampflokomotive zu befördern. Diese Überlegenheit tritt ganz besonders auf Strecken mit langen und starken Steigungen, wovon wir bekanntlich in der Schweiz viele besitzen, deutlich in Erscheinung. Die Beschleunigung der Geschwindigkeit beim Anfahren und die Möglichkeit, trotz grosser Zugslasten hohe Fahrgeschwindigkeiten im Dauerbetrieb innezuhalten, wirken sich in einer namhaften Verkürzung der Fahrzeiten aus. Dank des elektrischen Betriebes können die Bundesbahnen daher den Fahrplan durch Verkürzung der Reisezeiten der Züge und Herstellung günstigerer Anschlüsse wesentlich verbessern.



Rapperswil, die Rosenstadt am Zürichsee



Das Rathaus in Glarus



Landammann Hefti, Ständerat Hauser und Regierungsrat Müller von Glarus



Alles will den Einzug der elektr. Lokomotive sehen



Regierungsrat Bösiger, Bern



Kreisdirektor Dr. Herold, Zürich



Dr. Volmar, Direktor der Lötschbergbahn



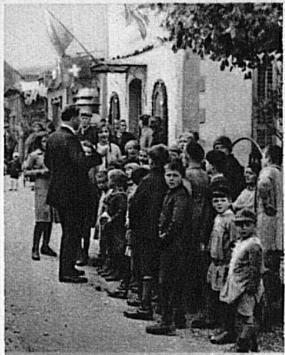
Oberingenieur Eggenberger, Bern



Unter dem Schutze des
hl. Fridolin



Überall festliche
Musik



und freudiger Schul-
gesang



Das südöstliche Stadttor
von Pruntrut



Ein markiger Glarner-
bauer aus Näfels

der elektrischen Bahnen

Die elektrischen Züge bieten aber nicht nur schnelle, sondern auch bequeme und angenehme Fahrt in weitgehendem Masse. Es ist kein eigentliches Fahren mehr, vielmehr ein Dahingleiten. Das Gefühl des weichen, ruhigen Dahingleitens wird durch die gleichmässige federnde Fahrt in unseren schönen, geräumigen und hellen Wagen hervorgerufen. Die Fahrt im Dampfzug ist härter und ruckartiger. Wer oft im Ausland reist, wird diesen Unterschied, ganz besonders beim Anfahren deutlich spüren. Er röhrt daher, dass das elektrische Fahrzeug regelmässiger und fließender als die Dampflokomotive arbeitet.

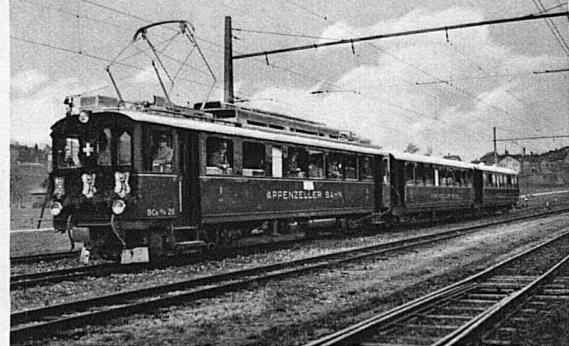
Im elektrischen Zuge kann man während der schönen Jahreszeit ruhig die Fenster weit offen halten. Weder Rauch noch Russ noch Dampf belästigen Aug und Nase oder beschmutzen gar die hellen Toiletten der Damenwelt. Ohne Bedenken kann man am offenen Fenster stehen, den kühlen Luftzug geniessen, ohne Gefahr zu laufen, dass einem Kohlenteilchen in die Augen fliegen. Keine verqualmten Tunnels mehr. Die rauch- und russgeschwängerte, schweflige Atmosphäre, wie man sie immer noch im Ausland in den grossen Bahnhöfen antrifft, gehört bei uns der Vergangenheit an. Unsere Bahnhofshallen haben ihr düsteres, russiges Aussehen verloren. Sie sind hell und freundlich geworden.

Der saubere elektrische Betrieb ist nicht blos eine Annehmlichkeit, sondern auch ein grosser hygienischer Fortschritt. Er ermöglicht eine viel bessere Reinhalterung des Wagenmaterials und der Bahnhofshallen. Die Türgriffe und Haltestangen der Wagen sind nicht mehr mit einer Rußschicht überdeckt, Sie dürfen sie daher ruhig anfassen, ohne dass Ihre Handschuhe gleich ihr sauberes Aussehen einbüßen.

Ein weiterer Vorteil des elektrischen Betriebes beruht in dem hoch einzuschätzenden Gewinn an Betriebssicherheit. Das Personal auf der elektrischen Lokomotive hat einen weit bessern Überblick auf die Strecke. Die Sichtbarkeit der Signale wird durch keinerlei Rauch und Dampf behindert.

Im Winter gewährleistet der elektrische Betrieb stets eine zuverlässige Beheizung der Züge. Die elektrische Heizung versagt auch bei grösster Kälte nicht, was sie uns im kalten Winter 1928/29 glänzend bewiesen hat.

Zeitgewinn, ruhige bequeme und rauchlose Fahrt, Reinlichkeit, vermehrte Betriebssicherheit, auch bei grösster Kälte nicht versagende Heizung sind die eminenten Vorteile, die Ihnen der elektrische Betrieb bietet.



Der erste elektrische Zug auf der Appenzellerbahn



Der mächtige SBB-Viadukt bei St. Ursanne wurde für die Elektrifikation in eine Betonbrücke umgebaut



Die bernischen Regierungsräte Mouttet und Stauffer und Kreisdirektor Savary in Lausanne



alt Nationalrat Choquard
in Pruntrut



Ehrenwein zur Labung
der Gäste



Die Blumenspende der
begeisterten Jugend



Stadtpräsident Girod
von Delsberg



Schwerer Abschied vom
treuen Dampfross