

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1943)

**Heft:** 3

**Artikel:** Elektrifikation und Fahrplan im gegenwärtigen Kriege

**Autor:** Müllener, S.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-773339>

#### **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:** 17.02.2026

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

# Elektrifikation und Fahrplan im gegenwärtigen Kriege

Von S. Müllener,  
Sektschef für das Fahrplanwesen bei der Abteilung Stations- und Zugdienst  
der Gen.-Dir. der Schweiz. Bundesbahnen

Wer den Weltkrieg 1914—1918 in unserem Lande miterlebt hat, wird sich noch erinnern, daß der Fahrplan für den Reiseverkehr auf dem damals noch vollständig auf Dampfbetrieb eingestellten SBB-Netz sowie auf zahlreichen Privatbahnstrecken wegen Kohlenmangel nach und nach abgebaut werden mußte. Auch die lähmende Wirkung dieser Maßnahme auf das ganze Wirtschaftsleben des Landes dürfte nicht vergessen sein. In welchem Umfange die Fahrleistungen allein auf den SBB-Linien eingeschränkt werden mußten, ergibt sich aus den folgenden Zahlen:

Jahr	Schnell- und Personenzüge pro Tag		
1913	71 090	Zugkm	
1914	64 430	»	
1915	58 880	»	
1916	58 930	»	
1917	41 680	»	
1918	23 880	»	

Nach Kriegsausbruch im August 1914 gelang es zunächst, den Fahrplan mit den durch die veränderten Verhältnisse im internationalen Verkehr bedingten Einschränkungen durchzuhalten. Der erste massive Abbau mußte indessen nach 2½-jähriger Kriegsdauer am 20. Februar 1917 durchgeführt werden. Schon am 22. Oktober des gleichen Jahres war es notwendig, den zweiten eingeschränkten Fahrplan in Kraft zu setzen, dem am 1. März 1918 bereits die dritte Reduktion der Fahrleistungen folgte. Ein eigentlicher Notfahrplan gelangte am 2. Dezember 1918 zur Einführung, in dem sämtliche Reisezüge an Sonn- und Feiertagen auf allen Dampfstrecken unterdrückt waren. Nach der obigen Tabelle betrug der Abbau auf dem SBB-Netz für das Kalenderjahr 1918 (für die einzelnen Perioden der eingeschränkten Fahrpläne stehen keine Zahlen mehr zur Verfügung) gegenüber dem Jahre 1913 rund 66 %. In Wirklichkeit war das Endergebnis der Einschränkungen aber noch viel größer, nämlich dann, wenn die Fahrleistungen des Notfahrplans vom Dezember 1918 mit denjenigen des Sommerfahrplans 1914 verglichen würden. Kilometerzahlen von Anno dazumal sagen dem Leser möglicherweise nicht viel. Interessanter dürfte es aber sein, sich einmal wieder vor Augen zu führen, wie und mit welcher Geschwindigkeit in jener Zeit überhaupt noch gefahren werden konnte. Es standen ab 2. Dezember 1918 auf den Hauptlinien des Landes für den Fernverkehr nur die folgenden Verbindungen zur Verfügung, und zwar nur werktags:

16.15	6.00	—	ab Genf	an	↑ 16.45	23.55	12.00
18.50	8.10	—	ab Lausanne	an	14.25	21.35	9.40
22.30	11.50	—	an Bern	ab	10.50	18.25	6.00
6.00	12.20	18.30	ab Bern	an	10.30	14.40	22.57
8.08	14.28	20.40	an Olten	ab	8.15	12.25	20.45
9.40	16.18	22.22	an Basel	ab	6.50	10.10	19.10
10.35	16.58	23.05	an Zürich	ab	6.00	10.00	18.28
10.55	18.10	5.56	ab Zürich	an	22.25	9.43	17.52
14.10	21.10	8.56	ab St. Gallen	ab	19.10	7.00	15.15
6.12	10.10	16.30	ab Brig	an	↑ 11.55	18.00	23.44
11.50	18.00	21.25	ab Lausanne	ab	6.00	10.15	18.30
8.05	14.05	18.20	ab Lausanne	an	↑ 16.10	21.35	9.42
11.45	17.55	23.30	an Biel	ab	10.40	17.27	6.00
12.10	18.15	4.25	ab Biel	an	10.30	17.15	23.50
14.22	20.25	8.00	an Olten	ab	8.27	15.10	21.05
16.18	22.22	9.40	an Basel	ab	6.50	13.30	19.10
16.58	23.05	10.35	ab Zürich	ab	6.00	12.05	18.28
6.50	13.30	19.10	ab Basel	an	↑ 9.40	16.18	22.22
8.20	15.05	20.40	ab Olten	an	8.02	14.45	20.52
10.00	16.45	22.17	an Luzern	ab	6.15	13.00	19.03
7.15	11.58	—	ab Bern	an	—	15.58	22.10
10.55	17.05	—	ab Luzern	an	—	12.40	18.48
10.00	16.00	—	ab Zürich	an	—	14.00	20.37
11.50	18.00	—	ab Arth-Goldau	an	—	11.52	18.00
18.07	23.25	—	ab Chiasso	ab	—	↑ 6.30	11.32

<sup>1</sup>Lugano an bzw. ab. — = Übernachten.

7.20	13.30	19.45	ab Basel	an	↑ 13.50	22.40	9.00
10.35	16.58	23.05	an Zürich	ab	10.00	19.30	6.00
11.00	18.20	5.10	ab Zürich	an	9.39	17.40	22.36
15.27	22.45	10.00	an Chur	ab	5.30	13.22	18.00

Die in diesem Fahrplan erreichte durchschnittliche Reisegeschwindigkeit  $\text{km} \cdot 60$

kann sich jeder nach der Formel  $\frac{\text{Reisedauer in Min.}}{\text{km} \cdot 60}$  selbst errechnen, z. B. Genf—Zürich = 26 km/Std.; ebenso versuche man einige Reisepläne auf längere Entfernungen zusammenzustellen. Entsprechend dem Fernverkehr war es in diesem Fahrplan auch mit dem Lokalverkehr bestellt. Hierauf näher einzutreten, würde zu weit führen.

Wie stehen wir nun heute hinsichtlich des Reisezugfahrplans im vierten Jahr des zweiten Weltkrieges und im Zeichen der glücklicherweise auf dem größten Teil des SBB-Netzes durchgeföhrten Elektrifikation? Es würde an sich genügen, einfach nur die Fahrplanfelder der vorerwähnten Strecken im gegenwärtig gültigen amtlichen Kursbuch zu vergleichen. Wir wollen aber gleichwohl einige Hinweise über die Entwicklung seit Kriegsausbruch im September 1939 geben.

Im Sommer 1939 wurden auf dem SBB-Netz täglich 98 700 Zugkilometer gefahren. Nach Kriegsausbruch mußten auf den Winter 1939/1940 einige ausschließlich dem internationalen Verkehr dienende Züge, ferner auf Dampfstrecken zur Schonung der Ölrroräte die zuletzt eingelegten, mit Dieselloftfahrzeugen geföhrten Züge unterdrückt werden. Auf den Sommer 1940 konnte die bereits im Jahre 1939 angebahnte Reorganisation und Vervollständigung des Schnellzugsdienstes auf den Hauptlinien durchgeföhr werden. Im Laufe des Sommers 1940 zeigte es sich, daß die Kohlenvorräte und Zufuhren nicht genügten, um den Fahrplan auf den wenigen noch verbleibenden SBB-Dampfstrecken durchzuhalten. Es mußte auf den Herbst 1940 auf diesen Strecken deshalb ein Abstrich von rund 12 % (damalige tägliche Dampfleistung 14 600 Zugkilometer) gemacht werden. Im Laufe des Sommers 1941 spitzte sich die Versorgungslage des Landes mit allen für den Bahnbetrieb und Unterhalt notwendigen Materialien so zu, daß für den Winter 1941/1942 allgemein eine Einschränkung von rund 10 % durchgeföhr werden mußte, und im Laufe des gleichen Winters ergab sich aus den gleichen Gründen, gepaart mit Energieknappheit, die Notwendigkeit eines nochmaligen kleineren Abstriches. Heute beträgt die Tagesleistung im Reiseverkehr auf dem SBB-Netz noch 82 300 km, wovon 8 800 km auf Dampfstrecken. Der totale Abbau der Tagesleistung erreicht unter Einschluß der nur noch in dringenden Fällen zulässigen Extrazugsleistungen ungefähr 20 %.

Der Krieg ist noch nicht beendet, und niemand kann voraussagen, was unserem Lande noch bevorsteht. Weitere Einschränkungen der Fahrleistungen müssen möglicherweise noch durchgeföhr werden, auf Dampfstrecken infolge Mangel an Brennstoffen, auf elektrifizierten Strecken wegen Mangel an Material, nicht aber wegen Fehlens der nötigen Triebkraft. In welcher Lage wir uns heute ohne die Elektrifikation befinden würden, möge daraus geschlossen werden, daß der schon anfänglich bescheidene Fahrplan auf den noch verbleibenden Dampfstrecken seit Kriegsausbruch bereits im gesamten um mehr als 30 % gekürzt werden mußte.

Daß sich die Elektrifizierung auch für den lebenswichtigen Gütertransport segensreich ausgewirkt hat, braucht eigentlich kaum besonders erwähnt zu werden. Immerhin sei darauf hingewiesen, daß sie allein die SBB in den Stand gesetzt hat, zu dem großen, infolge Ausfalls des Lastkraftwagens im Inland anfallenden Verkehr, den nie vorausgeahnten starken Transitverkehr zu bewältigen.

Möge sich jeder Schweizer, der täglich seine Geschäftsreisen mit den beliebten Leichtschnellzügen und den übrigen noch zahlreichen Schnell- und Personenzügen macht, oder am Sonntag zur Auffrischung seiner Widerstandskraft in die herrliche Winterwelt fährt, vor Augen halten, daß er dies nur den Männern zu verdanken hat, welche in zähem Kampf der Elektrifikation der Bundes- und Privatbahnen zum Durchbruch verholfen haben.