

Die Schweiz, das Land der elektrischen Bahnen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **7 (1933)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780804>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

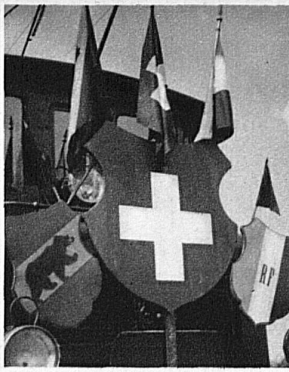
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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

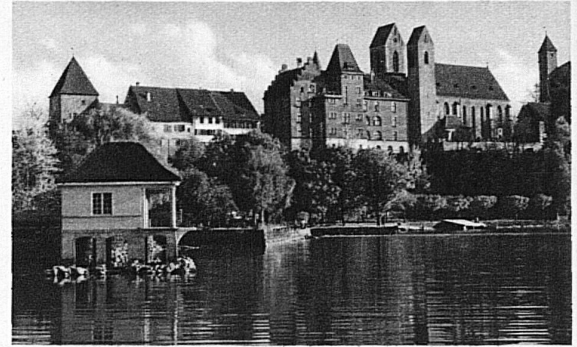
Die Schweiz, das Land

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.

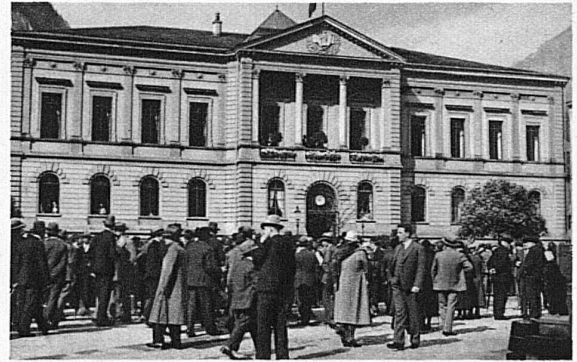
Die Elektrifizierung der Strecke Delsberg-Delle ist von besonderer Bedeutung, weil jetzt die Züge von der französischen bis zur italienischen Grenze, von Delle über Bern-Lötschberg-Simplon nach Domodossola auf der ganzen Länge von 235 km durchgehend elektrisch fahren können.

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 unsern 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 Fahrtdauer 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 Zuglasten 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 Zuglasten 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



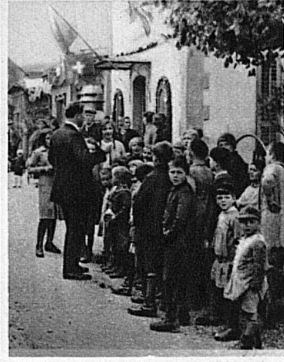
Oberingenieur Eggenberger, Bern



Unter dem Schutze des hl. Fridolin



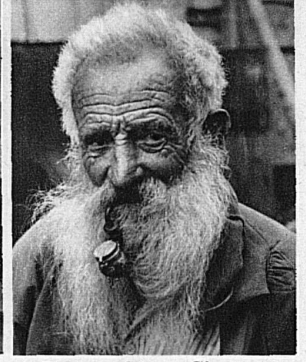
Überall festliche Musik



und freudiger Schulgesang



Das südöstliche Stadttor von Pruntrut



Ein markiger Glarnerbauer 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 rührt daher, dass das elektrische Fahrzeug regelmässiger und fließender als die Dampflokomotive arbeitet.

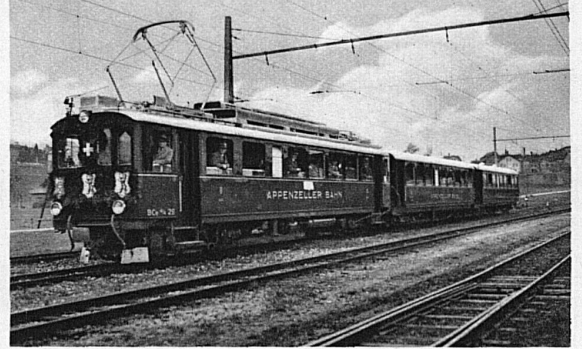
Im elektrischen Zuge kann man während der schönen Jahreszeit ruhig die Fenster weit offen halten. Weder Rauch noch Russ noch Dampf belästigen Aug und Nase oder beschmutzen gar die hellen Toiletten der Damenwelt. Ohne Bedenken kann man am offenen Fenster stehen, den kühlen Luftzug geniessen, ohne Gefahr zu laufen, dass einem Kohlentelchen in die Augen fliegen. Keine verqualmten Tunnels mehr. Die rauch- und russgeschwängerte, schweflige Atmosphäre, wie man sie immer noch im Ausland in den grossen Bahnhofen 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 bloss eine Annehmlichkeit, sondern auch ein grosser hygienischer Fortschritt. Er ermöglicht eine viel bessere Reinhaltung 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.

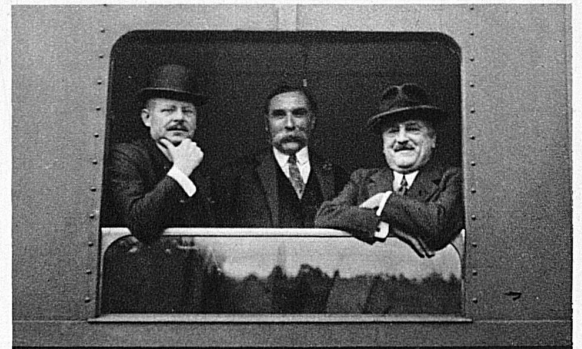
Zeitgewinn, ruhige bequeme und rauchlose Fahrt, Reinlichkeit, vermehrte Betriebssicherheit, auch bei grösster Kälte nicht versagende Heizung sind die eminenten Vorteile, die Ihnen der elektrische Betrieb bietet.



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