

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 6 (1932)
Heft: 10

Artikel: Wieder 115 km elektrifiziert : die Schweiz, das Land der elektrischen Bahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-780414>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Wieder 115 km elektrifiziert

Die Schweiz, das Land der elektrischen Bahnen

**Wallisellen-Uster-Rapperswil
Zürich-Affoltern-Zug
Burgdorf-Solothurn-Münster**

heissen die drei im Oktober dieses Jahres dem elektrischen Betrieb übergebenen Strecken, wovon die zwei ersten zum Bundesbahnnetz und die letztere zum schweizerischen Privatbahnnetz gehört. Damit sind weitere Gegenden unseres Landes der Vorteile des elektrischen Betriebes teilhaftig geworden.

Mit der Elektrifizierung der Strecken (Zürich)-Wallisellen-Dübendorf-Uster-Rapperswil und Zürich-Affoltern-Zug geht in der Ostschweiz das zweite Elektrifizierungsprogramm zu Ende. Es verbleibt noch die Strecke Uznach-Ziegelbrücke-Linthal, wo an der elektrischen Ausrüstung bereits gearbeitet wird.

Heute sind nunmehr rund 62 % des gesamten Bundesbahnnetzes elektrifiziert, worunter sämtliche Hauptlinien. Der Prozentsatz des elektrisch beförderten Verkehrs erreicht aber eine erheblich höhere Zahl, er beträgt rund 85 % des gesamten Bundesbahnverkehrs. Kein anderes Land weist ein so ausgedehntes elektrisches Bahnnetz auf wie die Schweiz. Das ganze Ausland beneidet uns hierum. Begreiflich, denn die Elektrifizierung steigert die Leistungsfähigkeit der Bahn in hohem Masse. Bewältigung grösserer Zuglasten, erhöhte Geschwindigkeit, Zeitgewinn und nicht



Die hübsch geschmückte Lokomotive wird von gross und klein mächtig angestaunt



Immer mehr verschwindet das rauchende Dampfross aus den mächtigen Hallen des Zürcher Bahnhofs



In Steinhausen erwies eine allerliebste kleine Helvetia dem Festzug ihre Reverenz



In Mettmenstetten wird den Gästen Ehrenwein kredenz



Die neugierige Jugend möchte alle Geheimnisse der elektrischen Lokomotive erfahren



Dieser Urdorfer war schon dabei, als die Linie Zürich-Affoltern-Zug im Jahre 1864 eröffnet wurde

zuletzt Reinlichkeit und ruhige Fahrt sind die eminenten Vorteile des elektrischen Zugsbetriebes. Es ist ein Genuss, in unsern elektrischen Zügen zu fahren! Der Reisende kann während der schönen Jahreszeit bei offenem Fenster die herrlichen Bilder der schweizerischen Landschaft bewundern, ohne von Rauch und Russ belästigt zu sein.

Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf einer Bundesbahnstrecke ist jeweilen für die betreffende Gegend ein denkwürdiges Ereignis. Mit gutem Grunde, denn die Bevölkerung weiss die mit dem elektrischen Bahnbetrieb verbundenen Vorteile sehr wohl zu schätzen und wünscht dann, ihrer Freude und Befriedigung durch eine festliche Veranstaltung Ausdruck zu geben. So haben auch die an der Strecke Zürich-Affoltern-Zug gelegenen Gemeinden, trotz der Ungunst der Zeit, es sich nicht nehmen lassen, am 13. Oktober gemeinsam mit den Bahnbehörden die Einführung des



Eine Warnung, dass der elektrische Strom auch Tücken birgt



Die Emmentalbahn hat auf ihren elektrifizierten Strecken leichte Motorwagen im Betrieb



Die Montage der Fahrleitungen erfordert grosse Sorgfalt

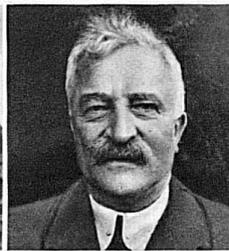
elektrischen Bahnbetriebes in bescheidenem Rahmen zu feiern. Der Festzug war überall Gegenstand herzlichen Empfanges und freudiger Bewunderung. Auf den Stationen fanden Begrüssungen mit Musik und Schülergesang statt. Die Stationen prangten in hübschem Fahnen- und Blumenschmuck. Grosse Scharen Neugieriger, worunter besonders zahlreich die Schuljugend, gaben ihrem Jubel spontan in rührender Weise Ausdruck. Im Festzug befanden sich Herr Kreisdirektor Labhardt, die Vertreter der Bezirks- und Gemeindebehörden, sowie Oberbeamte der Kreisdirektion II der Bundesbahnen in Luzern. Beim Empfang der Gäste in Affoltern wurden den Bundesbahnen sehr freundliche Anerkennungsworte gewidmet.

Die Strecke Wallisellen-Uster-Rapperswil ist 34 km und die Strecke Zürich-Affoltern-Zug 36 km lang. Die Glattallinie wird vom Unterwerk Seebach und die Linie Zürich-Affoltern-Zug von den Unterwerken Seebach und Sihlbrugg gespiesen.

Seit Anfangs Oktober fahren auch auf der 45 km langen Linie Münster-Solothurn-Burgdorf (Münster-Solothurn-Bahn und Emmentalbahn) die Züge elektrisch. Die Elektrifizierung dieser Linie, die durch den Weissensteintunnel führt, ermöglicht gegenüber dem Dampfbetrieb eine wesentliche Fahrzeitverkürzung.



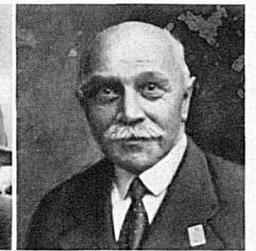
Kreisdirektor Labhardt und Betriebschef Juggi von Luzern



Regierungsstatthalter Weidman von Affoltern



Oberingenieur Lucchini, in Luzern



Betriebsinspektor Burkhard, Luzern



Ing. Messer, Chef d. elektr. Anlagen in Luzern



Ing. Dudler, Chef d. elektr. Anlagen in Zürich



Das Personal für Elektrifizierung bei der Kreisdirektion in Zürich



Die Bahnhof- und Stationsvorstände von Zug, Rüti, Uster und Affoltern. Bahnhofsvorstand Kübler in Zug (ganz links) steht schon seit 49 Jahren im Bahndienst



Schloss Greifensee



Rapperswil am Zürichsee



Schloss und Kirche in Uster