Die Rheintalbahn elektrisch

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1945)**

Heft 1

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-776835

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

übrigens nicht etwa — wie es nachträglich schien — unter dem Druck der Kohlennot an die Hand genommen, sondern war vom Verwaltungsrat der SBB weitsichtig schon 1913 beschlossen worden. Seither aber haben sich die elektrischen Lokomotiven immer weitere Strecken des Bundesbahnnetzes erobert. In unermüdlichem Hin und Her legen sie teilweise bis 12 000 Kilometer — dreimal den Erdumfang! — im Jahr zurück und bewältigen dank ihrer gewaltigen Zugkraft, Anfahrbeschleunigung und Geschwindigkeit ein Mehrfaches an Verkehrsleistung gegenüber ihren dampfgetriebenen Schwestern. So war es denn bemerkenswerterweise auch möglich, die Zahl der Streckentriebfahrzeuge der Bundesbahnen seit der Zeit vor dem ersten Weltkrieg um über 250 Stück herabzusetzen und dennoch die Zahl der insgesamt geleisteten Bruttotonnenkilometer mehr denn zu verdoppeln —: ein überwältigender Beweis für die gewaltige Leistungsfähigkeit der elektrischen Lokomotive und des elektrischen Bundesbahnbetriebes überhaupt.

Da aber auch die Elektrifikation der wenigen noch mit Dampf betriebenen Privatbahnen rasche Fortschritte macht, wird die Schweiz in wenigen Jahren ein praktisch gänzlich mit einheimischer Energie betriebenes Schienennetz besitzen. So werden sich die Bahnen auf einer neuen Ebene mit dem dannzumal freilich ebenfalls weiterentwickelten und vervollkommneten Motorfahrzeug messen können. Den Bundesbahnen aber obliegt die Hauptaufgabe in diesem Kampf der Bahnen um ihren Anteil an den Transportaufgaben des Landes im Rahmen einer wesensgemäßen Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße. Saniert, elektrifiziert und auch im übrigen durchgehend modernisiert, werden sie dieser Aufgabe wohl zu begegnen wissen. H. W. Th.

Der Eröffnungszug mit seiner festlich bekränzten Lokomotive auf der Station Sisseln. — Le premier train électrique à Sisseln, entre Stein et Laufenburg. *Photopress.*

DIE RHEINTALBAHN ELEKTRISCH

Samstag, den 16. Dezember 1944 fuhr festlich geschmückt der erste elektrische Zug von Koblenz das aargauische Rheintal hinunter über Laufenburg bis Stein. Eine bisher hintangestellte Gegend ist damit der modernen Traktion erschlossen, und über kurz oder lang werden direkte elektrische Züge zwischen Basel, Winterthur und der Ostschweiz verkehren. Kein Wunder, daß sich die Eröffnung des elektrischen Betriebes zu einem wahren Volksfest gestaltete, bei dem die Verbundenheit der Bevölkerung mit der Heimat und den Behörden sehr schön zum Ausdruck kam.

Sie fahrt elektrisch

Donderwetter, Annebethli,
chomm, i weiß der 's Neuschti, chomm:
Eusi Bahn fahrt jetz elektrisch,
eusi Bahn, die fahrt mit Strom.

O, das weiß i scho vil länger,
mer sind nöd vo hindrem Mo —
stoht jo i der Züri-Zytig,
geschter i der Botschaft scho.
Eusi Bahn, die wird elektrisch,
eusi Bahn, die wird modern.
Lut und freudig tüe mer danke
eusem Bundesvatter z'Bern.

Gsehsch, er hät is nöd vergässe
a der Aare und am Rhy.
Do mit dene Dröhte schaltets
eus is große Tempo y.
Scho dur mängi großi Täler
fahred d'Bahne wie de Blitz,
do sind mir a Rhy und Aare
nöd die Gringschte i der Schwyz.

Spöter goht's au über d'Grenze,
nach em Fridesgloggeglüt,
mir sind nöd elei die Brävschte,
's hät det änne au recht Lüt.
Daß me spöter ohni Gfohre
cha vo Land zu Land in Rueh,
do git e bescheide Scherfli
eusi neui Bahn derzue.

Aber eusi alti Loki,
die vergesse mer trotzdem nöd,
dankbar wemmer anerkenne,
was sie gleischtet hät bis hütt.
Weisch no, wie-n-en graue Schwade
zoge-n-isch dur d'Felder uus
und die Flöckli und die Fähnli
zwirblet über Dach und Huus?
Und so fründli hät's ein gschüttlet
und am Berg so hübschli grupft —
fascht es Trenli möcht i briegge —
aber jetz isch fertig pfupft!

Jetz füehrt eus e neui Loki
flink a Stadt und Dorf verby,
hoffentli so flink sie chönni
au in schöne Fride-n-y!

W. Müller, Leuggern