Die "Nationalbahn" wird 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): **- (1946)**

Heft 11

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-775667

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.

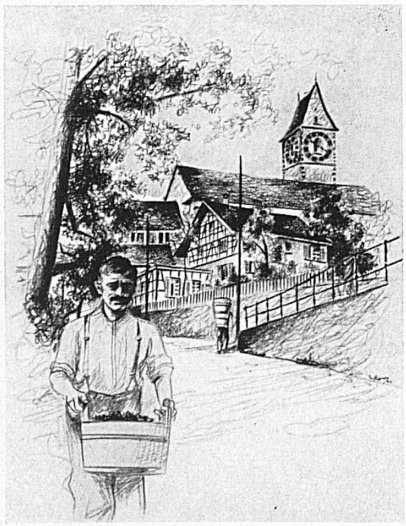
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die „Nationalbahn"

wird elektrisch

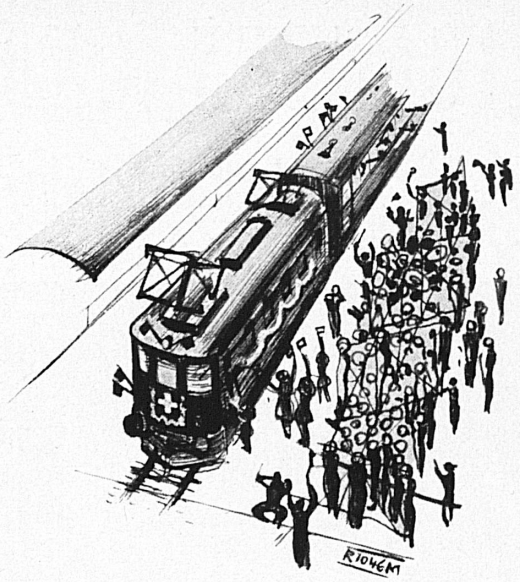
Als in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts das Eisenbahn-Baufieber in unserm Lande seinen zweiten Höhepunkt erreichte, da entstand neben andern Linien die sog. Nationalbahn, die vom Bodensee her durch das ganze Mittelland die Ost- mit der Westschweiz zu verbinden suchte. Es sollte eine « Volksbahn » werden — im Gegensatz zur « Herrenbahn » der kapitalkräftigen Zürcher Kreise mit Alfred Escher an der Spitze, deren Strecken von der Limmatstadt aus nach allen Richtungen in die Nordostschweiz ausstrahlten; sie sollte vor allem kleinere Orte, Kleinstädtchen und bisher abgelegene Gegenden dem « großen Verkehr » erschließen. Die Idee fand in



Herbst in Stammheim.
Automne à Stammheim (canton de Zurich).
Zeichnung von Fritz Krummenacher.

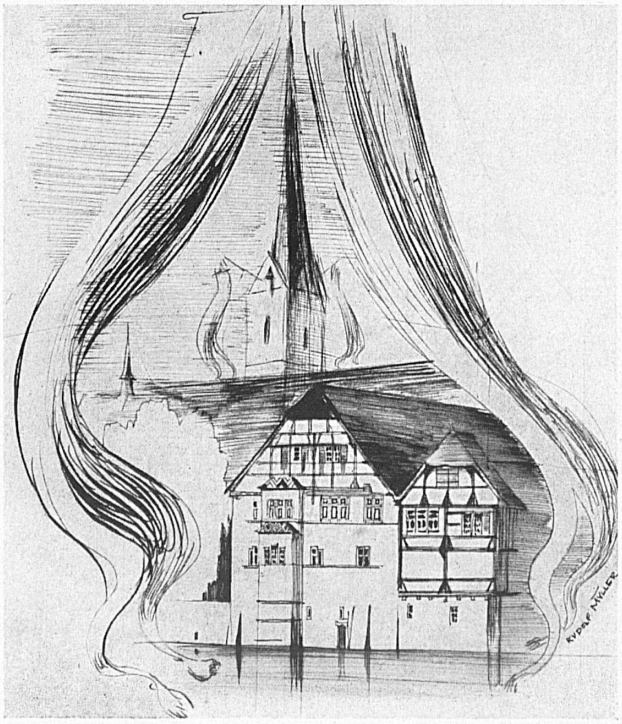
Winterthur und in den aargauischen Kleinstädten wie Zofingen, Lenzburg, Mellingen und Baden begeisterte Anhänger und Geldgeber. Am 17. Juli 1875 wurde zunächst die Linie Konstanz— und Singen—Etzwilen—Winterthur als erstes Teilstück dem Betrieb übergeben; zwei Jahre später folgte als Fortsetzung die Strecke Winterthur—Kloten—Seebach—Wettingen—Lenzburg—Suhr—Aarau und —Zofingen. Allein, es zeigte sich bald, daß eine die Schweiz durchquerende Bahn, so großzügig sie an sich auch geplant und ausgeführt sein mochte, nicht rentieren konnte, wenn sie die natürlichen Zentren, vor allen Dingen Zürich, abseits liegen und sich damit den Großverkehr entgehen ließ. Die heftige Konkurrenz zwischen den verschiedenen Unternehmen führte innert kurzem dazu, daß nicht nur die Nationalbahn in einem folgenschweren « Krach » zusammenbrach, sondern auch die Nordostbahn in große Schwierigkeiten geriet. Die Nationalbahn-Episode bildete fürderhin eine der wesentlichsten Voraussetzungen und Triebkräfte zur Verstaatlichung der Schweizer Bahnen.

Unter der Ägide der Nordost- und der Zentralbahn, später der Bundesbahnen, wurde das immerhin seine Dienste leistende Geleise vor allem zur Führung direkter Güterzüge benutzt. Die Ortschaften an der Strecke genossen gegenüber den jeglicher Bahnverbindungen baren Dörfern namentlich in wirtschaftlicher Hinsicht Vorteile, obwohl es um den Personenverkehr während langer Zeit nicht zum besten bestellt war. Ihm kann nun heute, da die Elektrifikation der SBB soweit vorangeschritten ist, daß auch ausgesprochene Nebenlinien von ihr erfaßt werden, ein entscheidender Impuls gegeben werden, von dem die berührten Gegenden ohne Zweifel profitieren werden.



Zeichnungen von R. Müller.

Im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Unterseelinie, die von Schaffhausen bis Etzwilen und von Romanshorn bis nach Kreuzlingen gediehen ist, erfolgte am 5. Oktober die Aufnahme der modernen Traktionsart zwischen Oberwinterthur und Etzwilen. Aus technischen Gründen — zur Führung einer Strom-Speiseleitung — wurde zunächst dieses Teilstück, das das fruchtbare zürcherische Weinland durchquert und die Gemeinden Seuzach, Dinhart, Thalheim, Altikon, Ossingen, Ober- und Unterstammheim u. a. erschließt, mit dem Fahrdraht versehen, und aus praktischen Erwägungen setzte man die Arbeiten von Etzwilen gleich noch bis Stein am Rhein fort, das als lokales Zentrum und als Endpunkt einzelner Züge Bedeutung besitzt. Die Einweihungsfeierlichkeiten spielten sich an den verschiedenen Etappen im gewohnten herzlich-schlichten Rahmen ab, und man hatte dabei Gelegenheit, sich die modernen Einrichtungen der Stationsgebäude anzusehen, um die manche noch nicht renovierten Baulichkeiten an Hauptstrecken ihre Kolleginnen an dieser Nebenbahn füglich beneiden könnten.

Der Zufall will es, daß die Elektrifikationsarbeiten fast gleichzeitig auch auf der Westhälfte der alten Nationalbahn beendet werden können, so daß dort, d. h. zwischen Wettingen und Aarau, der Betrieb auf Anfang Dezember aufgenommen werden kann — zwischen Aarau und Zofingen funktioniert er bereits seit vergangenem Sommer.

Stein am Rhein.