

<b>Zeitschrift:</b>	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Verkehrszentrale
<b>Band:</b>	- (1945)
<b>Heft:</b>	1
<b>Artikel:</b>	Die Rheintalbahn elektrisch
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-776835">https://doi.org/10.5169/seals-776835</a>

### **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:** 09.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Bundesbahnenetzes 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 vervollkommenen 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.

## Sie fahrt elektrisch

Donderwetter, Annebethli,  
chomm, i weiß der 's Neuschi, 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 —  
stöht 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 Dröhre schaltets  
eus is große Tempo y.  
Scho dur mängi groði Täler  
fahred d'Bahne wie de Blitz,  
do sind mir a Rhy und Aare  
nöd die Gringschte i der Schwyz.

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

## 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.

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 grüpft —  
fascht es Trenli möcht i briegge —  
aber jetzt isch fertig pfupft!

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

W. Müller, Leuggern