

| | |
|---------------------|--|
| Zeitschrift: | Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.] |
| Herausgeber: | Schweizerische Verkehrszentrale |
| Band: | - (1946) |
| Heft: | 11 |
| Artikel: | Die "Nationalbahn" wird elektrisch |
| Autor: | [s.n.] |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-775667 |

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: 13.01.2026

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

Die „Nationalbahn“

wird elektrisch

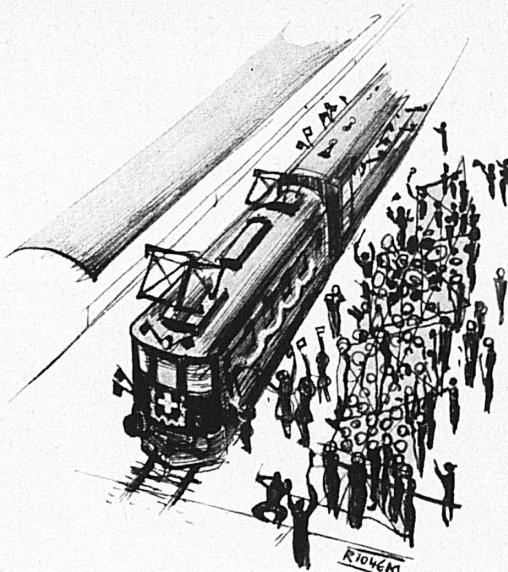
Als in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts das Eisenbahn-Baufieber in unserm Lande seinen zweiten Höhepunkt erreichte, da entstand neben andern Linien die sog. Nationalbahn, die vom Bodensee her durch das ganze Mittelland die Ost- mit der Westschweiz zu verbinden suchte. Es sollte eine « Volksbahn » 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 möchte, 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 innerhalb kurzer Zeit dazu, daß nicht nur die Nationalbahn in einem folgenschweren « Krach » zusammenbrach, sondern auch die Nordostbahn in große Schwierigkeiten geriet. Die Nationalbahn-Episode bildete ferner 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 gedeihen 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 Fahrdrat 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.

