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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1945)

**Heft:** 1

**Artikel:** SBB elektrifiziert

**Autor:** H.W.Th. / Müller, W.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-776834

**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**

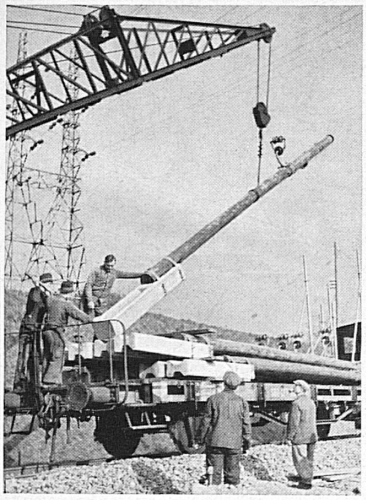
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 14.07.2025

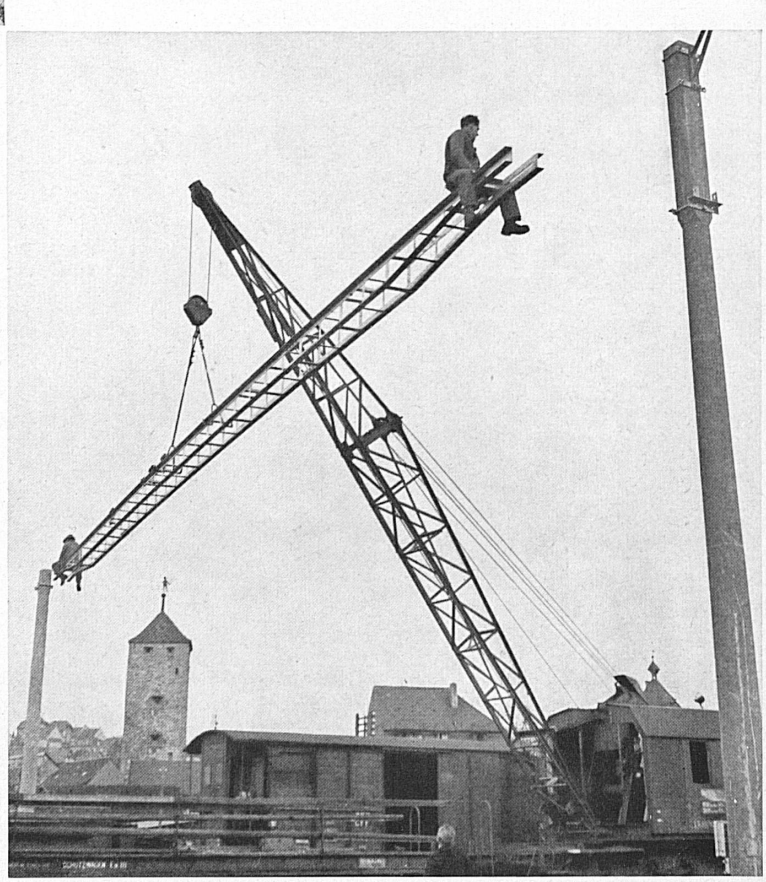
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**



# SBB ELEKTRIFIZIERT

Links: Die Holzmasten werden auf einen speziellen Materialwagen verladen, um am vorgeschriebenen Platz aufgestellt zu werden. — Rechts: Der Stellvertreter des Bahnmeisters dirigiert das richtige Mastenstellen.
A gauche: Les poteaux de bois sont chargés sur un wagon spécial qui les transportera à l'endroit où ils seront érigés. — A droite: Le remplaçant du chef de district dirige les travaux d'érection des poteaux.

Gibt man sich wohl genügend Rechenschaft über den Segen der Elektrifikation gerade während dieses Krieges, wo der Straßenverkehr durch Treibstoffnot und Schwierigkeiten der Pneubeschaffung weitgehend versiegte und wo die Schiene wiederum den weit überwiegenden Teil aller Personen- und Gütertransporte übernehmen mußte? Weiß es die Öffentlichkeit wirklich zu schätzen, daß die Bundesbahnen im Jahre 1943 volle 177 Millionen Reisende zu befördern vermochten, wo sie vor dem Kriege ihrer nur 113 Millionen hatten, und daß sie in dieser Zeit die Zahl der gefahrenen Personenkilometer in einem noch viel stärkeren Verhältnis von 2867 auf 4718 Millionen steigerten? Würdigt es die Bevölkerung genügend, was es heißt, daß die SBB 1943 23,3 Millionen Tonnen Güter transportierten, während es im letzten Vorkriegsjahr nur 13,9 Millionen waren, und daß sie im Güterverkehr 3,52 Milliarden Tonnenkilometer bewältigten, ihre Verkehrsleistung gegen die 1585 Millionen von 1938 also weit mehr als verdoppelten? Nur der elektrische Betrieb setzte unsere Staatsbahn in den Stand, dem Lande in ungebrochener und fast unbegrenzter Leistungsfähigkeit diese unschätzbaren Dienste zu leisten, und nur er hat es ermöglicht, daß sie im Jahre 1943 im Streckendienst zusammen nicht weniger als 13 673 226 615 — fast vierzehn Milliarden! — Bruttotonnenkilometer fuhren, Gewicht von Menschenfracht und Güterladung und Wagentara zusammengerechnet.



Die Trägerjoche werden montiert.
Montage des supports de traverses.
*Phot.: Tièche.*

Der Fahrdraht wird montiert.
Montage de la ligne de contact.

Eine weitausschauende Verkehrspolitik hat das Land in diesem Kriege vor einer Verkehrskatastrophe bewahrt. Denn wohl begann zwar die praktische Elektrifikation unserer Bundesbahnen erst während des ersten Weltkrieges, der der Schweiz mit seiner Kohlennot so recht ihre Abhängigkeit von ausländischen Brennstoffzufuhren zu Gemüte führte. Doch das große Werk, zuerst der Elektrifikation der Gotthardlinie mit der Aufnahme der rauchlosen Traktion in den Jahren 1920/21 und dann rasch immer weiterer Strecken bis zur nunmehr herannahenden Vollendung, wäre nicht möglich gewesen ohne die zielbewußten Vorarbeiten klarblickender Männer, die schon bald nach der Jahrhundertwende den Gedanken ins Auge faßten, unsere Staatsbahn mit einheimischer Energie zu betreiben. Es wäre freilich auch nicht möglich gewesen ohne die wagemutigen, auf eigene Rechnung und Gefahr unternommenen Großversuche schweizerischer Industriefirmen mit der damals noch fast gänzlich unerprobten elektrischen Vollbahntraktion. Die Elektrifikation der Gotthardlinie wurde

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