Kuriositäten auf Schweizer Schienen

Autor(en): **Suter, Hans-Ulrich**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **24 (1997)**

Heft 2

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-909746

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

Kuriositäten auf Schweizer Schienen

Das Schnurtobelviadukt der Vitznau-Rigi-Bahn in einer Darstellung aus dem Jahr 1871. (Fotos: Max Baumann)

Das schweizerische Eisenbahnnetz ist über 5000 km lang. Die topographische Struktur unseres Landes mit grossen Höhenunterschieden auf engem Raum bringt es mit sich, dass es in seiner Er-

*Hans-Ulrich Suter**

scheinungsform äusserst vielgestaltig ist und zahlreiche Kunstbauten – Brücken und Tunnels – aufweist. Das Eisenbahnnetz setzt sich aus den fünf verschiedenen Bahnarten Normalspur-, Schmalspur-, Zahnrad-, Tram- und Standseilbahnen zusammen. Allein innerhalb der Gruppe Schmalspurbahnen (Regelspurweite 100 cm) reicht die Bandbreite von 60 bis 120 cm; auch bei den Zahnradbahnen gibt es verschiedene Systeme zur Höhenüberwindung. So verwundert es nicht, dass unser Land reich an Eisenbahnkuriositäten und bahnigen Superlativen ist.

Fast jedes Kind weiss, dass die Bahnstation «Jungfraujoch» nicht nur die höchstgelegene der Schweiz, sondern sogar Europas ist, aber praktisch niemand kennt die tiefstgelegene Station, nämlich Riazzino-Cugnasco im Tessin. Sie liegt an der SBB-Linie Bellinzona–Locarno, zwischen den Stationen Tenero und Cadenazzo. Weil es im Tessin drei Riazzino gibt, wurde das zur Gemeinde Locarno gehörende mit dem Namen der Nachbargemeinde ergänzt. Die Station Riazzino-Cugnasco liegt genau auf 201,6 m ü.M.

Die meterspurige Berninalinie der Rhätischen Bahn in Graubünden, der Ferienecke der Schweiz, führt auf die Höhe von 2253 m ü.M. (Bernina Ospizio). Diese Höhe bedeutet für Adhäsionsbahnen Rekord. Es gibt in ganz Europa keine andere Bahn, die ohne Zuhilfenahme von Zahnstangen auch nur annähernd diese Höhenlage erreicht. Die in den Jahren 1908–1911 gebaute und 1943 von der Rhätischen Bahn übernommene Berninabahn verbindet ganzjährig St. Moritz via Pontresina–Bernina Ospizio–Poschiavo–Campocologno mit Tirano im Veltlin.

Mit einer Maximalsteigung von 480 Promille ist die von Alpnachstad auf Pilatus Kulm führende Pilatusbahn die steilste Zahnradbahn der Welt. Ihre Fahrzeuge überwinden im Gegensatz zu den Standseilbahnen diese Steigung aus eigener Kraft. Erst das von Ingenieur Eduard Locher entwickelte Zahnstangensystem mit zwei waagrecht von der Seite her in die Doppelzahnstange eingreifenden Zahnrädern ermöglichte die Anlage eines entgleisungssicheren Schienenweges.

Was bei U-Bahnen im Ausland und bei elektrischen Spielzeugeisenbahnen selbstverständlich ist – die Stromentnahme aus einer dritten, stromführenden Schiene –, hat bei Schweizer Bahnen Seltenheitswert: Nur noch die Martigny-Châtelard-Bahn im Unterwallis fährt nach diesem System. Diese Lösung wurde für die kurvenreiche Teilstrecke Vernayaz–Salvan vorab aus topographischen Gründen gewählt. In diesem coupierten Gelände des Vallée de Trient werden auf nur 3,5 km Streckenlänge bei Steigungen bis zu 200 Promille 476 m Höhendifferenz überwunden.

In jeder Beziehung eine Kuriosität ist die Dienstbahn der «Internationalen Rheinregulierung» (IRR) im Mündungsgebiet des Alpenrheins in den Bodensee. Das «Rhybähnli», wie die Dienstbahn liebevoll genannt wird, nahm seinen Betrieb 1895 auf. Die Spurweite beträgt wie bei der Waldenburgerbahn lediglich 75 cm. Die gesamte Strecke misst rund 30 km, das Trassee verläuft grösstenteils auf den Rheindämmen. Beim Zollamt Widnau überquert die Bahn den Rhein in Richtung Vorarlberg auf der Strassenbrücke.

Mit der 1946 elektrifizierten Dienstbahn werden auch heute noch bis zu zwei Tonnen schwere Bruchsteine aus dem Steinbruch Kadelberg bei Koblach in Österreich für den Schutz der aufgeschütteten Dämme gegen die Erosion zwischen den Mündungen der Ill und des Rheins in den Bodensee transportiert.

Die Eisenbahnstrecke mit dem auf der gesamten Betriebslänge grössten Brückenanteil ist die Linie Chur–Arosa der Rhätischen Bahn (RhB). Auf der 25,68 km langen Schmalspurstrecke gibt es nicht weniger als 41 Brücken mit einer Gesamtlänge von 1787 m. Im Durchschnitt ist alle 626 m eine Brücke zu überqueren. ■

*Hans-Ulrich Suter ist Bahnspezialist und Autor des Buches «Schweizer Eisenbahnkuriositäten», Stämpfli+Cie AG, Bern 1996, CHF 43.– (+ Porto). Das nur in Deutsch erhältliche Buch kann bestellt werden beim Auslandschweizer-Sekretariat, Alpenstrasse 26, 3000 Bern 16.