

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 23

Inhaltsverzeichnis

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: 02.02.2026

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

INHALT: Die Localbahnen in den Niederlanden verglichen mit den neuesten Localbahnprojecten im Ct. Appenzell. — Patrick's Schmierapparat. — Ueber das räumliche Fachwerk. Mit einer Tafel. — Revue: Les découvertes archéologiques du Louvre à Paris. — Concurrenzen: Concurrenz für Entwürfe zu einem neuen Rathhause in Wiesbaden. — Miscellanea: Electriche Strassenbeleuchtung. Der Bau einer festen Mainbrücke zu Offenbach. Betrieb von Kleinmotoren durch Luftverdünnung. Lehrstühle für Electrotechnik. Observatorium auf dem Pic du Midi. Neubau der Morgue in Paris. — Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

Die Localbahnen in den Niederlanden verglichen mit den neuesten Localbahnprojecten im Ct. Appenzell.

π. Unter den Staaten, welche in der Herstellung von Verkehrswegen eine Hebung des Staatswohlstandes sehen, nehmen die Niederlande eine der ersten Stellen ein. Durch ein grossartiges Canal- und Eisenbahnnetz wird daselbst sowohl dem internationalen Handel als auch dem Binnenverkehr die bedeutende Ausdehnung und Entwicklung ermöglicht.

Anstatt längerer unfruchtbarer Discussionen über die zu wählende Spurweite und über die Art der Anlage derjenigen Bahnen, welche dem *localen* Verkehr zu dienen bestimmt sind, stellte man ein einfaches Princip auf, das eine rasche Entwicklung der Localbahnen zur Folge hatte. Man hatte sich nämlich grundsätzlich von der Idee des Eisenbahnbetriebes mit Allem was d'rum und d'rän hängt losgesagt und betrachtete diese kleinen Bahnen lediglich als vervollkommnete Fahrstrassen. Der ganze Apparat von Vorschriften, der für Hauptbahnen berechtigt ist, fällt damit weg und die Localbahnen werden einfach so hergestellt, wie es die jeweiligen Bedürfnisse erheischen. Die Folge davon ist die grosse Verschiedenartigkeit dieser niederländischen Bahnen, denen jede Schablone fehlt.

Während die Tramways in Italien wesentlich für den Personenverkehr bestimmt sind, sollen die Strassenbahnen in den Niederlanden dem Personen- und Güterverkehr dienen. Sie sind schmal- und normalspurig angelegt, benutzen vorhandene Strassen und gehen mit engen Curven durch Ortschaften und Städte; sie sind solid und möglichst einfach hergestellt und haben alle die vollständige Trennung von den Hauptbahnen gemeinsam. Wenn Wagen der letztern überführt werden müssen, so benutzt man Trücs. Unbequemlichkeiten, z. B. in Folge enger Strassen, werden von den Bewohnern gerne geduldet, denn diese sind froh, eine billige Verbindung mit dem grossen Eisenbahnnetz und der nächsten Stadt zu besitzen. Die Behörden zeigen der Anlage der niederländischen Localbahnen sehr grosses Entgegenkommen und bekunden ein erfreuliches Verständniss für die Wichtigkeit dieser Verkehrswege, was man z. B. von den Behörden in Deutschland nicht überall rühmen könnte. Wenn auch in den Niederlanden, wie anderwärts, die älteren Eisenbahntechniker der Hauptbahnen wenig Sympathie für Localbahnen haben und sich von der Schablone nicht losreissen wollen, so wirkt dort der Umstand sehr förderlich, dass der jetzige Handelsminister die Localbahnen sehr begünstigt und am 31. Juli 1882 in Arnheim persönlich eine Ausstellung der Transportmittel der Localbahnen eröffnete.

Die meisten niederländischen Localbahnen sind durch eigene Gesellschaften erbaut. Solche Gesellschaften arbeiten mit fremdem Capital verhältnissmässig theurer, als wenn sich die Gemeinden entsprechend theilhaben. Als Motor wurde bis jetzt die zweiachsige Tramwaylocomotive im Gewichte von 7—9 t verwendet, welche ausreicht, da die Steigungsverhältnisse günstig und da kurze, häufige Züge beim Localverkehr erwünscht sind. Der Güterverkehr ist bei den meisten Bahnen noch nicht entwickelt, da viele erst seit einem Jahr im Betriebe stehen. Die Geschwindigkeit beträgt nur 15 km pro Stunde, ist demnach so gering, dass keine besondere Bewachung, Signale oder Barrieren nöthig erscheinen. Bahnhofgebäude sind selten, es werden hiezu an der Bahn liegende Gasthöfe, Gebäude etc. benutzt. Hie und da ist eine Wartehalle nöthig. Dagegen rühmt der grossherzogl. sächs. Baurath Hostmann*), der

*) Die Localbahnen in den Niederlanden. Reisebetrachtungen von W. Hostmann. Berlin 1882.

sich um die Localbahnfrage bereits grosse Verdienste erworben und die Verhältnisse der niederländischen Strassenbahnen eingehend studirt und in einer sehr lesenswerthen Broschüre das Wichtigste aus seinen daselbst gemachten Erhebungen zusammengestellt und mitgetheilt hat, dass bei diesen oft 30—40 km langen Bahnen ausser Locomotiv- und Wagenschuppen vollständig eingerichtete Reparaturwerkstätten angelegt sind. Dass die Maschinen und Wagen, welche den grössten Theil des Jahres im Strassenstaub verkehren, sorgfältige Unterhaltung erfordern, ist erklärlich und es beweist einen gesunden Sinn, dass man in dieser Weise für die Bedürfnisse eines rationellen Betriebes sorgt und die Ausgaben nicht scheut, um Reparaturen *rechtzeitig* vornehmen zu können.

Die von Herrn Hostmann beschriebenen Bahnen sind sehr verschieden bezüglich Zweck, Bau, Verwaltung; sie bieten ein weites Feld zum Studium für Techniker, aber ganz besonders auch für Nichttechniker, Volksvertreter und Behörden, welche berufen sind, allgemeine Interessen wahrzunehmen. Diese könnten sich überzeugen, dass ein gefahrloser Betrieb ohne die vielen Vorschriften möglich ist, sofern langsam gefahren wird. Die Behörden sollten sich zur Aufgabe machen, die Anwohner aufzuklären, anstatt durch beengende Vorschriften Hemmnisse in den Weg zu legen. — Man kann Deutschland und die Schweiz nicht mit den reichen Niederlanden vergleichen, aber gewiss ist, dass viele Gegenden niemals eine rationelle Verbesserung ihrer Transportverhältnisse erhalten, wenn man nur solche Bahnen dulden will, bei denen der Uebergang der Wagen der Hauptbahn Bedingung ist. — Eine gesunde, den Localverhältnissen Rechnung tragende Entwicklung unseres Verkehrswesens ist nur dann möglich, wenn man die den lokalen Bedürfnissen zu dienenden Bahnen vollständig unabhängig von dem Netze der Haupt- und Secundärbahnen herstellt und dieselben mit Vermeidung jeder Schablone sich den Bedürfnissen gemäss entwickeln lässt.

Diese einfachen, von Autoritäten in Localbahnfragen anerkannten Grundsätze wurden in der Schweiz nicht befolgt, obgleich sie von denjenigen warm empfohlen wurden, welche die Bedingungen kannten, unter denen allein Localbahnen bestehen können. Wir möchten hier nur an den 26 Paragraphen zählenden complicirten Vertrag erinnern, durch welchen die Appenzeller Bahn Winkeln-Herisau-Urnäsch mit sammt den Interessen der appenzellischen Bevölkerung, der dieses Bähnchen dienen sollte, den Vereinigten Schweizerbahnen in einer Weise tributpflichtig gemacht wurde, dass es weder leben noch sterben kann.

Dieses Bähnchen wurde 1873 auf eine Länge von ca. 30 km bis Appenzell projectirt; hievon wurde aber nur ein Stück von 15 km gebaut und in Betrieb gesetzt. Trotz dieser Verstümmelung hatte dasselbe pro km in den Jahren 1876 11390 Fr., 1877 11808 Fr., 1878 11588 Fr., 1879 11147 Fr., 1880 10799 Fr., 1881 10841 Fr. Einnahmen; freilich stiegen die Betriebskosten bis auf 80% und darüber. Auffallender Weise erreichte die von den Vereinigten Schweizerbahnen selbst betriebene Toggenburger Bahn nie die obigen kilometrischen Einnahmen. Laut dem citirten Vertrag muss die Appenzeller Bahn den Vereinigten Schweizerbahnen, welchen sie Verkehr zuführt, für Benutzung der Anschlussstation ca. 15000 Fr. zahlen, so z. B. erreichten die Miete und andere Gebühren im Jahre 1876 20000 Fr. Ein deutlicherer Beleg für die Richtigkeit des in den Niederlanden befolgten Grundsatzes ist kaum irgendwo zu finden als hier, wo für den blossen Anschluss 1000 Fr. und mehr per km bezahlt werden müssen. Und dieses Verhältniss wurde 1874 unaufkündbar für 10 Jahre abgeschlossen und damit die ganze Unternehmung gefährdet und die Localbahnfrage in der Schweiz compromittirt.

Es mag daher in gewisser Beziehung mit Freuden begrüsst werden, wenn die gleiche Gesellschaft, welche der Appenzeller Bahn das Leben so sauer macht, beabsichtigt, selbst eine solche zu bauen und zu betreiben und hiefür einer Extraversammlung ihrer Actionäre den Bau einer Strassenbahn St. Gallen-Gais belieben will. Der Verwaltungsrath motivirt seinen dahin zielenden Antrag wörtlich damit, dass er es als eine Aufgabe der grösseren Bahngesellschaften betrachte, die Einführung von Secundärbahnen in der Schweiz überhaupt zu begünstigen, weil sie damit sowohl das Gedeihen der volkswirtschaftlichen Zustände im Allgemeinen als dasjenige der eigenen Unternehmung fördern können!

Der bezügliche Bericht beginnt mit der Mittheilung, dass die Hauptaufgabe der künftigen Jahre die Einführung besserer Verkehrswege für die seitwärts liegenden Landesgegenden sei; bespricht dann