

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **9/10 (1887)**

Heft 5

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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.

INHALT: Die Strassenbahn Kriens-Luzern. (Von Ing. Fr. Küpfer in Luzern.) — Dreieckgekuppelte Personenzugs-Locomotive der Schweizerischen Nordostbahn. — Miscellanea: Drahtseilbahn auf den Bürgenstock. Die Strasseneisenbahnen von Genf nach Bernex und nach

Lancy. Theaterbrände. — Vereinsnachrichten. — Hiezu eine Doppel-
tafel: Dreieckgekuppelte Personenzugs-Locomotive der Schweizerischen Nordostbahn.

Die Strassenbahn Kriens-Luzern.

(Von Ingenieur Fr. Küpfer in Luzern.)

I.

Als vor 15 Jahren, unter Führung eines unserer bedeutendsten Staatsmänner, eine schweizerische Gesellschaft für Localbahnen gegründet wurde, sahen wir im Geiste über unser engmaschiges Hauptbahnnetz ein viel engeres mit feineren Linien gezeichnetes Netz sich ausbreiten.

Gleichwie den Hauptverkehrsstrassen die Nebenstrassen und diesen wieder die Feldwege und Fussessteige zustreben, damit auch vom entlegensten Punkte auf der Verkehrs-scheide die Gaben der Natur und die Erzeugnisse menschlichen Fleisses mit möglichst geringem Arbeitsaufwand auf den Markt gebracht werden können — so sollten auch die Nebenbahnen — normalspurig und schmalspurig, mit Adhäsion und mit Verzahnung, mit mobilem und mit festliegendem Motor — sich ausbreiten und verästeln.

Nach wenigen Jahren starb die Gesellschaft an Blutverlust und Mangel an Nahrung und die Entwicklung des Nebenbahnnetzes schritt „nur immer langsam voran“.

Einige Touristenbahnen wurden gebaut und Normalbahnen angelegt, wo Nebenbahnen hingehörten.

Die schweizerische Eisenbahnstatistik weist auf Ende 1884 folgende Bahnlängen nach:

2 667 360 m Normalbahnen, d. h. Adhäsionsbahnen mit 1,435 m Spurweite;

90 600 m Specialbahnen, d. h. Adhäsionsbahnen mit weniger als 1,435 m Spurweite und Zahnradbahnen;

2 876 m Drahtseilbahnen.

Nur vier Bahnen haben auf Benutzung der Strassen Bedacht genommen:

Die Seethalbahn auf 33,6 km Länge,

Lausanne-Echallens auf 10,8 km,

Die Waldenburg-Bahn auf 10,1 km

und seit Oct. 1886 die Kriens-Luzern-Bahn

Und welches sind die Gründe dieses langsamen Fortschrittes im Ausbau der Verkehrsadern, dieses Zurückbleibens gegenüber unsern Nachbarländern, in Sonderheit gegen Oberitalien und Belgien?

Ist bei uns die Zahl der weitblickenden und voranstrebenden Männer geringer als anderswo?

Die Thatsache, dass unser Gesammthandel per Kopf der Bevölkerung denjenigen unserer Nachbarn weitaus übertrifft, beweist das Gegentheil.

Ist die Zahl der Bremser am Rade der Zeit, der Angsthaber und der Neider grösser als anderswo?

Dass wir trotz Referendum und stammverwandten Einrichtungen leidlich vorwärtskommen und unsere Nachbarn solche Experimente wolweislich unterlassen — sagt nein.

Ist etwa unser Strassennetz weniger geeignet zur Aufnahme des Schienenstranges?

Ist die Bevölkerung zu dünn gesäet? ist sie zu arm? Nein!

Der Grund liegt darin, dass in unsern Nachbarstaaten die Entstehung und das Gedeihen der Nebenbahnen viel mehr, als es bei uns der Fall ist, vom Staate und von den Provinzbehörden unterstützt und gefördert wird, und dass für Nebenbahnen besondere, ihrem Wesen angepasste Gesetze und Verordnungen geschaffen wurden.

Die Initiative muss auch dort von den Interessenten ausgehen; aber dieselben finden geebnete Wege und sind gesichert gegen übertriebene Anforderungen der Anrainer, des Publicums, der Gemeinde- und der höhern Behörden.

Dass der Bau und Betrieb einer Nebenbahn, besonders

wenn öffentliche Wege benützt und in Ortschaften einge-
drungen wird, nicht ohne Beeinträchtigung der Gepflogen-
heiten und der Gewohnheitsrechte Dritter durchführbar ist,
bestreitet ja Niemand; aber in der Bestimmung des Maasses,
in welchem die engeren Interessenkreise den weiteren Platz
zu machen haben, in welchem das Bestehende dem Wer-
denden weichen soll — darin gehen die Meinungen weit
auseinander und hier muss die Gesetzgebung und der Staat
bahnbrechend und wegleitend eingreifen. Zu sagen, wie
dies geschehen soll, ist lang und schwierig und muss mir
erlassen werden — weil ich es selbst im Einzelnen nicht
weiss und ja nur — die Kriens-Luzern-Bahn vorführen will.

Kriens liegt 3 km von Luzern in einem fruchtbaren kurzen Seitenthale; es zählt 4 000 Einwohner, von welchen wol $\frac{2}{3}$ direct oder indirect von der dortigen Gross- und Kleinindustrie leben. Luzern ist der Marktplatz der Krienser und Kriens einer der vielen Vergnügungsorte der Luzerner.

Die Verbindungsstrasse weist keine starken Steigungen und Krümmungen auf.

Als im Jahr 1873 die opferwilligen Bestrebungen der Krienser, die Bern-Luzern-Bahn von Malters durch das Rengloch über Kriens nach Luzern zu ziehen, erfolglos geblieben waren und die Bahn — den Steigungsverhältnissen zuliebe über Littau und durch den Zimmereggtunnel und das Reussthal nach Luzern geführt wurde — da glaubte wol Niemand, dass dieses Misslingen in späteren Jahren zu grösserem Nutzen führen werde.

Jetzt werden die Kupferbleche, die Maschinen, die grossen Guss- und Schmiedstücke, die Seidenballen und Maccaronikisten u. s. w. im eigenen Werkhof, in Musse mit eigenen zweckentsprechenden Hilfsmitteln auf die Eisenbahnwagen verladen und rasch zu- und abgeführt. Die Bern-Kriens-Luzernbahn hätte Achstransport und Umladung erfordert, für Waaren im Gesamtgewicht von 180 000 q per Jahr.

Dem Personenverkehr wären — wol nicht vom Centrum der Ortschaft aus — 3 bis 4 Züge in jeder Richtung zur Verfügung gestanden; jetzt cursiren je 15 Züge und sind für die Fahrzeiten die Bedürfnisse des Localverkehrs allein massgebend.

Die Kriens-Luzern-Bahn beginnt am Uebergang der Obergrundstrasse über die Centralbahn, allwo in das um 25 m verlängerte Ausziehgeleise des Bahnhofes Luzern eine Drehscheibe eingelegt ist, welche den Uebergang der Güterwagen von der Hauptbahn auf die Nebenbahn vermittelt.

Eine in der Nähe der Drehscheibe im Strassenbahngeleise angebrachte, bewegliche Geleisesperre schützt die Drehscheibe und das hart daneben liegende Hauptgeleise der S. C. B. gegen unbefugtes Herannahen der Strassenbahnwagen (Durchbrennen im Gefälle 1 : 100 u. s. w.). Der Strassen-Bahnhof besteht aus einem Doppelgeleise mit je 30 m benutzbarer Länge und aus zwei im Erdgeschoss eines der anliegenden Häuser gemietheten Räumlichkeiten, welche als Wartsaal und Billetaushgabe dienen.

Bei 0,1 km liegt die erste, bei 1,7 km die zweite Haltestelle; bei letzterer ist eine Ausweiche eingelegt, behufs Abzweigung eines Seitengeleises zu einem Kupferwalzwerk.

Bei 2,6 km liegt die Station Kriens (siehe Skizze d. s.).

