

# Secundär- und Localbahnen in der Schweiz

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 26

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-10331>

## 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: Secundär- und Localbahnen in der Schweiz — Apparat zum Einheben entgleister Locomotiven und Wagen. Von Ingenieur Emil Stötzer, Werkstättenchef in Salzburg. — Revue: La porte Saint-Georges à Nancy. Electriche Beleuchtung des Theaters in Brunn. — Correspondenz. — Miscellanea: Ehrenvolle Auszeichnung. Hochbahn und Tunnel in Hamburg. Schlafwagen. Photographieaufnahmen während der Eisenbahnfahrt. Selbständige Bremse für Eisenbahnwagen. Eine Eisenbahnbremse ohne Benützung der Radreifen. Theatervorhang aus Asbest. Actien-Gesellschaft „Electron“. Aarbergbahn. Electriche Eisenbahn von Baden-Baden nach Lichtenthal. Die internationale Eisenbahnausstellung in Wien. Theaterbrände. Reichstagsgebäude in Berlin. Norwegische Industrie- und Kunstausstellung. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein: Section Zürich.

### An die Leser der „Eisenbahn“!

Da, in Folge der in unserer letzten Nummer veröffentlichten Beschlüsse, das Vereinsorgan des

*Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins und der Gesellschaft ehem. Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich*

im nächsten Jahre unter dem neuen Titel:

### „Schweizerische Bauzeitung“

in meinem Selbstverlag erscheinen wird, so trete ich mit heutigem Tage von der Redaction der

### „Eisenbahn“

zurück.

Bei dieser Gelegenheit erlaube ich mir, allen Freunden der „Eisenbahn“, welche diese Zeitschrift mit ihrem Wohlwollen beehrt haben, meinen ergebensten Dank auszusprechen.

Vor Allem gebührt derselbe den zahlreichen, unermüdeten Mitarbeitern der Zeitschrift, welche dieselbe durch ihre werthvollen Beiträge alimentirt und dadurch wesentlich dazu beigetragen haben, der „Eisenbahn“ den Werth und die Beliebtheit zu verschaffen, deren sie sich zu erfreuen hatte.

Im Ferneren möchte ich den beiden schweizerischen technischen Gesellschaften, sowie allen übrigen Abonnenten der „Eisenbahn“ für die Unterstützung und das Interesse, das sie derselben zu Theil werden liessen, dankend gedenken.

Ihnen sowohl, als namentlich auch der *Verlagshandlung Orell Füssli & Co.* ist es zuzuschreiben, dass diese erste und einzige technische Wochenschrift der Schweiz möglich wurde und dass sie sich während einer langen Reihe von Jahren, durch alle Stürme hindurch, die ihr keineswegs erspart blieben, halten konnte. Allerdings geschah dies nicht ohne grosse Opfer von Seite der erwähnten Verlagsfirma, Opfer, welche gewiss von Allen, die der Zeitschrift näher gestanden sind, vollständig gewürdigt werden. — Leider war es nicht möglich, die „Eisenbahn“ unter den frühern Bedingungen weiter zu führen, da einerseits den bisherigen Verlegern weitere Opfer kaum zugemuthet werden konnten und anderseits ein Ersatz durch höhere Beiträge der Vereine oder der Abonnenten nicht erreichbar erschien. — Das Zurücktreten der Firma Orell Füssli & Co. von dem Vereinsorgan ist um so mehr zu bedauern, als sich dieselbe nicht nur durch die Gründung und Fortführung der „Eisenbahn“, sondern auch durch die Herausgabe einer Reihe anderer technischer Publicationen grosse Verdienste erworben hat, die um so anerkennenswerther sind, als sie einem früher in der Schweiz noch wenig gepflegten Zweig der Literatur zu Ansehen und Bedeutung verholfen haben.

Zürich, den 29. December 1882.

A. Waldner, Ing.

### Secundär- und Localbahnen in der Schweiz.

7. In Nr. 23 der „Eisenbahn“ vom 9. December 1882 werden die Localbahnprojecte in Appenzell beurtheilt in Bezug auf die Erfahrungen, welche mit Localbahnen anderwärts resp. in den Niederlanden gemacht worden sind.

Wir wollen für heute nicht auf dieses einzelne Project einer Localbahn von St. Gallen nach Gais eintreten und weder die eigenthümliche Erscheinung betonen, noch nach den Motiven forschen, kraft welchen gerade die Direction der Vereinigten Schweizerbahnen eine Localbahn in's Leben rufen will, nachdem sie aus kleinlicher Auffassung und gänzlicher Verkenennung des Werthes einer Localbahn wie Winkeln-Herisau als Alimentirungsbahn zu ihrer Normalbahn der ersten stets die Lebensfähigkeit zu unterbinden bemüht war; wir möchten mehr nur im Allgemeinen auf die Verhältnisse aufmerksam machen, wie solche bei uns in der Schweiz bestehen gegenüber der immer näher tretenden Frage der Secundär- oder Localbahnen. Es lässt sich dies in wenigen Sätzen thun.

Eisenbahnen sind Verkehrswege und Verkehrsmittel, ähnlich wie dies die Strassen waren und noch sind. Während jedoch die letztern in ihrer Anlage den Verhältnissen des Verkehrs dadurch angepasst wurden, dass zwischen Hauptverkehrscentren Hauptlinien mit Strassen ersten Ranges (Cantonalstrassen) angelegt wurden und man den verschiedenen Stufen des Verkehrs entsprechend ein weiteres Netz von Strassen zweiter und dritter Classe (Bezirks- und Gemeindestrassen) zog, wurde diese natürliche Auffassung der Verzweigung für die Eisenbahnen als unzulässig erachtet. Warum? Weil die directe Verbindung der Bahnen unter einander, der unmittelbare Uebergang von einer Bahn zur andern, die möglichste Einheitlichkeit und Uebereinstimmung des Betriebsmaterials und damit die Normalspur und der Normalbetrieb als unumstössliche Grundbedingung aufgefasst, aufgestellt und rücksichtslos festgehalten wurde.

Da einerseits die Wohlthaten der neuen Verkehrswege d. h. der Eisenbahnen allgemein anerkannt und allseitig beansprucht wurden; — anderseits nur in der Schablone und den Normalien das Heil gefunden und zudem unglücklicherweise mit der Anlage von Eisenbahnen hohe Politik geritten wurde, so ergab sich für die Schweiz nach und nach ein Eisenbahnnetz, welches in seiner Gesamtheit weder nach Anlage und Baukosten, noch nach Betrieb und Erträgen als eine befriedigende Schöpfung bezeichnet werden darf. Auch die nachträgliche Einführung des eidgenössischen Eisenbahngesetzes, womit einer zu grossen Mannigfaltigkeit der Auffassung volkswirtschaftlicher Interessen in wohlmeinender Weise ein Ende gemacht werden sollte, bringt nur zu leicht die Gefahr einer Legalisirung der Unordnung nahe, in Folge bureaukratischer Handhabung der Vorschriften und Unsicherheit der Kompetenzverhältnisse, wobei hinsichtlich kleiner Fragen mit Hochgenuss die Schablone gehandhabt wird, die wichtigen Angelegenheiten principieller Natur und allgemein volkswirtschaftlicher Bedeutung dagegen mehr in den Hintergrund gedrängt werden.

Es wird wohl nicht nöthig sein, die Eisenbahnmisère, dieses schöne Product unsinniger Parteipolitik, unfruchtbaren Grössenwahns und einer völligen Verkenennung der ersten volkswirtschaftlichen Grundsätze näher zu beleuchten. Sind doch die Folgen Jedermann klar genug vor Augen, obgleich es Leute wie Völker gibt, die auch durch die bittersten Erfahrungen nicht klüger werden.

Dass jedoch ein Umschwung in der ganzen Auffassung des Werthes und der Bedeutung der Eisenbahnen in Bezug auf die ausschliessliche Berechtigung und Anwendung von Normalanlagen und Normalbetrieb sich vorbereitet, geht aus der Beachtung hervor, welche in neuester Zeit in verschiedenen Ländern der Frage der Secundär- und Localbahnen geschenkt wird.

Je länger je mehr kommt man zur Einsicht, dass bis zu einem gewissen Grade die Bahnanlage und der Betrieb den Verhältnissen und dem Verkehr, denen die Bahn zu dienen hat, angepasst werden dürfe und solle und dass es nicht klug sei, alles nach einer Schablone zu behandeln. Wenn der Verwaltungsrath der Vereinigten Schweizerbahnen in seinem Bericht vom 10. October 1882 an die Generalversammlung der Actionäre sagt, „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 wesentlich fördern können“ —, so zweifeln wir freilich daran, dass Normalbahnen mit ihren complicirten und kostspieligen Betriebs-einrichtungen im Stande sein werden, Secundärbahnen rationell zu betreiben, es wäre denn, dass die Bahnverwaltungen ihre Auffassungen und Maximen den jeweiligen Anforderungen entsprechend ändern würden, geben jedoch zu, dass Secundärbahnen in den wenigsten Fällen Concurrenz-, sondern vielmehr Alimentirungsbahnen sein werden und auf Begünstigung durch die Normalbahnen rechnen dürften, wobei wir nur bedauern, dass diese Einsicht der V. S. B. sich erst so spät für St. Gallen-Gais und nicht schon längst für Winkeln-Herisau-Urnäsch gezeigt hat.

Die Amerikaner waren die Ersten, die an dieser Auffassung festhielten und sie durchführten; nun folgen andere Länder wie England, Belgien, Holland, Italien, Deutschland, Spanien, Portugal u. s. w. in entschiedener Weise nach. Auch in der Schweiz bricht sich in dieser Richtung die Erkenntniss Bahn. Viele Linien, die leider mit enormen Kosten und ohne Aussicht auf entsprechenden Ertrag normalspurig gebaut worden sind, würden jetzt höchstens als Secundärbahnen gebaut und es gehört eine gute Dosis starrköpfigen Eigensinns oder eigenthümlicher Beschränktheit dazu, wenn trotz der traurigen Erfahrungen jetzt noch an der Durchführung von Projecten festgehalten werden will, welche weder von den wirklichen Bedürfnissen gefordert, noch durch deren Ertrag verantwortet werden können.

Es gehörte die volle Verblendung unsinniger Parteipolitik, die Hetzereien characterloser Parteiführer mit ihren Schlagwörtern dazu, um, wie z. B. im Canton Zürich, die Bevölkerung zur gänzlichen Missachtung der einfachsten volkswirtschaftlichen Grundsätze und deren Wechselwirkung auf *alle* Theile des Volkes zu bringen.

Viele Strecken der Nationalbahn, die Tössthalbahn, die Linie Effretikon-Hinweil u. s. w. würden ihrem Zweck ebenso gut und vielleicht noch besser entsprechen, wenn diese Strecken als Secundärbahnen gebaut und betrieben wären. Nehmen wir beispielsweise die Linie Effretikon-Hinweil, so würden sich an den Betriebskosten bei Secundärbahnanlage per Zugskilometer mindestens 75 Cts. ersparen lassen, was bei approx. 56 000 Zugskilometern 42 000 Fr. per Jahr macht; hiezu Ersparnisse an den unverhältnissmässig hohen Miethzinsquoten für Mitbenutzung der Stationen Effretikon und Wetzikon (gegenwärtig mehr als 15 % der sämtlichen Betriebskosten) zu 8000 Fr. angesetzt und ferner eine zum Anlagecapital verhältnissmässig geringere nöthige Einlage in den Erneuerungsfond 5000 Fr. Ersparniss, zusammen 55 000 Fr., welche jährlich mit Secundärbahnbetrieb sich ersparen liessen. Diese 55 000 Fr. würden wohl unter allen Umständen genügen, einen wahrscheinlichen Ausfall auf den Einnahmen durch den Transitgüterverkehr und eventuell Personenverkehr zu compensiren, d. h. die Bruttoerträge des Betriebes würden für eine *Secundärbahn* Effretikon-Hinweil wenn nicht wesentlich günstiger, doch jedenfalls nicht geringer sein, als für die bestehende Normalbahn und die *ganze Differenz der Anlagekosten* (in diesem Falle allerwenigstens 1 500 000—1 800 000 Fr. d. h. *mindestens 60 000—75 000 Fr. jährlich*) würde erspart worden sein.

War es nun gerechtfertigt, mit Rücksicht auf einen muthmasslichen Transitverkehr auf einer Linie wie Effretikon-Hinweil ein jährliches Opfer von 60—75 000 Fr. zu verlangen? Wir glauben kaum und verweisen im Uebrigen auf die Erfahrungen der Tössthalbahn und deren Ersparnisse an den Betriebskosten, seitdem sich diese Bahn, durch bittere Erfahrungen belehrt, von der Schablone des Normalbahnbetriebes emancipirt hat.

Man wolle uns nicht missverstehen! Wir verkennen in keiner Weise den Werth und die volkswirtschaftliche Berechtigung der Eisenbahnen mit Normalanlage und Normalbetrieb; im Gegentheil, gerade weil wir die Ursachen, die Erfahrungen und Erwägungen gebührend werthen und für gewisse Verhältnisse und innerhalb gewisser Grenzen die Alleinberechtigung der Normalanlage und des Normalbetriebs anerkennen (wobei wir jedoch die schweizerischen Verhältnisse durchaus nicht als mustergültig ansehen und ebenso wenig glauben, dass die Frage richtigen Betriebes schon endgültig in andern Ländern gelöst sei), gerade desswegen halten wir *gewisse* Aufgaben der Erleichterung der Verkehrswege als *nicht* den *Normalbahnen* zufallend fest, besonders seitdem auch in technischer Beziehung sowohl in Bezug auf Anlage als Betriebsmittel für Localbahnen

wesentliche Fortschritte gemacht worden sind. — Und wenn wir nun wiederum der Ansicht sind, dass manche dieser Aufgaben durch Secundärbahnen und entsprechenden Betrieb gelöst werden können, so fordern wir auch hier rein sachliche einlässliche Prüfung aller Verhältnisse und genaueste Erwägung und Werthung aller möglicherweise in Betracht kommenden Factoren.

Wenn Secundärbahnen mit sehr erheblich geringern Anlagskosten gebaut und meistens erheblich billiger betrieben werden können als Normalbahnen, so ist damit noch lange nicht gesagt, dass überall da, wo eine Normalbahn *nicht* möglich ist, nun eine Local- oder Secundärbahn Berechtigung habe. Die Ansicht mancher sogenannter Staatsmänner: „ob so und so viel Capital auch nutzlos aus den Taschen der Actionäre, der Gemeinden und zuletzt des Staates in Eisenbahnen vergraben werde, sei gleichgültig, sofern die Wohlthat einer Schienenverbindung nur jedem Dorfe und jedem Bauernhaus zu Theil werde“, mag eine schöne Theorie sein; vernünftig und practisch ist eine solche Auffassung schwerlich; denn wenn wir auch gänzlich von den Anlagekosten absehen, so nützt eine Bahn, wenn noch so schön gebaut, ohne entsprechenden Betrieb nichts und die Betriebskosten müssen, wenn einmal die Mittel der Actionäre und die Subventionen erschöpft sind, durch den *Verkehr* aufgebracht werden können. Wo derselbe fehlt, wäre es besser, die Bahnanlage würde zu Kartoffelpflanzungen oder zur Viehweide benützt; in volkswirtschaftlicher Beziehung wäre dies jedenfalls rationeller.

Die Anlage von Secundärbahnen erfordert aber auch genaue sachliche Prüfung aller einschlagenden Verhältnisse, weil eine solche Secundärbahn in den meisten Fällen mehr auf sich selbst angewiesen bleibt, als Normalbahnen, bei welchen meistens die Frage des Transitverkehrs mehr oder weniger in Betracht kommt. Ferner wird eine Local- oder Secundärbahn sich den localen Verhältnissen in Anlage und Betrieb um so mehr anschmiegen müssen, als sie sich den grossen und für ein richtiges Erträgniss öfters Ausschlag gebenden Vortheil sichern will, in's Innere der Ortschaften, sozusagen vor die Hausthüre jeden Anwohners zu führen und deshalb so viel immer möglich die gegebenen Strassen benützt. Hierin liegt auch der Grund, warum Secundärbahnen, richtig angelegt und richtig betrieben, bei der Bevölkerung durchschnittlich mehr Sympathie begegnen als Normalbahnen. In diesen Verhältnissen liegt ferner die Begründung der *Unzulässigkeit zu weit gehender Normalien für Local- und Secundärbahnen*, wozu auch die Strassenbahnen (Tramways) zu rechnen sind. Anderseits ermangeln wir theilweise noch genügend sicherer Bestimmungen und entsprechender Competenzen zur Einführung mancher Erleichterung und Vereinfachung im Eisenbahnverkehr und -Betrieb, wie solche im öffentlichen Interesse gefordert werden sollten und trifft in dieser Richtung ein Vorwurf nicht etwa nur die Bahngesellschaften, sondern ebenso sehr verschiedene Gemeinden und Cantone sammt ihren Behörden, welche die an und für sich durch unsere Institutionen und politische Gestaltung verwickelten Verhältnisse noch schwieriger gestalten und nur zu oft einseitig interpretiren.

Sollte, wie es bis anhin den Anschein hat, das eidgenössische Eisenbahngesetz und die Handhabung desselben *ohne Weiteres* auch auf die Secundärbahnen Anwendung finden und nicht, wie in andern Staaten z. B. in Deutschland, *die Sache selbst* als massgebend aufgefasst und dem entsprechend gesetzliche Modificationen vorgesehen werden, so wird entweder die Anwendung und Anlage von Secundärbahnen gehindert oder dieselben von vornherein auf einen unfruchtbaren Boden, zu einem irrationalen Betrieb gedrängt, wie dies z. B. die Geschichte der mehrfach erwähnten Localbahn Winkeln-Herisau-Urnäsch deutlich zeigt.

Wenn wir also der Einführung von Secundärbahnen in der Schweiz das Wort reden und Behörden und Gemeinden ermuntern möchten, gegebenen Falles nicht zu ängstlich an der Normal-Schablone zu hangen, so möchten wir nochmals betonen, dass im gleichen Verhältniss, als mehr Freiheit der Bewegung in Anlage und Betrieb nothwendigerweise gefordert wird, auch in jedem einzelnen concreten Fall die massgebenden Factoren und volkswirtschaftlichen Interessen um so gewissenhafter, einlässlicher und in rein sachlicher Weise geprüft und erwogen werden sollten.