

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 35/36 (1900)
Heft: 1

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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

INHALT: Abonnements-Einladung. — Ueber die Wahl der Spurweite für Lokal- und Trambahnen. — Maschinentechnische Rundschau, I. — Das Corso-Theater in Zürich, I. — Miscellanea: Die Promotions-Ordnung für die Erteilung der Würde eines Doktor-Ingenieurs durch die technischen Hochschulen Preussens, Ziegelsteine und Cement zur Fundamentierung von Dampfmaschinen. Die Luftdruck-Fernzündung für Strassenlaternen. Hartlöten von Gusseisen. Die 41. Hauptversammlung des Vereins

deutscher Ingenieure. Terrast. Die deutsche Bauausstellung in Dresden. — Konkurrenzen: Künstlerische Ausgestaltung der Charlottenburger-Brücke. Neubau einer evangelisch-lutherischen Kirche in Hannover. — Litteratur: Zahlenbeispiele zur statischen Berechnung von Brücken und Dächern. — Druckfehler-Berichtigung.

Hiezu eine Tafel: Das Corso-Theater in Zürich. Der Zuschauerraum.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 7. Juli 1900 beginnenden XXXVI. Band der *Schweizerischen Bauzeitung* kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei Herrn **Ed. Rascher, Meyer & Zeller's Nachfolger** in Zürich und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 10 Fr. für die Schweiz und 12,50 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 8 Fr. bzw. 9 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 7. Juli 1900.

Herausgeber der *Schweizerischen Bauzeitung*:

A. Waldner, Ingenieur,

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Ueber die Wahl der Spurweite für Lokal- und Trambahnen.

Von Ingenieur *A. Trautweiler* in Strassburg i. E.

Die Wahl der Spurweite für Bahnen niederer Ordnung war von jeher eine vielumstrittene Frage, und bei jeder neuen Nebenbahn nehmen die bezüglichen Meinungsverschiedenheiten das allgemeine Interesse lebhaft in Anspruch. Häufig sind aber die in diesem Streit ins Feld geführten Gründe anfechtbar und scheinen nicht immer auf ausreichender Erfahrung zu beruhen. Der Umstand, dass diese Frage von grosser Tragweite ist, und dass sie namentlich für die schweizerischen Verhältnisse einer besseren allgemeinen Abklärung bedarf, rechtfertigt es, sie hier zur Sprache zu bringen.

Im allgemeinen wird von den Eisenbahntechnikern die Schmalspur für Bahnen niederer Ordnung bevorzugt und dafür eine Reihe von theoretischen Erwägungen sowie die Ansicht von Autoritäten ins Feld geführt. Die an einem Bahnprojekt interessierte Bevölkerung hält aber meistens die Normalspur für zweckmässiger und die Industriellen befürworten sie wegen des unmittelbaren Wagenverkehrs mit der Hauptbahn. Es lässt sich nicht leugnen, dass diese Anschauung bisweilen den Eindruck macht, besser einem gesunden, „nicht durch Fachkenntnisse getrüben“ Urteile zu entsprechen, als die entgegengesetzte. Jedenfalls wäre es verfehlt, die Schmalspur grundsätzlich als die für Bahnen niederer Ordnung einzig richtige Lösung hinzustellen und nicht in jedem einzelnen Falle die Umstände sorgfältig zu prüfen, welche für die Wahl der Spurweite ins Gewicht fallen. Es muss hierbei aber von vornherein auch zugegeben werden, dass bisweilen Gründe der Einheitlichkeit eines grösseren Bahnnetzes oder des Anschlusses an ein solches den Ausschlag geben können.

Bevor wir auf den Kern unserer Frage eintreten, erscheint es wichtig, über die Unterscheidung der verschiedenen Arten von Bahnen niederer Ordnung, sowie ihre vielfach zweideutige und einigermaßen verwirrende Terminologie einige Bemerkungen vorzuschicken.

Die hauptsächlichsten für die verschiedenen Arten von Eisenbahnen und zur Unterscheidung ihrer Bedeutung gebrauchten Bezeichnungen lauten: Hauptbahn, Normalbahn, Normalspurbahn, Nebenbahn, Lokalbahn, Vizinalbahn, Sekundärbahn, Bahn untergeordneter Bedeutung, Strassenbahn, Schmalspurbahn, Trambahn, Kleinbahn, Tertiärbahn, Tramway, Tram.

Diese Begriffe bilden nur zum Teil Gegensätze, mehrere derselben decken sich teilweise, einzelne bedürfen noch der Präzisierung und können nicht wohl ohne gleichzeitige genaue

Definition, namentlich nicht in der Gesetzgebung oder überhaupt im Rechtswesen verwendet werden. Für die *gesetzliche* Unterscheidung erscheint es zweckmässig und ausreichend, die Eisenbahnen in drei Kategorien einzuteilen: Bahnen erster, zweiter und dritter Ordnung, in Deutschland bzw. Preussen: Hauptbahnen, Nebeneisenbahnen und Kleinbahnen. Die Bezeichnung „Nebeneisenbahn“ ist nicht besonders glücklich, weil sie einseitig ein Verhältnis zur Hauptbahn angibt.¹⁾

Mit Rücksicht auf die Bedeutung für den Verkehr dürfte folgende Unterscheidung am zweckmässigsten sein: *Hauptbahn, Lokalbahn* und *Trambahn*. Neben der *Hauptbahn*, deren Definition hier überflüssig sein dürfte, haben wir jene kleineren, nur lokalen Interessen dienenden Linien, bei denen man sich mit geringeren Leistungen begnügen kann, die aber im grossen ganzen eine ähnliche Verkehrsorganisation aufweisen wie die Hauptbahnen und namentlich auch fast alle auf der Hauptbahn zulässigen Güterkategorien befördern. Die *Lokalbahn* entsteht in der Regel auf Grund volkswirtschaftlicher Anregung und nicht im Sinne eines gewinnversprechenden Unternehmens. Wenn sie ihren Zweck gut erfüllen soll, so müssen ihre Betriebseinrichtungen und ihre staatliche Beaufsichtigung frei sein von Engherzigkeit und Schablonenmässigkeit. Es muss besonders vermieden werden, die Einrichtungen der Hauptbahnen bloss in etwas verjüngtem Masstabe für die Lokalbahn zu kopieren. Eine besondere Gesetzgebung für diese Kategorie von Bahnen ist dringend notwendig. Diesem Bedürfnis kann unseres Erachtens eine Verordnung im Sinne der „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands“ nicht genügen. Dagegen wird dasselbe in weitgehendem Masse befriedigt durch das preussische Kleinbahngesetz. Was wir hier als „*Lokalbahn*“ bezeichnen, heisst in Frankreich ebenso zutreffend „*Chemin de fer d'intérêt local*“.

Als dritte Kategorie sind die *Trambahnen* (in Frankreich „*Tramways*“) zu unterscheiden. Dieselben dienen fast ausschliesslich dem Personenverkehr, den sie an vielen Punkten von der Strasse aufnehmen. Die Betriebseinrichtungen sind hier so einfach wie möglich und der Verkehr ist frei von jeder Formalität. Die Trambahnen durchziehen vorwiegend dichtbevölkerte Gebiete und liegen meist auf der öffentlichen Strasse. Sie haben wieder mehr den Charakter eines auf Gewinn berechneten Unternehmens.

Während die *Hauptbahn* unter den heutigen Verhältnissen nur als normalspurige Eisenbahn gedacht werden kann, ist die Grösse des Spurmasses für die Unterscheidung

¹⁾ Im schweizerischen Nebenbahngesetz ist der Ausdruck *Nebenbahn* missverständlich für sämtliche Bahnen niederer Ordnung angewandt. Der Ausdruck *Nebeneisenbahn* ist in Deutschland erfunden worden und gilt dort nur für Bahnen *zweiter* Ordnung, ja er dient teilweise gerade zur Unterscheidung der letzteren von Kleinbahnen.