

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 3

Artikel: Schmalspurige Bahnen mit Hauptbahn-Charakter
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-42434>

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: 21.12.2024

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

hat mit Kunst in gutem oder schlechtem Sinn zunächst gar nichts zu tun. Beim Tier bleibt diese ganze Sphäre des Aesthetischen im Unbewussten, wie alles andere auch, und ebenso beim primitiven, noch nicht zu bewusstem Denken erwachten Menschen. Vielleicht ist das wirklich ein Idealzustand. Schon bei den alten Griechen ist aber diese Welt des Aesthetischen ins „bewusste Bewusstsein“ emporgestiegen; Heraklit grübelt über das Wesen der „Harmonie“, und bei den Pythagoraeern ist die aesthetische Fragestellung noch aufs Engste mit der mathematischen verknüpft. Die aesthetische Welt ist nun eben einmal eine Tatsache, so real und unumgänglich wie alle sonstigen Natur- und Geistes-Bereiche, und nachdem sie — ungefragt und ungebeten — nun einmal ins Bewusstsein emporgestiegen, und dem denkenden Menschen in den Weg getreten ist, muss sich dieser wohl oder übel damit abfinden. In den traumhaft-unbewussten Zustand paradiesischer oder tierischer Unschuld können wir uns beim besten Willen nicht zurückfinden, also werden wir eben aus der Situation, in die wir nun einmal gestellt sind, das Beste zu machen trachten, und den rohen Klotz ungelöster Probleme verarbeiten müssen, statt ängstlich darum herum zu gehen. Die Begriffe des Aesthetischen sind durchaus nicht stumpf und schartig, wie Schmidt annimmt, sondern weich, verschwommen und unentwickelt, sie müssen zu den von Hans Schmidt ersehnten scharfen Waffen erst noch geschmiedet und geschliffen werden. Welche anderen Waffen will man sonst brauchen? Mit materiellen, technischen Gründen, Zweckmässigkeiten, Maschinalismen im Bereich des Seelischen und Geistigen fechten, hiesse mit Spiesen und Säbeln im Nebel herumstechen, so sehr diese Waffen auf ihrem Felde taugen mögen.

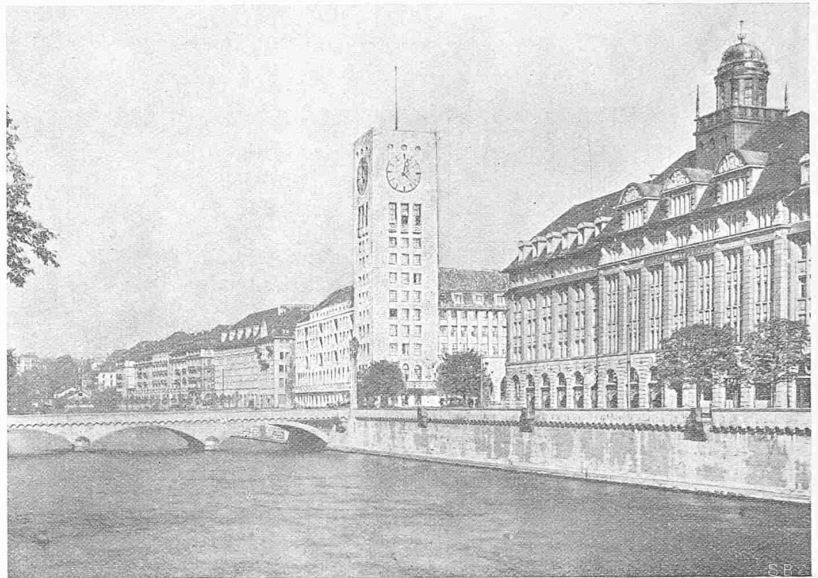
Eine gewisse Schiefheit kommt schon dadurch in die Diskussion, dass die besten Köpfe der modernen Bewegung mit Vorliebe den Kunstbegriff der Spiessbürgers bekämpfen, statt den Kunstbegriff in seiner präzisesten Fassung, ohne zu bedenken, dass man nur Gleiches mit Gleichem vergleichen kann: die verschwommene Meinung des Aestheten mit der nicht minder verschwommenen des Modernitätsspiessers, und die eine saubere Formulierung mit der andern.

Peter Meyer.

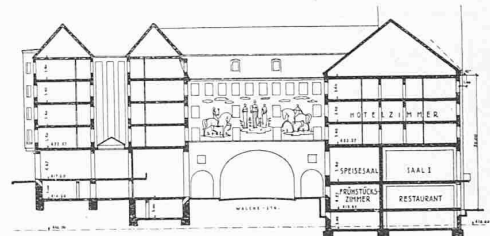
Schmalspurige Bahnen mit Hauptbahn-Charakter.

In Europa ist im allgemeinen die Auffassung verbreitet, dass normalspurige Bahnen (1435 mm) und breitspurige Bahnen, wie sie in Spanien, Portugal, Irland und Russland zu finden sind, allein Anspruch auf die Bezeichnung „Hauptbahnen“ haben. Wie wenig gerechtfertigt diese Auffassung ist, zeigen vor allem die Beispiele der grossen Eisenbahnnetze in den südafrikanischen Staaten, in Niederländisch-Indien und in Japan, Bahnen, die an Ausdehnung, Grösse der beförderten Zugseinheiten und Ausmass (Gewicht), der Fahr-Betriebsmittel bei einer Spurweite von 1067 mm die Verhältnisse der europäischen Hauptbahnen erreichen, und sogar vielfach übertreffen. Selbst auf unserem Kontinent sind Schmalspurbahnnetze zu finden, die keineswegs als „Nebenbahnen“ charakterisiert werden können, wenn man die Art des Verkehrs und die Bedeutung der durch die Bahn erschlossenen Gebiete betrachtet. Ein extremes Beispiel hierfür zeigen die schmalspurigen Teile des südslavischen Eisenbahnnetzes, die vormaligen Bosnisch-Herzegowinischen Eisenbahnen, die durch Ausbau österreichisch-ungarischer strategischer Bahnlinien mit bloss 760 mm Spurweite ein mehrere hundert Kilometer grosses Netz bilden, wichtige Hafenplätze wie Gravosa (Ragusa) und Castelnovo (Cattaro) erschliessen, und mit einem Rollmaterialpark mit Wagen I., II., III. und IV. Klasse, Schlafwagen und Speisewagen allen Anforderungen des Personenverkehrs über grosse Entfernung entsprechen.

Eine ganz hervorragende Bedeutung kommt aber den meterspurigen Bahnen in unserem Lande zu. Im Vergleich zu den anderen europäischen Ländern stellen die schweizerischen Schmalspurbahnen einen sehr hohen Prozentsatz, bezogen auf kilometrische Länge, von allen Eisenbahnen des Landes dar, und von diesen haben



III. Preis (3300 Fr.). Entwurf Nr. 46. — Verfasser Arch. M. Risch (i. Fa. Schäfer & Risch), Zürich.



Oben Ansicht von der Bahnhofbrücke. — Unten Schnitt 1 : 1000.

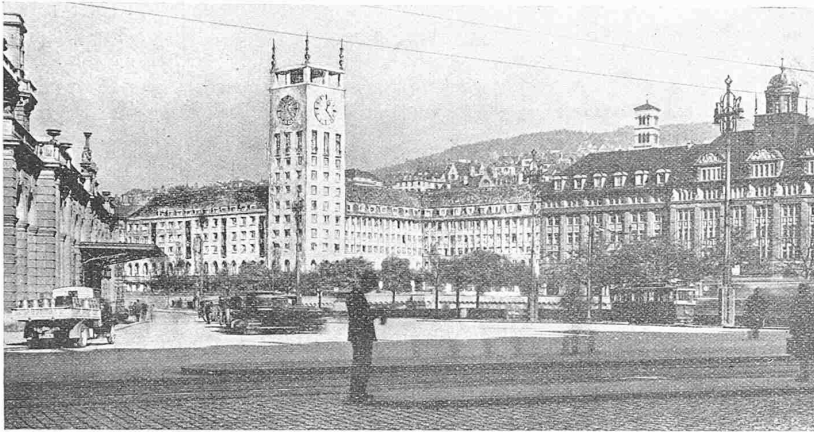
besonders zwei Bahnnetze, die Rhätische Bahn im Südosten und die Montreux-Berner Oberlandbahn im Westen des Landes, ausgesprochenen Hauptbahncharakter.

In der Nummer vom 3. Dezember 1927 dieser Zeitschrift ist ein Artikel „Die meterspurigen Alpenbahnen der Schweiz“, von E. Lassueur, erschienen, der die Bedeutung der schmalspurigen Bahnen in unserem Lande beleuchtet. Jene Erörterungen können insofern nicht als vollständig angesehen werden, als die oben erwähnte Montreux-Berner Oberlandbahn in ihnen nicht behandelt ist. Diese Bahn umfasst mit der ihr angegliederten Clarens-Chailly-Blonay-Bahn eine Netzlänge von 81 km. Ausserdem sind an dieses Netz, mit Rollmaterial-Uebergang, angeschlossen die „Chemins de fer électriques de la Gruyère“ mit 49 km Netzlänge und die „Chemins de fer électriques Veveysans“ mit 21 km Netzlänge (einschliesslich der 5 km langen Zahnstangenstrecke Blonay-Pleïades), sodass sich ein verkehrstechnisches Ganzes von 151 km Länge, mit ausgesprochenem Alpenbahncharakter ergibt.

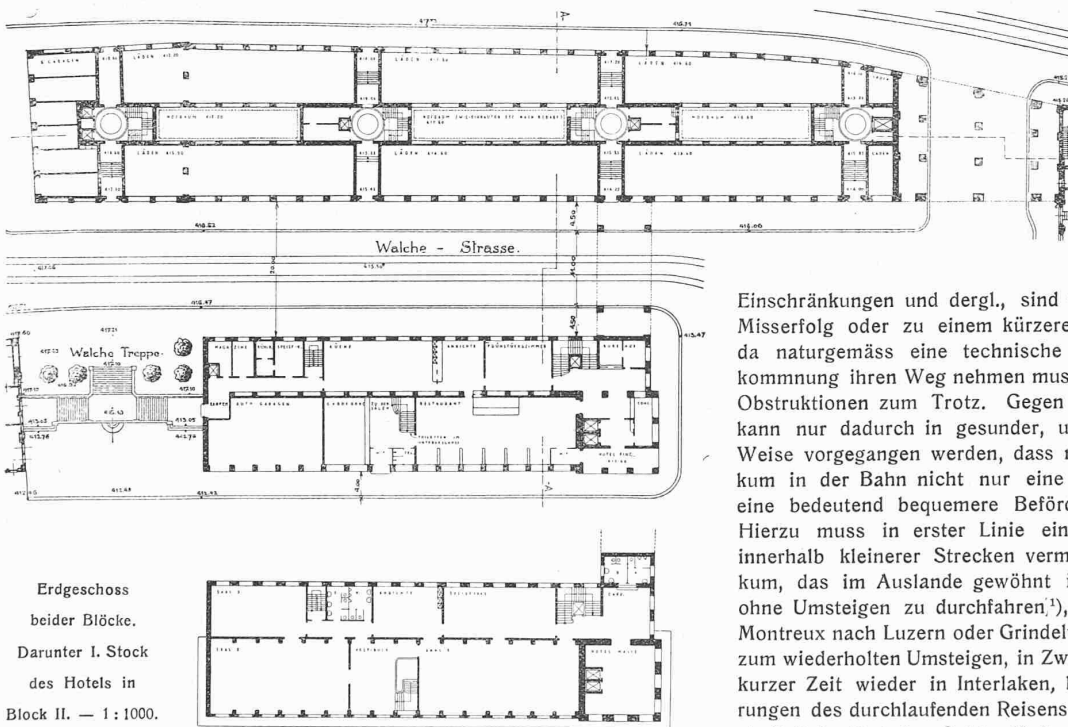
Dass der 81 km langen Montreux-Berner Oberlandbahn (M. O. B.) technisch wie volkswirtschaftlich eine noch grössere Bedeutung zukommen muss als beispielsweise den im erwähnten Artikel behandelten 24 km langen Berner Oberland-Bahnen (B. O. B.) zeigt nebenstehende Tabelle.

Dabei ist noch zu erwähnen, dass die M. O. B. mit einem Rollmaterial-Park ausgestattet ist, der in Bezug auf technische Durchbildung der Triebfahrzeuge und hinsichtlich des Komfort der Personenwagen auf der grössten Höhe heutiger Ansprüche steht. Die Ausstattung der neueren I. und II. Kl.-Wagen übertrifft alles was in dieser Hinsicht auf europäischen Hauptbahnen geboten wird, und ist sonst nur etwa bei den Pullmann-Wagen und einzelnen Salon-Wagen zu finden. Als einzige schweizerische Schmalspurbahn hat ferner die M. O. B. Speisewagen im Verkehr. Und für diese Bahn ist auch die für schweizerische Verhältnisse äusserst bemerkenswerte Tatsache zu erwähnen, dass gewisse Schnellzüge ohne Aufenthalt von einer Endstation zur andern (Montreux-Zweisimmen) durchlaufen. Derartige „Non-stop-runs“ sind sonst vor allem bei einzelnen englischen und nord-französischen Bahnen bekannt.

IDEEN-WETTBEWERB FÜR UEBERBAUUNG DES STAMPFENBACH-AREALS
 III. Preis (3300 Fr.), Entwurf Nr. 46. — Arch. M. Risch (i. Fa. Schäfer & Risch), Zürich.



Blick vom Bahnhofplatz auf das Hotel mit Turm-Restaurant (Baublock II).



	M. O. B.	B. O. B.
Lage der höchsten Station	1277 m ü. M.	1037 m ü. M.
Mittlere Steigung der ganzen Bahn	28,06%	26,19%
Gesamtlänge aller Tunnel	4260 m	87 m
Gesamtlänge aller Tunnel in % der		
Länge der ganzen Bahn	5,7%	0,37%
Länge des längsten Tunnels	2450 m	60 m
Länge aller Brücken	1038 m	224 m
Länge aller Brücken in % der Länge		
der ganzen Bahn	1,4%	0,95%
Länge der grössten Brücke	113 m	30 m

Im weitem dürfte es von Interesse sein, die Entwicklungsmöglichkeiten des hier besprochenen Meterspurnetzes zu erörtern. Zunächst ist an die Gruppe der drei Bahnen M. O. B., C. E. G. und C. E. V. (zusammen, wie gesagt, 151 km) in Clarens die Strassenbahn Vevey-Montreux-Villeneuve direkt angeschlossen. Ferner ist für die Zukunft ein Zusammenschluss dieser Bahngruppe mit der Lausanne-Moudon-Bahn und damit mit der Lausanner Strassenbahn und der Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn durchaus als im Bereiche der Möglichkeit anzusehen, wodurch ein Bahn-Komplex von grösster volkswirtschaftlicher Bedeutung entstehen würde.

Aber im Vordergrund des Interesses würde die Ausgestaltung des Alpenbahn-Schmalspurnetzes durch eine direkt durchlaufende Verbindung der hier besprochenen Bahngruppe, die sich um die M. O. B. gliedert, mit dem Schmalspurbahn-Netz Berner-Oberland-Bahnen-Brünigbahn stehen. Nach dem Vorschlage von Dr. sc. techn. R. Zehnder-Spörry in Montreux wäre eine derartige Verbindung in äusserst einfacher Weise durch Einlegen einer dritten Schiene in die normalspurigen Strecken zwischen Zweisimmen und Interlaken herzustellen.

Eine derartige Verbindung der beiden wichtigen Schmalspurbahngruppen um Montreux und Interlaken zu einem einheitlichen Ganzen wird im Laufe der Zeit zur unwiderlegbaren Notwendigkeit werden. Hierfür sprechen nicht nur, wie bei all solchen Problemen, allgemeine verkehrstechnische, volkswirtschaftliche und militärische Ueberlegungen, sondern vor allem die Erfahrungen, die das Eisenbahnverkehren im Laufe der letzten Jahre im Hinblick auf die

Entwicklung des konkurrenzierenden Automobil-Verkehrs machen musste.

Die Bestrebungen von Eisenbahn-Kreisen, den Fortschritt in der Entwicklung des Automobil-Verkehrs künstlich zu hemmen, etwa unter Herbeiführung behördlicher

Einschränkungen und dergl., sind von vorneherein zu einem Misserfolg oder zu einem kürzeren Scheinerfolg verdammt, da naturgemäss eine technische Entwicklung und Vervollkommenung ihren Weg nehmen muss, allen künstlich erzeugten Obstruktionen zum Trotz. Gegen die Automobilkonkurrenz kann nur dadurch in gesunder, und daher in erfolgreicher Weise vorgegangen werden, dass man dem reisenden Publikum in der Bahn nicht nur eine sicherere, sondern auch eine bedeutend bequemere Beförderungsmöglichkeit bietet. Hierzu muss in erster Linie ein mehrmaliges Umsteigen innerhalb kleinerer Strecken vermieden werden. Das Publikum, das im Ausland gewöhnt ist, die längsten Strecken ohne Umsteigen zu durchfahren¹⁾, wird auf der Fahrt von Montreux nach Luzern oder Grindelwald sich stets sehr ungern zum wiederholten Umsteigen, in Zweisimmen, und nach relativ kurzer Zeit wieder in Interlaken, bequemen. Derartige Störungen des durchlaufenden Reisens müssen dazu führen, dass ein Teil des Verkehrs Gefahr läuft, auf die Strasse oder selbst auf die in landschaftlich monotoneren Gegenden verlegten Normalspurbahnen abgeleitet zu werden.

Wenn man bedenkt, dass heute für eine durchlaufende meterspurige Alpenbahn mit ausgesprochenem Hauptbahncharakter vom Genfersee durch das Berner Oberland nach dem Vierwaldstättersee nicht nur der Grundstein gelegt ist, sondern dass technisch dieses Rückgrat des Touristenverkehrs bis auf einige relativ geringe Vervollkommenungen schon besteht, so wird es geradezu zur Selbstverständlichkeit, dass die nächste Zukunft den Einbau der dritten Schiene Zweisimmen-Interlaken bringen muss.

Dr. sc. techn. U. R. Ruegger, Dozent an der E. T. H. gew. Kontrollingenieur am Eidg. Eisenbahndepartement, Bern.

Mitteilungen.

Bau der Pancevo-Brücke in Serbien. Zwischen Altserbien und der durch den Friedensvertrag von Ungarn an den serbischen Staat abgetretenen grossen Landgebieten nördlich der Donau besteht nur eine einzige Eisenbahnbrücke, die zwischen Belgrad und Semlin über die Save führt. Der östliche Teil des neuen Gebietes

¹⁾ Man denke z. B. an die 4600 km lange Strecke von Montreal nach Vancouver, wo der Reisende 89 Stunden im Wagen bleibt.