

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1950)

Heft: 12

Artikel: Von den Spurweiten der Schweizer Bahnen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774433>

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: 13.05.2025

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

Rechts: Die Drahtseilbahnen Lausanne-Ouchy und Lausanne Stadt-Bahnhof SBB fahren als einzige in der Schweiz auf Normalspur, was ihnen gestattet, auch Bahngüterwagen zu transportieren. – A droite: Les funiculaires de Lausanne-Ouchy et de Lausanne ville-Lausanne gare C. F. F. sont les seuls en Suisse à être équipés d'une voie à écartement normal, ce qui leur permet de transporter aussi des wagons de marchandises.

Photo: Würsten.

0,75–0,80–1,0–1,2–1,435

VON DEN SPURWEITEN DER SCHWEIZER BAHNEN

Daß die schweizerischen Eisenbahnlagen zur großen Mehrzahl in der seinerzeit von England übernommenen «Normalspur» von 1,435 m, zwischen den Innenkanten

Rechts: Die Waldenburger Bahn in Basel-Land ist mit 75 cm Spurweite die schmalste Schmalspurlinie weitem. – A droite: Avec ses rails distants de 75 cm, seulement, le chemin de fer de Waldenburg, dans le canton de Bâle-Campagne, possède la voie la plus étroite que l'on connaisse. Photo: Schwabe.



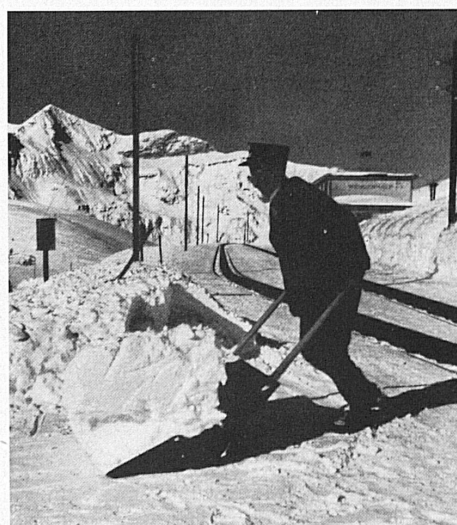
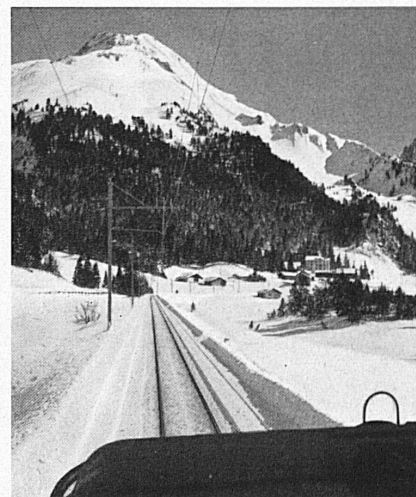
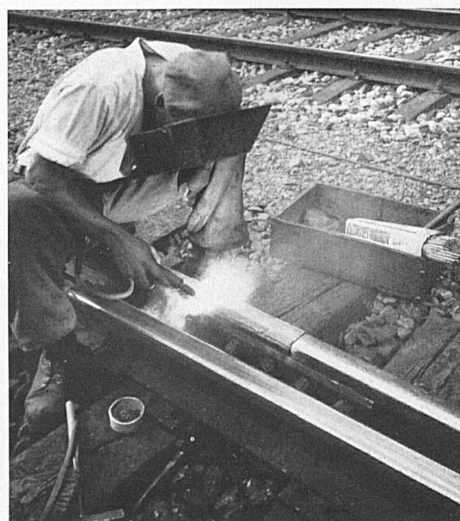
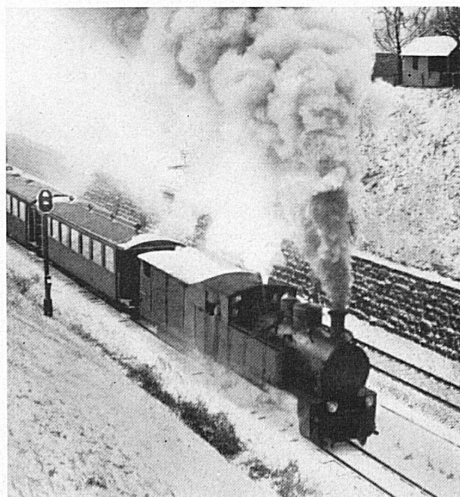
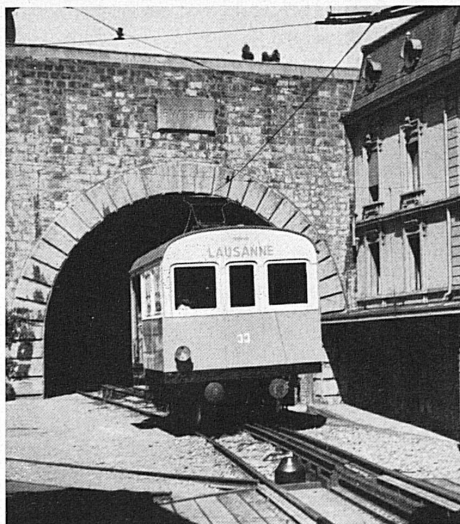
Oben: Zug der normalspurigen Lötschbergbahn im Bahnhof Frutigen. – Cidessus: En gare de Frutigen, un train du Lötschberg (voie normale). Photo: Gyger.

Rechts: Wie andere um die Jahrhundertwende und seither entstandene Zahnradbahnen besitzt die Jungfraubahn Meterspur. Zwischen Kleiner Scheidegg und Eigergletscher mit Blick auf die Jungfrau. – A droite: A l'instar des chemins de fer à crémaillère construits depuis le début du siècle, le chemin de fer de la Jungfrau est équipé d'une voie de 1 m. de large.

der Schienenköpfe gemessen, angelegt sind, ist wohl so allgemein bekannt, daß hier besonders darauf einzugehen sich erübrigt. Das erste eidgenössische Gesetz über den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen, welches im Jahre 1852 die Ausbreitung der damals ausnahmslos in privatem Besitz stehenden Schienenwege unseres Landes regelte, sah überhaupt allein diese Spurweite vor, und in der Tat sind alle alten Eisenbahnlagen auf Schweizer Gebiet – auch die drei zu Beginn der siebziger Jahre erstellten Zahnradbahnen Vitznau-Rigi, Arth-Rigi und Rorschach-Heiden – normalspurig gebaut worden. Erst das erneuerte Gesetz von 1872 schuf die Möglichkeit, Bahnen mit schwächerem Verkehr in Gebirgsgegenden und ohne interna-

Rechts: Arbeit an der Schiene eines normalspurigen Geleisestranges der SBB. – A droite: On effectue des travaux sur une voie à écartement normal des C. F. F.

Photo: Mücher.



Links: Die städtische Drahtseilbahn Fribourg-Neuveville besitzt mit einigen andern Anlagen in der Schweiz die Breitspur von 1,20 m. – A gauche: Un des rares funiculaires de Suisse dont la voie présente un écartement de 1,20 m. est celui de Fribourg-Neuveville.

Photo: Soc. graph. Neuchâtel.

Links: Meterspur findet man auf den meisten und bekanntesten unserer Schmalspurlagen, so auf der ins Engadiner Hochland führenden Rhätischen Bahn (siehe Bild), auf der Furka-Oberalp-Bahn, Visp-Zermatt-Bahn, der Brüniglinie der SBB, usw. – A gauche: Nos chemins de fer à voie étroite les plus connus mesurent pour la plupart 1 m. d'écartement, par exemple les chemins de fer rhétiques qui donnent accès au Haut-pays de l'Engadine.

Photo: Beringer.

Links: Die Wengernalpbahn mit ihren beiden Auffahrten von Lauterbrunnen und Grindelwald zur Kleinen Scheidegg hat eine Spurweite von 80 cm, wie andere Bergbahnen, die in den achtziger und neunziger Jahren erbaut wurden. Leider bedingt dies ein zweimaliges Umsteigen auf der Fahrt von Interlaken nach dem Jungfraujoch, da die Strecke Interlaken-Lauterbrunnen und die Jungfraubahn Meterspur aufweisen. – A gauche: Le chemin de fer de la Wengernalp étant équipé d'une voie de 80 cm, et les tronçons d'Interlaken à Lauterbrunnen et de la Petite Scheidegg au sommet possédant la voie d'un mètre, le voyage d'Interlaken au Jungfraujoch exige deux changements de train.

Photo: Dr. Schenker.

Links: Zug der meterspurigen Montreux-Berner-Oberland-Linie bei Gstaad. – A gauche: Près de Gstaad, train de la ligne du Montreux-Oberland bernois (1 m. d'écartement).

tionale Anschlüsse mit schmalspurigen Geleisen zu versehen und damit die Linien mit engen Kurven an das Gelände anzuschmiegen, wodurch sich die Baukosten erheblich vermindern ließen. So nahmen als erste schweizerische Schmalspurbahnen die Lausanne-Echallens-Bahn im Jahre 1873 und die Appenzeller Bahn im Jahre 1875 den Betrieb auf. Die ihnen eigene Spurweite von 1 m wurde in der Folge zur Regel-Schmalspur; einzig die 1880 eröffnete, noch jetzt mit Dampf betriebene Waldenburger Bahn im Kanton Basel-Land kennt als kleinste Kleinbahn der Schweiz einen Schienenabstand von bloß 75 cm.

Die Straßenbahnen der größten Städte, von welchen einige sich anfänglich der europäischen Normalspur bedienten, weisen heute durchwegs ebenfalls die Spurweite von 1 m auf.

Die Zahnradbahnen auf unsere schönsten Aussichtsberge nahmen nach dem erfolgreichen Bau der Rigiabahn als der ersten Bergbahn Europas an Zahl und Bedeutung sprunghaft zu. Aus der Spurweite dieser Linien läßt sich heute noch das Alter der einzelnen Bahnbauten ermitteln: Nach den drei erwähnten ältesten Zahnradstrecken entstanden zu Ende der achtziger und zu Beginn der neunziger Jahre alle jene Linien, deren Spurweite 80 cm beträgt (Pilatusbahn, Monte Generoso, Rochers-de-Naye, Brienz Rothorn, Wengernalp, Schynige Platte); die seit 1898 gebauten Zahnradbahnen indessen wurden in Meterspur erstellt und auch elektrisch betrieben (Gornergrat, Jungfraubahn, Brunnen-Axenstein, Blonay-Les Pléiades usw.).

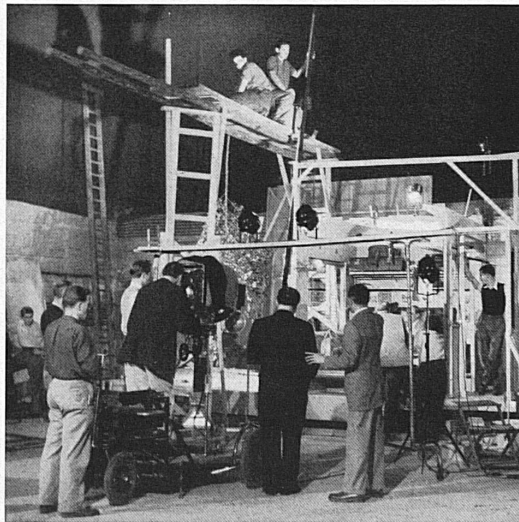
Eine noch weit größere Verschiedenheit der Spurweiten läßt sich bei den Drahtseilbahnen feststellen, die ja als Spezialbahnen technisch freizügiger gestaltet sein dürfen. Die Normalspur findet sich ausschließlich bei der Lausanne-Ouchy-Bahn, die als Ausnahme unter den Seilbahnen auch gewöhnliche Bahngüterwagen nach der hochgelegenen «Gare du Flon» und nach dem Ufer des Léman befördert. Die große Mehrzahl der übrigen Linien aber ist meterspurig erstellt worden, und nur die neuesten, erst im Laufe der letzten Jahrzehnte eröffneten Sportbahnen weisen die Spur von 80 cm auf. Einige Anlagen, unter ihnen Rheineck-Walzenhausen, St. Gallen-Mühleck und Fribourg-Neuveville, sind mit der «Breitspur» von 1,20 m ausgerüstet, während als einzige Strecke mit 75-cm-Spur die nur 110 m lange Marzilibahn in Bern den Namen der absolut kleinsten Eisenbahnanlage der Schweiz (aber nicht der unrentabelsten...) beanspruchen darf.

hrs.

DIE SBB IM DIENSTE DES SCHWEIZER FILMS

Gewöhnlich lautet der Titel umgekehrt: «Der Film im Dienste der SBB», und wir denken an die große Zahl von ausgezeichneten Dokumentarfilmen, die uns über die Tätigkeit und Leistungen der Bundesbahnen in anschaulicher Weise berichten. Diesmal war es anders. Die Filmgesellschaft, welche den neuen schweizerischen Spielfilm «Es liegt was in der Luft» herstellt, benötigte gemäß Drehbuch einen Eisenbahnwagen zweiter Klasse, einen Original-Billettschalter und einen Bahnsteig mit abfahrendem Zug.

Dank dem Entgegenkommen der Werkstätte Olten war es möglich, leihweise ein vollständiges Zweitklasscoupé, in Einzelteile zerlegt, in



Links: Filmaufnahmen in der Schalterhalle Basel SBB. – A gauche: Prise de vues cinématographiques à la gare C. F. F. de Bâle, dans le hall des guichets.

DIE SBB IM DIENSTE DES SCHWEIZER FILMS

die Filmateliers zu schaffen, wo es unter kundiger Führung auf federnder Unterlage aufgebaut wurde. Wie sich das Coupé im Film präsentiert, zeigt das unterste Bild mit den Darstellern Hedda Ippen und Rudolf Bernhard. Es dürfte selbst einem Bahnspezialisten schwer fallen, diese Atelieraufnahme vom Originalcoupé eines fahrenden Zuges zu unterscheiden.

Die Aufgabe, mitten am Tage in einer belebten Schalterhalle Szenen mit Schauspielern zu drehen, gestaltete sich wesentlich schwieriger. Doch auch hier konnte infolge der freundlichen Unterstützung durch die Bahnhofinspektion Basel eine Lösung gefunden werden. Während einer Stunde wurden die wirklichen Reisenden durch Filmstatisten ersetzt, welche zwei Billetschalter «besetzten» und die für den Film notwendige Bahnhofatmosphäre schufen. Die Schalterbeamten übernahmen während kurzer Zeit die Funktionen von Filmdarstellern, und sie spielten ihre Rollen zur vollen Zufriedenheit des Regisseurs. Auf dem Perron Nummer 1 des Basler Bundesbahnhofs stand früh morgens eine Zugkomposition, und die Wagen trugen die Aufschrift: Basel-Buchs-Innsbruck-Wien. Vorsorglicher Weise wurde von der Bahnhofinspektion das Nebengeleise durch Umdispositionen freigehalten, damit die Filmleute möglichst unbehindert ihre Arbeit ausführen konnten. Über hundert Statisten bevölkerten den fiktiven Arlbergexpress, Dienstmänner schoben eifrig Kofferchen und Koffer, es war ein großes Abschiednehmen der «Daheimbleibenden», obwohl der Zug die Bahn-

Links: Ein vollständiges Zweitklasscoupé ist im Filmatelier aufgestellt worden. – A gauche: On a monté en studio tout un coupé de deuxième classe.



Oben: Aufnahmen auf dem Bahnperon. – Links: Im Eisenbahncoupé. – Ci-dessus: Prise de vues sur le quai. – A gauche: Dans le compartiment. Photos: C.-C.-Film.

hofhalle überhaupt nicht verließ. Dieser ganze Apparat mußte in Szene gesetzt werden, um das Einsteigen des bekannten Komikers Rudolf Bernhard als eines der Hauptdarsteller möglichst wirklichkeitstreu auf die Leinwand zu zaubern. Der ganze Dialog sowie die typischen Bahnhofgeräusche wurden mit direktem Ton aufgenommen.

Alle diese Aufnahmen werden im Kinotheater in wenigen Sekunden am Auge des Beschauers vorbeiziehen, und es wird niemand daran denken, welch enorme Kleinarbeit, welch minutiöse Vorbereitung hierzu notwendig war. Die Beamten der Schweizerischen Bundesbahnen, die an der Realisierung dieser Aufnahmen maßgebend beteiligt waren, verdienen allen Dank und Anerkennung.