

A. Einleitendes.

Ogleich das über »Sekundärbahnen« gebrachte Material bereits ein ziemlich umfangreiches ist — ohne dass darum mit dem Bau von Sekundärbahnen erheblich vorangeschritten worden wäre —, so erscheint damit das Bereich der Lösungen für dieses so wichtige technische und wirtschaftliche Problem doch noch keineswegs erschöpft; und es muss gerade der bis jetzt noch ungünstige Erfolg der im gedachten Sinne gerichteten Bestrebungen besonders dazu anregen, keine der möglichen Lösungen unversucht zu lassen. Wir wagen es deshalb, in dem Folgenden ein System von Sekundärbahnen in Vorschlag zu bringen, welches in mehreren seiner hauptsächlichsten Seiten und in seiner Gesamtfassung wesentlich neu ist.

1. Begriff der Sekundärbahn.

Ueber den Begriff und die Eigenschaften einer Sekundärbahn bestehen so viele verschiedene Auffassungen, dass es vor allen Dingen nothwendig erscheint, den Begriff unserer Sekundärbahn festzustellen. Für uns liegt das Wesen der Sekundärbahn vornehmlich darin, dass dieselbe keinen erheblichen durchgehenden Verkehr aufzunehmen bestimmt ist. Unsere Sekundärbahn soll zunächst und besonders für das Hügel- und Gebirgsland ausgebildet werden, sie soll dem Laufe der sekundären Flussthäler folgen. Denn so wie man Haupt- (primäre) Gebirgszüge und von diesen auslaufende sekundäre Gebirgszüge unterscheidet, so erscheinen an deren Fusse Haupt- und Sekundärthäler. Die Hauptbahnen bewegen sich vorzugsweise in den Hauptthälern, die Sekundärbahnen folgen den sekundären Wasserläufen in den Sekundärthälern.

In grossen Stromgebieten — wie zum Beispiel des Rheines —, in welchen vielfach auch die sekundären und selbst die tertiären Thäler des Gesamtgebietes bereits mit Hauptbahnen und zwar häufig von noch sehr grossartigem Verkehre versehen sind, zieht sich der Begriff des Sekundärthales und der Sekundärbahn in unserem Sinne weiter nach den umgebenden Wasserscheiden zurück und beginnen für uns die sekundären Thäler da, wo eine Höhverzweigung des Hauptbahnnetzes zu schwierig und kostspielig erscheint. Die Sekundärbahnen überschreiten im gebirgigen Lande die Hauptwasserscheide in der Regel nicht, gehören daher meist zur Gattung der Zweig- oder Sackbahnen oder rechnen doch im Falle der Ueberschreitung der Wasserscheide für die nächste und weitere Zukunft nicht auf grossen durchgehenden Verkehr.

Solche Sekundärbahnen sollen mit einer mässigen Geschwindigkeit, in max. etwa 3 Meilen die Stunde, einen mässig grossen Güterverkehr und ebensolchen