

Ehe wir Eisenbahnen hatten, waren wir auf die Landstraßen angewiesen und hier sehen wir, nach der Wichtigkeit des Verkehrs unterschieden, Chaussees für großen Verkehr, Communalstraßen für den Verkehr einzelner Orte unter einander und endlich Feldwege für den Einzelverkehr.

Auf den Chaussees wurden große, schwere Lastwagen verwandt, während für den Verkehr zwischen den Ortschaften schon leichtere Wagen angewandt wurden, sowie wir auch im Gebirge ganz leichte, schmale Wagen antreffen.

Bei den Eisenbahnen hat man aber, und zwar ganz allein aus dem Grunde, um dieselben überall verwenden zu können, die gleiche Art Wagen gebaut und zwar für alle Bahnen, auch wenn sie noch so unbedeutend waren.

So naturgemäß es nun ist, daß für große Linien, sowie überhaupt für Bahnen, die in der That einen Durchgangsverkehr haben, auch gleiche, auf allen Bahnen zu verwendende Betriebsmittel vorhanden sind, so falsch ist es diese schweren Betriebsmittel auf kleine Nebenlinien zu übertragen, die überhaupt nur einen unbedeutenden Verkehr haben.

Die Wahl eines für das Bedürfniß nicht passenden Bahnsystems, verbunden mit den Folgen der Eisenbahn-Gründerei waren es, welche den großen Eisenbahn-Krach herbeiführten, wodurch so viele Millionen verloren gingen, und jetzt erst, nachdem so bittere Erfahrungen gemacht waren, fing man an einzusehen, daß es falsch sei, Nebenlinien ebenso auszurüsten und zu betreiben wie die großen Hauptbahnen und an sie auch die gleichen Bahnpolizei-Anforderungen zu stellen.

Es begann nun die Idee der „Secundärbahnen“ nach und nach Boden zu gewinnen; die verschiedenartigsten Vorschläge wurden gemacht, von Broschüren wimmelte es förmlich, und endlich kam als Resultat der langwierigen Verhandlungen die „Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878“ heraus, durch welche wenigstens vorläufig einige Erleichterungen geschaffen wurden.

Daß es aber hiermit noch keinesweges geschehen ist und daß es noch lange kein „secundärer Betrieb“ ist, wenn man einige Bahnwärter einzieht und etwas langsamer fährt, davon kann man sich sehr häufig überzeugen, wenn man sieht wie auf derartigen „secundär betriebenen“ Linien Maschinen von 6–700 Ctr. Gewicht dazu ver-