

IX.

**Die Betriebsmittel der Localbahnen.**

Reisebericht von **R. Koch.**

Die Anforderungen, welche an das Betriebsmaterial von Localbahnen auf eigenem Bahnkörper, mehr aber noch, sobald diese als Tramwaybahnen auf bestehende Strassen verlegt werden, gestellt werden müssen, sind wesentlich andere wie die, welche bei unseren Vollbahnen als nothwendig erkannt sind.

Gegenüber den grossen Geschwindigkeiten und Massen, wie sie hier üblich und Regel sind, fallen beide bei Localbahnen vergleichsweise nur gering aus, bei denen dagegen die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse weit ungünstiger zu sein pflegen, als dort. Es wird aus diesen und aus anderen Gründen, auf die wir später zurückkommen werden, nur in wenigen Fällen eingänglich, die Betriebsmittel der Localbahnen denen der Vollbahnen nachzubilden und vielleicht nur in einzelnen Dimensionen zu verringern.

Die Aufgabe, die Betriebsmittel der Localbahnen zu beschreiben und zu kritisiren, ist eine sehr schwierige und umfangreiche. Die Schwierigkeiten beruhen hauptsächlich in dem Umstande, dass sich, wegen des kurzen Zeitraumes, welcher verflossen ist, seitdem man angefangen hat, den Localbahnen eine erhöhte, aber dabei noch keineswegs die ihnen gebührende Aufmerksamkeit zu schenken, die betreffenden Constructionen noch in den ersteren Stadien des Versuchs befinden, indem noch immer zahlreiche neue Constructionen auftauchen, deren practischen Werth oft nur eine längere Erfahrung feststellen kann. Dabei sind die bestehenden Bahnen zumeist erst kurze Zeit im Betriebe, die Betriebsmittel vielfach abgeändert und die statistischen Nachweisungen unsicher und lückenhaft. Der Umstand, dass sehr viele dieser Bahnen Unternehmungen von Bankinstituten sind, welche sie möglichst rasch mit hohem Gewinn wieder zu verkaufen trachten, hat zur Folge gehabt, dass sie zumeist mit recht knappen Geldmitteln und oft ohne genügende sachverständige Leitung hergestellt und betrieben wurden. Unter Anderen machen sich diese Uebelstände bei der Beschaffung der Betriebsmittel und in der Einrichtung von Reparaturwerkstätten unangenehm fühlbar. Die Locomotiven und Wagen sind in ungenügender Zahl vorhanden und bleiben so lange im Dienst, bis die Karre mit dem besten Willen nicht mehr laufen will. Erst jetzt schreitet man zur Anlage von im knappsten Maasse mit Arbeitsmaschinen ausgestatteten Werkstätten, die in keiner Weise geeignet sind, die wahrscheinlichen Unterhaltungskosten der Fahrzeuge bei sachgemässen Einrichtungen, guter Beaufsichtigung und rechtzeitiger Vornahme der Arbeiten erkennen zu lassen. Aber fast noch fühlbarer als der Einfluss der Construction der Betriebsmittel auf deren Unterhaltungskosten machen sich das gewählte Oberbausystem und die auf das Legen und die Unterhaltung des Oberbaues verwendete Sorgfalt. Man darf in dieser Beziehung ohne