

Uebertreibung die Behauptung aussprechen, dass an Orten, wo die Unterhaltung des Strassenpflasters den betreffenden Eisenbahngesellschaften obliegt, auch unter sonst günstigen Umständen auf eine Rentabilität der Bahn nicht zu hoffen ist, sobald ein unzumässig und schlecht verlegter Oberbau öftere Nacharbeiten erforderlich macht.

Der grosse Umfang, den die Beschreibung der Betriebsmittel von Localbahnen einnehmen muss, ist am ehesten aus den verschiedenen Bedingungen zu erkennen, denen diese bei den oft sehr von einander abweichenden Verhältnissen genügen müssen.

Während man bei den Vollbahnen von solchen I. und II. Classe*) spricht, sind bei den Localbahnen hauptsächlich zu unterscheiden:

I. Nach der Construction der Betriebsmittel.

- Ia. Bahnen, deren Betriebsmittel (hauptsächlich Güterwagen) auf die angrenzenden Hauptbahnen übergehen und welche durch die Fahrzeuge jener befahren werden können;
- Ib. Bahnen, bei denen jeder Uebergang von Wagen oder Locomotiven ausgeschlossen ist.

II. Nach der Lage der Bahn.

- IIa. Bahnen auf eigenem Bahnkörper;
- IIb. Bahnen auf bestehendem Strassenkörper.

III. Nach der zur Anwendung kommenden Spurweite.

- IIIa. Normalspurige Bahnen;
- IIIb. Schmalspurige Bahnen.

IV. Nach der zur Anwendung kommenden Zugkraft.

- IVa. Bahnen mit mechanischer Zugkraft;
- IVb. Bahnen mit animalischer (Pferde-) Zugkraft.

Unter IV. ist noch zu unterscheiden zwischen Adhäsionsbahnen und Zahnradbahnen.

*) Anmerkung. Man pflegt als Haupt- oder Vollbahnen erster Classe solche Bahnen zu bezeichnen, welche hauptsächlich den grossen durchgehenden — den sogenannten Weltverkehr — zu vermitteln haben. Ihre Anlage geschieht fast immer mit zwei und oft auch mit mehr Geleisen. Unter möglichster Beibehaltung der Hauptrichtungen sucht man grössere, nicht direct berührte Ortschaften, industrielle Etablissements etc., wenn nöthig durch Zweigbahnen mit der Hauptlinie zu verbinden, bei der man sowohl scharfe Steigungen als auch enge Curven, selbst unter Aufwendung erheblicher Kosten, zu vermeiden bestrebt ist.

Den Hauptbahnen zweiter Classe fällt nur ein geringer durchgehender Verkehr zu. Sie sind mehr auf den Localverkehr angewiesen und suchen diesen mit oft erheblichen Umwegen auf. Steigungen und enge Curven sind dabei weniger schädlich als bei den Hauptbahnen I. Classe, weil es sich einmal um geringere Maassen und daher um kürzere Züge handelt, und weil ferner die Rücksicht concurrirender Linien auf die Tarife, Zahl und Geschwindigkeit der Züge weniger maassgebend ist als dort.

In der Praxis grenzen sich diese beiden Bahngattungen weniger scharf, als von uns geschehen ist, gegen einander ab, so dass man oft ein und dieselbe Bahn zu jeder der beiden zu zählen berechtigt ist. Uebrigens kommt es oft vor, dass durch den Bau neuer Linien einzelne Hauptbahnstrecken erster Classe zu solchen zweiter und umgekehrt, dass Strecken zweiter Classe zu solchen erster Classe werden.