

GROSSH: CENTRALSTELLE  
FÜR DIE GEWERBE  
DARMSTADT.

## I.

**Allgemeine Uebersicht.**

Von W. Hostmann.

Obleich die seit Anfang des Jahres 1891 herrschende und sich immer mehr verschlechternde, wirtschaftliche Gesamtlage auch auf die Entwicklung des Localbahnwesens insofern von Einfluss war, als jede Lust zu neuen Unternehmungen fehlte, so wurde doch im Laufe des Jahres eine Anzahl von Localbahnen dem Betriebe übergeben, während weitere Strecken sich noch im Bau befinden.

Nicht ohne günstigen Einfluss auf die weitere Entwicklung der Localbahnen dürfte der im Jahre 1891 stattgehabte Wechsel im Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Preussen bleiben. Während nämlich der bisherige Minister von Maybach, dessen wichtigste Aufgabe die Verstaatlichung der Hauptbahnen in Preussen war, den Localbahnen und besonders den ausschliesslich mit Privatecapital erbauten Localbahnen nicht gerade sehr wohlwollend gegenüberstand, dürfte der jetzige Minister Thielen zu dieser wichtigen Frage eine andere, den Bau derselben mehr fördernde, Stellung einnehmen.

Allem Anschein nach wird man das Privatecapital zu dem Bau dieser nützlichen und so notwendigen Verkehrsglieder wieder mehr heranzuziehen suchen, während dem Staate das grosse Netz der Haupt- und Nebenbahnen vorbehalten bleiben soll. Es würde ein solches Vorgehen des Herrn Ministers Thielen umso mehr mit Freuden begrüsst werden können, als sowohl der Bau wie der Betrieb der eigentlichen Localbahnen nahezu von Fall zu Fall ein besonderer ist, während Bau und Betrieb der Haupt- und Nebenbahnen unter Festhaltung gewisser gemeinsamer Gesetze und Vorschriften ausgeführt werden muss, so dass es bei so verschiedenartigen Bedürfnissen nicht zweckmässig erscheinen kann Bau und Betrieb der eigentlichen Localbahnen auch durch den grossen, an und für sich schon naturgemäss etwas schwerfällig arbeitenden, Apparat der Staatsbahnverwaltung ausführen zu lassen.

Sollen die Localbahnen ihren Zweck in der That erfüllen, dann müssen sie, frei von allen Schablonen, dem Bedürfnisse des einzelnen Falles in Bau und Betrieb auf das Engste angepasst werden, wie dies z. B. bei der nahezu fertig gestellten Strassenbahn in Gera (Reuss) der Fall ist. Während bei dieser für Personen- und Güterverkehr bestimmten Anlage<sup>1)</sup> der Personenverkehr mittelst Electricität (System Sprague, Oberleitung wie in Halle a/S.) ausgeführt wird, erhalten die vielen Fabriken und sonstigen industriellen Etablissements dadurch einen directen Uebergang der Hauptbahnwagen, dass dieselben auf Rollböcken (Trucs) mittelst Dampftrammaschinen von dem Bahnhof der Hauptbahn auf der 1 Meter Spur-Bahn in den Fabrikhof und zurück befördert werden. Endlich werden noch die vielfachen grösseren Stückgüter aus den einzelnen Fabriken mittelst auslenkbarer Güterwagen (Perambulatorwagen) abgeholt bzw. dahin gebracht und an einem Centralpunkte in Hauptbahnwagen gesammelt, in denen sie dann mittelst der Rollböcke an den Hauptbahnhof befördert werden. Die Geraer Strassenbahn-Gesellschaft besorgt das ganze Expeditions-

<sup>1)</sup> Siehe Jahrgang X, Heft II dieser Zeitschrift.