

IV.

Rückblicke auf die Feldbahn.

(1877—1893.)

Von **W. Hostmann.****I. Vorbemerkung.**

Zu einer Zeit, in der die Herstellung billiger Localbahnen — in Preussen „Kleinbahnen“ genannt — die weitesten Kreise der verschiedensten Staaten und Länder beschäftigt und die verschiedenartigsten Ansichten auf diesem Gebiete sich geltend machen, dürfte es von Interesse sein, einen Rückblick zu werfen auf die Entstehung und Verkehrsentwicklung derjenigen Bahn, welche neben der Brölthalbahn (Rheinprovinz) und der Ocholt-Westersteder-Bahn (Grossherzogthum Oldenburg) in Fachkreisen noch heute als eines der lehrreichsten Beispiele von Schmalspurbahnen in Deutschland gilt, die 44 km lange Feldbahn (Grossherzogthum Sachsen-Weimar).

Da die Feldbahn sich nunmehr circa 15 Jahre im regelmässigen Betriebe befindet (die 20 km lange Strecke Salzung-Dorndorf-Lengsfeld wurde am 22. Juni 1879 dem Betriebe übergeben), so geben nicht nur die Betriebsergebnisse, sondern auch die in diesen 15 Jahren stattgehabte Verkehrsentwicklung ein lehrreiches Bild davon, ob und inwieweit die Hoffnungen und Erwartungen, welche weite Kreise, besonders aber die Grossherzogliche Regierung in volkswirtschaftlicher Hinsicht an den Bau der Feldbahn geknüpft hatten, in Erfüllung gegangen sind.

Von Interesse dürfte es ferner sein der vielfachen Anregungen zu gedenken, welche durch Bau und Betrieb der Feldbahn in technischer Beziehung gegeben wurden, sowie der vielen Projecte zu Schmalspurbahnen, welche damals entstanden, aber nur zum Theil zur Ausführung gelangten.

Ein solcher Rückblick bietet auch aus dem Grunde für weitere Kreise ein gewisses Interesse, weil der Verfasser inzwischen Gelegenheit hatte, die vielseitigsten Erfahrungen in Projectirung, Bau und Betrieb von Kleinbahnen zu sammeln und deshalb zu einem Urtheile auf diesem Gebiete berechtigt zu sein glaubt.

Das im Nachstehenden wiedergegebene statistische Material ist dem Verfasser Seitens der Localbahn-Actiengesellschaft zu München, welche z. Z. Betriebspächterin der Feldbahn ist und deren Begründer, die Locomotivfabrik Krauss & Cie. in München, bekanntlich s. Z. den Muth hatte, den Betrieb der Feldbahn auf eigne Rechnung zu übernehmen, bereitwilligst zur Verfügung gestellt.

Bei dieser Gelegenheit soll noch darauf hingewiesen werden, dass s. Z. als die Feldbahn sich im Bau befand, an einen regelrechten und sicheren Betrieb der Bahn, welche noch obendrein zum Theil im Gebirge liegt und Steigungen bis 1:25 hat, eigentlich Niemand so recht glauben wollte.

II. Entstehung, Bau und Betrieb.

Was die Entstehung der Feldbahn anbelangt, so war bekanntlich dem Verfasser Seitens der Grossherzoglich Sächsischen Regierung im Sommer 1877 der Auftrag