

## XV.

**Die neuesten Locomotiv- und Wagen-Typen für schmalspurige Eisenbahnen.**Von **F. Zezula**, Oberingenieur der k. und k. Bosnabahn.

Mit 15 Abbildungen im Texte.

Die Fürsorge, welche von den gesetzgebenden Körpern der meisten Länder in der letzten Zeit der Entwicklung des Localbahnwesens zugewendet wird, erstreckt sich auch auf die Förderung der schmalen Spurweite, welche im Gegensatze zu der früheren stiefmütterlichen Behandlung sich nunmehr eines aner kennenswerthen Wohlwollens erfreut. Doch muss gleich hervorgehoben werden, dass die Schmalspur trotz allem noch immer nicht jene Würdigung gefunden hat, wie sie es ihrem Wesen nach verdienen würde. So zum Beispiel verweisen die „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Haupt-, Nebeneisenbahnen und Localbahnen Oesterreich-Ungarns“, welche allerdings erst im Entwurfe vorliegen, die Schmalspur in die letzte Kategorie der Eisenbahnen und bestimmen für dieselbe als Maximum eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde. Der diesbezügliche Passus lautet wörtlich:

„Als Nebeneisenbahnen (Spurweite 1.435 m) sind jene Bahnen zu betrachten, welche zwar in ihrem Oberbaue mit den Haupteisenbahnen im wesentlichen übereinstimmen und auf welche sowohl Wagen als auch Locomotiven der Haupteisenbahnen übergehen können, bei welchen aber die Fahrgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf und für welche hinsichtlich der Betriebsführung erleichternde Bestimmungen platzgreifen dürfen.

Als Localbahnen sind jene Bahnen von 1.435 m oder kleinerer Spurweite zu betrachten, welche vorwiegend dem Localverkehre zu dienen haben, mittelst Dampfkraft betrieben werden, bei welchen ferner der grösste Raddruck in der Regel nicht mehr als 5000 kg beträgt und die Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde an keinem Punkte der Bahn überschritten werden darf, und für welche hinsichtlich der Betriebsführung erleichternde Bestimmungen platzgreifen dürfen.“

Es ist zu befürchten, dass mit einer solchen Classification der beabsichtigte Zweck, die interessirten Kreise für die schmale Spurweite zu gewinnen, trotz der nachdrücklichsten Unterstützung seitens der Behörden nicht erreicht werden wird; es dürfte vielmehr den leider noch immer zahlreichen Gegnern der schmalen Spurweite, so lange dieselbe ohne Vorbehalt und ohne Rücksicht auf die Anlage und Betriebsführung unter die Tertiärbahnen rangirt wird, nicht schwer fallen, gegen eine auf so niedriger Stufe stehende Eisenbahn Stimmung zu machen.