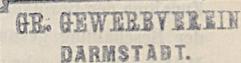


I.

Allgemeine Uebersicht.

Von W. Hostmann.


 GR. GEWERBEVEREIN
DARMSTADT.

Im Jahre 1888 wurde wiederum in den verschiedensten Gegenden Deutschlands eine grössere Anzahl eigentlicher Localbahnen sowohl mit schmalen wie mit normaler Spurweite dem Betriebe übergeben; eine weit grössere Zahl von Linien befindet sich aber im Baue oder in der Vorbereitung.

Mit der Ausdehnung des Betriebes von Schmalspurbahnen in Deutschland und an der Hand der mit diesem System erzielten, oft überraschend guten, Resultaten ist auch die Zahl der Anhänger der schmalen Spurweite, besonders in technischen Kreisen, gewachsen, womit allerdings keineswegs gesagt sein soll, dass es nicht noch an grundsätzlichen Gegnern dieses ebenso nützlichen wie nothwendigen jüngsten Gliedes unseres modernen Verkehrswesens fehlt.

Wir halten es deshalb für unsere Pflicht an dieser Stelle einer literarischen Erscheinung des letzten Jahres Erwähnung zu thun, einmal weil in dem Buche¹⁾ der zweifellos sehr gelehrte Herr Verfasser bezüglich der schmalen Spurweite zu Resultaten gelangt, die schwer verständlich sind für Diejenigen, welche mit dem Wesen der Schmalspurbahnen, sowie mit deren Bau und Betrieb vertraut sind, dann aber besonders deshalb, weil der Herr Verfasser zugleich akademischer Lehrer ist und somit einen gewissen Einfluss auf die angehenden jungen Techniker ausübt.

Wir sind überzeugt, dass der gelehrte Herr Verfasser zu anderen Resultaten gelangt sein würde, wenn er es der Mühe werth erachtet hätte auch nur eine der während der letzten 10 Jahre im Königreich Sachsen, den Reichslanden, Thüringen und in anderen Gegenden Deutschlands ausgeführten Schmalspurbahnen gründlich, sowohl im Bau wie im Betriebe, und ganz besonders in der Einwirkung auf die wirthschaftliche Entwicklung der von ihr durchzogenen Gegend, zu studiren; wie gesagt, wir sind überzeugt, der gelehrte Herr Verfasser würde zu ganz anderen, der schmalen Spurweite und ihren Anhängern weniger ungünstigen, Resultaten gelangt sein.

Im Uebrigen befürchten wir nicht, dass die erwähnten Ausführungen auf die gesunde Weiterentwicklung der Schmalspurbahnen in Deutschland irgend welchen Einfluss ausüben werden.²⁾

Hervorzuheben ist für das Jahr 1888 noch, dass die Dampfstrassenbahnen für grosse Städte und deren Vororte besondere Beachtung fanden. Dienen die

¹⁾ „Theorie des Trassirens“ von Wilhelm Launhardt, Geh. Regierungsrath, Professor an der Technischen Hochschule zu Hannover. Heft II. Die technische Trassirung der Eisenbahnen. Mit 23 Holzschnitten. Hannover, Schmorl & von Seefeld, 1888.

²⁾ Siehe auch Referat in Heft II, 1888, dieser Zeitschr., S. 114—115.

Zeitschrift f. Local- u. Strassenbahnen. 1889.