

VIII.

Die Entwicklung der Localbahnen in Deutschland.Von **W. Hostmann.**

Mit einer lithographirten Tafel I.

S 40-48
-> von S. 69**Allgemeines.**

Im Nachstehenden soll der Versuch gemacht werden in kurzen Zügen, ohne auf technische Einzelheiten einzugehen, einen Ueberblick darüber zu geben, in welcher Weise sich nach und nach der Bau von „Localbahnen“ in Deutschland entwickelt hat, welche Verbreitung diese so nützlichen kleinen Bahnen bislang gefunden haben und ferner soll an einzelnen Beispielen nachgewiesen werden, wie segensreich dieselben auf das wirthschaftliche Gedeihen ganzer Gegenden einwirken.

Dabei sollen unter „Localbahnen“ solche Bahnen verstanden werden, die dem öffentlichen Verkehre dienen, bei denen der Regel nach ein Uebergang von Hauptbahnen nicht stattfindet und die dazu bestimmt sind, vorwiegend oder ausschliesslich lokalen Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen.

Während bekanntlich in England und Frankreich die Bestrebungen, die Baukosten der Eisenbahnen, welche in Folge der grossartigen Entwicklung des Verkehres, besonders des Güterverkehres, immer höher wurden, herabzumindern bereits Anfangs der Sechziger Jahre begannen, fand die erste öffentliche Anregung dazu in Deutschland 1868 in Hamburg in Folge eines Antrages statt, der auf der Tagesordnung der Versammlung deutscher Architekten und Ingenieure stand.

Wenn bei dieser Gelegenheit, Seitens des damaligen Bauinspectors C. Köpcke-Hannover (jetzt Geheimer Finanzrath in Dresden), auch schon darauf hingewiesen wurde, dass für locale Verkehrszwecke die schmale Spurweite weit geeigneter sei wie die normale, so hatte dies doch zunächst wenig Erfolg, weil kurz vorher in einer Versammlung in Dresden die Techniker des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beschlossen hatten, für die fernere Entwicklung der Localbahnen gleiche Spurweite mit den Hauptbahnen zu verlangen.*)

Bei dem maassgebenden Einflusse dieses Vereins auf das gesammte deutsche Verkehrswesen war es erklärlich, dass die zu Anfang der Siebenziger Jahre erbauten „Secundärbahnen“ sämmtlich die normale Spurweite hatten.

Inzwischen wurde aber das Bedürfniss nach billigen Localbahnen immer grösser, so dass auch die staatlichen Behörden sich diesem Drängen nicht mehr verschliessen konnten; nachdem bereits in den 1876 vom Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen herausgegebenen „Grundzügen für die Gestaltung der Secundär-Eisenbahnen“ auch für Schmalspurbahnen von 0,75 und 1 m Spurweite gewisse gemeinsame Vorschriften empfohlen wurden, erschien am 12 Juni 1878 die „Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung“, welche bekanntlich Reichsgesetz ist und in der auch für Bau und Betrieb der Schmalspurbahnen eine Reihe Vorschriften erlassen wurden. Wenn man die Anfang der Sechziger Jahre zu industriellen Zwecken als

*) Siehe auch W. Hostmann, Bau und Betrieb der Schmalspurbahnen u. s. w. Seite 4 u. folgende, Wiesbaden 1881, J. F. Bergmann.