

Zukunftslokalbahnen.

Von Ing. Hermann v. Litzrow.

Nach Friedensschluß bekommen wir sicher eine Hochkonjunktur in Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft; der bestehende Mangel an Zughieren wird aber noch anhalten und der Straßenzustand wahrscheinlich schlechter als heute sein. Es muß also für neue Verkehrsmittel oder Verkehrsmittel vorgeplant werden. Lokalbahnen bisheriger Typs werden wir nicht mehr bauen können, weil die innerpolitischen Verhältnisse die Finanzierung nach der üblich gewesenen Methode verbieten und weil die vorhandenen Lokalbahnen den Erwartungen nicht entsprechen haben, da sie weder alle nötigen Zugverbindungen für Personen, insbesondere Arbeiter und Schulkinder, noch für Güter, darunter Milch und Marktaut, noch für Fracht bieten konnten, und trotz ihrer nicht niedrigen Tarife ein sehr geringes Erträgnis ergaben. Jedem, der sich mit Verkehrsweisen befaßt hat, sind diese Umstände bekannt, bis nun sind aber nur aus den Kreisen der Automobilindustrie Vorschläge für Sanierung dieser Zustände gemacht worden. Zwischen der Lokalbahn alter Gattung und dem Automobil liegt nun noch eine große Zahl verschiedener Verkehrsmittelarten, die als Lokalbahn-„Ersatz“ dienen können. Wenn auch von einer systematischen Aufzählung derselben abgesehen werden muß, so wäre doch anzuführen, daß die Verkehrsmittel in zwei Gruppen zerfallen, den Verkehr auf Schienen und den Automobilverkehr auf vorhandenen Straßen. Ersterer erfordert mehr Investitionen (da er sich den Weg schaffen muß) und somit größere Verkehrsmengen, wobei aber die Beförderungskosten relativ niedrig bleiben, letzterer begnügt sich mit geringen Investitionen und geringen Verkehrsmengen, ergibt aber relativ höhere Beförderungskosten. Automobilverkehr werden sich besonders gut bewähren, wenn mehrere Linien von einem Punkt aus gefahren werden können, so daß wenig Kosten an Personal, Wagen und Ersatzteilen gehalten werden. Uebrigens kann eine Autolinie, wenn sie sich gar nicht auszahlen sollte, fast ohne Kosten wieder anderswohin übertragen werden. Es möge erwähnt werden, daß im öffentlichen Verkehr Benzin- (oder Benzol-)Automobile, solche mit elektrischer Oberleitung und mit Akkumulatoren verwendet wurden, dagegen Dampfautomobile und ganze benzinelektrische Automobilzüge bis nun noch nicht. Uebergend auf die verschiedenen Bahngattungen ist vor allem festzustellen, daß in der Ebene ein Zugtier auf Gleisen ungefähr fünfmal so viel Last befördern kann als auf der Straße, weil die Reibung um das entsprechende Maß geringer ist. Dieser Vorteil nimmt aber auf der Steigung proportional ab, so daß er in unserem mehr gebirgigen Seimatsland nicht voll zur Geltung kommt und daher Pferdebahnen nicht in vorteilhafte Verwendung kommen können, abgesehen natürlich davon, daß wir dormalen nicht über die genügende Zahl Pferde verfügen. Es kommen somit für uns nur Bahnen mit mechanischen Motoren in Betracht, unter denen die normalspurige Nebenbahn obenan steht. Nicht die Spurweite macht diese Bahngattung unfähig, gute Verzinsung zu bringen, sondern die vielen technischen und administrativen Vorschriften, die sie mit dem Uebergang von Hauptbahnwagen auf sich nehmen mußte. Sie könnte mitunter dem speziellen Lokalbedarf besser ohne Wagenübergang entsprechen, da sie dann Bogen von 20 Meter Radius (Eisenbahn 150 Meter) haben würde, eine Radbelastung von 2000 Kilogramm (Eisenbahnen 7250 Kilogramm), so daß sie scharf gekrümmte Dorfstraßen und schwache Brücken passieren könnte. Auch an Schärfe der Neigungen können derartige Bahnen, wenn sie im allgemeinen auf

der Straße geführt sind, etwas höher gehen als die alten Lokalbahnen, ohne durch solchen Vorgang den Betrieb sehr zu verteuern. Ursache hierfür ist, daß die Neigungen unserer Straßen bis zu 5 Prozent und mehr gehen, während Bahnen selten über 2½ Prozent kommen. Die Straßenbahnen müssen daher ihre Rüge auch in der Ebene für etwa 5 Prozent Neigung einrichten und können dieselbe Neigung natürlich ohne Verminderung der Zuglast (wie bei den Bahnen) zum Erklimmen von Wasserscheiden oder zur Erreichung hochgelegener Orte und Bergwerke, Fabriken anwenden. Eine solche Nebenbahn ohne Wagenübergang kann aber auch, da sie nicht wie die alte Lokalbahn ein Zwerggebilde unter Riesen ist, sich ganz frei einen billigen Verwaltungsapparat etwa nach Muster eines Fuhrwerks- oder Spediteurbetriebes bilden. Ganz wesentliche Verwaltungserparnisse werden sich erzielen lassen, wenn mehrere solche Nebenbahnen zu einer Verwaltung etwa in der Hauptstadt des Kronlandes oder im Zentrum des Industriegebietes, das sie bedienen, vereint werden. Diese Verwaltung wird trotz ihrer Kleinheit doch im großen arbeiten können, indem sie für alle ihre Linien gemeinsam einkauft, gemeinsame Druckfachen verfaßt, ja vielleicht gemeinsam repariert oder gar den Fahrpark von einer Linie zur anderen je nach Bedarf versendet. Die Verwaltung wäre von allen Eisenbahnregeln frei; sie könnte ihre Wagen beliebig breit oder hoch machen, damit sie vorhandene Hindernisse passieren können. Sie könnte auch, wenn nötig, auf der Straße streckenweise Rahnradbetrieb einführen, wenn eine große Neigung unvermeidlich ist. Derartige Bahnstreckenaussführungen bestehen bereits in Ahmannshausen a. Rh., Neapel und Cortaillod bei Neuchâtel. Die vorteilhafteste Antriebsart wird elektrische Oberleitung sein, wenn die Kosten der Leitung, besonders in den Anschlußgleisen, verzinst werden können und Strom zu billigerem Preise beschafft werden kann; sonst aber Dampf mit recht großen Kesseln, so daß jedes erreichbare billige Brennmaterial verwertbar bleibt. Diese Art Nebenbahnen wird

in alle Fabriken und größeren Gutshöfe Gleise hineinlegen können, so daß sie an Zu- und Abfuhrkosten das Spart, was sie für die Umladung an der Hauptbahnstation mehr verwenden muß.

Bahnen, die keine Gründe einlösen müssen, sondern vorhandene Straßen benutzen, die im übrigen allen Bedürfnissen und Terrainverhältnissen angepaßt sind, können auch bei wenig Personen- und Güterverkehr ohne Staatsgarantie, nur mit Gemeinde- und Bezirks-subsidien ausgestattet, ertragsfähig hergestellt werden; sie existieren bereits im Ausland, wie zum Beispiel in Festiniog in England, Darjeeling in Indien und mehrere Linien in Frankreich und Algerien, und bei uns als Privatlinien, wie in Königshof, Schneegattern und der Bukovina (Religionsfonds); sie können daher auch für öffentlichen Dienst eingerichtet werden. Ihre Fahrgeschwindigkeit kann 20 Kilometer erreichen, so daß sie mit Pferdebesuhrwerk konkurrieren und daher allen vernünftigen ertragsbringenden Anforderungen an Schienenwege entsprechen können. Sie werden höhere Tarife haben müssen als unsere Lokalbahnen und schon gar unsere Vollbahnen. Die Tarife werden aber nie die Beförderungskosten des animalisch betriebenen Straßenfuhrwerkes erreichen (sieht schon am flachen Bande bis 26 Heller pro 100 Kilogramm und Kilometer) und daher ziemlich willig bezahlt werden. Diese Schienenwege werden auch von politischen Einflüssen frei bleiben, weil sie keinerlei Staatsunterstützungen fordern werden.