

## Original-Abhandlungen.

### Local-, Secundär- und Vicinal-Bahnen mit Normal- und Schmalspur.

Mitgetheilt von **Eduard Bazika**,  
Inspektor und Bauleitungschef der k. k. priv. österr. Staats-  
Eisenbahn-Gesellschaft

#### Einleitung.

In den letzten zwei Jahren ist in Oesterreich die Kilometerzahl der ausgebauten Bahnen gegen frühere Jahre auffallend gesunken.

Im Jahre 1871 wurden noch 2210 Kilometer, im Jahre 1875 nur schon 575 Kilom. Bahnen eröffnet.

Diese geringe Baulust beweist klar, dass der Bau der sogenannten Hauptbahnen vorüber ist, seit dem das grosse Publikum sich nach der Lebensfähigkeit eines Unternehmens umsieht, bevor es demselben sein Geld anvertraut.

Viele der gebauten Bahnen, welche richtiger die Bezeichnung Lokalbahnen verdient hätten, senken unter der geringen Ertragsfähigkeit und fristen ein sieches Leben. Die Regierung macht Anstrengungen, um den Eisenbahn-Credit nicht vollständig sinken zu lassen und fremdes Kapital noch ferner zu fesseln.

Die Ursache dieser drückenden Calamität ist nicht allein in der volkswirtschaftlichen Crisis der letzten Jahre, noch in der zu grossen Dichtigkeit des Bahnnetzes zu suchen, sondern in dem unverhältnissmässig hohen Kapitalaufwande für Bahnen, welche von vornherein vermöge ihrer Lage, keine Rentabilität erwarten liessen und dennoch als Hauptbahnen concessionirt wurden, weil die Concessions-Werber sie als solche declarirt haben, ohne zu bedenken, dass dieselben als Secundär-Bahnen mit beschränkter Fahrgeschwindigkeit viel billiger und daher auf gesünderer Basis hätten gebaut werden können.

Allerdings macht unsere strenge Eisenbahn-Gesetzgebung bisher keinen wesentlichen Unterschied zwischen Haupt- und Secundär-Bahnen und werden erst neuerer Zeit nur von Fall zu Fall gewisse Erleichterungen gewährt. Und ungeachtet der ungünstigen Verhältnisse so vieler unserer Bahnen sind noch ausgebreitete, und besonders Gebirgsgegenden mit Bahnen stiefmütterlich bedacht, und viele unserer industriellen Städte sehnsuchtsvoll einer Schienenverbindung entgegen.

Aus diesem folgt, dass die Aera des Eisenbahnbaues noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden darf, und dass im Gegentheile die Mittel

angewendet werden müssen, welche den weiteren Bau von Eisenbahnen bei einer mässigen Rentabilität des verwendeten Kapitals ermöglichen.

Soll Oesterreich-Ungarn anderen Ländern, wie England, Frankreich, Belgien, Deutschland etc. nicht nachstehen, welche auf je 10000 Einwohner 7.58 Kilometer und darüber Bahnen besitzen, und auch noch jetzt ihr Netz vervollständigen, dann bleiben noch im Staate Oesterreich-Ungarn zu seinem, Ende 1875 erst 16618 Kilometer Bahnen betragenden Netze weitere 10000 Kilometer Schienenwege auszubauen.

Selbst Böhmen, welches Ende 1875, 3475 Kilometer Bahnen im Betriebe aufweisen konnte (Industrie-Bahnen nicht inbegriffen) daher auf 10000 Einwohner 6.75 Kilom. entfallen, entbehrt in vielen und hauptsächlich in den südlichen, südöstlichen und südwestlichen Gebirgsgegenden einer Schienenverbindung, weil das ziemlich ausgebreitete böhmische Bahnnetz sehr ungleich vertheilt ist.

Die Länder, welche sich eines dichteren Eisenbahnnetzes erfreuen, und zwar England, Frankreich, Belgien, Deutschland haben bereits zu dem Systeme der billigeren Lokalbahnen gegriffen, welches den oben angedeuteten Zweck erfüllen soll.

Frankreich hatte Ende 1875 bereits 1850 Kilom. Lokalbahnen im Betriebe, die auf Grund des, den Bau erleichternden Gesetzes für Departement-Bahnen vom Jahre 1865 hergestellt wurden.

#### In Ungarn

hat in den letzten Jahren die k. k. priv. österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Baue von normalspurigen Secundär-Bahnen begonnen und zwar stehen im Betriebe die Linien Valkany-Perjamos, Vojtogs-Bogsan und die erworbene Linie Tot-Megyer-Surany in einer Gesammtlänge von 98.62 Kilom.

Auch das System der schmalspurigen Bahnen sowohl für Güter- als auch Personenbeförderung gewinnt an Ausdehnung.

In neuerer Zeit hat die vorgenannte Staats-Eisenbahn-Gesellschaft im Banate 50.63 Kilometer Schmalspur-Montanbahnen gebaut; ferner wurde eröffnet: die Kohlgewerkschafts-Bahn mit 1.105 m. Spur und 23.68 Kilom. Länge von Wolfsegg nach Traunthal, die Erzbahn von Rostoken nach Marksdorf (Station der Kaschau-Oderberger Bahn) von 18.70 Kilom. Länge und 0.75 Meter Spur u. a. m.