

Warum Schmalspur?

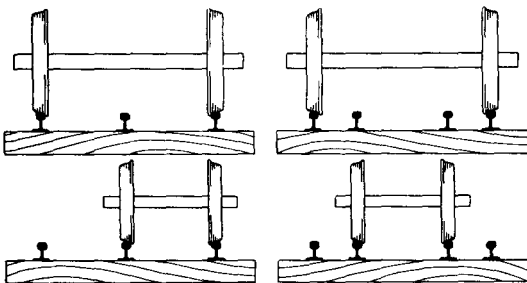
So wie selbst der größte Strom seinen Ursprung in zahllosen kleinen und kleinsten Gerinnseln hat, so entstehen die mächtigen Verkehrsströme auf unseren Hauptbahnen aus vielen kleinen Zubringern. Sie verbinden entlegene Talschaften über das weite Reich der Schiene mit dem Weltverkehr.

Die Schmalspurbahn verkörpert augenfällig das Vordringen des Schienenstranges in entlegene Gebiete. Sie schlängelt sich durch enge Täler, die von der Natur vorgezeichneten Wege geschickt ausnützend. Ihre drei Meter breite Trasse wäre nicht einmal für eine bescheidene Straße ausreichend. Dieser Anpassungsfähigkeit und Anspruchslosigkeit verdankt die Schmalspur ihre Existenz neben der kontinentalen Maßstäben folgenden Normalspur.

Die großen Bahnprojekte um die Mitte des vorigen Jahrhunderts haben die europäischen Staaten fast ausnahmslos einheitlich als Normalspurlinien verwirklicht. Sie folgten dabei allerdings nicht einer verfrühten europäischen Gesinnung, sondern fügten sich einfach in die Notwendigkeit, die ersten Lokomotiven bei Stephenson kaufen zu müssen, der sie einheitlich nach der Spurweite seiner ersten Bahn, der Stockton–Darlington-Bahn, baute. Dieses Maß von 1435 mm wurde so zur Normalspur. Kleinere Spurweiten, wie schon zuvor in Bergwerken und Fabrikanlagen angewandt, blieben zunächst auf diesen Bereich beschränkt; öffentliche Schmalspurbahnen zählten lange Zeit zu den Ausnahmen.

Als um 1870 die großen kontinentalen Verkehrswege im wesentlichen ausgebaut waren und ihr weit über Erwarten segensreicher Einfluß auf die erschlossenen Wirtschaftsgebiete offenbar wurde, zeigte sich um so deutlicher das Zurückbleiben der Landstriche abseits vom Schienenweg. Sie forderten den Bau von Zubringerlinien. Wo solche – nach den strengen Vorschriften für Hauptbahnen erbaut – bereits bestanden hatten, waren sie nur im Zusammenhang mit großen Industriererken rentabel. Daher blieb die Forderung nach weiteren Lokalbahnen selbst dann nur unzureichend erfüllt, als die Regierungen deren Bau durch gemilderte Bau- und Sicherheitsvorschriften und durch finanzielle Erleichterungen förderten. Die Baukosten waren immer noch zu hoch, vor allem in Gebirgstälern, wo umfangreiche Erdarbeiten und kostspielige Kunstbauten notwendig sind.

In dieser Situation bot sich die Schmalspurbahn als Ausweg an. Sie begnügt sich mit einer schmälere Trasse und kann – bei gleicher Geschwindigkeit und gleichem Achsstand – engere Kurven durchfahren. Daher paßt sich eine Schmalspurlinie dem Terrain besser an als eine normalspurige. Sie kann sich etwa an der Lehne eines vorspringenden Berges entlangschlängeln, den eine Normalspurbahn in einem kostspieligen Tunnel durchfahren müßte, der überdies den Bau verzögert. Auf österreichischen Lokalbahnen galt als untere Grenze im allgemeinen ein Radius von 180 m bei Normalspur und 80 m bei Schmalspur. Weiters sind die kleineren und einfach ausgerüsteten Schmalspurfahrzeuge billiger. So stellte sich die Errichtung einer Schmalspurbahn mitunter nur halb so teuer wie eine normalspurige Bahnlinie. In



Drei- und Vierschienengleis
für Normal- und Schmalspur

Zeichnung aus *Da staunt das Vorsignal*
von J. Slezak