

Kraftbetrieb kommt ausschliesslich die letzte Bremsart in Frage. Es brauchen immer nur einzelne Wagen mit Bremsen versehen zu sein, deren Zahl sich nach dem Gefälle und der Länge der Züge richtet.

Eine neuere und sehr praktische Verwendung der Gleise ist die sogenannte Fuhrwerksbahn, die den grossen Vorteil bietet, dass der gewöhnliche Landwagen, ohne umgeladen zu werden, auf Schienen die schlechten Wege leicht überwinden kann und dass mehrere mit Material beladene Landwagen zu einem Zuge vereinigt werden können. Die der A.-G. Orenstein & Koppel in Berlin patentierte Lagerung des Lastwagens hat den Vorteil, dass man nicht mehr von der Konstruktion und den Dimensionen der einzelnen Teile desselben abhängig ist, sodass sich derartige Trucks für Lastwagen verschiedener Spurweiten verwenden lassen. Der Wagen fährt mit Hülfe einer Laderampe ¹⁾ auf einen hierfür besonders konstruierten Feldbahnwagen und verlässt am Endpunkte des Gleises dasselbe ebenfalls mittels einer Laderampe und kann nun ohne Schienen weiterfahren.

Als Betriebskraft für Feld- und Waldbahnen wird verwendet:

1. Menschen- und Tierkraft,
2. Dampfkraft,
3. Elektrizität,
4. Schwerkraft,
5. Seilbetrieb. ²⁾

¹⁾ Die Laderampen sind sowohl transportabel als fest konstruiert.

²⁾ Die andern Betriebskräfte, wie Gas, komprimierte Luft u. s. w. sind bei den Feld- und Waldbahnen nur ganz vereinzelt zur Einführung gelangt. v. Damnitz giebt in seiner Abhandlung über die volkswirtschaftliche Bedeutung der Feldbahnen (Seite 15) zwar an: »dass man sich vielfach auch der erst kürzlich aufgekommenen Benzin- oder Petroleummotore« zum Betriebe der Feldbahnen bedient. Doch sind diese Angaben nicht zutreffend, indem erstens die Benzin- oder Petroleummotore nicht erst kürzlich aufgekommen sind, sondern bereits eine jahrelange Entwicklungsreihe hinter sich haben, zweitens ist auch die Verwendung von Gasmotoren für Transportzwecke (Gaslokomotiven) ebenfalls seit langer Zeit bekannt (vergl. Gostkowski: Die Gasbahnen, 1893, desgl. Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokal- und Strassenbahnwesens, Jahrgang 1893, Seite 257). In der Praxis haben sich diese Gaslokomotiven so wenig bewährt, dass sie bisher für den Bahnbetrieb kaum in Betracht kommen. Auch die neuerdings konstruierten Spirituslokomotiven dürften nur für ganz spezielle Fälle Anwendung finden.