

Die Zeitschrift
erscheint
in monatlichen
Hefen.

Abonnementspreis:
10 Mark
jährlich
für
Nichtvereins-
mitglieder.



Stahl und Eisen.

Zeitschrift

des Vereins deutscher Eisenhüttenleute.

Insertionspreis:

25 Pf.
für die
zweigespaltene
Petitzelle,
bei
Jahresinserat
40% Rabatt.

Herausgegeben vom Vereins-Vorstande unter Mitwirkung der literarischen Commission.

Redigirt vom Geschäftsführer des Vereins: Ingenieur **F. Osann** in Düsseldorf.

Commissions-Verlag von **A. Bagel** in Düsseldorf.

N^o 6.

December 1881.

1. Jahrgang.

Kritische Betrachtungen über den Betrieb der rheinisch-westfälischen Eisenbahnen.

In einem beachtenswerthen Artikel der *Kölnischen Zeitung* über die Betriebscalamitäten auf den verstaatlichten Bahnen des Kohlenreviers und seiner nächsten Verzweigungen wird die Frage aufgeworfen: Warum wird von Speldorf aus nicht auf der früheren Rheinischen Bahn durch Einlegung directer Züge von Speldorf nach Giessen der Verkehr über Troisdorf nach Giessen geleitet?

Die Leitung des gesammten Verkehrs auf dem Bahnnetz unseres Revieres entsprechend den in dieser Frage enthaltenen Dispositionen erschien als die selbstverständliche Lösung aller Klagen und Beschwerden, die auf den früheren Privatverwaltungen lasteten. Die Privatbahnen suchten den Verkehr auf ihre Strecken zu lenken und so weit wie möglich auf denselben zu erhalten, um möglichst hohe Erträge zu erzielen. Erst die Staatsverwaltung schien in der glücklichen Lage zu sein, den Verkehr über diejenigen Strecken zu leiten, welche ihn dauernd zu bewältigen vermochten; sie konnte entweder die kürzesten Routen auswählen, wenn die Verhältnisse es gestatteten, oder längere Routen bevorzugen, wenn sie schnellere Beförderung ermöglichten, sei es, weil sie verkehrsrärmer, sei es, weil sie den Transport ohne vielfache, zeitraubende Uebergänge von einem Bahnsystem zum andern gestatten.

Wir haben in Nr. 4 dieser Zeitschrift als die ersten darauf hingewiesen, dass die damaligen Klagen über mangelnde Wagenstellung und verzögerte Lieferungen auf den vom grünen Tisch ausgearbeiteten Instradirungsvorschriften beruhten,

VI.

die, wie sich als wahr herausgestellt zu haben scheint, unbekümmert um die Leistungsfähigkeit der Strecken, nach dem Princip der kürzesten Linie die Güterbewegung leiten wollten und in unbegreiflicher Kurzsichtigkeit theils den Löwenantheil des in natürlichen Progressionen anwachsenden Verkehrs der ohnehin durch den Transitverkehr zwischen dem Westen und Osten stark belasteten alten Köln-Mindener Strecke zuwiesen, theils ohne Rücksichtnahme auf die zeitraubenden Uebergänge von einem Bahnsystem zum andern die Wege vorschrieben.

Wenn auch officiell noch keine Aenderungen eingetreten sind, da die auf jenen Instradirungsvorschriften aufgebauten Tarife bestehen bleiben müssen, so scheinen doch im Grossen und Ganzen die alten Verkehrswege wieder aufgesucht zu sein, resp. dürfen wir annehmen, dass die Noth (wir erinnern an die kürzlich entstandene „Verstopfung“ Deutzerfelds) bald dazu treiben wird, der letzten Vortheile, die die Verstaatlichung zu gewähren schien, sich zu begeben. Dass man indessen angefangen habe, die bessernde Hand anzulegen, haben wir noch nicht gehört.

Der Entschluss dürfte auch nicht so leicht gefasst werden. Um die Verstaatlichung populär zu machen, war so viel geredet von der Concurrnzmacherei, von dem Bau überflüssiger Bahnen, von dem mangelnden Entgegenkommen der Privatverwaltungen an die berechtigten Interessen der Producenten, dass schliesslich der Eingriff des Staates von den verschiedensten Seiten herbeigesehnt wurde, als Erlösung von dem Alp, der auf Allen lastete, die aus den Reinerträgen

1