

der Bahnen keine Tantieme bezogen. Man darf sich nicht wundern, dass die Vertreter der Staatsregierung, unterstützt durch unzufriedene und ehrgeizige Elemente der früheren Verwaltungen, nun mit einem Striche das Resultat des seit Jahrzehnten wirkenden Strebens der Directionen, welche die Eisenbahnen geschaffen hatten, ungestraft hinwegwischen zu können glaubten. Man bezeichnete nahezu Alles, was der geniale Präsident der Rheinischen Eisenbahn auf dem rechten Rheinufer geschaffen, als Ueberfluss, werth der Vernichtung, und klagte mit demselben Athemzuge den Präsidenten der Köln-Mindener Bahn, der noch vor kurzem mit kühnem Griffe den Rhein mit der Elbe durch einen Schienenweg verbunden hatte, der Engherzigkeit an in Bezug auf den Ausbau der Bahnen des westfälischen Reviers. Man redete laut von dem Abbruch vieler Meilen-Geleise, die den Schienenbedarf der nächsten Jahre reichlich decken würden, von dem unendlichen Material an Wagen und Maschinen, die aus allen Theilen des Reiches nach den Stellen zusammenfliessen würden, wo Bedarf vorhanden sei, und wodurch auf Jahre hinaus der Bedarf der Bahnen gedeckt werden und die Ueberschüsse, einschliesslich der Reserve- und Erneuerungsfonds der verstaatlichten Eisenbahnen, zu anderen productiven Zwecken Verwendung finden könnten. Die neuernannten Staatsbeamten, welche fast ausnahmslos die erfahrenen Beamten der Privatbahnen aus den leitenden Stellungen verdrängt hatten, rühmten sich, jetzt solle die „erstaunte Welt erkennen lernen, mit welcher unverantwortlicher Geschäftsunkenntniss die Beamten der früheren Privatverwaltungen die Verkehrsinteressen misshandelt hätten.

Wir haben die bessernde Hand noch nicht gespürt. Keine der zahlreichen Versprechungen der Staatsverwaltung ist erfüllt. Verkehrsstörungen, wie deren kaum in den Kriegsjahren, oder 1873 zu den Zeiten des ungeahnten industriellen Aufschwungs, oder in den winterlichen Schneestürmen vereinzelt aufgetreten sind, kehren wieder in ununterbrochener Folge und bereiten vor auf die trüben Ereignisse, die uns sicher bevorstehen, wenn der Winter wie in den letzten Jahren hereinbricht, und Schnee die Landstrassen, Eis die Wasserstrassen des Rheins lange Wochen hindurch sperrt.

Die Eisenbahnen sind ein gar zarter Organismus, wie jetzt klar zu Tage tritt, der nur ge-

deiht unter der sorgfältigen Pflege berufener und mit den Verhältnissen vertrauter Männer. Die einzelnen, dem Bedarf angepassten Glieder der einzelnen Bahnnetze können nicht über Nacht durch Machtspruch des Ministers zu einem lebensfähigen Organismus zusammengeschweisst werden, der seine Directive, statt wie früher von einer Spitze, von einer grossen Zahl neu aufgepflanzter Köpfe empfängt. Statt der überstürzten Einführung der neuen, den östlichen Provinzen angepassten Verwaltungsorganisation hätte der Staat die früheren Verwaltungsgrundsätze sollen bestehen lassen, dem Grundsatz folgend, zu prüfen und das Beste zu behalten. Die Zwischenzeit, mindestens bis zur Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, die aufs Neue die erst jetzt geschaffenen Einrichtungen über den Haufen zu stürzen droht, musste benutzt werden zum Studium des Organismus unserer Bahnen, zur Untersuchung, wie die Mängel, die an den Unternehmungen der Privatbahnen hafteten, ausgemerzt werden könnten und das Eisenbahnnetz unserer Provinzen zu der Vollkommenheit zu führen ist, wie sie den Vorkämpfern für die Verstaatlichung vorschwebte.

Man hole jetzt das Versäumte nach. Es gilt einen grossen Betriebsplan für die vorhandenen Bahnen aufzustellen, nicht nur Bahnen zu zerstören, sondern die zur Verschmelzung der Bahnen erforderlichen Zwischenstücke auszubauen, getrennte Bahnhöfe zusammen zu legen, Parallelbahnen zu ergänzen, um jeder Strecke den ihr gebührenden und von ihr zu bewältigenden Verkehr zuzuweisen. Man scheue sich nicht, für diese Neubauten von der Landesvertretung Millionen zu verlangen, anstatt die ihr als Morgengabe der Verstaatlichung versprochenen Millionen vor die Füsse zu legen. Mit der Beschaffung von Wagen und Locomotiven allein ist es nicht geschehen.

Wenn alle diese Vorbereitungen getroffen, dann passe man die Instradierungsvorschriften dem Bahnnetz an, schaffe eine Organisation, die nicht nur deshalb gut sein muss, weil sie im Osten genügt, sondern die entsprungen ist im Herzen des deutschen Verkehrs und von hier aus vereinfacht übertragen werden kann auf die Peripherie.

Wir werden in einem der folgenden Hefte versuchen, Vorschläge für einen Betriebsplan der rheinisch-westfälischen Bahnen zu bringen.