

Kritische Betrachtungen über den Betrieb der rheinisch-westfälischen Eisenbahnen.

II.

Die drei Bahnnetze des rechten Rheinufer, der Bergisch-Märkischen, der früheren Köln-Mindener und desgl. Rheinischen Eisenbahngesellschaft, verfolgen in ihren Hauptzügen durchaus gesonderte Richtungen, wenn ihre Geleise auch theilweise auf lange Strecken parallel nebeneinander herlaufen. Es ist deshalb ein Ersatz der einen durch die andere, einige wenige Strecken ausgenommen, zunächst unmöglich und eine Verschmelzung nur möglich durch umfassende Neu- und Ergänzungsbauten.

Die Berg.-Märk. Eisenbahn (wir bemerken noch einmal, daß wir nur von den Bahnen des rechten Rheinufer sprechen) verbindet zunächst das bergische Industriegebiet mit dem Rhein und mit der Eisenbahn von Minden nach Köln, als der Vermittlerin des großen Personen- und Gütertransitverkehrs zwischen dem Osten und Westen. Durch geschickte Verträge hat sie neben der Köln-Mindener Eisenbahn den Anschluß an den Rhein in Duisburg und Ruhrort erlangt, im übrigen streckt sie ihre Geleise überall an die Bahnen der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft heran, durchaus von letzteren umschlossen, so in Siegen, Mülheim, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Altenessen und Dortmund. Hier empfängt und versendet sie die Producte des Weltmarkts. Erst verhältnißmäßig spät hat sie den directen Weg nach dem Westen sich erschlossen; die Verbindung mit dem Osten durch die braunschweigischen und hessischen Bahnen ist neben der Köln-Mindener Eisenbahn für den Weltverkehr ohne große Bedeutung, die Versuche, auf diesem Wege Concurrenz zu machen, sind gescheitert. Die nordwestlich über die Köln-Mindener Bahn hinübergeworfenen Fäden des dicht verzweigten Bahnnetzes, so die projectirte Emscherthalbahn, sind nur als Ausgebirten der Concurrenzhascherei aus der Zeit des industriellen Schwindels zu betrachten.

Abweichend von dem scharf begrenzten Verkehrsgebiet der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft fließen auf den Linien der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Producte dreier weit verzweigter Gebiete zusammen. Es kommen in Betracht:

1. Die Hauptstrecke Köln-Minden mit den Abzweigungen von Oberhausen nach Emmerich, Oberhausen nach Ruhrort und der Emscherthalbahn;
2. die Deutz-Giefsener Strecke;
3. die Strecke Wanne-Haltern-Hamburg und Venlo-Wesel-Haltern.

Die Eisenbahn von Köln nach Minden wurde zunächst gebaut als Vermittlerin des Verkehrs zwischen dem Osten und Westen. An der Stelle, wo heute Oberhausen, der Knotenpunkt des commerciellen Verkehrs des Niederrheins, liegt, erstreckte sich eine öde, menschenleere Heide; kaum zeigten sich irgendwo die Spuren der erwachenden Industrie. Die Bahnhöfe wurden demnach zunächst räumlich beschränkt angelegt, sind später nicht nach großen Gesichtspunkten ausgebaut, sondern es wurden nur dem jeweiligen Bedürfnis entsprechend an dem einen oder andern Ende neue Geleise angestückt und angeflückt. Sie genügen deshalb, nach den im Laufe der Zeit erfolgten zahlreichen Anschlüssen von Zechen und Hüttenwerken und anderen industriellen Etablissements, bei dem großen und zweckmäßig nur von der Köln-Mindener Bahn zu vermittelnden Verkehr zwischen dem Osten und Westen kaum noch den von dem engeren Verkehrsgebiet an sie gestellten Ansprüchen. Daß eine solche Bahn, die noch dazu dem Weltverkehr dienen soll, deren regelmäßiger Betrieb durch die Entgleisung einer Maschine in Hannover oder Leipzig, oder durch einen Sturm auf dem Meeresarme zwischen Vlissingen und Harwich gestört wird, nicht als Vermittlerin des Verkehrs ihrer Nachbarbahnen heranzuziehen sei, sondern im Gegentheil der Entlastung bedurfte, hätte nie in Frage gestellt werden dürfen.

Schon früh scheint auch bei der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft die Absicht vorgelegen zu haben, den Localverkehr, der durch den Ausbau der Bahnen nach Ruhrort und Emmerich sich bald zu ungeahnter Bedeutung steigerte, durch den Ausbau eines dritten Parallelgeleises vollständig von den Hauptgeleisen zu trennen. Ob die gewählten ungenügenden Mittel oder andere Gründe der Ausführung des Projectes entgegengetreten sind, haben wir nicht in Erfahrung bringen können. Die in späterer Zeit gebaute Emscherthalbahn hat so mangelhafte Verbindungen mit der Stammbahn, daß sie nicht im Stande ist, deren vollständige Entlastung zu bewirken.

Durch den Ausbau der Deutz-Giefsener Strecke sind die Erzlagerstätten der Sieg und oberen Lahn dem niederrheinisch-westfälischen Kohlengebiet näher gerückt, durch sie ist der Grund gelegt zu großartigen Massentransporten in beiden Verkehrsrichtungen und auf weite Strecken, die zunächst allein von der Köln-Mindener Bahn bewältigt werden mußten.

In gleicher Weise belastet die bei der Grü-