

öffentlichungen und die Aussetzung von Preisaufgaben für hervorragende Leistungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens erwarb sich der Verein auch nach der wissenschaftlichen Seite bleibende Verdienste.

Eine zweite, nicht minder werthvolle Festgabe überreichte dem Verein die Preussische Staatseisenbahnverwaltung in dem Prachtwerk „Berlin und seine Eisenbahnen 1846 bis 1896“; die hierin liegende Anerkennung der Thätigkeit des Vereins ist als hochehrfrohlich zu bezeichnen. Die Schrift gereicht ihren Verfassern und dem Verkehrsministerium zur hohen Ehre.

Nach einer herzlichen Begrüßungsfeier in der Loge Royal York am Vorabend eröffnete am 28. Juli im Abgeordnetenhaus am Dönhofsplatz Präsident Kranold von der Königl. Eisenbahndirection Berlin die erste Sitzung, welche sich zur eigentlichen Festsitzung gestaltete. Er begrüßte zuerst die in Zahl von etwa 260 erschienenen Abgeordneten der verschiedenen Staaten, dann verlas Minister Thielen einen Cabinetsbefehl, in welchem der Kaiser dem Verein seine Glückwünsche in huldreicher Weise aussprach, überreichte die erwähnte Festschrift und theilte eine Reihe von Ordensverleihungen und Rang erhöhungen mit, ihm folgten die Vertreter der anderen Staaten, namentlich v. Witek aus dem österreichischen Eisenbahnministerium, der bayrische Ministerpräsident v. Crailsheim, der sächsische Minister v. Watzdorf u. a., welche neben ihren Glückwünschen ebenfalls meistens Ordensauszeichnungen überbrachten. Hierauf wurden verschiedene Glückwunschschriften und Telegramme verlesen, darunter auch ein solches vom „Verein deutscher Eisenhüttenleute“.

Nachdem sodann ein von Kranold gezeichnetes Huldigungstelegramm an Se. Majestät abgeschickt worden war, hielt Ober-Finanzrath Ledig einen inhaltsreichen, fesselnden Vortrag über den

#### Einfluss der Eisenbahnen auf Cultur und Volkswirtschaft.

Wer heute, so führte Redner u. a. aus, eine Eisenbahngeschichte schreiben will, muß damit gleichzeitig eine Weltgeschichte schreiben; für uns Deutsche kommt namentlich die Bedeutung in Betracht, welche die Eisenbahnen auf die Annäherung der einzelnen deutschen Stämme und somit auch auf ihr Verwachsen zu einem Einheitsstaate gehabt hatten. Von der Bedeutung der im Verein vertretenen Eisenbahnverwaltungen geben folgende Zahlen ein Bild: Die gesammte Geleislänge beträgt 128 000 km, so daß man mit diesen Geleisen den Erdball am Aequator dreimal umgürten könnte. Von den 24 000 Locomotiven des Vereins durchfuhr durchschnittlich jede in einem Jahre eine Strecke, welche länger ist als die Hälfte des Erdumfangs; die 47 000 Wagen des Vereins konnten gleichzeitig 1 900 000 Menschen aufnehmen, und der Verbrauch an Kohlen betrug in dem einen Jahre 1894 nicht weniger als 98 Millionen Mark. Redner behandelte dann eingehend die Verdienste des Vereins um die Vervollkommnung der Technik, die den anscheinend so ungeheuer verwickelten Betrieb einfach und praktisch gestaltet habe. Wörtlich fuhr er dann fort:

„Und doch würde es ein verhängnisvoller Irrthum sein, wenn wir angesichts dieser großen Erfolge schon heute einen gewissen Endpunkt in der Entwicklung und wirtschaftlichen Ausbildung unseres Eisenbahnwesens erreicht zu haben glaubten. Die Eisenbahnverwaltung ist am allerwenigsten in der Lage, auf einen langen Bestand ihrer Einrichtungen rechnen zu können. Das ewig wechselnde Verkehrsbedürfnis

\* „Berlin und seine Eisenbahnen 1846 bis 1896“. Herausgegeben im Auftrag des Königl. Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. 2 Bände. Bei Jul. Springer in Berlin. Preis 40 M.

bringt es mit sich, daß das, was heute gut und zweckmäßig, oft morgen schon veraltet und unzweckmäßig ist, und daß Einrichtungen, welche jahrelang günstig auf die Entwicklung des Verkehrs wirkten, infolge des Auftretens neuer Gesichtspunkte und Verhältnisse mit einem Schlage als unbrauchbar verworfen werden müssen. Die Constellation der einzelnen Verkehrsbeziehungen ist eine so flüchtige und das Anwachsen der von den Eisenbahnen zu erledigenden Verkehrsaufgaben ein so rapides, daß in der Eisenbahnwirtschaft von einem Stillstande niemals die Rede sein kann; mehr wie irgend wo anders hat hier das Wort zu gelten: Stillstand ist Rückschritt! Und dann, sind wir — wenn wir von den Aufgaben und der Arbeit des Vereins als solcher absehen wollen — trotz allem Guten und Vortrefflichen, was während der letzten Decennien in technischer und administrativer Hinsicht auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens geschaffen worden ist, wirklich in der Lage, alle und jede Einrichtung als so vollendet, als so den thatsächlichen Verkehrsbedürfnissen angepaßt zu bezeichnen, daß eine Reform überhaupt nicht in Betracht zu kommen hätte? Zur Beantwortung dieser Frage möchte ich keinesfalls auf die Stimmen Bezug nehmen, die in ziemlich heftiger und tendenziöser Weise in den letzten Jahren aus einer gewissen Gruppe des Publikums über dieses Thema laut geworden sind und die zum meist auf eine grundsätzliche Verurtheilung desjenigen hinauslaufen, was seitens der Eisenbahnverwaltungen — namentlich auf dem Gebiete des Personenverkehrs — gethan worden ist. Denn die Forderungen, welche hier erhoben werden, gehen weit über das Ziel des wirklich Erreichbaren hinaus und würden nur dann discutabel sein, wenn die Eisenbahn zu Gunsten ihrer Eigenschaft als Verkehrsförderin vollständig auf ihren Charakter als wirtschaftliches Erwerbsinstitut Verzicht leisten wollte. Und auch dann wäre es sehr fraglich, ob die Vorschläge, welche die Verfechter jener Reformideen mit allem Nachdruck vertreten, geeignet wären, für den Verkehr selbst die erhofften Vortheile zu bringen. Eine schrankenlose oder doch nahezu schrankenlose Mobilisirung der Bevölkerung würde in wirtschaftlicher, socialer und politischer Hinsicht die größten Bedenken in sich schließen und unter Umständen geeignet sein, die Segnungen einer rationalen Verkehrs-Erleichterung in das gerade Gegentheil zu verwandeln. Das Wort „sunt certi denique fines“ hat auch in der Eisenbahnwirtschaft und speciell rücksichtlich der Personentarife zu gelten; es könnte sonst leicht der Fall eintreten, daß ein Volk ohne Vaterland, ohne Domicil und ohne Familienzusammenhalt erzogen würde, welches, wirtschaftlich unbrauchbar und politisch interesselos, für den Bestand des Staates und der Gesellschaftsordnung bald eine große Gefahr bilden müßte. Ich möchte es als zweifellos betrachten, daß gerade die finanziellen Rücksichten, welche die Eisenbahnverwaltung bei allen ihren Mafsnahmen nothgedrungen im Auge zu behalten hat, in vielen Beziehungen ein gesundes Gleichgewicht erhalten und daß insofern die Doppelnatur der Eisenbahn — einmal als Dienerin des Verkehrs, das andere Mal als wirtschaftliche Erwerbsanstalt — nur vortheilhaft auf eine rationelle, in sich selbst zusammenhängende Verkehrsentwicklung einwirken kann. Müssen wir deshalb ein näheres Eingehen auf jene utopistischen Forderungen der Neuzeit ablehnen, so wird andererseits auch der Eisenbahnfachmann anzuerkennen haben, daß gewisse Einrichtungen, namentlich in den Beziehungen des Personenverkehrs, noch keineswegs so sind, wie sie sein sollten, und daß gerade auf diesem Gebiete in mancher Hinsicht noch der große Zug zu vermissen ist, der dem gewaltigen Grundgedanken des Eisenbahnwesens entspricht. Ich brauche zum Beweise dessen nicht auf Einzelheiten einzugehen, uns allen und