

Bei einem Hilfsmittel für unser Eisenbahnwesen, welches die Grundlage des ganzen Verkehrs bildet, ist meines Erachtens nichts nothwendiger, als das zu thun, was schon lange vor uns die französischen und ein Theil der amerikanischen Bahnen gethan haben, und gerade dieses Verkehrsmittel einer sehr aufmerksamen und dauern- den wissenschaftlichen und praktischen Prüfung zu unterwerfen.

Es ist für mich als Ingenieur etwas beschämend, zu erfahren, dafs wir in der Beziehung, die wir doch das größte Eisenbahnnetz der Welt, in einer Hand die größte Zahl von Locomotiven besitzen, eigentlich noch nichts gethan haben. Ich hoffe, dafs die Anträge, die meines Wissens seitens einzelner Directionen gestellt sind, in Zukunft wohlwollendere Aufnahme finden; denn die Ausgabe von 60-, 70- oder 100 000 *M* kann in keiner Weise in Betracht kommen bei so viel Millionen, die unsere Locomotiven kosten, und bei denen jede Verbesserung ins Unendliche sich vervielfältigt.

Der Betriebscoefficient unserer Eisenbahnen hat sich seit einigen Jahren dauernd verschlechtert. Diese Verschlechterung hat vorwiegend ihren Grund in den höheren Löhnen und höheren Materialpreisen. Jede derartige Verschlechterung ruft um so dringender das Bedürfnis hervor, Ersparnisse nach anderer Richtung im Betriebe und der Technik zu machen. In der Beziehung kann ich der preussischen Eisenbahnverwaltung nicht das Zeugnis ausstellen, dafs sie an der Spitze steht und dafs sie gar in technischen Verbesserungen den ersten Rang unter allen Eisenbahnverwaltungen einnimmt. Den Anspruch, dafs sie das thut, glaube ich wohl erheben zu können; denn das größte Eisenbahnnetz der Welt in einer Hand kann auch in der Richtung führend vorangehen und mufs ohne Bedenken jährlich eine ganze Anzahl von Millionen für Verbesserungen und Versuche aufwenden können. Selbst wenn sich diese Ausgaben auf 6 Millionen jährlich belaufen sollten, so rentiren sie sich in einer Weise, dafs man ohne Bedenken denselben zustimmen kann, und ich möchte wünschen, dafs unsere Eisenbahnverwaltung nach der Richtung etwas muthiger und rascher vorangehe.

Wenn ich von technischen Verbesserungen und Veränderungen rede, so ist es naturgemäß, dafs ich dabei von der Anwendung der Elektrizität sprechen mufs. Leider mufs ich auch hier feststellen, dafs wir nicht an der Spitze der Prüfung der Anwendung dieser modernen Kraft stehen, Prüfungen, die nothwendig sind, um festzustellen, inwieweit dies Gebiet unserm Eisenbahnverkehr nützlich gemacht werden kann. Amerika ist uns vor, die französischen Bahnen haben seit langen Jahren wichtige und kostspielige Versuche gemacht, ebenso Italien, auch auf den Pfälzer Bahnen hat man seit 3 Jahren eingehende

Versuche gemacht. In Preussen hat man sich darauf beschränkt, einer Privatgesellschaft die Erlaubnis zu geben, vom 1. April an auf einer preussischen Bahn derartige Versuche anzustellen. Ich meine: die Wichtigkeit des Gegenstandes steht nicht im Verhältniss zu diesen Leistungen. Ich bin weit entfernt, elektrischen Betrieb ohne weiteres einführen zu wollen, aber diese Versuche müssen von einer so großen Eisenbahnverwaltung wie der preussischen in erster Linie angestellt werden. Es sind doch nicht blofs die Resultate der Versuche, es ist auch die Summe von wichtigen Erfahrungen, die während solcher Versuche von den Beamten gesammelt und in der Zukunft für unser Eisenbahnwesen verwerthet werden.

Es ist in der Commission seitens eines Regierungs-Commissars bestritten worden, dafs die Versuche der Pfälzer Bahn ein ökonomisches Resultat erzielt hätten. Wenn mir schon diese Behauptung auffällig erschien gegenüber der Thatsache, dafs die Pfälzer Bahn nach dreijährigen Versuchen endgültig dazu übergeht, Accumulatorenwagen für den Localverkehr einzuführen, so kann ich, nachdem ich mich inzwischen in Ludwigs- hafen erkundigt habe, jetzt noch bestätigen, dafs die Pfälzer Bahn diese Versuche jetzt als abgeschlossen betrachtet und an die endgültige Einführung geht, nachdem sie die feste Ueberzeugung gewonnen hat, dafs auch in ökonomischer Beziehung gute Resultate zu erzielen sind. M. H., wenn ich an die vielen kleinen Bedürfnisse in unserm Lande denke, an die Pflege des Localverkehrs, dessen es noch in so vielen Richtungen ermangelt, dann kann ich mir kein zweckmäßigeres Hilfsmittel vorstellen als das, welches heute die Pfälzer Bahn auf zwei ihrer Strecken dauernd zur Einführung bringt. Es wird uns durchaus nicht schwer werden, ähnlich vorzugehen; denn in unseren vielen elektrischen Centralstationen haben wir überall die Kraft, die wir brauchen, und die Ausnützung der größeren Stationen würde eine viel vortheilhaftere sein, wenn sie, anstatt blofs des Abends Licht zu geben, am Tage in vollstem Umfange zur Kraftabgabe benutzt würde. Ich möchte der Regierung dringend empfehlen, nach der Richtung endlich in ein Versuchsstadium und womöglich bald in ein Definitivum zu treten, damit die zahlreicheren kleineren Bedürfnisse befriedigt werden können. Dies Ziel kann natürlich nur in einfachster Weise und Ausführung mit möglichst wenig Bedienungsmannschaften, aber durch zahlreiche Verbindungen erreicht werden.

M. H., wenn von dem Herrn Minister vielfach über die großen Anlagen von Kapitalien, die unser Eisenbahnwesen in den letzten Jahren erforderte, geklagt worden ist, so hat diese Klage ja eine gewisse Berechtigung. Nach meiner Ansicht hat sie aber nur nach der Richtung eine Berechtigung, dafs in den meisten Fällen diese Kapitalien in ihrer Höhe zu eng begrenzt gewesen