

GR. GEWERBVEREIN
DARMSTADT.

I.

Einleitung.

Es ist eine eigenthümliche Erscheinung im deutschen Eisenbahnwesen, daß, einerlei ob wir in der norddeutschen Ebene oder in den Alpen, im Osten oder Westen unserer Heimath reisen, wir fast überall nahezu dieselben Grundprincipien des Baues, ganz besonders aber des Betriebes der Eisenbahnen finden.

Einerlei ob wir uns auf einer großen Weltlinie befinden, auf der sowohl schwere Güterzüge, wie Courierzüge mit rasender Geschwindigkeit fahren, oder auf einer unbedeutenden Nebenbahn, wir sehen fast überall nahezu dieselben Locomotiven und Wagen, und erst in den letzten Jahren hat man angefangen für die Nebenlinien leichtere Betriebsmittel zu bauen und ihnen nicht den ungeheueren Betriebs-Apparat zu geben, der für große Durchgangslinien nun einmal für nothwendig erachtet wird.

Dies Schablonenmäßige in der Herstellung unserer Eisenbahnen, verbunden mit der Sucht, daß jeder, wenn auch noch so unbedeutende, Ort mindestens an einer großen „Durchgangslinie“, deren in den Gründerjahren so viele projectirt wurden, liegen müsse, sind mit einer der Hauptursachen, daß sich eine so große Anzahl von Bahnen nicht rentirt, ja zum Theil nicht einmal die Betriebskosten aufbringt.

Darin, daß das Bahnsystem nicht dem wirklichen Verkehrsbedürfniß angepaßt war und die Bahn schablonenmäßig gebaut und betrieben wurde, liegt der eigentliche Grund, daß noch manche Stadt und Gemeinde schwer darunter zu leiden hat, daß sie große Summen geopfert hat für eine Bahnanlage, die dem eigentlichen Zwecke gar nicht entspricht.