

wagen zu kommen, und wie es in dem Vertrag mit den Kraftfahrzeuggesellschaften heißt, „den Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr ineinander zu gliedern und aneinander anzupassen“. Durch gemeinsame Verhandlungen und gemeinschaftliches Vorgehen will man erreichen, daß der Verkehr im Interesse der deutschen Volkswirtschaft durch das Verkehrsmittel bedient wird, das den wirtschaftlich größten Vorteil im Einzelfall bietet. Da über das Vorliegen dieser Voraussetzung auch bei genauen Kennern der Verhältnisse im Einzelfall Meinungsverschiedenheiten bestehen, wird die Durchführung der Teilung des Verkehrs oft nicht leicht und manchmal nicht möglich sein. Schaltet die Eisenbahn den Kraftwagen ein, sei es, daß er ihr Verkehr aus einem durch die Eisenbahn nicht erschlossenen Gebiet zuführt und ihn dahin abführt, sei es, daß er in bestimmten Beziehungen die Eisenbahn wegen seiner Vorzüge ersetzt, so ist der Vorteil darin zu erblicken, daß eine durchgehende Abfertigung stattfindet für das mit der Eisenbahn vereinigte Verkehrsmittel, es bedarf mithin keines Vermittlers bei der Uebergabe von der Eisenbahn zum Kraftwagen und umgekehrt. Es gilt dies für den Personen- und für den Güterverkehr. Für die Strecke, auf der der Fahrgast oder das Gut mit dem Kraftwagen befördert werden, wird der Eisenbahnfahrpreis oder die Eisenbahnfracht erhoben. Im Gebiet des linken Niederrheins sind derartige Eisenbahnkraftwagenlinien bis jetzt nicht eingerichtet. Es ist aber sicher damit zu rechnen, daß bei einem Wiederaufblühen des wirtschaftlichen Lebens gerade in diesem Gebiet der Eisenbahnkraftwagen in größerem Umfange Verwendung findet, da die Voraussetzungen für die Einrichtung günstig liegen.

Ein Gebiet von der vielseitigen wirtschaftlichen Struktur erfordert für jeden Verkehrsfachmann besonderes Interesse. Ansprüche mannigfacher Art sind zu befriedigen auf dem Gebiete des Personen- wie dem des Güterverkehrs. Dabei muß im Interesse der Wirtschaftlichkeit, zumal in Zeiten wie wir sie gerade jetzt durchleben, zu erreichen versucht werden, die Erfüllung der sich vielfach durchkreuzenden oder überschneidenden Wünsche mit einem Mindestmaß von Aufwand durchzuführen. Es kann von den für die Erfüllung der Wünsche zuständigen Stellen nur dankbar begrüßt werden, wenn sich in derartigen Gebieten — wie dies in zunehmendem Umfange neuerdings allerorten geschieht — Verkehrsverbände bilden, die die vielen Wünsche und Anregungen oft lokaler Art mit den Beteiligten durchsprechen, vorbehandeln, ungeeignete oder zurzeit nicht erfüllbare Anträge zurückstellen, sodaß nur bereits eingehend geprüfte Anträge der für die Durchführung der neuen Verkehrspläne zuständigen Stelle vorgelegt werden, welche Anträge dann viel mehr Aussicht auf baldige Erfüllung haben.

Es wäre dringend zu wünschen, daß sich die Verkehrsverbände auch mit den zahlreichen Anträgen auf Einrichtung von Kraftfahrlinien für den Personen- und Güterverkehr beschäftigen und eine Auswahl trafen. Sie ersparten damit den zuständigen Staatsstellen viel Arbeit und förderten die Einrichtung der Linien, sie verhinderten aber vor allen Dingen die Aufwendung von Kapitalien für Linien, die nicht lebensfähig sind, deren Rentabilität vielfach nur in dem lokalen Patriotismus der durchzogenen Gemeinden existiert. Gewiß wird es oft nicht leicht sein, die widerstreitenden Anträge zu vereinigen, aber bei ruhiger Ueberlegung werden sich die Beteiligten sagen, daß sie durch ein Vorgehen in der angeregten Weise, durch die Vorbehandlung auch der Kraftverkehrslinien in den Verkehrsvereinigungen letzten Endes nur gewinnen können. Es kann als sicher angenommen werden, daß die für die Genehmigung der Kraftverkehrslinien zuständigen Stellen derart vorbehandelten Anträgen von vornherein ganz anders gegenüberstehen, als den jetzt auf sie einstürmenden Anträgen, bei deren Begründung naturgemäß eine ganz einseitige Betonung der lokalen Interessen im Vordergrund steht.

Die Stellungnahme der Reichseisenbahn zu den zahlreichen Anträgen auf Einrichtung von Kraftverkehrslinien ist nicht ganz einfach. Die Reichseisenbahngesellschaft ist mit einer Zahlung für Reparationszwecke belastet, die keinerlei Rücksicht nimmt auf die wirtschaftliche Entwicklung. Ganz unabhängig davon, ob die wirtschaftliche Entwicklung sich günstig gestaltet oder nicht, ob Handel und Wandel aufblühen oder zurückgehen, muß die Reichseisenbahn-Gesellschaft bis zum Jahre 1964 jährlich 660 Millionen und dazu 290 Millionen an Verkehrssteuer für Reparationszwecke an die Alliierten abliefern. Im Einzelfall wird diese Belastung nicht irgendwie ausschlaggebend sein können, die Reichsbahn wird bei der Beurteilung eines Antrages die beste Bedienung des Verkehrs vom volkswirtschaftlichen Standpunkte und nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht außer Acht lassen können. Die oberste Leitung der Reichseisenbahnen wird darüber wachen müssen, ob nicht durch die Gesamtheit der eingerichteten Kraftverkehrslinien der Reichsbahn in nennenswertem Umfange Verkehr entzogen wird, und wenn das der Fall, darauf dringen müssen, daß die Belastung mit Zahlungen für Reparationszwecke auf die einzelnen Arten der Verkehrsunternehmungen verteilt, d. h. ein Teil der Belastungen der Reichsbahn abgenommen wird.

Die Bewohner des Gebietes am linken Niederrhein dürfen versichert sein, daß die Reichsbahndirektion Köln, der die Wahrung der verschiedenartigen und manigfachen Belange auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in ihrem Gebiet anvertraut ist, sich stets mit besonderer Hingabe der Aufgaben annehmen wird, die die Erfüllung der Verkehrsforderungen stellt.

Zur geschichtlichen Entwicklung der Eisenbahnen am linken Niederrhein

Von Reichsbahnrat Boetzkes, Krefeld

Der linke Niederrhein umfaßt das Gebiet zwischen Rhein und Maas, gemeinlich abgegrenzt in Höhe des 51. Breitengrades, wo die über 100 m liegenden Bodenhöhen des Eifelvorlandes in das Flachland übergehen. Er ist im wesentlichen diluvialer Natur, durchzogen von einzelnen Wellen der Haupt- und Mittelterassen des diluvialen Urrheinbettes mit Höhen bis zu 80 und 90 m, nur das eigentliche Gebiet der Rheinstromniederung ist von alluvialer Bildung. Lößboden findet sich noch in dem kleineren südlichen Teil des Gebietes, während im größeren nördlichen Heide, Moore, Sümpfe, Brüche, Waldungen, Büsche, Weiden und Ackerland in schneller Reihenfolge miteinander wechseln. In diesem Lande ältester und alter Vorgeschichte, geschichtlicher Ereignisse der Germanen- und Römerzeit, des ritterlichen Mittelalters und der gewerbepflegenden neueren Zeiten haben sich blühende Städte entwickelt, deren Fleiß schon im 17. Jahrhundert wichtige Produkte hervorbrachte. Der Verkauf derselben vollzog sich in der Hauptsache in den nähergelegenen Einflußgebieten, unter günstigen Umständen auch

damals schon rheinabwärts bis nach Holland, rheinaufwärts bis Süddeutschland.

Zunächst war seit dem 16. Jahrhundert die Leinenindustrie in der Umgegend von M.-Gladbach schon von erheblicher Bedeutung, insbesondere die der Städte Odenkirchen, Rheindahlen, Viersen, Burgwaldniel und ihrer Umgebung, welche in der sumpffuchten Niersniederung die günstigsten Vorbedingungen für ihren Flachsbaue fanden. Als durch die Kontinental-Sperre Napoleons seit dem Jahre 1806 die Ausfuhrmöglichkeiten des bergischen Landes für seine Waren unterbunden wurden, vergrößerte sich durch den Zustrom von bergischen Fabrikanten und Arbeitern in das Nierstal die Anzahl der industriellen Unternehmungen auf der linken Rheinseite erheblich, und von diesem Zeitpunkte an beherrschte die Baumwolle bis auf den heutigen Tag die Industrie der Gladbacher Gegend.

Die Krefelder Seidenindustrie, welche in der Friedricianischen Zeit eine große Blüte erlebt hatte, war durch die Kriege der Revolution und Napoleons sehr zurückgegangen. Nach diesen