

1.
J. - Schlechte Bahnenreisezeit in die
Syr und Moselgegend,
(Vor 1920 eine Reise ausser Achtung.)

Abreisikalender.

Es gibt Gegenden im Land, durch die keine Bahn führt, die niemals den Pfiff einer Lokomotive vernehmen, niemals das Donnern eines Zuges durch die Nacht hören.

Sie trösten sich damit, daß wenigstens ihre idyllische Ruhe nicht gestört wird und der Geist des Umlaufes sich nicht die Schienenstränge entlang bei ihnen einschleichen kann.

Es gibt aber auch andere Gegenden, in denen die Landschaft weit hinaus vom Glanz der Eisenbahnschienen durchblint wird und die trocken leidne Lokomotiven pfeifen und keinen Zug rollen hören, wenigstens halbe Tage lang.

Das ist Rückritt, Zurückslinse.

Zu diesen Gegenden gehört der Landstrich von Wasserbillig bis Luxemburg.

Morgens fährt ein Zug ab Luxemburg um 5.20 durch dies gesegnete Tälchen, durch das die Syr ihre forellendurchflossenen Wellen rollt, aus dem rechts der sagenumwobene Wittenberg und der Cregunnsberg, links die berühmte Neidmauer von Roedt sich als landschaftliche Schenkschlüsse erheben und vom erstaunten Blick des Reisenden parbieten, bis die Weinberge die Nähe der Mosel verkünden und der grüne Strom, an dessen Ufern sich schon der alte Ausonius die Nase mit Erdener Treppchen begossen hat, in das Gesichtsfeld hereinslutsert.

So du aber den Morgenzug von 5.20 verschlafen hast, was durchaus menschlich ist, oder falls er grade unter der Bonneweger Brücke wegfährt, wenn du atemlos in die Bahnhofshalle stürzt, dann kannst du mit dem angebrochenen Vormittag nichts mehr anfangen, dann mußt du drauf verzichten, die beiden Bergbilder und die Neidmauer an der Syr, die Weinberge und die Mosel zu sehen, ehe die Sonne in ihrem Tageslauf den Zenith ihres Bahn erreicht hat. Es sei denn, du sämtest einen Freund, der grade im Auto hinfährt. Sonst mußt du wieder nachhaus gehen und warten bis sage und schreibe 1 Uhr und 57 Minuten, wenn dir die Lust nicht überhaupt ganz vergangen ist.

1.57! In Wirklichkeit wird es natürlich 2 Uhr und darüber. Die 1.57 ist ein Geschäftskniff. Findige Ladenschwengel sind schon vor 40 Jahren auf den Einsatz gekommen, eine Krawatte mit 1.95 Fr. auszuziehen, um nicht 2 Fr. schreiben zu müssen. Der zweite, angebrochene Franc wirkt lange nicht so abschreckend, wie wenn er in voller Lebensgröße dastände.

Also sagen wir ruhig, von 5 Uhr morgens bis 2 Uhr nachmittags, das heißt neun volle Stunden lang ist die Syr- und Moselgegend ohne Bahnverbindung.

Was dies heißt in einer Zeit, wo das ganze Wirtschaftsleben ein Schwantzen und Flehen ist, wo wegen Mangels der Stetigkeit normaler Verhältnisse ein jeder, der im Geschäft steht, die halbe Zeit auf Reisen zubringt, wo persönliche Führungnahme mehr als je erstes Bedingnis im Geschäftsverkehr geworden ist — das weiß und empfindet jedermann.

Es liegt auf der Hand, daß eine so skandalöse Unterbindung die schwersten Schädigungen im Wirtschaftsleben der betroffenen Gegenden bedeuten müßt, zumal die Moselgegend nie so auf das Inlandsgeschäft angewiesen war, wie jetzt.

Es bestünde ein Mittel, wenigstens einen schwachen Notbehelf zu schaffen.

Von Wormsdingen und Schengen aus bestehen zurzeit nach Dettingen Autobusverbindungen, die eine wirkliche Drainage durch die Gegend darstellen. Die Wagen sind auf jeder Fahrt dicht besetzt und die Unternehmer haben bis jetzt bewiesen, daß ihre Leistungsfähigkeit den Ansprüchen gewachsen ist.

Die Jüge müßten, heißt es, aussallen, weil es an Kohlen fehlt. Benzol und Benzin hingegen scheinen uns nicht abzugehen, wenn sie auch nicht übermäßig billig sind.

Ginge es nicht an, den ausgefallenen Vormittagszug durch eine Autobusverbindung Luxemburg-Wormsdingen oder Luxemburg-Nemich oder beide zu ersetzen? Wenn täglich ein Wagen der Firma Ralhs gegen 9 Uhr vom Wilhelmplatz abfähre, ich gehe jede Wette ein, daß er voll besetzt würde. Die Fahrt würde nicht billig, aber es gibt Leute genug, denen es auf 10 Franken nicht ankommt, wenn man ihnen Gelegenheit bietet, rasch und sicher an den Ort zu gelangen, an dem sie lohnende Geschäfte machen können.

Natürlich müßte auch der Staat in den Beutel greifen, denn wenn irgendwo von öffentlichem Interesse gesprochen werden kann, ist es sicher im Verkehrswesen.

Unser Staat hat schon zweimal mit Millionenabgaben Verpflichtungen erfüllt, die der Bahn oblagen.

Warum soll er nicht ein paar Tausende springen lassen, um Ertrag für eine notwendige Zugverbindung zu schaffen, die die Bahn selbst nicht leisten kann?

Verschriften 4. 6. 1920