

2. Sanierungen. Sie haben den Zweck, Kapitalvolumen, Vermögenswert und künftigen Ertrag in Einklang zu bringen, soweit ein Mißverhältnis zwischen diesen besteht. Es handelt sich dabei vor allem um Bilanzbereinigungen, zum Teile auch aus aktienrechtlichen Rücksichten. Für die künftige Gestaltung und Beurteilung der Erfolgsrechnung, sowie für die Kapitalversorgung sind derartige Sanierungsmaßnahmen von wesentlicher Bedeutung. Eine Maßnahme dieser Art größten Stiles ist die Hapag-Lloydsanierung (Zusammenlegung der Kapitalien 10:3).

3. Fusionen. Seit Jahren vollzieht sich in allen Zweigen des Verkehrswesens ein fortschreitender Konzentrationsprozeß, der sich nicht bloß in den bereits erwähnten Formen der Zusammenarbeit (siehe II c), sondern auch in Konzernbildungen und Vollfusionen äußert. An Beispielen aus dem deutschen Verkehrswesen sind zu nennen: die Zusammenschlüsse in der Rhein- und Elbeschiffahrt, mehrfache Fusionen in der Seeschiffahrt, die Übernahme von Kraftverkehrsgesellschaften durch die Reichspost usw. In Österreich scheint sich unter den Folgewirkungen des Zusammenbruches der Kreditanstalt die Bildung eines gemischten Großverkehrskonzerns (Bundesbahnen, Lobeg und Donau-Dampfschiffahrt) vorzubereiten. In der italienischen und in der südslawischen Seeschiffahrt sind in letzter Zeit gleichfalls beachtenswerte Fusionen zu verzeichnen. Daß alle diese Maßnahmen geeignet sind durch Ausschaltung der Konkurrenz, durch Leistungssteigerung und Kostensenkung zur Überwindung der herrschenden Krise beizutragen, ist wohl nicht zu bezweifeln.

III. Ergebnisse.

Die durchgeführte Untersuchung über die Zusammenhänge zwischen Wirtschaftskrise und Verkehrswirtschaft führt, kurz zusammengefaßt, zu folgenden Ergebnissen:

1. Die Verkehrsunternehmungen sind in hohem Grade konjunkturrempfindlich; die Krisenwirkungen äußern sich sowohl in den Leistungen (Rückgang des Verkehrsvolumens, Mißverhältnis zwischen Betriebs- und Verkehrsleistungen), wie auch in der Vermögens- und Kapitalstruktur, in der Erfolgsrechnung (Einnahmen und Ausgaben) und in den Konkurrenzverhältnissen (Einbuße an Einnahmen; absolute und verhältnismäßige Steigerung der Ausgaben durch Überwiegen des indirekten Aufwandes, infolge des erwähnten Mißverhältnisses bei den Leistungen und durch Sonderaufwendungen verschiedener Art; Verschärfung der Konkurrenz; Zwang zu Investitionen zur Begegnung der Konkurrenz, Substanzverluste durch Betriebsabgänge und Entwertungsvorgänge; Kapitalmangel).

2. Die Möglichkeiten der Krisenabwehr sind zwar mannigfaltig (Einnahmesteigerung, Ausgabensenkung, Ausschaltung des Wettbewerbes und Bereinigung der Finanzwirtschaft), doch stellen sich ihrer vollen Anwendung und Auswirkung verschiedene Hemmnisse entgegen; bei den Einnahmen die Rücksichtnahme auf die Gesamtwirtschaft, bei den Ausgaben das Mißverhältnis zwischen direkten und indirekten Kosten sowie zwischen Betriebs- und Verkehrsleistungen, in der Finanzwirtschaft die Schwierigkeiten der Kapitalbeschaffung in Krisenzeiten.

3. Die Krisenwirkungen einerseits, die Hemmnisse in der Abwehr der Krisenfolgen andererseits zwingen zu teilweiser öffentlich-rechtlicher Einflußnahme und Unterstützung, sie fördern den Konzentrationsprozeß und bedingen verschiedentlich radikale Sanierungsmaßnahmen.

4. Die technische und kaufmännische Organisation der Verkehrswirtschaft als Ganzes genommen hat durch die Krise nicht gelitten, es ist im Gegenteil durch den Druck der Verhältnisse eine dauernde Verbesserung zu erwarten.

Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten im Eisenbahn-Personen-Fernverkehr zwischen Köln und den wichtigsten deutschen Verkehrszentren.

Von Diplom-Kaufmann Th. Fülles, Köln.

Stärkere Hervorhebung der Reisezeiten im Eisenbahnverkehr — Die Reisegeschwindigkeit als Vergleichsmaßstab für den Wert zweier Verbindungen nur bedingt richtig — Reisewege und Knotenpunkt-Tarifpolitik der Reichsbahn — Hand-in-Hand-Gehen von Verkehrsrationalisierung, Fahrpreispolitik, Fahrplanveröffentlichung und Verkehrspropaganda.

In angelsächsischen Ländern sind Höchstgeschwindigkeiten und kürzeste Reisezeiten zwischen zwei entfernt liegenden Orten schon lange beliebte Mittel einer ausgedehnten Verkehrspropaganda der Eisenbahnverwaltungen, die bei der Vorliebe des Publikums für Rekorde jeglicher Art weitesten Anklang finden und sich deshalb auch finanziell als lohnend erwiesen haben. Auf dem europäischen Kontinent wurden in einzelnen Ländern bereits in der Vorkriegszeit Statistiken über Fahrgeschwindigkeiten im Personenzugsverkehr angefertigt, da es in manchen Fällen als eine Prestigefrage galt, hier Spitzenleistungen aufweisen zu können. Größere Zusammenstellungen über die Fahrgeschwindigkeiten deutscher Schnellzüge in den Jahren 1900 bis 1931 sind von Dr. S. v. Jezewski veröffentlicht worden, und zwar im „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1927, S. 742 und 1932, S. 231 sowie in „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ 1929, S. 868. Umfangreichere Tabellen über Reisegeschwindigkeiten, die unter den vielen Arten der von der Reichsbahn gebrauchten Geschwindigkeitsbegriffen allein einen gewissen praktischen Wert für den Reisenden besitzen, findet man für den deutschen Personenzugsverkehr erstmalig in Hans Baumanns „Deutsches Verkehrsbuch“, Berlin 1931 und in der Zeitschrift „Die Reichsbahn“, Heft 1 vom 6. Januar 1932. Unter Reisegeschwindigkeit versteht man bei der Reichsbahn das Verhältnis der zu einer Reise benötigten Gesamtzeit einer Zugverbindung zu der in dieser Zeit zurückgelegten Entfernung auf den Schienen. Die Fahrgeschwindigkeit ergibt sich aus dem Verhältnis der zur Bewältigung einer Strecke erforderlichen reinen Fahrzeit unter Abzug aller Aufenthalte zu den in dieser Zeit zurückgelegten Schienenkilometern. Als Aufgabe vorliegender Untersuchung wurde angesehen, für das Hauptverkehrszentrum Westdeutschlands in seinen Beziehungen zu den wichtigsten Verkehrszentren Deutschlands eine Vergleichsbasis für kommende Jahre zu schaffen, die für die einzelnen Verbindungen sich ergebenden Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten einander gegenüberzustellen und einer kritischen Betrachtung zu unterziehen, wie schließlich alle bei dieser Untersuchung auftauchenden Fragen, die sich in überraschender Fülle ergaben, eingehender zu erörtern. Besondere Aufmerksamkeit wurde darauf verwandt, Möglichkeiten einer Verbesserung der Reisegeschwindigkeiten durch fahrplantechnische Maßnahmen und durch Leitung von Zügen über die kürzeste Strecke zwischen zwei Orten nachzuweisen. Die Arbeit stellt damit eine Ergänzung dar zu den Ausführungen von Prof. Dr.-Ing. e. h. H. Nordmann in der deutschen Ausgabe der Monatsschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Vereinigung, Band III, Nr. 3, März 1932, S. 220, über „Maßnahmen zur Steigerung

der Reisegeschwindigkeit im Eisenbahnverkehr“, die darauf abzielen, den Verkehr auf den Schienen bei Beibehaltung der gleichen Höchstgeschwindigkeit durch qualifiziertere technische Leistungen, wie unter anderem bei Zuganfahrten, bei Steigungen und beim Rangieren, zu verbessern.

Die Ermittlungen sind getroffen worden nach den Fahrplänen des Reichs-Kursbuchs, Ausgabe vom 15. Mai 1931, für die Hauptreisezeit, so daß auch nur im Juli, August und September verkehrende Saisonzüge Berücksichtigung fanden. Sonntags- und Wochenendzüge wurden nicht in den Kreis der Betrachtung gezogen, wohl aber die nnr an bestimmten Wochentagen gefahrenen Luxuszüge. Um den Rahmen der Arbeit nicht zu überspannen und um extreme Reisemöglichkeiten zu vermeiden, die die Vergleichbarkeit erheblich stören könnten, beschränkt sich die Untersuchung auf die für den überwiegenden Teil eines Weges beschleunigten Personenzugsverbindungen, wobei besonders darauf geachtet wurde, daß die Verbindungen wirklich praktischen Verkehrswert besaßen. Bei diesen Voraussetzungen mußten alle diejenigen Verbindungen angeschaltet werden, bei denen ein geringer zeitlicher Vorteil nur mit hierzu in keinem Verhältnis stehenden hohen finanziellen Aufwendungen oder mit weitgehendem Verzicht auf Reiseannehmlichkeiten erlangt werden konnten. Als Beispiel sei angeführt weniger als einstündiger Zeitgewinn bei erforderlichem nächtlichem Zugwechsel oder bei notwendiger teilweiser Benutzung von Luxus- und FD-Zügen. Die Entfernungen sind gleichfalls den Kilometerangaben des Reichs-Kursbuchs entnommen. Bei größeren Differenzen zwischen den aus dem Kursbuch errechneten Kilometersätzen und den Angaben der Entfernungsanzeiger für den Personen- und Güterverkehr wurden die Entfernungen der Anzeiger zugrunde gelegt. Auffallend waren die starken Unterschiede auf den Strecken von Köln nach Süddeutschland, die in den Unterlagen der Eisenbahnverwaltung bis zu acht Kilometern zugunsten der Reichsbahn betragen. Reichs-Kursbuchangaben und Kilometerzahlen auf den Fahrkarten in möglichste Übereinstimmung zu bringen, dürfte auch die Reichsbahn ein Interesse besitzen.

Um die so mannigfaltigen Verkehrswege zur Darstellung bringen zu können, mußte zu einer Reihe von Abkürzungen gegriffen werden. Innerhalb der verschiedenen Gruppen sind die einzelnen Verbindungen nach der Kürze der Reisezeit geordnet. Die Entfernungen und die Reisegeschwindigkeiten wurden nach mathematischen Grundsätzen abgerundet.

Verzeichnis der verwandten Abkürzungen.

Abg = Arnsherg	Elh = Elbing
Aug = Augsburg	Ess = Essen
Ba.Bad = Basel Badischer Bhf.	Fbg = Freiburg
Ba.SBB = Basel Schweizer Bundes-Bhf.	Fr.M = Frankfurt am Main
Bhk = Bingerbrück	Fr.O = Frankfurt an der Oder
Bbr = Bebra	Gge = Großgerau
Ben = Benau	Glk = Gelsenkirehen
B.Fr = Berlin Bhf. Friedrichstraße	Glz = Görlitz
B.P = Berlin Potsdamer Bhf.	Hdb = Heidelberg
B.Schl = Berlin Schlesischer Bhf.	Hhm = Hildesheim
Bschw = Braunschweig	Hll = Halle
Bsl = Breslau	Hmm = Hamm
Cbs = Cottbus	Hnn = Hannover
Drd.N = Dresden-Neustadt	Hst = Halberstadt
Dst = Darmstadt	

Ing = Ingolstadt	Ndh = Nordhausen
Khl = Koblenz	Nss = Neuß
Kft = Kohlfurt	Nwd = Neuwied
Kln.D = Köln-Deutz	Osb = Osnabrück
Krh = Karlsruhe	Ringvk = Ringverkehr Berliner Stadtbahn
Krs = Kreiensen	Schdm = Schneidemühl
Lgz = Liegnitz	Schfd = Scherfede
Lhf = Ludwigshafen	Sor = Sorau
Lnd = Landau	Sst = Soest
Lpz = Leipzig	Stg = Stuttgart
Mbg = Magdeburg	Wbd = Wiesbaden
Mhm = Mannheim	Wbg = Würzburg
Mnz = Mainz	Wms = Worms
M.St. = Münster am Stein	Wup = Wuppertal
Nbg = Nürnberg	

D 120/E 220 = Durch einen Schrägstrich getrennte Zugnummern bedeutet eine durch Kurswagen hergestellte Reiseverbindung.

D 120//E 110 = Durch zwei Schrägstriche getrennte Zugnummern bedeutet eine nur durch Umsteigen hergestellte Reiseverbindung.

Lnd = Eine einmal unterstrichene Station kennzeichnet den Übergangsort der Kurswagen.

Bbk = Eine zweimal unterstrichene Station kennzeichnet den Umsteigeort.

/=/ = Dieses Trennungszeichen zwischen den Zugnummern besagt, daß am Umsteigeort noch ein örtliches Verkehrsmittel zur Erreichung eines anderen Stadtbahnhofes benutzt werden muß.

I. Köln—Frankfurt (M.)

Abf. in Köln	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
1. Luxus- und FD-Zugsverbindungen						
12 ¹⁵	FD 264	Kbl—Mnz	222		3 ⁰⁷	72
2 ³⁰	L 52	Nwd—Wbd	223		3 ¹⁶	69
Durchschnitt aus L- und FD-Zugsverb.				2	3 ¹²	71
2. Direkte Tages-D-Zugsverbindungen						
8 ¹⁰	D 304	Kbl—Mnz	222		3 ⁴²	60
16 ⁴²	D 252	Khl—Mnz	222		3 ⁴⁵	59
19 ⁰¹	D 282	Kbl—Mnz	222		3 ⁴⁶	59
14 ⁰⁶	D 68	Nwd—Wbd	223		3 ⁵⁰	59
10 ²⁹	D 58	(ab Kln.D)—Nwd—Wbd	222		3 ⁵⁵	57
19 ⁰²	D 48	Nwd—Kbl—Wbd	222		4 ⁰²	56
Durchschnitt aus dir. Tages-D-Zugsverb.				6	3 ⁵⁰	59
3. Tages-D-Zugsverb. durch Umsteigen in D- oder E-Züge						
6 ⁵⁰	D 120//E 110	Kbl—Bhk—Mnz	222		3 ⁴⁰	61
12 ¹⁵	D 164//E 258	Nwd—Wbd	223		3 ⁴¹	61
18 ¹⁶	D 162//D 45	Kbl—Mnz	222		3 ⁵⁰	58
20 ⁴⁹	D 174//E 302	Kbl—Mnz	222		3 ⁵¹	58
9 ¹³	D 270//D 139	Kbl—Mnz	222		3 ⁵⁷	56
Durchschnitt aus den Umsteigeverb.				5	3 ⁴⁸	59

I. Köln—Frankfurt (M.) (Fortsetzung).

Abf. in Köln	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
4. Nacht-D-Zugsverbindungen						
22 ⁵⁵	D 364	Kbl—Mnz	222		3 ¹⁹	67
1 ⁴²	D 54	Nwd—Kbl—Wbd	222		3 ⁵⁷	57
1 ³³	D 354	Nwd—Kbl—Wbd	222		3 ⁵⁹	56
Durchschnitt aus Nacht-D-Zugsverb.			3		3 ⁴⁵	60
Durchschnitt aus sämtl. D-Zugsverb. (Stat. 2 bis 4)			14		3 ⁴⁶	59
5. Eilzugsverbindungen						
14 ⁰⁷	E 112	Kbl—Mnz	222		3 ⁵⁸	57
20 ¹³	E 302	Kbl—Mnz	222		4 ²¹	51
11 ⁰³	E 114	Kbl—Mnz	222		4 ³²	49
16 ⁴⁵	E 292	Nwd—Wbd	223		4 ³⁹	48
9 ⁴⁸	E 294	Nwd—Wbd	223		4 ⁵²	47
Durchschnitt aus Eilzugsverb.			5		4 ²⁸	50
6. Beschleunigte Personenzugsverbindungen						
9 ⁴⁷	850	Kbl—Mnz	222		4 ⁴⁷	47
8 ¹⁶	848	Nwd—Wbd	223		4 ⁴⁸	47
Durchschnitt aus Beschl. Pers.-Zugsverb.			2		4 ⁴⁸	47

II. Köln—Basel SBB

Abf. in Köln	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
1. Luxus- und FD-Zugsverbindungen						
11 ³⁴	FFD 102	Kbl—Mnz—Gge—Mhm—Krh	520		7 ¹⁴	72
1 ⁴²	D 54//FD 192	Nwd—Kbl—Wbd—Fr.M—Gge—Mhm—Krh	563		9 ⁵³	57
Durchschnitt aus L- und FD-Zugsverb.			2		8 ³⁴	64
2. Tages-D-Zugsverbindungen						
12 ¹⁵	D 164	Nwd—Wbd—Mnz—Wms—Mhm—Hdb—Krh	546		9 ⁰⁸	60
9 ¹³	D 270	Kbl—Mnz—Wms—Mhm—Krh	524		9 ²⁴	56
6 ⁵⁰	D 120/E 220//D 76	Kbl—Bbk—M.St—Lnd—Krh	503		9 ³³	53
14 ⁰⁸	D 68/D 168//D 86	Nwd—Wbd—Mnz—Gge—Dst—Mhm—Krh	548		9 ⁵²	55
Durchschnitt aus Tages-D-Zugsverb.			4		9 ²⁸	56
3. Nacht-D-Zugsverbindungen						
20 ⁴²	D 174/D 4	Kbl—Mnz—Wms—Mhm—Krh	524		8 ⁵¹	59
0 ²⁴	D 308	Kbl—Wbd—Mnz—Gge—Dst—Hdb—Krh	544		10 ²⁴	52
Durchschnitt aus Nacht-D-Zugsverb.			2		9 ³⁸	56
Durchschnitt aus sämtl. D-Zugsverb. (Stat. 2 u. 3)			6		9 ³¹	56
4. Beschleunigte Personenzugsverbindung						
8 ^{16*}	848//920	Nwd—Wbd—Fr.M—Dst—Hdb—Krh—Fbg	561	1	13 ⁴³	41

*) Nur bis Basel Bad.Bhf.

III. Köln—München

Abf. in Köln	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
1. Luxus- und FD-Zugsverbindungen						
12 ¹⁵	FD 264	Kbl—Mnz—Fr.M—Wbg—Ing	634	1	9 ²⁵	67
2. Tages-D-Zugsverbindungen						
6 ⁵⁰	D 120	Kbl—Bbk—M.St—Lnd—Stg—Aug	638		11 ⁰⁵	58
10 ³⁹	D 58	(ab Kln.D)—Nwd—Wbd—Fr.M—Wbg—Aug	635		12 ⁰⁰	52
9 ⁴⁴	D 370	Kbl—Mnz—Wms—Hdb—Stg—Aug	635		12 ²¹	51
Durchschnitt aus Tages-D-Zugsverb.			3		11 ⁵¹	54
3. Nacht-D-Zugsverbindungen						
22 ⁵⁵	D 364	Kbl—Mnz—Fr.M—Wbg—Ing	634		9 ⁴⁶	65
1 ³³	D 354	Nwd—Kbl—Wbd—Fr.M—Wbg—Aug	635		11 ³⁷	55
18 ¹⁶	D 162/D 194/D 94	Kbl—Mnz—Wms—Lhf—Hdb—Stg—Aug	635		12 ¹⁸	52
0 ²⁰	D 108	Nwd—Wbd—Mnz—Wms—Hdb—Stg—Aug	636		12 ²⁰	52
19 ⁰²	D 48	Nwd—Kbl—Wbd—Fr.M—Wbg—Nbg—Ing	650		12 ³⁸	52
Durchschnitt aus Nacht-D-Zugsverb.			5		11 ⁴⁴	55
Durchschnitt aus sämtl. D-Zugsverb. (Stat. 2 u. 3)			8		11 ⁴⁶	54
4. Beschleunigte Personenzugsverbindung						
9 ⁴⁷	850	Kbl—Mnz—Fr.M—Wbg—Aug	635	1	14 ⁰⁸	45

IV. Köln—Leipzig

Abf. in Köln	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
1. Luxus- und FD-Zugsverbindungen						
11 ¹⁰	FD 21//D 141	Ess—Hnn—Mbg—Hll	595	1	9 ¹⁰	65
2. Tages-D-Zugsverbindungen						
8 ³⁶	D 31/D 131	Wup—Sst—Hnn—Hst	537		9 ²²	57
13 ⁴²	D 187	Wup—Abg—Bbr	552		9 ⁵⁹	55
7 ²⁶	E 63/D 197	Wup—Sst—Bbr	568		10 ⁰⁶	56
9 ⁴³	D 141	Glk—Hnn—Mbg—Hll	599		10 ³⁷	56
12 ¹³	D 13//D 171	Glk—Hnn—Hnn—Hst	597		10 ⁵¹	55
Durchschnitt aus Tages-D-Zugsverb.			5		10 ¹¹	56
3. Nacht-D-Zugsverbindungen						
22 ⁴²	D 189	Wup—Sst—Bbr	568		10 ⁰⁴	56
23 ⁰⁰	D 37/D 137	Wup—Sst—Bschw—Mbg—Hll	558		10 ⁰⁷	55
Durchschnitt aus Nacht-D-Zugsverb.			2		10 ⁰⁶	56
Durchschnitt aus sämtl. D-Zugsverb. (Stat. 2 u. 3)			7		10 ⁰⁰	56
4. Beschleunigte Personenzugsverbindung						
9 ¹⁴	E 139//333//549//453	Wup—Sst—Krs—Hst—Hll	515	1	13 ⁴²	38

V. Köln—Berlin

Abf. in Köln	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
1. Luxus- und FD-Zugverbindungen						
a) Tagesverbindungen						
17 ¹⁰	FD 225/FD 25	Wup—Hmn—Hnn—B.Fr.	556		7 ¹³	77
11 ¹⁰	FD 21	Ess—Hmn—Hnn—B.Fr.	584		7 ³⁰	77
Durchschnitt aus Tages-FD-Zugsverb.				2	7 ²⁵	77
b) Nachtverbindungen						
0 ²⁰	L 11	Ess—Hmn—Hnn—B.Fr.	584		8 ¹⁷	70
22 ⁰⁸	FD 15	Ess—Hmn—Hnn—B.Fr.	584		9 ⁴¹	60
Durchschnitt aus Nacht-Luxus- u. FD-Zugsverb.				2	8 ⁵⁹	65
Durchschnitt aus sämtl. Luxus- u. FD-Zugsverb. (Stat. a) u. b))				4	8 ¹²	71
2. Tages-D-Zugverbindungen						
14 ⁴⁰	D 3	Wup—Hmn—Hnn—B.Fr.	556		8 ⁰¹	69
8 ³⁰	D 31	Wnp—St—Hmn—Bschw—Mbg—B.P	576		8 ⁵⁴	65
8 ⁵²	D 23	Glk—Hmn—Hnn—B.Fr.	587		9 ²³	63
12 ¹³	D 13	Glk—Hmn—Hnn—B.Fr.	587		9 ⁴⁷	60
6 ⁴⁶	D 1	Nss—Ess—Hmn—Hnn—B.Fr.	592		9 ⁵⁵	60
Durchschnitt aus Tages-D-Zugsverb.				5	9 ¹²	63
3. Nacht-D-Zugverbindungen						
22 ¹⁸	D 5	Wup—Hmn—Hnn—B.Fr.	556		8 ⁵⁵	62
21 ¹⁷	D 9	Glk—Hmn—Hnn—Bschw—Mbg—B.P	617		9 ²²	65
22 ³⁵	D 7	Nss—Ess—Hmn—Hnn—B.Fr.	592		9 ⁵⁵	60
23 ⁰⁰	D 37	Wup—St—Hmn—Bschw—Mbg—B.P	576		9 ⁵⁵	58
Durchschnitt aus Nacht-D-Zugsverb.				4	9 ²⁴	61
Durchschnitt aus sämtl. D-Zugsverb. (Stat. 2 u. 3)				9	9 ²²	62
4. Beschleunigte Personenzugverbindungen						
a) Tagesverbindung						
9 ¹⁴	E 139//333	Wup—St—Krs—Hst—Mbg—B.P	587	1	14 ¹³	41
b) Nachtverbindungen						
18 ⁴⁵	733	Glk—Hmn—Hnn—B.Fr.	587		12 ¹⁸	48
17 ⁵⁴	233	Ess—Hmn—Hnn—B.Fr.	584		12 ¹⁴	48
Durchschnitt aus Beschl.Nacht-Pers.-Zugsverb.				2	12 ¹⁶	48
Durchschnitt aus sämtl. Beschl. Pers.-Zugsverb. (Stat. a) u. b))				3	12 ⁵³	45

VI. Köln—Breslau

Abf. in Köln	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
1. Luxus- und FD-Zugverbindungen						
0 ²⁰	L 11//D 31	Ess—Hnn—B.Fr—Fr.O—Ben—Lgz	918		13 ³⁰	68
11 ¹⁰	FD 21//D 39	Ess—Hnn—B.Fr—Fr.O—Sor—Lgz	924		13 ³⁴	68
Durchschnitt aus Luxus- u. FD-Zugsverb.				2	13 ³²	68
2. Tages-D-Zugverbindungen						
7 ²⁰	E 63//D 29/D 105	Wup—Abg—Schfd—Ndh—Cbs—Lgz	879		14 ⁵⁷	59
8 ³⁰	D 31/D 131//D 117	Wup—St—Hbm—Lpz—Drd.N—Glz—Lgz	920		15 ⁵¹	58
8 ⁵²	D 23//D 39	Glk—Hnn—B.Fr—Fr.O—Sor—Lgz	927		15 ⁵²	58
Durchschnitt aus Tages-D-Zugsverb.				3	15 ³³	58
3. Nacht-D-Zugverbindungen						
22 ¹³	D 5//D 33	Wup—Hnn—B.Fr—Fr.O—Sor—Lgz	896		14 ⁰⁵	64
14 ⁴⁰	D 3//D 41	Wup—Hnn—B.Fr—Fr.O—Sor—Kft—Lgz	920		15 ⁰⁰	61
22 ³⁵	D 7//D 31	Nss—Ess—Hnn—B.Fr—Fr.O—Ben—Lgz	926		15 ¹⁶	61
Durchschnitt aus Nacht-D-Zugsverb.				3	14 ⁵⁰	62
Durchschnitt aus sämtl. D-Zugsverb. (Stat. 2 u. 3)				6	15 ¹²	60
4. Beschleunigte Personenzugverbindung						
18 ⁴⁵	733//219	Glk—Hnn—B.Fr—Fr.O—Sor—Lgz	927	1	21 ⁰³	43

VII. Köln—Königsberg

Abf. in Köln	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
1. Luxus- und FD-Zugverbindungen						
11 ¹⁰	FD 21//D 7	Ess—Hmn—Hnn—B.Fr—Schdm—Elb	1178		18 ¹⁰	65
0 ²⁰	L 11//D 1	Ess—Hmn—Hnn—B.Fr—Schdm—Elb	1178		18 ¹²	65
Durchschnitt aus Luxus- u. FD-Zugsverb.				2	18 ¹¹	65
2. D-Zugverbindungen						
14 ⁴⁰	D 3//D 3	Wup—Hmn—Hnn—B.Fr—Schdm—Elb	1150		18 ⁰⁴	64
22 ³⁵	D 7//D 1	Nss—Ess—Hmn—Hnn—B.Fr—Schdm—Elb	1186		19 ²⁷	59
8 ⁵²	D 23//D 7	Glk—Hmn—Hnn—B.Fr—Schdm—Elb	1181		20 ²⁰	58
Durchschnitt aus D-Zugsverb.				3	19 ²⁰	60
3. Beschleunigte Personenzugverbindung						
9 ¹⁴	E 139//333/=/305	Wup—St—Krs—Hst—B.P—Ringvk— B.Schl—Schdm—Elb	1193	1	27 ³¹	43

VIII. Köln—Hamburg

Abf. in Köln	Zngnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. Reise-Verb.	Reisezeit in der geschw.
1. Luxus- und FD-Zugsverbindungen					
17 ¹⁰	FD 225	Wup—Hmn—Osb—Brm	446	6 ¹⁴	72
0 ²⁰	L 11/FD 191	Ess—Hmn—Hnn	510	7 ⁴¹	66
Durchschnitt aus Luxus- u. FD-Zugsverb.			2	6 ⁵⁸	69
2. Tages-D-Zugsverbindungen					
t0 ⁵³	D 93	Wup—Hmn—Osb—Brm	446	6 ⁵³	65
14 ²⁷	D 95	Glk—Osb—Brm	453	7 ¹⁸	62
7 ⁰⁶	D 97	Nss—Ess—Glk—Osb—Brm	465	7 ⁴¹	61
Durchschnitt aus Tages-D-Zugsverb.			3	7 ¹⁷	62
3. Nacht-D-Zugsverbindungen					
23 ⁴⁵	D 91	Glk—Osb—Brm	453	7 ⁰⁵	64
22 ⁰⁶	D 99	Wup—Hmn—Osb—Brm	446	7 ⁵⁵	56
Durchschnitt aus Nacht-D-Zugsverb.			2	7 ³⁰	60
Durchschnitt aus sämtl. D-Zugsverb. (Stat. 2 u. 3)			5	7 ²²	61
4. Beschleunigte Personenzugsverbindung					
10 ⁴⁶	729	Glk—Osb—Brm	453	1	9 ³⁷ 47

Die Tabellen I bis VIII vermitteln ein anschauliches Bild über die Reisemöglichkeiten zwischen Köln und den bedeutendsten deutschen Verkehrszentren und geben auch, abgesehen von Angaben über die Führung von Speise- und Schlafwagen, Aufschluß über die Qualitäten der einzelnen Verbindungen in bezug auf Kürze der Reisezeit und auf direkte Züge oder Kurswagen. Zugart, Fahrpreis, Reiselage und Reisezeit sind die wichtigsten Unterlagen, nach denen der Reisende greift, wenn er sich für ein Verkehrsmittel zu entscheiden hat. Die fünfte Abteilung des Reichs-Kurshuchs enthält die schnellsten Reiseverbindungen von und nach Berlin mit Angabe der Beförderungszeiten, leider aber nur in vollen Stunden, was für manche Verbindung schon ein schiefes Bild ergeben dürfte. Auf die Zweckmäßigkeit, die Reisezeiten, die für eine Verbindung zu errechnen und zu vergleichen der Interessent nur in seltenen Fällen Gelegenheit hat und über die auch die Reisebüros häufig nur ungenügende Auskunft erteilen, gleichfalls für andere wichtige Verkehrszentren der Öffentlichkeit zugänglich zu machen, soll noch an anderer Stelle eingehender hingewiesen werden. Verfehlt wäre es, auf Grund der Reisegeschwindigkeit ohne weiteres auf die Qualität einer Verbindung in bezug auf kürzeste Reisezeit zu schließen. Zu berücksichtigen ist, ob die Zugverbindung nicht über zu große Umwege erstellt wurde. So benötigt unter den vier Tages-D-Zugsverbindungen nach Basel diejenige mit der zweithöchsten Reisegeschwindigkeit die längste Reisezeit, weil der Zug unterwegs Wiesbaden, Mainz, Darmstadt und Mannheim berührt. Interessant ist auch, daß die schnellste Tages-D-Zugsverbindung nach Frankfurt a. M. durch D 120 bis Bingerbrück, von dort bei fünf Minuten Aufenthalt und Umsteigen durch E 110 über Mainz, wo nochmals der Zug zehn Minuten Aufenthalt hat, vermittelt wird. Sollte dafür die eine oder andere der vielen direkten D-Zugsverbindungen nicht doch noch bessere Reisezeiten als drei Stunden und vierzig Minuten herausholen können?

Zur besseren Vergleichbarkeit der Durchschnittsreisegeschwindigkeiten bei den einzelnen Verbindungen sind diese in der Tabelle IX noch besonders zusammengestellt.

IX. Zusammenstellung der Durchschnittsreisegeschwindigkeiten bei den einzelnen Reiseverbindungen.

- I. Reine Luxus- und FD-Zugsverbindungen.
 II. Kombinierte Luxus-(FD-)D-Zugsverbindungen.
 III. D-Zugsverbindungen.
 IV. Beschleunigte Personenzugsverbindungen.

Verbindung	I.		II.		III.		IV.	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Köln—Frankfurt . . .	72	69	—	—	59	60	47	—
Köln—Basel SBB . . .	72	—	—	57	56	56	—	—
Köln—Basel Bad . . .	74	—	—	60	58	58	41	—
Köln—München . . .	67	—	—	—	54	55	45	—
Köln—Leipzig . . .	—	—	65	—	56	56	38	—
Köln—Berlin . . .	77	65	—	—	63	61	41	48
Köln—Breslau . . .	—	—	68	68	56	62	—	43
Köln—Königsberg . . .	—	—	—	65	—	60	—	43
Köln—Hamburg . . .	72	66	—	—	62	61	47	—

Ein Vergleich der Reisegeschwindigkeiten der Strecken Köln—Frankfurt und Köln—München zeigt, welcher starken Druck nach unten von Frankfurt ab die Gebirgsstrecken auf die Reisegeschwindigkeiten der Köln—Münchener Züge ausüben. Für Basel wurden die Zahlen sowohl für den Schweizer Bundesbahnhof als auch für den Badischen Bahnhof ermittelt, um den beträchtlichen Einfluß des Grenz-aufenthaltes auf die Reisegeschwindigkeiten zu veranschaulichen. Nach München weist mit 56 km für Tag- und Nachtverbindungen die Strecke Köln—Leipzig das schlechteste Ergebnis auf. Der beste D-Zug dieser Verbindung ist der D 31, der in Hildesheim auf D 131 übergeht und für die nur 537 km lange Strecke nahezu 9½ Stunden braucht, was eine Reisegeschwindigkeit von 57 km ergibt. D 31 weist aber für die Strecke von Köln über Hildesheim nach Berlin Potsd. Bf. mit 576 km eine Reisegeschwindigkeit von 65 km auf. Um 13³⁹ Uhr kommt D 31 in Hildesheim an. Der Berliner Zugteil entwickelt dann auf der 270 km langen Strecke bei einer Reisezeit von 231 Minuten eine Reisegeschwindigkeit von 70,1 km, während der nach Leipzig laufende Teil des Zuges für die 231 km 259 Minuten benötigt und nur eine Reisegeschwindigkeit von 53,5 km besitzt. Unwahrscheinlich ist es, daß an dieser gedrückten Reisegeschwindigkeit die gegenüber der Berliner Strecke größeren Höhenunterschiede zwischen Hildesheim und Halle allein schuld sind.

Unter den beschleunigten Personenzugsverbindungen sind die Tageszüge nach Basel, Leipzig, Berlin und die Nacht-Tagverbindung nach Breslau einer näheren Beachtung wert. Die Baseler Verbindung geht nur bis Freiburg beschleunigt, wo auch noch ein halbstündiger Aufenthalt mit in Kauf zu nehmen ist. Die Reichsbahn scheint hier nach dem zu billigenden Grundsatz gehandelt zu haben, daß derjenige, der in das Ausland reisen will, sich auch der höherstehenden Verkehrsmittel bedienen soll, die im allgemeinen keiner Zuschüsse durch die Verwaltung bedürfen. Die beschleunigte Tages-Personenzugsverbindung von Köln nach Berlin läßt zu wünschen übrig. Der Anschluß in Wuppertal ist sehr schlecht. Man hat dort eine Stunde Aufenthalt und zahlt noch eine halbe Mark für die Benutzung eines Eilzuges in der dritten Klasse. Will man diese sparen, so ist in Köln eine

um eine gute halbe Stunde frühere Abfahrt erforderlich. Ein besserer Anschluß wird in Düsseldorf erreicht durch Benutzung eines beschleunigten Zuges von Köln nach Oebisfelde. Aus zeitlichen Gründen dem Anschluß durch den Eilzug noch vorzuziehen, dürfte der Weg über Düsseldorf doch kaum gewählt werden, weil die Reichsbahn für die 22 km größere Entfernung eine Unwegkarte über 0,90 RM ausstellt. Für die Leipziger Verbindung wirkt sich dieser Betrag um so schwerer wiegend aus, weil hier die Entfernung über Ohligs 515 km, über Düsseldorf 537 km betragen würde und die Bahn für die Fahrkarte Köln—Leipzig den Durchschnittssatz von 547 km festgelegt hat, also auf alle Fälle bereits 10 km mehr berechnet als bei dem Weg über Düsseldorf, sich diesen aber nochmals mit der Begründung des Umwegs mit weiteren 0,90 RM bezahlen läßt. Im übrigen kann man diese Verbindung Köln—Leipzig fast nicht mehr als beschleunigt ansprechen. Von Halberstadt ab ist es eine reine Personenzugsverbindung, und in Halle ist ein drittes Mal der Zug zu wechseln. So kommt es denn, daß diese Verbindung mit einer Reisegeschwindigkeit von nur 38 km an unterster Stelle von allen untersuchten Reiseverbindungen steht. Auf die beschleunigte Personenzugsverbindung Köln—Königsberg wirkt sich natürlich die ungünstige Tagesverbindung Köln—Berlin verschlechternd aus. Für die beschleunigte Personenzugsverbindung Köln—Breslau muß man die Reisegeschwindigkeit von 43 km noch als gut bezeichnen, wenn man berücksichtigt, daß in Berlin-Friedrichstraße nahezu drei Stunden Wartezeit hinzunehmen ist. Die Reisegeschwindigkeit zwischen Köln—Berlin mit 48 km und zwischen Berlin—Breslau mit 53 km ermöglichen das Ergebnis für die Gesamtstrecke. Im Sommerfahrplan müßte aber auch eine Verbesserung möglich sein. Nicht einleuchtend ist es, weshalb in dieser Zeit von Köln zwei beschleunigte Personenzugsverbindungen nach Berlin geführt werden mit noch nicht einstündiger Folge und beide in einem Abstand von fünfzig Minuten vor sieben Uhr in der Friedrichstraße ankommen. Eine Führung von Zug 733 in einer gut zwei Stunden späteren Lage dürfte sich doch ermöglichen lassen. Dann würde auch 733, zumal wenn er über Essen geleitet werden könnte, eine in dieser Zeit im Ruhrgebiet fühlbare Lücke an Eil- und beschleunigten Zügen ausfüllen.

Die Verbindungen von Köln nach Königsberg, bei denen immer, und von Köln nach Breslau, bei denen in den meisten Fällen in Berlin umgestiegen werden muß, sollen noch von einer anderen Seite aus betrachtet werden. Hierbei soll die Tabelle X behilflich sein.

X. Zusammenstellung der Umsteigeaufenthalte auf Bahnhof Berlin Friedrichstraße bei den Reiseverbindungen nach Breslau und Königsberg.

Zugnummer	B.Fr an	Umsteigezeit in Minuten	Abfahrt nach Breslau	Umsteigezeit in Minuten	Abfahrt nach Königsberg
L 11	8 ³⁷	20	8 ⁵⁷	42	9 ¹⁹
D 7	8 ²⁸	29	8 ⁵⁷	51	9 ¹⁹
FD 21	18 ⁴⁶	60	19 ⁴⁶	45	19 ³¹
D 23	18 ¹⁵	91	19 ⁴⁶	76	19 ³¹
D 3	22 ⁴¹	44	23 ²⁵	24	23 ⁰⁵
D 5	7 ⁰⁸	27	7 ³⁵	—	—
Durchschnittlicher Aufenthalt in B.Fr		45	nach Breslau	48	nach Königsberg
733	6 ⁵⁸	173	9 ⁵¹	—	—

Aus der Tabelle X ist zu ersehen, wie die gleichen Köln—Berliner Züge die Anschlüsse nach Breslau und Königsberg zu vermitteln haben und wie diese Übergänge mehr oder weniger gleich schlecht sind. Von FD 21 betragen die Umsteigezeiten 60 und 45 Minuten und von D 23 für die gleichen Anschlußzüge wie an FD 21 sogar 91 und 76 Minuten. Hier auf eine Besserung hinzuwirken, ergäbe ein lohnendes Arbeitsfeld. Zu den Verbindungen von Köln nach Breslau über Berlin ist weiter zu sagen, daß es mit den Anschlüssen auch in anderer Hinsicht noch hapert. Die Tagesverbindung leidet neben der langen Übergangszeit in Berlin auch noch darunter, daß D 23 seinen Weg durch das Ruhrgebiet nehmen muß. Die schnellste D-Zugsverbindung nach Berlin, D 3, vermag nicht zu einer günstigen Verbindung Köln—Breslau beizutragen, weil der Anschlußzug D 41 absichtlich „bumeln“ und den Umweg über Kohlfurt machen muß, um die Reisenden nicht zu einer zu unerwünschten frühen Morgenstunde nach Breslau zu bringen. Der Fernschnellzug von Berlin nach Breslau, FD 37, kann bei Abfahrt von Köln mit D 31 nur von denen benutzt werden, die eine akrobatenhafte Fixigkeit zu entwickeln vermögen und innerhalb von 17 Minuten aus dem Zuge am Potsdamer Bf. in den Zug am Schlesienschen Bf. gelangen. Bei einer Reisezeit von 13 Stunden 12 Minuten würde dies die beste Verbindung von Köln nach Breslau ergeben. Die andern müßten, wenn sie mit FD 37 fahren wollten, Köln bereits um fast zwei Stunden früher verlassen. Das reisende Publikum wird es vorziehen, von Köln aus auf die Benutzung des FD 37 und die damit verbundenen hohen finanziellen Aufwendungen zu verzichten und sich der über Cottbus führenden Tagesverbindung zu bedienen, die sogar in noch kürzerer Reisezeit zum Ziele führt.

Wie schon ausgeführt, hängt der Wert der Reisegeschwindigkeit auch davon ab, ob zwischen zwei Orten die kürzeste Entfernung zugrunde gelegt worden ist. Bei Überbrückung größerer Räume wird aber die Länge des Schienenstranges niemals mit der Luftlinie übereinstimmen, sondern größer sein. Bei mehreren Schienenwegen wird nun von Reisenden, wenn man von landschaftlichen Reizen und Aufenthalt in am Wege liegenden Städten absieht, diejenige den stärksten Anspruch finden, bei der kürzeste Entfernung und höchste Reisegeschwindigkeit zusammenfallen. Inwieweit bei den in dieser Arbeit untersuchten acht Verkehrsbeziehungen die im normalen beschleunigten Tages-Personenzugsverkehr befahrenen kürzesten Strecken mit der Durchschnittsreisegeschwindigkeit der Tages-D-Zugsverbindungen oder gar mit der höchsten Reisegeschwindigkeit unter den Tages-D-Zugsverbindungen zurückgelegt werden, ist aus der Tabelle XI zu ersehen.

XI. Projektion von Durchschnitts- und von Höchstreisegeschwindigkeiten auf die kürzesten Strecken.

- I. Entfernung in Kilometer der kürzesten Strecke, die im normalen Personenzugsverkehr zurückgelegt wird.
- II. Kürzeste Reisezeit bei den Tages-D-Zugsverbindungen.
- III. Durchschnittsreisezeit bei den Tages-D-Zugsverbindungen.
- IV. Durchschnittsreisegeschwindigkeit der Tages-D-Zugsverbindungen.
- V. Reisezeit bei Anwendung der Durchschnittsreisegeschwindigkeit der Tages-D-Zugsverbindungen auf die im normalen Personenzugsverkehr zurückgelegte kürzeste Strecke.
- VI. Differenz in Minuten zwischen Spalte V. und Spalte III.
- VII. Höchste Reisegeschwindigkeit unter den Tages-D-Zugsverbindungen.
- VIII. Reisezeit bei Anwendung der höchsten Reisegeschwindigkeit der Tages-D-Zugsverbindungen auf die im normalen Personenzugsverkehr zurückgelegte kürzeste Strecke.
- IX. Differenz in Minuten zwischen Spalte VIII. und Spalte III.
- X. Differenz in Minuten zwischen Spalte VIII. und Spalte II.

Verbindung	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.
Köln—Frankfurt	222	3 ⁴⁰	3 ⁴⁹	59	3 ⁴⁸	3	61	3 ³⁸	11	2
Köln—Basel SBB	503	9 ⁰³	9 ²⁸	56	8 ⁵⁹	29	60	8 ²³	65	40
Köln—München	634	11 ⁰⁵	11 ⁵¹	54	11 ⁴⁴	7	58	10 ³⁶	55	9
Köln—Leipzig	515	9 ²²	10 ¹¹	56	9 ¹²	59	57	9 ⁰²	69	20
Köln—Berlin	556	8 ⁰¹	9 ¹²	63	8 ⁵⁰	22	69	8 ⁰³	69	—2
Köln—Breslau	879	14 ⁵⁷	15 ³³	58	15 ⁰⁰	24	59	14 ⁵⁴	39	3
Köln—Königsberg	1150	18 ⁰⁴	19 ³⁰	60	19 ¹⁰	20	64	17 ³⁸	32	6
Köln—Hamburg	446	6 ⁵³	7 ¹⁷	82	7 ¹²	5	65	6 ³²	25	1

Bei der Tabelle XI verdienen die Reihen VI und X besondere Beachtung. Aus der Spalte X ist zu entnehmen, daß bei sechs Verkehrsbeziehungen höchste Reisegeschwindigkeit bei kürzester Strecke nahezu zutrifft. Die sechste Reihe zeigt, wie bei Anwendung der Durchschnittsreisegeschwindigkeiten der Verbindungen Köln—Basel SBB. und Köln—Leipzig auf die kürzesten im normalen beschleunigten Tages-Personenzugsverkehr gefahrenen Strecken, bei Basel über Koblenz—Bingerbrück—Münster am Stein—Neustadt—Winden—Karlsruhe, bei Leipzig über Wuppertal—Soest—Holzminden—Kreiensen—Goslar—Halberstadt—Halle, sofern die den Strecken vielleicht ein besonderes Gepräge verleihenden Höhenunterschiede und Kopfbahnhöfe nicht berücksichtigt werden, für Basel die Reisezeit um rund eine halbe, für Leipzig um eine volle Stunde gegenüber den Durchschnittsreisezeiten verbessert werden kann. Bei Zugrundelegung der bei den zwei Verbindungen erzielten höchsten Reisegeschwindigkeiten auf die kürzesten Strecken würde sich für Basel ein Zeitgewinn von 40 Minuten und für Leipzig von 20 Minuten gegenüber den besten Reisezeiten der Tages-D-Zugsverbindungen ergeben. Da heute die besten D-Züge im Vergleich zu den hier erwähnten kürzesten Strecken bei Basel einen Umweg von 43 km, bei Leipzig nur von 22 km machen, ergibt sich für Basel der so besonders starke zeitliche Vorteil. Aus der Spalte VI beweisen schließlich noch die Zeitgewinne von 20 und mehr Minuten für die Strecken Köln—Berlin, Köln—Breslau und Köln—Königsberg bei Anwendung der Durchschnittsreisegeschwindigkeit auf die kürzesten Strecken, daß die Mehrzahl der Züge einen längeren Weg zurücklegen.

Verkehrvereinfachung war das Ziel, das die Reichsbahn mit der Schaffung der Tarifknoten verfolgte. Bei Zugrundelegung eines festen Entfernungssatzes für den Fahrtausweis ermöglichen sie die Gültigkeit einer Fahrkarte für verschiedene Wege zwischen zwei Orten. Für die Festsetzung der Kilometerzahl soll die Bestimmung lauten, daß Abweichungen bis zu zehn Prozent über und unter den zusammenfassenden extremsten Werten zugelassen sind, wobei aber der Auskunft gebende Beamte versicherte, der Satz von zehn Prozent würde zuweilen auch noch überschritten. Bei den in dieser Arbeit behandelten acht Verkehrsbeziehungen konnte festgestellt werden, daß die Reichsbahn im Durchschnitt der erstellten beschleunigten Personenzugsverbindungen tarifkilometrisch den Reisenden eher günstiger als schlechter stellt. Ob aber doch nicht der Fahrgast sich praktisch im Durchschnitt bei den Tarifknoten ungünstiger stellt, wo die schnellsten und daher am stärksten benutzten Züge im allgemeinen die kürzesten Strecken durchlaufen, muß dahingestellt bleiben. Die öffentliche Kritik kann sich mit Berechtigung aus dem Grunde gegen die Knotenpunkt-Tarifpolitik der Reichsbahn wenden, weil dieses Knotenpunktsystem nicht konsequent durchgeführt ist. Bei kürzeren Entfernungen ist vielfach, wahrscheinlich wegen der möglichen starken Preisbeeinflussung durch die gestaffelten Zuschläge für Eil- und D-Züge, von einer Zusammenfassung

mehrerer Wege abgesehen worden. Die Zuschläge können aber nicht als Hindernis dafür angesehen werden, daß mit normalen Fahrtausweisen und mit Sonntagskarten nicht Wege benutzt werden dürfen, die kürzer sind als der auf dem Fahrchein aufgedruckte Kilometersatz. Der Ausschluß von Ersatzansprüchen für nicht abgefahrene Kilometer wäre dabei selbstverständlich. Aber auch an einzelnen Beispielen, die alle nur der Entfernungstafel für die Bahnhöfe Köln Hbf., Süd, West und Köln-Deutz vom 1. August 1930 entnommen sind, können die Lücken im Knotenpunktsystem nachgewiesen werden. Für die Station Aalen ist neben einer Reihe anderer Wege die Strecke über Frankfurt oder Mainz—Bretten—Stuttgart zugelassen, nicht aber die kürzere Route über Bad Münster—Landau—Bretten, die im allgemeinen allen über Stuttgart zu erreichenden Stationen offen steht. Für Breslau und Beuthen liegen für die nur vier und fünf Kilometer differierenden Wege über Leipzig/Halle—Falkenberg/Dresden und über Berlin zwei Fahrkarten auf. In den Knoten über Leipzig—Dresden schließt man aber einen Weg ein, der 47 km kürzer ist. Dies trifft neben Beuthen und Breslau auch für Gleiwitz, Hindenburg, Kandrzin, Oppeln und andere oberschlesische Stationen zu. Eine Ausnahme macht Cosel, für das allein in Köln getrennte Fahrkarten für die Wege über Halle—Cottbus und über Leipzig—Dresden aufliegen. So ergibt sich die Eigentümlichkeit, daß man in Köln nach Kandrzin 2,40 RM in der dritten Klasse mehr zu zahlen hat als nach dem sechs Kilometer weiter liegenden Cosel, um das zu erreichen, man über Kandrzin muß, wenn man die einzige Tagesverbindung von Köln nach Oberschlesien E 63/D 29/D 105/E 169 benutzt. So stellt sich denn auch für alle übrigen oberschlesischen Stationen die einzige Tagesverbindung von Köln, die ihren Weg über die kürzeste Strecke Wuppertal—Arnsberg—Nordhausen—Cottbus—Breslau nimmt, im Fahrpreis durchweg um 2 RM in der dritten und um 3 RM in der zweiten Klasse höher als sich nach der reinen kilometrischen Entfernung ergeben würde. In diesem Fall macht sich auch recht unliebsam die Preisabrundungspolitik der Reichsbahn bemerkbar. Die Abrundung aller Preise bis zu 10 RM auf 0,10 RM, bis zu 40 RM auf 0,20 RM und darüber auf volle Markbeträge steht mit der gegenwärtigen Wirtschaftslage und der Preispolitik der Reichsregierung nicht im Einklang. Der Verkehr wird durch diese Maßnahme auch nicht unbedeutend erleichtert; denn ein Betrag von 0,50 RM ist sicherlich besser abgerundet als 40- und 60-Pfennigbeträge. Ein letztes Beispiel sei angeführt, um zu zeigen, wie sich die Zuschlagsstaffelung bei Knotenlarifen auswirken kann. Die Entfernung von Köln nach Lohr über Koblenz—Mainz—Darmstadt—Aschaffenburg beträgt nach den Streckenangaben 173, 241 und 285 des Reichs-Kursbuchs 299,9 km. Würde die Reise ausgeführt mit E 112/D 168/D 68, so müßte der Fahrpreis in der dritten Klasse 15 RM und in der zweiten Klasse 23,40 RM betragen. Da die Fahrkarte aber mit der Wahl über Mainz oder Frankfurt gültig ist und daher auf 307 km lautet, erhebt die Reichsbahn 15,90 RM und 25 RM.

Aus mehrfachen Gründen erscheint eine Auflockerung der Knotenpunktarife angebracht. Der Reisende hat die Gewißheit, daß er nur die Kilometer zu bezahlen hat, für die er wirklich die Bahn in Anspruch nimmt, was ihm lieber sein wird, als wenn er hin und wieder aus diesem System Vorteil zieht. Bei größeren Entfernungen könnte aus Verkehrsrücksichten eine Freizügigkeit bis zu zehn Kilometern über die wirkliche Entfernung hinaus zugebilligt werden. Bei den verschiedenen Fahrpreisen, die sich in stärkerem Maße als bisher ergeben würden, wäre auf den billigsten Strecken, die zugleich im allgemeinen die schnellsten Verbindungen vermitteln würden, eine Verkehrszunahme zu erwarten. Die Reichsbahn würde dadurch ein Mittel erhalten, den Reisetrom stärker als bisher in gewisse Bahnen zu lenken, was

dazu führen könnte, nunmehr weniger benutzte Verbindungen aufzuteilen oder ganz aufzugeben. Für die Strecken Köln—Basel und Köln—Leipzig sei auf die erforderlichen Änderungen näher eingegangen. Für beide Strecken würden sich vier Tarifkilometersätze ergeben. Bei Basel über Münster am Stein—Landau 499 km, über Mainz—Großgerau oder Worms—Mannheim—Karlsruhe 519 km, über Mainz—Großgerau—Darmstadt—Heidelberg oder über Mainz—Großgerau—Darmstadt—Mannheim oder über Mainz—Worms—Mannheim—Heidelberg 542 km, über Frankfurt a. M.—Karlsruhe 560 km. Bei Leipzig über Wuppertal—Soest—Kreienzen—Halberstadt—Halle 515 km, über Wuppertal—Soest—Hildesheim—Halberstadt 537 km, über Wuppertal—Bebra oder über Wuppertal—Braunschweig—Magdeburg 559 km, über Ruhrgebiet—Hannover—Hildesheim oder Braunschweig 597 km, wobei die vorhandenen Karten über Stendal und über Frankfurt weiter aufliegen könnten. Der Einwand gegen eine solche Aufteilung, sie würde zu viele Nachzahlungen in den Zügen und damit zu starke Belastung der kontrollierenden Beamten erfordern, kann wohl nicht als stichhaltig angesehen werden; denn sie würde keineswegs die Arbeit der die Eilzüge begleitenden Beamten, die die Reichsbahn selbst veranlaßt hat, überbieten und würde zudem bei den bedeutend längeren Strecken in viel längerer Zeit erledigt werden können.

Erste Voraussetzung für einen Erfolg der hier vorgeschlagenen Maßnahmen wäre ein stärkeres Hand-in-Hand-Gehen von Verkehrsrationalisierung, Fahrpreispolitik, Fahrplanveröffentlichung und Verkehrspropaganda. Das Publikum müßte vor allem in ganz anderem Ausmaß über Reisezeiten der einzelnen Fernzüge und über die Fahrpreise auf den verschiedenen Strecken zwischen zwei Orten unterrichtet werden. Ein endgültiges Urteil über die im Sommerfahrplan zu erwartenden Änderungen bei den Aushangfahrplänen und bei den Taschenfahrplänen der Reichsbahndirektionen läßt sich noch nicht fällen. Als verfehlt muß es bezeichnet werden, wenn bei bisherigen Fahrplanbüchern der Reichsbahndirektion Köln als Anschlußzüge nach Breslau und Königsberg an die nach Berlin verkehrenden beschleunigten Personenzüge D-Züge angeführt wurden. Wer von Berlin aus Schnellzüge benutzen wollte, könnte diese bessere Zuggattung für den gleichen Fahrpreis doch auch schon von Köln aus genießen. Der Reisende erwartet hier den Anschluß von Personenzügen oder noch besser von beschleunigten Personenzügen zu finden. Ein Fahrplänenwurf einer Fernverbindung, der in knapper Zusammenfassung, doch erschöpfend über alles Wissenswerte den Reisenden unterrichtet und in übersichtlicher Form sich darbietet, ist in Tabelle XII wiedergegeben. Die beiden letzten, besonders abgeteilten Spalten sind hier nur enthalten, um Aufschluß über die Errechnung der Fahrpreise zu geben. Solch ein Fahrplan sollte für die größeren Verkehrszentren der einzelnen Reichsbahndirektionen, wenn er in eigener Drucklegung der Öffentlichkeit nicht zugänglich gemacht werden könnte, wenigstens in einer Nachrichtenform der Presse zugeführt werden, die sicherlich zum Teil diese Zusammenstellungen wiedergeben würde.

XII. Reiseverbindungen von Köln nach Leipzig.

Abg = Arnberg	Hst = Halberstadt
Bbr = Bebra	Krs = Kreienzen
Bschw = Braunschweig	Mbg = Magdeburg
Erf = Erfurt	Sst = Soest
Ess = Essen	Wup = Wuppertal
Glk = Gelsenkirchen	
Hhm = Hildesheim	Sp. = Speisewagen
Hll = Halle	Schl. = Schlafwagen
Hnn = Hannover	

einmal unterstrichen: Übergangstation der Kurswagen

zweimal unterstrichen: Umsteigestation

Nr.: Rangfolge der Verbindungen nach der kürzesten Reisezeit.

Nr.	Ab-fahrt in Köln	An-kunft in Leip-zig	Rei-se-zeit	Zug-nummern	Speise-u. Schlaf-wagen	Reiseweg	Fahrpreis ¹⁾		Entf. in km	Tarifkm
							II. Kl.	III. Kl.		
5.	7 ²⁸	17 ³²	10 ⁰⁶	E 63/D 197	Sp. ab Sst	Wnp—Sst—Bbr—Erf	42,50	27,40	568	559
2.	8 ³⁶	17 ⁵⁸	9 ²²	D 31/D 131	Sp.	Wup—Sst—Hhm—Hst	41,20	26,50	537	537
9.	8 ⁴⁰	22 ⁵⁶	14 ¹⁰	503//333//549//453	—	Wup—Sst—Krs—Hst—Hll	29,90	20,60	515	515
7.	9 ⁴³	20 ²⁰	10 ³⁷	D 141	Sp.	Glk—Hnn—Mbg—Hll	44,70	28,90	599	597
1.	11 ¹⁰	20 ²⁰	9 ¹⁰	FD 21//D 141	Sp.	Ess—Hnn—Mbg—Hll	48,70	43,80	595	597
8.	12 ¹³	23 ⁰⁴	10 ⁵¹	D 13//D 171	Sp.	Glk—Hnn—Hhm—Hst	44,70	28,90	597	597
3.	13 ⁴²	23 ⁴¹	9 ⁵⁹	D 187	Sp.	Wup—Abg—Bbr—Erf	42,50	27,40	552	559
4.	22 ⁴²	8 ⁴⁶	10 ⁰⁴	D 189	{ Schl. Duisbg. —Sst—Lpz; Köln—Weimar* }	{ Wup—Sst—Bbr—Erf *) 14./15. VI.—14./15. IX.	42,50	27,40	568	559
6.	23 ⁰⁰	9 ⁰⁷	10 ⁰⁷	D 37/D 137	Schl.	Wup—Sst—Bschw—Mbg—Hll	42,50	27,40	558	559

¹⁾ Abweichend von der bisherigen Übung der Reichsbahn auf 10 Rpf. abgerundet.

Eine Untersuchung der Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten im Eisenbahn-Personen-Verkehr zwischen Köln und den wichtigsten außerdeutschen Verkehrszentren wird in Heft 3 veröffentlicht werden.

Buchbesprechungen.

Friedrich P. Siegert, Dr. rer. pol., Diplomvolkswirt, Die Subventionen der Welt-schiffahrt und ihre sozialökonomischen Wirkungen. Berlin 1930. Julius Springer. VI, 111 Seiten.

Die Weltwirtschaftskrise stürzt die Menschheit immer tiefer in ein tolles Experimentieren, in eine auf Augenblickswirkungen gestellte nationale „Wirtschaftskriegswirtschaft“. Das weckt gesteigertes Interesse für die Reste der alten und die Anfänge der neuen Merkantilwirtschaft, die nun mit den neuen Experimenten verknüpft werden. Dazu gehören die staatlichen Schiffahrtssubventionen, denen Siegert eine eingehende und inhaltreiche Betrachtung widmet.

Bei der Beurteilung des Buches sind zwei ganz verschiedene Leistungen zu scheiden: die Materialsammlung und die Systematisierung. Weniger ist das tatsächliche Material über die Zahlen und gesetzlichen Grundlagen der Subventionen der einzelnen Länder vollständig, weil insbesondere in neuester Zeit die Subsidien unterirdisch fließen, in verdeckten Formen gewährt werden, jedoch ist hier eine gewisse Zahlenübersicht erreicht worden. Ganz fehlt die politische Darstellung über Ziele, Argumente, Tendenzen, Kämpfe in den einzelnen Ländern. Reicht ergiebig ist die gründliche Durchforschung der volkswirtschaftlichen Literatur auf Nachrichten, Urteile, Aussprüche aller Art zu dem Thema geworden.

Siegert selbst baut auf diesem Material eine deduktive Darstellung auf über Begriff, Formen und Wirkungen der Schiffahrtssubsidien. Die Tatsachen will er nur beispiels-