

Was den Zusammenhang zwischen Schiffspreisen, Neubauten von Tonnage und Passagierverkehr angeht, so gilt auch in diesem Falle, daß die nur in anderem Zusammenhang berücksichtigte Qualität ebenfalls von Wichtigkeit hierbei ist. In den 22 Jahren, für die wir vergleichbare Angaben haben, kann jedoch festgestellt werden, daß in 15 Fällen die Zahlenkonstellation die ist, welche theoretisch vorausgesetzt werden konnte. Auch in diesem Falle sind die Ausnahmejahre im allgemeinen die gleichen, für die wir schon vorher besondere Gründe haben anführen können, also die Jahre 1903, 1907, 1913 und die Nachkriegsjahre.

Sowohl für den Fertigwarenverkehr wie für den Passagierverkehr muß bemerkt werden, daß das richtige Vergleichsmaterial die Preise für Linienschiffe gewesen wären, wofür es jedoch keine Statistiken gibt. Die positiven Ergebnisse, die wir durch die hier angestellten Ersatzvergleiche gemacht haben, zeigen auch in diesem Falle, daß das Gesetz von Angebot und Nachfrage auf dem ganzen Weltmarkt seine volle Wirksamkeit hat, auch wenn es in gewissen Fällen durch die Bildung von Monopolpreisen modifiziert werden muß.

Exkurs.

Was insbesondere die Lage der Linienschiffahrt angeht, so sind zwei Statistiken, die hier angeführt werden, sehr lehrreich, nämlich über die Einfuhr von Gefrierfleisch nach Großbritannien, das hierfür ja Haupteinfuhrland ist, und die Zahlen des internationalen Postdienstes. Die Einfuhr von Gefrierfleisch zeigt mit Ausnahme der Kriegszeit eine stetige Steigerung. Wir dürfen hieraus schließen, daß die Linienschiffe, die mit dieser speziellen Art von Verkehr beschäftigt sind, hierbei relativ gute Gewinne erzielt haben. Dies muß zu einer Erhöhung der Schiffspreise durch Steigerung der Frachten in uns schon bekamter Weise führen.

Einfuhr von Gefrierfleisch nach Großbritannien.

Jahr	Menge in 1000 to	Jahr	Menge in 1000 to
1910 ¹⁾	621	1919	537
1911	638	1920	823
1912	652	1921	933
1913	732	1922	835
1914	706	1923 ²⁾	941
1915	674	1924 ²⁾	893
1916	542	1925 ²⁾	904
1917	440	1926 ²⁾	949
1918	492	1927 ²⁾	963

Ähnliche Schlußfolgerungen können wir auch aus der Entwicklung des internationalen Postverkehrs ziehen. Auch hier können wir eine stark ansteigende Tendenz infolge des innigen Zusammenhanges der einzelnen Länder feststellen. Es ist offenbar, daß die Schiffahrt und insbesondere die Linienschiffahrt von dieser Entwicklung profitieren muß, da gerade die Linienschiffe für die Beförderung der Post benutzt zu werden pflegen.

¹⁾ Vor 1910 trennt die Britische Statistik nicht Gefrier- und Kühlfleisch von frischem Fleisch.

²⁾ Vom 1. April 1923 an umfassen die Importzahlen den Handel Großbritanniens und Nordirlands mit dem Irischen Freistaat. Vom gleichen Datum ab ist der direkte Handel des Irischen Freistaates in der Statistik nicht enthalten.

Zusammengestellt für die Jahre 1910—1922 aus Statistical Abstract for the United Kingdom, 1910—1924, No. 69, London 1926, S. 88—89, für die Jahre 1923—1926 aus der gleichen Quelle, Nr. 71, London 1928, S. 312—313 und 1927 Nr. 73, London 1930, S. 305.

Internationaler Postverkehr¹⁾.

Jahr	Anzahl der frankierten Briefe in 1000
1897	458 493
1902	655 567
1907	1 041 647
1912	1 248 392
1917 ²⁾	—
1922	1 306 432
1927	1 729 670

Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten im Eisenbahn-Personen-Fernverkehr zwischen Köln und den wichtigsten außerdeutschen³⁾ Verkehrszentren.

Von Diplom-Kaufmann Th. Fülles, Köln.

A. Vorbemerkung.

Der vorliegenden Untersuchung ist die gleiche Aufgabe wie der Abhandlung über Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten im Eisenbahn-Personen-Fernverkehr zwischen Köln und den wichtigsten deutschen Verkehrszentren (siehe Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 10. Jahrg., 1932, Heft 1, S. 25) zugrunde gelegt worden. Vor allem sollte wiederum eine Vergleichsbasis für kommende Jahre geschaffen werden. Jeweils mit der Weiterziehung des Kreises der durchforschten Verkehrsbeziehungen von Köln über die deutschen Verkehrszentren zu den Hauptstädten der Nachbarländer und schließlich zu den Hauptverkehrszentren Gesamteuropas bis zu einer Entfernung von der rheinischen Metropole über nahezu 3000 km wuchs aber der Wert der Untersuchung aus dem Kreis stadtkölnischer und auch rheinischer Verkehrsbelange heraus. Eine Reihe von Verkehrsrelationen, deren Eigenarten hier offengelegt worden sind, stellen die Vermittler des Personenverkehrs für überwiegende Teile Mitteleuropas dar. Die Bedeutung, die von manchen Eisenbahnverwaltungen der Geschwindigkeit der dem Personenverkehr dienenden Züge heimgemessen wird, sowie die Bestrebungen, die Geschwindigkeitsleistungen ständig zu steigern, kann ersehen werden aus der unlängst veröffentlichten Tabelle „Reisegeschwindigkeiten der Schnellzüge 1914 und von 1927 bis 1932 in Deutschland, Frankreich und England“, in „Die Reichsbahn“, Heft 36, 7. Sept. 1932, S. 781. Die hier angegebenen Geschwindigkeiten sind recht hoch. Sie schwanken im Fahrplan 1932 für 12 französische Strecken im Durchschnitt aller Züge der jeweiligen Route zwischen rund 70 bis über 96 km. Im gleichen Zeitraum betragen die Durchschnittsreisegeschwindigkeiten auf 17 deutschen Strecken im Minimum 60, im

¹⁾ Gezählt sind nur die Briefausgänge. Die Eingänge bleiben unberücksichtigt.

²⁾ Vollständige Zahlen für die Welt waren nicht zusammengestellt, vgl. die Anm. in Relevé des Tableaux statistiques du Service postal international, 1917, S. 2.

Zusammengestellt aus Statistique Générale du Service Postal, 1897, S. 16, 1902, S. 12/13, 1907, S. 16, 1912, S. 16, 1922, S. 11, 1927, S. 18/19, Bern.

³⁾ Die Untersuchung beschränkt sich auf europäische Verkehrszentren.

Maximum 80 km. Diese Feststellungen beziehen sich allerdings auf Verkehrsbeziehungen, bei denen keine Landesgrenzen überschritten werden und die im wesentlichen unterwegs keine weiteren Hauptverkehrszentren berühren. Die Erhebungen, die dieser Arbeit zugrunde liegen, zeitigen dagegen viel ungünstigere Resultate. Wie bei Besprechung der einzelnen Verbindungen noch wiederholt belegt wird, dürfte die Fachwelt in Zukunft ihr Augenmerk hauptsächlich auf Verkürzung der Grenzaufenthalte und insbesondere auf Schaffung besserer Anschlüsse in den wichtigeren Verkehrszentren zu legen haben, um auch im internationalen Eisenbahnverkehr zu der allgemeinen Verkehrsbeschleunigung entsprechenden Reisezeiten und höheren Reisegeschwindigkeiten zu gelangen.

B. Reichs-Kursbuch-Unstimmigkeiten.

Das Durcharbeiten des Reichs-Kursbuchs in allen seinen Teilen führte zur Feststellung von manchen Lücken und einer Reihe von Fehlern, die dazu angetan sind, das Vertrauen in die Zuverlässigkeit und Vollständigkeit dieser umfassenden Fahrplanzusammenstellung zu verringern. Man erhält den Eindruck, daß bei diesem Buch nicht sorgfältig genug Korrektur gelesen wird und daß nicht regelmäßig eine völlige Überarbeitung erfolgt. Die großen Schwierigkeiten der Zusammenfassung der Fahrpläne und Einordnung der Züge, namentlich in der Abteilung fremder Länder, will hier nicht verkannt sein. Die Schriftleitung des Kursbuchs sieht sich ja nur zu häufig genötigt, auf die Unzuverlässigkeit gesamtlicher Fahrpläne ausländischer Staaten oder auf die Unsicherheit einzelner Anschlüsse durch fett gedruckte Zeilen auf jeder zutreffenden Fahrplanseite mit den Worten hinzuweisen „Zeiten stehen nicht endgültig fest“ oder „Sommerfahrpläne liegen nicht vor“. Jedoch in den einzelnen Fahrplänen der ersten Ausgabe des Reichs-Kursbuchs vom 15. Mai 1931 für die gleiche Zugverbindung, nämlich den Orient-Expres (ab Köln 2.30 Uhr über Wien—Budapest), in Istanbul drei verschiedenen Ankunftszeiten anzuführen, sollte nicht vorkommen. Nach dem ungarischen Streckenfahrplan 396 „Szob—Budapest“ gelangt der Orientzug unter dem Vorbehalt, daß die Zeiten nicht endgültig feststehen, um 14.00 Uhr nach Istanbul. Dem jugoslawischen Fahrplan 689, dem bulgarischen 690 und dem türkischen 692 zufolge wird Istanbul schon um 12.00 Uhr erreicht. Der Fahrplan 756 „Luxuszüge, II., Orient-(Ostende—Wien-)Expres“, besagt, daß man noch um zwei weitere Stunden früher, nämlich bereits um 10.05 Uhr, in Istanbul ankommt. Aus den Anschlußzeiten der Züge zwischen Budapest und Sofia ergibt sich aber schon, daß die letzte Ankunftszeit unmöglich richtig sein kann. Im Sommerkursbuch 1932 gibt der Plan 756, II., wieder eine falsche Zeit für Istanbul an. Erst in der jetzt vorliegenden Winterausgabe des Kursbuchs vom 2. Oktober 1932 ist man bei der Fahrplanzusammenstellung der Luxuszüge (756) dahintergekommen, daß Orient-(Ostende—Wien-)Expres und Simplon—Orient-Expres ab Belgrad identisch sind und so für beide Verbindungen sich in Istanbul die gleiche Ankunftszeit ergibt.

Der dem Reichs-Kursbuch beigelegte große Plan der Hauptverkehrslinien von Europa ist in dem Gebiet der Randstaaten, Polens und Rußlands verbesserungsbedürftig, da wichtige Orte, namentlich Grenzstationen, in ihm nicht verzeichnet sind. Umgekehrt finden Städte, welche die Karte enthält, in den zugehörigen Streckenfahrplänen und im Ortsverzeichnis keine Erwähnung. Die Feststellung der Reisewege der Züge und der Anschlüsse wird hierdurch unnötig erschwert. — Die Fahrpläne weisen in der Angabe der Entfernungen in Kilometern Lücken auf, so beispielsweise bei der Strecke Chiasso—Mailand (533). — In dem Anzeigen von Anschlüssen könnte das Kursbuch an manchen Stellen auch noch Besseres leisten.

Dem sorglichen Auseinanderhalten der verschiedenen Zeiten in den einzelnen Ländern ist das Reichs-Kursbuch nicht immer gewachsen. Im Streckenfahrplan 669 der ersten Sommerausgabe 1931 ist für die Route Paris—Irum die W. E. Z. statt der W. E. S. Z. angegeben. — Die Einführung der osteuropäischen Sommerzeit in Rumänien 1932 ist dort möglicherweise glatter vonstatten gegangen wie ihre Berücksichtigung im Reichs-Kursbuch. Während das Mitropa-Kursbuch in seiner Sommerausgabe vom Mai 1932 in der Einführung die O. E. S. Z. erläutert (zwei Stunden vor gegen M. E. Z.), gibt die gleiche Ausgabe des Reichs-Kursbuchs in ihrer Zeitvergleichung (747) hierauf gar keinen Hinweis, sondern stellt am Kopf der rumänischen Fahrpläne (686) nur fest, daß in diesem Land die O. E. S. Z. gilt, worunter sich ein jeder vorstellen mag, was er will. Eine genaue Erklärung der osteuropäischen Sommerzeit bringt nachträglich die Winterausgabe 1932/33 des Kursbuchs. In der Tabelle der schnellsten Reiseverbindungen zwischen Berlin und den bedeutendsten Orten Europas (755) des Kursbuchs vom 22. Mai 1932 wurde denn auch für die Route Berlin—Bukarest bei der Angabe der Beförderungsdauer der Zeitunterschied zwischen den differierenden Ortszeiten derart in Berechnung gezogen, daß bei sämtlichen Verbindungen eine ganze und bei der ersten angeführten Verbindung sogar zwei Stunden zuviel als Reisezeit angegeben worden sind.

Nach dem Kursbuchschlüssel und dem Inhaltsverzeichnis gewinnt der Leser aus dem Ortsverzeichnis den ersten Eindruck über Qualität und Quantität des Reichs-Kursbuchs. Neben den Hinweisen auf die einzelnen Fahrpläne sind bei den bedeutenderen Verkehrspunkten die wichtigeren Verbindungen mit den zugehörigen Fahrplänen einzeln aufgeführt und links vom Ortsnamen die Entfernungen in Tarifkilometern angegeben. Bei Hamburg, Berlin und noch anderen Orten steht bei den Verbindungen in das Ausland vielfach an Stelle der Kilometer ein Strich, was im Hinblick auf eine schnelle Orientierung zu bedauern, im übrigen aber als besser zu bezeichnen ist, als wahllos Zahlen hinzusetzen, die man bei verschiedenen Verbindungen von Köln nach dem Ausland in den letzten Jahrgängen des Reichs-Kursbuchs getreu immer wieder antreffen kann. Nach dem Kursbuch betragen die Entfernungen für die Strecken Köln—Bern 657 Tarifkilometer, für Köln—Genf jedoch mehr als das Doppelte, nämlich 1434 km. Nach Luzern sind es 644 km, nach Mailand plötzlich 1272 km, nach Genua dagegen nur 803 km, doch nach Rom 1745 km!

Über die Abstellung von Mängeln und die Beseitigung von Fehlerquellen hinaus wäre ein Übereinstimmen der Streckenfahrpläne und der Fahrplannummern des Reichs-Kursbuchs mit den Aushang- und den Direktionsfahrplänen der Reichsbahn sehr zu begrüßen. Dem Wunsch auf alleinige Herausgabe des Reichs-Kursbuchs durch die Reichsbahn dürfte von manchen Seiten auch aus dem Grunde beigepliziert werden, weil mit der Verwendung des gleichen Satzes für alle deutschen Streckenpläne mit einer Verbilligung des Buches gerechnet werden kann.

C. Erläuterung der Untersuchungsmethode.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit ist diese Abhandlung wie die Untersuchung der Verkehrsbeziehungen zwischen Köln und den deutschen Verkehrszentren vornehmlich auf den Sommerfahrplan 1931 abgestellt worden. Um ihr jedoch auch einen aktuellen Wert zu geben, werden den Reisezeiten, den Reisegeschwindigkeiten und der Anzahl der Verbindungen im Sommer 1931 in zwei besonderen Tabellen die Angaben des Sommerfahrplans 1932 gegenübergestellt. Ferner erfolgt bei der Erörterung der Verkehrsbeziehungen Kölns zu außerdeutschen Verkehrsknotenpunkten im Sommer 1931 darstellenden Tabellen jeweils ein Hinweis auf die Ände-

rungen der Fahrpläne im Jahre 1932. Sind zum Gegenstand dieser Untersuchung die von Köln ausgehenden Verbindungen gemacht worden, so trifft doch die hier gegebene Charakterisierung in der Mehrheit auch für die aus dem Ausland nach Köln laufenden Verbindungen zu.

Bei der Aufzählung der verschiedenen Reisemöglichkeiten zwischen Köln und einer bestimmten Zielstation werden des öfteren die gleichen Zugläufe in mehreren Verbindungen angeführt. Zuweilen unterscheiden sich zwei Verbindungen untereinander nur durch einen beschleunigteren Zug in einem Reiseabschnitt einer der Verbindungen. Handelt es sich so in den Tabellen bei der Angabe der Zahl der Verbindungen zum Teil nur um Variationen zu einer oder zu mehreren Verbindungen, die als Hauptbindeglieder zwischen zwei Orten hier Stammverbindungen genannt seien, so konnte auf diese Erscheinung doch nicht grundsätzlich eingegangen werden, weil bei vielen Reisemöglichkeiten eine scharfe Trennung zwischen Stammverbindung und Verbindungsvariation sich als undurchführbar erwies.

Die Ermittlungen wurden angestellt nach den Fahrplänen des Reichs-Kursbuchs, Ausgabe Nr. 1 vom 15. Mai 1931 und Ausgabe Nr. 1 vom 22. Mai 1932, für die Hauptreisezeit, wobei auch nur in einigen Sommermonaten verkehrende Saisonzüge Berücksichtigung fanden. Nur an bestimmten Wochentagen gefahrene Luxuszüge sind in den Tabellen als solche gekennzeichnet worden. Besonders wurde wiederum darauf geachtet, daß die angeführten Verbindungen wirklich praktischen Verkehrswert besaßen. Oberstes Kriterium für die Zusammenstellung der Verbindungen war die Schnelligkeit, der in zweiter Linie die Reiseannehmlichkeit und erst an letzter Stelle finanzielle Erwägungen folgten. Doch blieben teureren oder auch gar langsameren Verbindungen gegenüber solche Anschlüsse außerhalb dieser Betrachtung, die nächtlichen Zugwechsel zwischen zwei und vier Uhr erforderten. Bei gleicher Abfahrts- und Ankunftszeit auf der Abgangsstation und dem Ziel der Reise wurden ferner bei Reiseabschnitten, bei deren Zurücklegung die Wahl zwischen Luxuszügen, Verbindungen mit nur 1. und 2. Klasse oder Zügen mit 1. bis 3. Klasse bestand, die billigsten und daher meist langsameren Züge den Tabellenberechnungen zugrunde gelegt, weil die schnelleren Züge auf diesen Zwischenabschnitten der Reise nicht zu einer wesentlichen Verbesserung der Gesamtverbindung beizutragen vermochten. Die Tabellen enthalten schließlich nur die schnellsten Verbindungen aller Zuggattungen — also nach Möglichkeit geschieden in Luxuszugverbindungen, Verbindungen mit nur 1. und 2. Klasse und Verbindungen, die stets die 3. Klasse führen — für jede Tageszeit. Die Entfernungen sind nach den Kilometerangaben in den Fahrplänen des Reichs-Kursbuchs berechnet worden. Da im Kursbuch die Kilometer für die Strecken zwischen den einzelnen Stadtbahnhöfen in Wien und Budapest nicht angegeben sind, weisen über Wien und Budapest hinausgehende Verbindungen, die durch direkte Züge, wie beispielsweise den Orient-Expreß, erstellt werden, in den Tabellen eine um ein bis zwei Kilometer zu niedrige Reisegeschwindigkeit auf.

Zum Zwecke der Darstellbarkeit der Verbindungen in Tabellen sind einige Zeichen verwandt worden.

D 146/D 126	Durch einen Schrägstrich getrennte Zugnummern bedeutet eine durch Kurswagen hergestellte Reiseverbindung innerhalb Deutschlands.
1755//E 133	Durch zwei Schrägstriche getrennte Zugnummern bedeutet eine nur durch Umsteigen hergestellte Reiseverbindung innerhalb Deutschlands.
<u>Aachen—Lüttich</u>	Zweimal von Anfang bis Ende unterstrichene Stationen bedeutet eine Luxuszugverbindung 1. und 2. oder nur 1. Klasse oder eine Zugverbindung mit nur 1. Klasse für den gesamten Reiseweg.

<u>Emmerich—Utrecht</u>	Einmal von Anfang bis Ende unterstrichene Stationen bedeutet eine Verbindung mit nur 1. und 2. Klasse (innerhalb Deutschlands auch FFD- und FD-Züge) für den gesamten Reiseweg.
Cleve—Utrecht	Nicht unterstrichene Stationen bedeutet eine Verbindung 1. bis 3., oder 1. und 3., oder 2. und 3. Klasse für den gesamten Reiseweg.
<u>Brüssel—Paris</u>	Halb unterstrichene Stationen bedeuten Endpunkt oder Ausgangsort einer Luxuszug- oder nur 1. und 2. Klasse Verbindung.

In der Tabelle V, Köln—Marseille, besagt demnach z. B. der Reiseweg „Lüttich—Namur—Paris—Dijon—Lyon“: Von Köln bis Lüttich eine Zugverbindung, die die 3. Klasse führt; von Lüttich über Namur bis Paris nur 1. und 2. Klasse im Zug; von Paris über Dijon und Lyon bis Marseille eine Luxuszugverbindung oder ein Zug mit ausschließlich 1. Klasse. Die Zugnummern sind nur innerhalb Deutschlands angegeben. Über die Häufigkeit des Umsteigens im Ausland konnten keine Angaben gemacht werden. Zwecks möglichst übersichtlicher Gestaltung der Tabellen sind die Ankunftszeiten in den ausländischen Verkehrszentren alle in mitteleuropäischer Zeit wiedergegeben. Innerhalb der einzelnen Tabellen sind die verschiedenen Verbindungen nach der Kürze der Reisezeit geordnet. Die Reisegeschwindigkeiten wurden nach mathematischen Grundsätzen abgerundet.

D. Charakterisierung der Verbindungen.

I. Köln—Amsterdam.

Abf. in Köln	Ank. in Amsterd.	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
I. D-Zugsverbindungen							
17 ⁰²	21 ¹⁶	FFD 101	<u>Emmerich—Arnheim—Utrecht</u>	260	4 ¹⁴	61	
6 ³⁰	11 ¹⁶	D 107	Cleve—Nymwegen—Arnheim—Utrecht	263	4 ³⁷	57	
12 ⁰⁷	16 ⁵⁵	D 281	Emmerich—Arnheim—Utrecht	260	4 ⁴⁸	54	
17 ⁴⁸	22 ⁴³	FD 263	<u>Emmerich—Arnheim—Utrecht</u>	260	4 ⁵⁵	53	
8 ³⁰	13 ²⁰	D 173	Emmerich—Arnheim—Utrecht	260	4 ⁵⁶	53	
15 ³⁵	20 ⁵²	D 67	Cleve—Nymwegen—Arnheim—Utrecht	263	4 ⁵⁷	53	
17 ⁴⁵	22 ⁴³	D 163	Cleve—Nymwegen—Arnheim—Utrecht	263	4 ⁵⁸	53	
5 ³⁰	10 ⁵²	D 255	Neuß—Emmerich—Arnheim—Utrecht	264	5 ¹³	51	
Durchschnitt aus D-Zugsverb.					8	4 ⁵⁰	54
2. Eilzugsverbindungen							
13 ⁴¹	19 ³⁰	E 297	Cleve—Nymwegen—Arnheim—Utrecht	263	5 ⁴⁹	45	
8 ^{25*}	14 ²⁶	E 295	Cleve—Nymwegen—Kesteren—Hilvers.	247	6 ⁰¹	41	
10 ^{35*}	16 ⁴⁰	1755//E 133	M.-Gladbach—Venlo—Boxtel—Utrecht	260	6 ¹¹	42	
13 ⁵⁸	20 ¹⁶	E 191	M.-Gladbach—Venlo—Boxtel—Utrecht—Hilversum	267	6 ¹⁸	42	
16 ⁴¹	23 ²⁸	E 43//611// E 192	Hamborn—Emmerich—Arnheim—Utrecht	262	6 ⁴²	39	
Durchschnitt aus Eilzugsverb.					5	6 ¹²	42

*) Nur werktags.

II. Köln—Brüssel.

Abf. in Köln	Ank. in Brüssel	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. in der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
1. D-Zugsverbindungen							
10 ³⁰	14 ¹²	L 176	Aachen—Lüttich	225	3 ⁴²	61	
5 ^{14*})	9 ²⁵	L 51	Aachen—Lüttich	225	4 ¹¹	54	
6 ³⁵	11 ⁰⁸	L 12	Aachen—Lüttich	225	4 ³³	49	
0 ⁵⁴	5 ³⁶	D 168	Aachen—Lüttich	225	4 ⁴²	48	
6 ⁵²	11 ³⁵	D 55	Aachen—Lüttich	225	4 ⁴³	48	
18 ⁵²	23 ³⁵	D 172	Aachen—Lüttich	225	4 ⁴³	48	
15 ²¹	20 ⁴¹	D 146	Aachen—Lüttich	225	5 ¹⁰	44	
9 ⁴⁵	14 ⁵⁰	D 116	Aachen—Lüttich	225	5 ¹¹	43	
19 ⁴³	1 ²¹	D 24	Aachen—Lüttich	225	5 ³⁸	40	
Durchschnitt aus D-Zugsverb.				9	4 ⁴⁴	48	
2. Eilzugsverbindungen							
12 ¹⁶	17 ²¹	E 166	Aachen—Lüttich	225	5 ⁰⁵	44	

Der noch nicht vierzig Kilometer betragende Entfernungsunterschied zwischen den Verbindungen Köln—Amsterdam und Köln—Brüssel sowie die gleichgelagerte Bedeutung Amsterdams und Brüssels als führende Handelszentren ihrer Länder gibt Anlaß, die Verkehrsbeziehungen Kölns zu diesen Städten gemeinsam zu betrachten. Die nahezu gleiche Schienenlänge zwischen Köln—Brüssel und Köln—Frankfurt (M.) läßt es auch angebracht erscheinen, diese innerdeutsche Verbindung (siehe Ztschr. f. Verkehrsw., 10. Jahrg., 1932, Heft 1, S. 27) einmal ähnlich gearteten zwischenstaatlichen Verkehrsverhältnissen gegenüberzustellen.

Für Köln—Amsterdam ist bezeichnend im Gegensatz zu Köln—Brüssel und Köln—Frankfurt das Fehlen einer Nachtverbindung, was durch die Nachtruhe im Personenverkehr Hollands und beides wiederum durch die namentlich zur See hin ziemlich abgeschlossene Verkehrslage der Niederlande bedingt wird. Die letzte Abendverbindung nach Amsterdam, Köln ab 17.48 Uhr, und die erste Ankunfts-möglichkeit am Morgen, Amsterdam an 10.52 Uhr, werden aber ziemlich weitgehend den Wünschen der Geschäftsreisenden gerecht. Rechnet man die Eilzugsverbindungen zu denen der D-Züge hinzu, so ist Amsterdam die ausländische Stadt, zu der von Köln aus die meisten Reisemöglichkeiten bestehen. Jedoch bietet nur der Eilzug E 297, 13.41 ab Köln, eine Bereicherung der D-Zugsverbindungen. Bemerkenswert bei den nach Amsterdam ziemlich gerade und eben verlaufenden Eisenbahnstrecken sind die im Vergleich zu den Verbindungen nach Frankfurt stark gedrückten Reisegeschwindigkeiten, die sich im Fahrplan 1932 bei den Schnellzügen nur um 1 km, bei den um einen Eilzug vermehrten Eilzugsverbindungen immerhin um 4 km im Durchschnitt gegenüber Sommer 1931 gehoben haben. Eine Gegenüberstellung der Verkehrsbeziehungen Köln—Brüssel und der Verbindungen Köln—Frankfurt erweist sich für Brüssel sowohl in bezug auf Anzahl der Reisemöglichkeiten als auch der Reisezeiten noch weit ungünstiger. Bei fast gleicher Entfernung betrug 1931 die durchschnittliche Reisezeit nach Brüssel eine volle Stunde mehr als nach Frankfurt. Eine einzige, nicht einmal direkte Eilzugsverbindung nach Brüssel muß als ein Anzeichen immer noch nicht rein sachlicher, unpolitischer zwischenstaatlicher Verkehrsbedienungs gewertet werden. Ihre Reisezeit

*) Wöchentlich nur 3 mal.

ist aber 1931 noch kürzer als die dreier D-Zugsverbindungen. Die umfangreichen Änderungen im Sommerfahrplan 1932 und die Besserung der Durchschnittsreisegeschwindigkeit um 5 km schoben die Personenzugsverbindungen Köln—Brüssel von ihrer bei Berücksichtigung der Entfernung besonders schlechten Stelle in der Rangstufe der untersuchten Verbindungen lediglich an den Schluß des ersten Drittels.

III. Köln—London.

Abf. in Köln	Ank. in London	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. in der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
1. D-Zugsverbindungen							
10 ³⁰	21 ²⁵	L 176	Brüssel—Ostende—Dover	538	10 ⁵⁵	49	
5 ^{14*})	16 ⁴²	L 51	Brüssel—Ostende—Dover	538	11 ²⁸	47	
9 ²⁰	21 ²⁵	D 150	Lüttich—Mecheln—Dover	532	12 ⁰⁵	44	
6 ³⁵	19 ⁰⁰	L 12	Brüssel—Lille—Calais—Dover	569	12 ²⁵	46	
18 ⁵²	7 ⁴⁵	D 172	Brüssel—Ostende—Dover	538	12 ⁵³	42	
0 ⁵⁴	16 ⁴²	D 168	Brüssel—Ostende—Dover	538	15 ⁴⁸	34	
Durchschnitt aus D-Zugsverb.				6	12 ³⁶	44	

Die Reisemöglichkeiten von Köln nach der größten Stadt Europas können nur recht ungünstig genannt werden. Dem Kanal ist nicht allein die Schuld dafür beizulegen, daß die Verbindungen von Köln nach London über Ostende bei ungefähr übereinstimmender Entfernung mit den Verbindungen Köln—Basel im Durchschnitt 1932 eine um vier Stunden höhere Reisezeit als von Köln zu der schweizerischen Grenzstadt erfordern. Denn die 1932 vorgenommenen Verbesserungen des Fahrplans nach Brüssel haben nicht gleichzeitig zu einer Beschleunigung der Verbindungen nach London geführt, sondern sich zum Teil gegensätzlich ausgewirkt. Namentlich aber der Ausfall der schnellsten Verbindung 3. Klasse über Mecheln trug 1932 zu der beachtlichen Verschlechterung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit gegenüber 1931 bei. Der Rheingoldzug und der Fernschnellzug München—Holland verbessern nicht die Verkehrsbeziehungen von Köln aus nach England. Bei Berücksichtigung nur der schnellsten Verbindungen Köln—London zu jeder Tageszeit ergeben sich 1931 als Kanalübergänge lediglich Ostende— und Calais—Dover, 1932 Ostende—Dover und Vlissingen—Harwich. Ein Vergleich mit den Verbindungen Köln—Stockholm/Oslo macht besonders die Rückständigkeit der Verbindungen Köln—London deutlich. Bei nahezu dreimal so weiten Entfernungen und bei einer gleichlangen Schifffahrtsstrecke (Ostende—Dover = Saßnitz—Trälleborg) sind die Durchschnittsgeschwindigkeiten nach den skandinavischen Hauptstädten 1931 um 4 km, 1932 sogar um 8 km und die beste Reisegeschwindigkeit 1932 nach Stockholm um 2 km höher als die betreffenden Reisegeschwindigkeiten nach London. Dabei handelt es sich bei der schnellsten Verbindung nach Schweden um Züge mit stets 1. bis 3. Klasse, während die beste Verbindung nach London zwischen Köln und Ostende ein Luxuszug vermittelt. Die wegen ihrer Anschlüsse aus Süddeutschland, Österreich und den Balkan sehr benutzte Nachtverbindung D 168 nach London, 1932/33 Köln ab 1.00 Uhr, weist mit 34 km die Stunde die niedrigste Reisegeschwindigkeit aller untersuchten Verbindungen auf. Bei Besserung eines Anschlusses in Lille um noch nicht eine halbe Stunde hätte im Sommer 1932 mit D 168 von Brüssel über Lille—Boulogne London bereits um rund zwei Stunden früher erreicht werden können als über Ostende.

*) Wöchentlich nur 3 mal.

IV. Köln—Paris.

Abf. in Köln	Ank. in Paris	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
6 ³⁵	14 ⁰⁵	L 12	Lüttich—Namur—St. Quentin	493		7 ³⁰	66
15 ³¹	23 ¹⁰	D 146/D 126	Aachen—Lüttich—Namur—St. Quentin	493		7 ³⁰	64
8 ⁰⁸	17 ⁰⁵	D 182	Lüttich—Namur—St. Quentin	493		8 ⁵⁷	55
10 ³⁰	19 ³⁰	L 176	Lüttich—Brüssel—St. Quentin	536		9 ⁰⁰	60
0 ⁵⁴	11 ¹⁸	D 168	Lüttich—Brüssel—St. Quentin	536		10 ²⁴	52
19 ⁴³	6 ⁴³	D 24	Lüttich—Namur—St. Quentin	493		11 ⁰⁰	45
8 ⁰⁸	19 ¹⁵	D 182	Lüttich—Namur—St. Quentin	493		11 ⁰⁷	44
9 ⁴⁵	22 ¹⁴	D 116	Lüttich—Brüssel—St. Quentin	536		12 ²⁹	43
Durchschnitt aus D-Zugsverb.				8		9 ⁴⁶	54

Den in Frankreich namentlich vor rund zehn Jahren betonten lebhaften Beziehungen zwischen dem Rheinland und den französischen Ost-Departements sowie der Weltstadt an der Seine entsprachen 1931 die Personenzugsverbindungen von Köln nach Paris durchaus nicht. Der Sommerfahrplan 1932 brachte gegenüber 1931 eine Beschleunigung der über Lüttich—Namur laufenden Luxuszug- und nur 1. und 2. Klasse Verbindungen, während die die 3. Klasse führenden Züge im Durchschnitt ihre Reisezeiten noch etwas verlängerten. Im Reichs-Kursbuch nicht immer, im Fahrplan der Reichsbahndirektion Köln überhaupt nicht, finden die Verbindungen von Köln über Brüssel nach Paris die gebührende Hervorhebung. Dabei kommen drei Verbindungen praktisch in Frage. Die Nachtverbindung über Brüssel (D 168) brauchte sogar 1932 bei einer nahezu einstündigen Übergangszeit in der belgischen Hauptstadt vom Bahnhof Nord zum Bahnhof Midi 56 Minuten an Reisezeit weniger als die direkte Nachtverbindung von Köln über Namur nach Paris.

V. Köln—Marseille.

Abf. in Köln	Ank. in Marseille	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
14 ⁰⁶	12 ¹⁰	D 68/D 168// D 86//D 46	Wiesbaden—Mainz—Darmstadt—Karlsruhe—Straßburg—Belfort—Bourg—Lyon	1272		22 ⁰⁴	58
6 ³⁵	5 ⁵⁸	L 12	Lüttich—Namur—Paris—Dijon—Lyon	1355		23 ²³	58
8 ⁰⁸	7 ³⁵	D 182	Lüttich—Namur—Paris—Dijon—Lyon	1355		23 ²⁷	58
10 ³⁰	10 ⁰⁰	L 176	Lüttich—Brüssel—Paris—Dijon—Lyon	1398		23 ³⁰	60
20 ⁴³	22 ⁰⁰	D 174/D 4	Mainz—Basel—Biel—Neuenburg—Genf—Lyon	1263		25 ¹⁷	50
8 ⁰⁸	10 ⁰⁰	D 182	Lüttich—Namur—Paris—Dijon—Lyon	1355		25 ³²	52
1 ⁴²	4 ³⁶	D 54//D 2// E 110	Neuwied—Koblenz—Wiesbaden—Frankfurt—Heidelberg—Karlsruhe—Straßburg—Belfort—Bourg—Lyon	1290		26 ⁵⁴	48
Durchschnitt aus D-Zugsverb.				7		24 ²¹	55

Nach der Reiseroute Köln—Bukarest weisen die differierendsten Reisewege die Verbindungen von Köln nach Marseille auf. Der kürzeste Eisenbahnweg geht über Euskirchen—Trier—Diedenhofen—Metz—Dijon—Lyon nach Südfrankreich. Im

Vergleich zu Reisemöglichkeiten über Paris und über Basel ergeben sich, rein zeitlich gesehen, hier zum Teil vorteilhaftere Fahrplanzusammenstellungen, die aber wegen häufigen Zugwechsels unter teilweiser Benutzung von Personenzügen praktisch nicht in Frage kommen. Daß hinter Trier die Schienenwege nach Frankreich und Luxemburg wie versperrt erscheinen — auf diesen Strecken verkehrten 1931 bis auf einen Schnellzug Berlin—Luxemburg, der aber weiter nach Südwesten keine Anschlüsse vermittelte, nur Personenzüge — ist unter anderem zurückzuführen auf die von ihrem Interessen- wie von nationalwirtschaftlichem Standpunkt berechtigten Bestrebungen der Reichsbahn, die Herstellung von deutschen Zügen Wettbewerb bereitenden Verbindungen auf ausländischen Schienensträngen zu unterbinden. Trifft für den Verkehr Rheinland—Basel nur die Möglichkeit des Konkurrerens ausländischer Bahnen zu, so ist der Wettbewerb für die Verbindungen Köln—Marseille eine Tatsache, der bei der schnellsten Reisemöglichkeit bei Kehl oder auch schon vor Weißenburg, bei der zweit- bis viertschnellsten Verbindung bereits hinter Aachen und im günstigsten und zugleich einzigen Fall erst in Basel einsetzt. Bei wieder lebhafterem Fremdenverkehr für das Rhein-Ruhrgebiet und Norddeutschland eine Verbindung nach Südfrankreich über den kürzesten Reiseweg Trier—Diedenhofen, gegebenenfalls auch über Trier—Luxemburg, zu schaffen, dürfte bei der scharfen Konkurrenz der Verbindungen über Aachen—Paris auch für die Reichsbahn durchaus lohnend sein. Dabei weisen noch die Zugläufe über Paris in der Seinestadt und zum Teil auch in Brüssel mehrstündige Aufenthalte auf. Überhaupt muß hervorgehoben werden, daß die Anschlüsse in Paris von Westdeutschland, ferner von Brüssel und von Holland, von gewöhnlichen Schnellzügen wie auch von den Luxuszügen, in vielen Fällen noch sehr verbesserungsfähig sind. Bei den heute in Betracht kommenden Reisewegen nach Marseille besitzen die Verbindungen eine gute Durchschnittsreisegeschwindigkeit. Im Sommerfahrplan 1931 wie 1932 lief bei zugleich kürzester Entfernung die schnellste Verbindung mit einem praktischen Reisewert nach Marseille von Köln (ab mit E 112 14.07 Uhr) über Mainz—Worms—Weißenburg. Für den Reisenden war aber trotzdem das Gegebene die Benutzung von D 68 (Köln ab 14.06 Uhr), weil dieser Zug durchlaufende Wagen nach Darmstadt besaß, wo direkte Kurswagen über Kehl nach Marseille erreicht wurden. Beachtenswert ist, daß diese schnellste Verbindung nach Frankreichs größtem Hafenplatz stets die 3. Klasse führt. Der Nordexpress könnte als Vermittler von Köln nach Marseille aus dem Felde geschlagen werden, wenn statt D 54 (Köln ab 1.42 Uhr) D 120//D 132 (Köln ab 6.50 Uhr) den Anschluß in Straßburg vermitteln könnte, der 1931 wie 1932 an noch nicht viertelstündiger Anschlußdifferenz in Saarbrücken scheiterte.

Besondere Merkmale der Verbindungen von Westdeutschland nach Spanien und Portugal sind die langen Aufenthalte in Paris und namentlich in Irun. Gleich der Reichsbahn, die in letzter Zeit mit jedem Fahrplanwechsel ihren FD-Zugsverkehr zusammenschrumpfen ließ, hat sich auch Frankreich, auf dem europäischen Kontinent das klassische Land der Luxuszüge, durch das starke Nachlassen des internationalen Reiseverkehrs genötigt gesehen, seinen hochwertigen Personenzugsverkehr einzuschränken. So fiel 1932 im Verkehr über die Pyrenäen der Pyrénées—Côte—d'Argent aus, wodurch, verbunden mit noch einigen anderen Verkehrsverschlechterungen, die durchschnittlichen Reisezeiten nach Lissabon um eine volle, nach Madrid um mehr als eineinhalb Stunden sich erhöhten. Nach Lissabon weist die Tabelle für 1931 keine einzige Verbindung mit stets 3. Klasse auf. Über Paris könnte im besten Fall bis Vilar Formoso in Spanien, wo nächtliches Umsteigen erforderlich wäre, die 3. Klasse benutzt werden. Von dort ab müßte man sich eines

VI. Köln—Madrid.

Abf. in Köln	Ank. in Madrid	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
10 ³⁰	21 ³⁵	L 176	Lüttich—Brüssel—Paris—Orléans— Irun—Burgos—Avila	1991		35 ⁰⁵	57
8 ⁰⁸	21 ³⁵	D 182	Lüttich—Namur—Paris—Orléans— Irun—Burgos—Avila	1948		37 ²⁷	52
19 ⁴³	10 ¹⁵	D 24	Lüttich—Namur—Paris—Orléans— Irun—Burgos—Avila	1948		38 ³²	51
15 ³¹	10 ⁰⁰	D 146/D 126	Aachen—Lüttich—Namur—Paris— Orléans—Irun—Burgos—Avila	1948		42 ²⁰	46
8 ⁰⁸	8 ⁰⁰	D 182	Lüttich—Namur—Paris—Orléans— Irun—Burgos—Avila	1948		47 ⁵²	41
Durchschnitt aus D-Zugsverb.				5		40 ¹⁷	49

VII. Köln—Lissabon.

Abf. in Köln	Ank. in Lissabon	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
19 ⁴³	19 ³⁸	D 24	Lüttich—Namur—Paris—Orléans— Irun—Burgos—Salamanca—Vilar Formoso	2394		47 ⁵⁵	50
10 ³⁰	15 ⁴⁵	L 176	Lüttich—Brüssel—Paris—Orléans— Irun—Burgos—Avila—Madrid— Plasencia	2656		53 ¹⁵	50
8 ⁰⁸	15 ⁴⁵	D 182	Lüttich—Namur—Paris—Orléans— Irun—Burgos—Avila—Madrid— Plasencia	2613		55 ³⁷	47
Durchschnitt aus D-Zugsverb.				3		52 ¹⁶	49

Luxuszuges oder bei Hinnahme einer um nochmals sechs Stunden verlängerten Reisezeit eines Zuges mit nur 1. und 2. Klasse bedienen. Da derartigen Verbindungen kein praktischer Reisewert zukommt, brauchten sie in der Tabelle nicht näher berücksichtigt zu werden. Durchgehend in der 3. Klasse konnte man 1931 bei dafür annehmbarer Reisezeit Lissabon und zugleich Madrid von Köln aus über Basel—Genf—Lyon—Barcelona—Saragossa erreichen. Da jedoch diese Reiscroute nach Madrid um 350 km, nach Lissabon sogar um 570 km länger als der kürzeste in Betracht kommende Schienenweg ist und die Tarifsätze in Deutschland und in der Schweiz beträchtlich höher als in Belgien und in Frankreich liegen, bereiteten dieser Reisemöglichkeit nach Spanien und Portugal hochwertigere Verbindungen über Paris erfolgreich Wettbewerb.

VIII. Köln—Basel.

(Siehe Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 10. Jahrg., 1932, Heft 1, S. 28.)

IX. Köln—Mailand.

Abf. in Köln	Ank. in Mailand	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
20 ⁴³	13 ⁵⁰	D 174/D 4	Basel—Luzern—Chiasso	895		17 ⁰⁷	52
12 ¹⁵	5 ⁵⁵	D 164	Basel—Luzern—Chiasso	917		17 ³⁶	52
20 ⁴³	14 ³⁵	D 174/D 4	Basel—Luzern—Chiasso	895		17 ⁵²	50
1 ⁴²	20 ⁰⁵	D 54//FD 192	Frankfurt—Basel—Luzern—Chiasso	934		18 ²³	51
0 ²⁴	20 ⁰⁵	D 308	Basel—Luzern—Chiasso	915		19 ⁴¹	46
1 ⁴²	22 ²⁵	D 54//D 2	Basel—Luzern—Chiasso	935		20 ⁴³	45
14 ⁰⁶	11 ²⁵	D 68/D 168 //D 86	Basel—Olten—Bern—Lausanne— Sitten—Brig—Domodossola	1061		21 ¹⁹	50
Durchschnitt der Reiseverb.				7		18 ⁵⁸	49

X. Köln—Rom.

Abf. in Köln	Ank. in Rom	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
12 ¹⁵	18 ⁴⁵	D 164	Basel—Chiasso—Mailand—Genua— Pisa—Livorno	1569		30 ³⁰	51
1 ⁴²	8 ³⁰	D 54//FD 192	Frankfurt—Basel—Chiasso—Mailand— Fidenza—Fornovo—Pisa—Livorno	1553		30 ⁴⁸	50
12 ¹⁵	19 ¹⁰	D 164	Basel—Chiasso—Mailand—Genua— Pisa—Livorno	1569		30 ⁵⁵	51
6 ⁵⁰ *)	14 ²⁵	D 120//D 80	München—Kufstein—Innsbruck— Trient—Verona—Bologna—Florenz— Orte	1650		31 ³⁵	52
0 ²⁴	8 ³⁰	D 308	Basel—Chiasso—Mailand—Fidenza— Fornovo—Pisa—Livorno	1539		32 ⁰⁸	48
14 ⁰⁶	22 ⁵⁰	D 68/D 168 //D 86	Basel—Olten—Bern—Thun—Brig— Domodossola—Mailand—Parma— Bologna—Florenz—Orte	1599		32 ⁴⁴	49
0 ²⁴	9 ⁴⁰	D 308	Basel—Chiasso—Mailand—Genua— Pisa—Livorno	1567		33 ¹⁶	47
20 ⁴³	6 ³⁰	D 174/D 4	Basel—Chiasso—Mailand—Genua— Pisa—Livorno	1547		33 ⁴⁷	46
1 ⁴²	12 ²⁵	D 54//D 2	Basel—Chiasso—Mailand—Parma— Bologna—Florenz—Orte	1600		34 ⁴³	46
Durchschnitt der Reiseverb.				9		32 ¹⁶	49

So zahlreich auch die Verbindungen vom Rhein-Ruhrgebiet nach Italien, besonders in der 3. Klasse sind, lassen doch die Reisezeiten sehr zu wünschen übrig und mangelt es gleichfalls an durchgehenden Verbindungen mit nur 1. und 2. Klasse. Nach Mailand und Rom vermitteln der Rheingoldzug, FFD 102, der Gotthard—Pullman-Express Basel—Mailand, der Holland—München FD 264 wie schließlich der in der Geschwindigkeit einem Fernschnellzug ähnelnde schnellste Nachtzug

*) Erst ab 15. Sept.

Dortmund—München, D 364, von Köln aus keine oder schlechtere Verbindungen als gewöhnliche Schnellzüge. Im Sommer 1931 benötigte der schnellste Zuglauf Köln—Rom 30.30 Stunden gegenüber 24.23 des Riviera—Neapel-Expreß im Winterfahrplan 1931/32. Der Sommerfahrplan 1932 brachte für Westdeutschland im Verkehr mit Italien eine Reihe von Verbesserungen. Von Köln nach Mailand erstand eine Tagesverbindung über Bingerbrück—Landau—Karlsruhe—Basel—Bern—Lötschberg—Domodossola, von der der Taschenfahrplan der Kölner Reichsbahndirektion selbst im Winterfahrplan 1932/33 noch keine Notiz genommen hat. Der im Anschluß an D 174 Holland—Rheinland—Basel verkehrende Gotthard-Fernschnellzug schuf in Mailand unmittelbaren Übergang zu dem Fernschnellzug 28 nach Rom, wodurch im Sommer 1932 die kürzeste Reisezeit für die Strecke Köln—Rom sich auf 26.47 Stunden belief. Dieser schnellste Zuglauf nach Rom blieb 1932 den Benutzern des Amtlichen Kölner Taschenfahrplans verschlossen; erst im Winterfahrplan 1932/33 der Reichsbahndirektion Köln fand diese Verbindung, allerdings noch mit einem Fehler behaftet, Aufnahme. Eine weitere Verbesserung der Verbindungen mit Rom, zugleich durch Erweiterung der Basis der betreffenden Züge eine Hebung ihrer Wirtschaftlichkeit, könnte eine Zusammenlegung des Rheingold-Fernschnellzuges mit dem Riviera—Neapel-Expreß bringen. Bei ungefähr gleichen Fahrzeiten zwischen Holland und Mannheim wäre für Berlin mit guten Anschlußmöglichkeiten von Hamburg, Ostpreußen und Schlesien folgender Fahrplan denkbar: Berlin ab gegen 7.00, Mannheim ab gegen 15.00, Mailand ab gegen 1.00, Rom an gegen 11.00 Uhr. Die Anschlüsse nach Italien würden allerdings auch dem Pullmanzug „Edelweiß“ zugute kommen. Grenzfälle von Verbindungen mit noch praktischem Verkehrswert stellen die Reisemöglichkeiten mit D 68/D 168, Köln ab 14.06 Uhr, nach Mailand über Bern—Lausanne — im Sommer 1932 ist diese Verbindung um mehr als eine Stunde beschleunigt worden — und nach Rom über Bern—Thun dar.

Die Verbindungen des Rheinlandes mit den Hauptstädten der ehemaligen Österreich-Ungarischen Monarchie, mit Wien, Prag und Budapest, stimmen in so manchem überein, daß sie hier gemeinsam ihre Erörterung finden. Hervorzuheben ist zunächst, daß sämtliche Verbindungen nach Wien, wenn auch der zeitlichen Rangordnung nach in anderer Folge, zugleich Reisemöglichkeiten von praktischem Verkehrswert nach Budapest darstellen. Sodann vermittelt eine Verbindung nach Prag über Bebra—Dresden in Betracht kommende Anschlüsse nach Wien und Budapest.

XI. Köln—Prag.

Abf. in Köln	Ank. in Prag	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
2300*)	16 ²⁰	L 52/L 65	Frankfurt—Nürnberg—Eger—Pilsen	833		13 ⁵⁰	60
13 ⁴²	6 ⁴²	D 187//D 1 //D 52	Bebra—Leipzig—Dresden—Tetschen	869		16 ³⁰	53
2300**)	15 ³⁰	D 37/D 137 //D 62	Magdeburg—Leipzig—Dresden— Bodenbach	870		16 ³⁰	53
1 ⁴²	18 ³⁰	D 54//D 147	Frankfurt—Nürnberg—Eger—Pilsen	832		16 ⁴⁸	50
2242**)	15 ⁴⁷	D 189/D 89	Bebra—Weimar—Gera—Eger—Pilsen	888		17 ⁰⁵	52
Durchschnitt der Reiseverb.				5		16 ⁰⁹	53

*) Wöchentlich nur 3 mal.

***) An 15.30 Uhr Prag Masarykbahnhof, an 15.47 Uhr Prag Wilsonbahnhof.

XII. Köln—Wien.

Abf. in Köln	Ank. in Wien	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
2300*)	17 ²⁵	L 52	Frankfurt—Nürnberg—Wels	975		14 ⁵⁵	65
12 ¹⁵	6 ⁴⁰	FD 264/D 158	Frankfurt—Würzburg—Nürnberg—Wels	974		18 ²⁵	53
22 ⁵⁵	18 ⁰⁰	D 364//D 13	Frankfurt—Würzburg—München—Wels	1101		19 ⁰⁵	58
1 ⁴²	20 ⁵⁰	D 54	Frankfurt—Nürnberg—Wels	974		19 ⁰⁸	51
10 ²⁹	6 ⁴⁰	D 58/D 158	Frankfurt—Nürnberg—Wels	974		20 ¹¹	48
18 ¹⁶	15 ³⁵	D 162//D 35	Mainz—Stuttgart—München—Wels	1102		21 ¹⁹	52
13 ⁴²	13 ⁰⁵	D 187/D 1 //D 52	Bebra—Leipzig—Dresden— Tetschen—Prag	1220		23 ²³	52
Durchschnitt der Reiseverb.				7		19 ²⁰	54

XIII. Köln—Budapest.

Abf. in Köln	Ank. in Budapest	Zugnummern	Reiseweg	Entf. in km	Anz. der Verb.	Reisezeit	Reisegeschw.
2300*)	22 ⁵⁶	L 52	Nürnberg—Wien—Preßburg—Szob	1254		20 ²⁶	61
2255*)	23 ⁴⁰	D 364//D 13	München—Wien—Raab	1370		24 ⁴⁵	55
12 ¹⁵	13 ¹²	FD 264/D 158	Würzburg—Nürnberg—Wien—Raab	1243		24 ⁵⁷	50
10 ²⁹	13 ¹²	D 58/D 158	Nürnberg—Wien—Raab	1243		26 ⁴³	47
18 ¹⁶	21 ⁵⁵	D 162//D 35	München—Wien—Raab	1371		27 ²⁹	50
1 ⁴²	6 ²⁰	D 54	Nürnberg—Wien—Raab	1243		28 ³⁸	43
13 ⁴²	19 ²⁰	D 187/D 1 //D 52	Leipzig—Prag—Wien—Raab	1489		29 ³⁸	50
Durchschnitt der Reiseverb.				7		26 ⁰⁷	51

Schließlich sind zwei Reisemöglichkeiten nach Prag bis Nürnberg identisch mit dem Orient-Expreß und mit D 54 nach Wien. Über die Güte der Verbindungen nach Wien haben sich in neuester Zeit folgende Abhandlungen geäußert: „Ergänzende Anmerkungen zur zeitgemäßen Neugestaltung der Schnellzugsverbindungen von England, Holland und Belgien über Westdeutschland nach Wien und dem Südosten sowie nach München und dem Süden“, Untersuchung der Hessischen Industrie- und Handelskammer zu Darmstadt, Sommer 1932 (in Maschinenschrift); „Verkehr zwischen West- und Süddeutschland“, Schiller, in „Wirtschaft und Verkehr“, 1932, Nr. 19, S. 452. Beschränken sich die Ausführungen der Hessischen Industrie- und Handelskammer auf die Verbindungen mit 3. Klasse Köln—Wien und Köln—München, so zeigen doch die wiedergegebenen Beschlüsse des Sonderausschusses des Fahrplanausschusses beim Deutschen Industrie- und Handelstag in seiner Sitzung in Würzburg im Juli 1932, wieweit die Verbesserungsbestrebungen des ständigen Fahrplanausschusses gesteckt sind. Der wichtigste Änderungsvorschlag ist der des Ausbaus der D 119/120 zu ganzjährigen Tagesverbindungen Köln—Wien und Köln—Prag unter Aufrechterhaltung des durch die Pfalz nach München verkehrenden Zugteils, wobei hier die Erwartung ausgesprochen wird, daß man gleichfalls an den Anschlüssen nach Karlsruhe und Basel und der dadurch geschaffenen einzigen Tagesverbindung Köln—Mailand weiterhin festhält. Ein Vergleich der Verbindungen von Köln nach Österreich, der Tschechoslowakei und Ungarn mit von Köln nach anderen ausländischen Hauptstädten führenden Verbindungen

*) Wöchentlich nur 3 mal.

fragen läßt weniger den Wunsch nach erhöhten Reisegeschwindigkeiten oder gar nach gründlicher Reform einzelner Zugläufe bestehen, wenn auch 1900 gegenüber 1897 nach diesen Städten an der Donau und der Moldau sich die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten von Köln aus nur geringfügig verbessert hatten. Viel mehr ergaben sich die zahlreichen Forderungen nach Verbesserungen hauptsächlich aus der für Köln und das Rheinland recht ungünstigen südlichen Lage einiger Verbindungen. Darüber hinaus kommt aber die Beanspruchung des Verkehrs zwischen Westdeutschland und Ostereich als wichtigen Verkehrsknoten zwischen dem nordwest-europäischen Staaten und dem Balkan bei dem starken Wettbewerb ausländischer Bahnverwaltungen, die den Personenverkehr von Deutschland herauszuführen suchen, besondere Bedeutung zu.

Den Reisegelegenheiten nach Prag ist eigenartig die weitgehende Gleichzeitigkeit der einzelnen Verbindungen. Zwischen 19.45 und 2.00 Uhr ab Köln um 18.30 und 19.30 Uhr an Prag, also in einem Zeitraum von abgehend vier und anfrag zurückkommend drei Stunden bestehen fünf Verbindungen (wegen Benutzung von Personenzügen und mehrmaligen Umsteigens enthält die Tabelle die Verbindung 22.10—10.47 Uhr über Frankfurt—Würzburg—Ansbach—Hamburg—Eger—Eisenach), während in den restlichen 21 Tagesstunden von Köln aus nur eine einzige

Belgrad ist der Knotenpunkt für jeglichen Eisenbahn-Personenverkehr, der von Mitteleuropa nach Bulgarien, der Türkei und Serbienland führt. Hier vereinigen sich bis auf die Schienenstränge nach Rumänien die wichtigen nord-südlichen Verkehrswege über Wien—Budapest und Laibach—Agram. Die schnellste Verbindung von Köln nach der jugoslawischen Hauptstadt mit stets 3. Klasse, der zeitlichen Lage nach für das Rheinland zugleich die angenehmste aller Reisegelegenheiten nach Belgrad, nimmt den gegenüber der Route Wien—Budapest etwas längeren Weg durch die Alpen über Salzburg—Villach—Agram. Auch die schnellste Tag-Nacht-Tagverbindung führt über München—Laibach. Die kürzere Strecke über Wien—Budapest—Maria Theresienopol verliert außerordentlich an Wert durch die langen Aufenthaltzeiten in Wien und in Budapest. Hierzu trägt auch bei das Fehlen eines direkten Übergangs vom Orient-Express zum Singapur—Croat-Express. Zwischen Budapest und Belgrad vermittelt den Anschluß dieser Linienszüge ein gewöhnlicher Schnellzug. Die Reisegelegenheit Köln ab 22.10 Uhr (oder auch 22.45 Uhr) — Belgrad um 9.00 Uhr hat in der Tabelle keine Aufnahme gefunden, weil ihr durch die Verbindung 22.10—1.00 Uhr der praktische Reisewert genommen wird. Hingewiesen werden muß auf die Parallelität und Wettbewerbstellung der Verbindungen nach Belgrad: