

Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

15. Jahrgang 1933.

4 Hefte von insgesamt 18 Bogen Umfang.

Bezugspreis: RM 16.— für den Jahrgang; RM 5.— für das Einzelheft.

Der Bezug kann durch jede Sortimentsbuchhandlung im In- und Auslande erfolgen.

Redaktionelle Zuschriften sind zu richten an:

Professor Dr. A. F. Napp-Zinn.

Institut für Verkehrswissenschaft, Köln, An der Bottmühle.

Für unverlangt zugehende Manuskripte wird eine Verantwortung nicht übernommen. Zurücksendung erfolgt nur, wenn dies besonders gewünscht wird und das entsprechende Rückporto beigefügt ist. — Mangels anderweitiger Vereinbarung geht mit der Annahme des Manuskriptes und seiner Veröffentlichung durch den Verlag das ausschließliche Verlagsrecht für alle Sprachen und Länder an den Verlag über, und zwar bis zum 31. Dezember desjenigen Kalenderjahres, das auf das Jahr des Erscheinens folgt. Es wird sonach vorausgesetzt, daß die Verfasser von Beiträgen und Buchbesprechungen den gleichen Gegenstand nicht andersartiger Art oder ähnlicher Art, ausführlicher oder gekürzt behandeln. — Die Mitarbeiter erhalten von ihren Arbeiten bis 40 Sonderdrucks unberechnet, falls bei der Rücksendung der ersten Korrektur bestellt.

Alle den Verlag betreffenden Anfragen und Zahlungen sind zu richten an:

Verlagsbuchhandlung Julius Springer,

Berlin W 9, Linkstr. 22—24.

Fernsprecher: Sammel-Nr. 21 8111. — Drahtanschrift: Springschach. — Reichsbank-Giro-Konto: Deutsche Bank Berlin, Depoziten-Kasse O; Berliner Handels-Gesellschaft, Berlin W 8. Postcheckkonto für Belegten und Sonderdrucke: Berlin Nr. 116 925 Julius Springer.

Inhalt des Heftes 1

Abhandlungen:	Seite
Der Reichsbahnverkehr in der rheinischen Grenzmark. Von Reichsbahndirektionspräsident Dr.-Ing. Remy, Köln	1
Der französische Omnibusverkehr und seine Betriebsanlagen. Von Dr.-Ing. Bruno Wehner, Berlin	22
Der deutsch-argentinische Seeverkehr in seiner Entwicklung seit der Vorkriegszeit bis zur Gegenwart. Von Dipl.-Volkswirt Hans Joachim Trummel, Wuppertal	37
Verkehrsarchiv:	
Auslands- und Weltverkehrsrundschau	63
Literatur:	
Buchbesprechungen	67
Literaturanzeigen	68
Zeitschriftenschau	67

Kernpunkte der Preisbildung im Verkehrswesen

Mit besonderer Berücksichtigung der Deutschen Reichsbahn und des gewöhnlichen Güterfernverkehrs

Von

Emil Merkert

Dr. rer. pol., Diplom-Kaufmann, Tarifreferent im Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband

Mit 12 Abbildungen im Text, IV, 78 Seiten, 1937, RM 4,80

VERLAG VON JULIUS SPRINGER IN BERLIN

ABHANDLUNGEN.

Der Reichsbahnverkehr in der rheinischen Grenzmark.

Sorgen, Erfolge und Ideen¹.

Von Reichsbahndirektionspräsident Dr.-Ing. Remy, Köln.

Mit 7 Abbildungen.

I. Der Einschnitt des Jahres 1937 in unsere technische Gedankenwelt.

1. Das Jahr 1937 als Lehrmeister.

Soviel Fortschritte uns die fünf Jahre seit der Machtübernahme auf dem Gebiete des Verkehrs gebracht haben, das Jahr 1937 ist im deutschen Eisenbahnverkehr zu einem Jahr besonderer Bedeutung geworden. Auf dem Gebiete der vom Führer gewollten großen städtebaulichen Umgestaltungen haben die Planungen in Berlin, München und Hamburg in vollem Umfang eingesetzt. Sie werfen größte finanzielle und bauliche Probleme auf, wobei die Erhaltung der vollen betrieblichen Schlagfertigkeit auch in allen Zwischenstadien der Umbauten eine der schwierigsten Überlegungen fordert. Der Verkehr hat als Frucht der Wirtschaftsführung im Dritten Reich Höhepunkte erklommen. Dennoch muß sowohl im Reichsgebiet wie insbesondere in Rheinland noch mit einer weiteren Steigerung gerechnet werden. Der Vierjahresplan hat die Betriebsführung scharf in seine Planung eingespant. Sie muß sich als Glied des Ganzen den hohen Gesichtspunkten dieses Leitgedankens unterordnen und anpassen. Die hieraus für den Verkehr entspringenden Verschiebungen und plötzlich auftretende Bedürfnisse der Produktion verursachen größere Überraschungen als stetiger Zuwachs. Der wachsende Kraftverkehr, die fortschreitende Fortigstellung der Reichsautobahnen, der erste Zeitabschnitt der planmäßigen Verkehrsleitung lassen, wenn keine endgültige Klarheit, so doch schärfere Umrisse der voll kommenden Entwicklung erkennen. Die Früchte jahrelanger Arbeit auf dem Gebiete der Betriebswirtschaft, die uns die Erkenntnisse an die Hand gab, auf gegebenem Raume mit gegebenen Mitteln Höchstleistungen im Betrieb zu erzielen, werden langsam erschöpft. In ungeahnter Form drängen sich die Probleme des Baues, der Umgestaltung, der Neugestaltung von Bahnhöfen und Strecken wieder in den Vordergrund. Gewaltig steigt das einschlägige Schrifttum.

So darf man in der Tat von einer Gedankenumstellung sprechen, die sich in den fünf Jahren seit der Machtübernahme langsam anbahnte, sich je nach Temperament und Glaube an die Zukunft bei dem einen früher, dem anderen später einstellte, des 30. Januar 1933, von dem der vollen Durchbruch kam. Sie ist die Frucht Reichsbahn ausgeht.

¹ Nach einem Vortrag, gehalten in der Beiratsitzung der Industrie- und Handelskammer zu Köln am 20. 1. 1938.

2. Leitgedanken.

Es lohnt sich daher, gerade zu diesem Zeitpunkt einen Augenblick zu verweilen und dem Jahre 1937 nicht nur einen Rückblick zu gönnen, sondern auch angesichts des bevorstehenden Ablaufs der ersten fünf Jahre der Staatslenkung des Führers die Wir-



Abb. 1. Streckenkarte des Reichsbahndirektionsbezirks Köln.

kungen des staatlichen Umbruchs auf das rheinische Verkehrsleben zu betrachten. Dabei sollen nicht nur die Erfolge hervorgehoben, sondern auch der Sorgen soll gedacht sein, die wie immer vereint den Weg des Fortschrittes begleiten und sich früher anzukündigen pflegen als der Erfolg. Es soll weniger ein volkswirtschaftlich-theoretischer Überblick gegeben, als vielmehr der Versuch gemacht werden, den

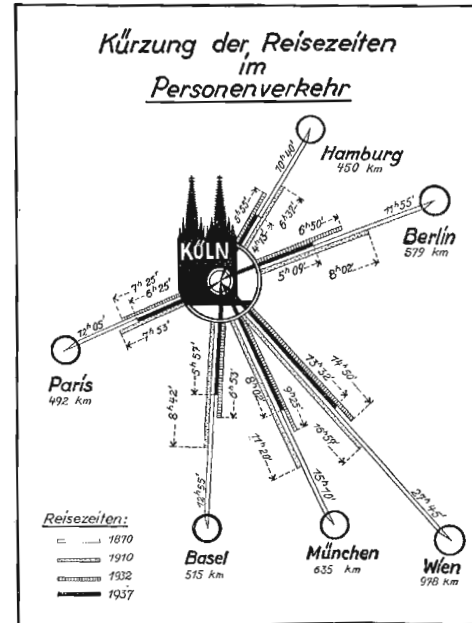


Abb. 2. Kürzung der Reisezeiten im Personenverkehr.

Leser in die Tagesarbeit einer Reichsbahndirektion einzuführen. Denn über allen richtunggebenden Grundsätzen steht der harte und zähe Kampf, als richtig Erkanntes in die Tat umzusetzen. Inwieweit dies in dem rheinischen Verkehrsgebiet angestrebt wurde, als gelungen bezeichnet werden mag und als noch nicht erfüllt anzusehen ist, darüber sollen die Ausführungen Aufschluß geben.

II. Sorgen und Erfolge um die Verkehrsarbeit in der rheinischen Grenzmark

A. Fortschritte im Personenverkehr.

1. Die Stellung des Personenverkehrs in der Wirtschaft des Kölner Bezirks.

Im Mittelpunkt des Interesses pflegen wie natürlich die Fragen des Personenverkehrs zu stehen. In der Tat nimmt er in dem Kölner Bezirk mit seinen über 40 Millionen RM jährlichen Einnahmen von insgesamt 200 Millionen RM eine achtfache Stellung ein. Er tritt hinter die Einnahmen des Güterverkehrs mit über 150 Millionen RM zurück. Aber er stellt die repräsentative Seite der Arbeit am Verkehre dar. Es wurde oft betont und sei wiederholt, daß die rechnungsmäßige Unrentabilität dieses Verkehrs nicht dahin verstanden werden darf, als ob die Kosten des Personenverkehrs auch nur zu einem beträchtlichen Teil zu ersparen wären, wenn man ihn völlig abstoßen könnte. Dies würde lediglich zu einer bedrohlichen Unrentabilität in der Ausnutzung der Gesamtanlagen führen. Daher gilt unsere Sorge, abgesehen von Gründen des Massenverkehrs, auch weiterhin der sorgfältigen Pflege dieses auf die Bequemlichkeit, die Sicherheit und Billigkeit des Reisenden abgestellten Verkehrs.

2. Schnelltriebwagen und Rheingoldzug.

Wir sind auch in Rheinland seit der Machtübernahme den großen Leitlinien zur Neugestaltung des Personenverkehrs auf dem Weg gesteigerter Geschwindigkeit, der Teilung der Zugeinheiten und der Vermehrung der Zugfolge gefolgt. Die Steigerung der Geschwindigkeit wurde sowohl in einer eintägigen Durchbildung des Triebwagens als der Lokomotive gesucht.

Vornehmlich soll der Fortschritt in der Betriebsweise dem Reisenden durch die Einrichtung der Triebwagenaufhänge schnelle und häufige Fahrgelegenheiten geben. Es ist bezeichnend für die Einstellung, der wir 1933 angesichts der trübten Erfahrungen der vorausgegangenen Jahre noch unterlagen, daß vor Einführung des Schnelltriebwagens Köln—Berlin (1. 7. 1935) und Köln—Hamburg (6. 10. 1935) noch Überlegungen dergestalt angestellt wurden, ob nicht diese FdD-Fahrten den FdD- und D-Zügen wesentlichen Abbruch tun würden und daher überhaupt nicht empfehlenswert seien. Die FdD-Züge haben sich als eine der wirkungsvollsten Werbeaktionen für die Eisenbahnfahrt überhaupt erwiesen. Am 15. 5. 1936 wurde die Verdoppelung der Verbindung Köln—Berlin mit der Flügelfahrt über Wuppertal eingerichtet. Die Schnelltriebwagen werden ihre Anziehungskraft noch steigern, wenn die neuen Bauarten mit D-Wagentyp, mit Gang und geschlossenen Einzelabteilen und dem gesonderten Speisepart in Dienst gestellt werden können. Sind erst wieder Lieferungen zu erwarten, dann muß späteren Überlegungen die Erfüllung der Wünsche nach einer weiteren Fahrt von Köln nach Berlin und einer FdD-Verbindung Dortmund—Köln—Frankfurt—Basel vorbehalten bleiben.

Eine ungebrochene, mit der Erstarbung der Wirtschaft einhergehende Anziehungskraft hat trotz aller durch die Abwertung der Nachbarländer bedingten Preisschwierigkeiten der Rheingoldzug behalten. Er wird wesentlich beschleunigt im neuen Sommerfahrplan 1938 die Strecke Köln—Basel in knapp sechs Stunden zurücklegen, in der Richtung nach Basel 18 Minuten, in der Richtung nach Köln um 40 Minuten beschleunigt, und wird sich hoffentlich auch weiterhin im Verkehr Holland—Schweiz dem Edelweißzug, dem Wettbewerbszug Holland—Belgien—Elsaß—Lothringen—Basel, gewachsen zeigen. Ab Sommer 1938 fährt der Rheingoldzug von Köln nach Basel gegen 1932 eine Stunde und 14 Minuten und in der Richtung Basel—Köln eine Stunde und

9 Minuten schneller. Die wundervollen landschaftlichen Reize der Fahrt kann ihm kein Wettbewerbszug nehmen.

3. Grundlagen für die Steigerung der Geschwindigkeit.

Es war angesichts der Fortschritte des Kraftverkehrs unerlässlich, nach neuen Wegen in der Steigerung der Geschwindigkeit zu suchen. Sie ist nicht nur ein maschinen-technisches Problem, sondern auch ein Problem des Oberbaues nebst der Verstärkung der Brücken, der Vervollkommnung des Signalsystems und der Verbesserung der Linienführung, nicht zuletzt der Organisation. Trotz der großen Schwierigkeiten, die sich im Lokomotivbau für die Steigerung der Leistung aus dem nun einmal feststehenden Profil des leichten Raumes ergeben, kann die Aufgabe auf der Seite der Triebkraft, der Dampfmaschine sowohl wie des Motors, als gelöst gelten. Indessen werden noch Jahre vergehen, bis uns der Zahl nach die neuen Einheiten zur Verfügung stehen werden, um sie unter weiterer spürbarer Ausnutzung ihrer Fähigkeiten, die heute in Höchstleistungen 200 Stundenkilometer bereits überschritten haben, für die Gestaltung des Fahrplans einsetzen zu können. Die Organisation muß dafür sorgen, daß die Spitzenleistung auf einem der angeführten technischen Gebiete die Voraussetzungen auf den anderen als erfüllt vorfindet.

4. Geschwindigkeit und Pünktlichkeit.

In der Fahrplangestaltung hat uns die unerwartet hohe Steigerung des Verkehrs in der Innehaltung der Pünktlichkeit bei höchster Ausnutzung des rollenden Materials vor eine schwere Aufgabe gestellt. Sie zwingt uns, um die Rückkehr zu dem sprichwörtlich pünktlichen Betrieb auch in Zeiten der Hochflut des Verkehrs sicherzustellen, zu neuen Maßnahmen zu greifen. Denn die Steigerung des Verkehrs hat sich in einer für die Kraft der Maschinen zu starken Steigerung der Lasten durch die notwendige Verstärkung der Züge ausgewirkt. Hier soll durch Teilung und Doppelführung der zu schweren Züge Luft geschaffen werden. Die Doppelführung wird nach sorgfältigen Erwägungen auch die altgewohnten sicheren Anschlußmöglichkeiten wieder herstellen und ermöglichen, daß der Starnzug in unbedingter Pünktlichkeit verkehrt. Züge, die schwer bleiben müssen, werden künftig planmäßig mit Vorspann gefahren werden. Notfalls hilft eine kleine Entspannung der Fahrzeiten.

5. Der Seeverkehr von Ostende und Vlissingen nach Köln und die Pünktlichkeit.

Ein besonders schwieriges Fahrplanproblem stellt für den rheinischen Eisenbahnbetrieb der Seeverkehr von Vlissingen und vor allem von Ostende nach Köln dar. Die Pünktlichkeit dieses Verkehrs hängt von der Wetterlage ab. Verspätungen der Schiffe übertragen sich daher ab Ostende, wenn in Aachen und Köln Anschlüsse abgewartet werden sollen, auf den gesamten mittel- und süddeutschen Verkehr und strahlen bis nach Südosteuropa aus. Ab Mai 1938 sollen durch Führung von Kurswagen Ostende—Aachen—Berlin mit Übergang in Aachen auf eine nötigenfalls mit Doppelführung vorgesehene Verbindung Aachen—Berlin Verspätungen der Köln—Berliner Abendverbindung durch das Abwarten auf den Anschluß aus Ostende vermieden werden.

Auch der an sich hochehrfrohliche Wochenendausturm von England mit bis zu elf D-Zügen in einer Nacht vom Sonnabend zum Sonntag bedeutet sowohl für die Zoll-, Paß- und Devisenprüfung in Aachen wie für den Hauptbahnhof Köln eine schwer zu bewältigende Messierung des Verkehrs. Hier soll mit Unterstützung der

englischen Eisenbahnen und der Reisebüros eine Verteilung der Züge auf zwei bis drei Nächte erreicht werden. Der Dampferverkehr über Ostende wird durch eine weitere zweimal wöchentliche Verbindung Harwich—Vlissingen mit anschließenden D-Zügen nach Köln eine Entlastung erfahren. Den Verkehr von Frankreich und Belgien nach Deutschland über Köln wünschen wir uns noch stärker. Die Sonderzüge



Abb. 3. Die Anziehungskraft des Eisenbahnknotenpunktes Köln.

des Sommerverkehrs aus England über Ostende bringen den neunfachen Verkehr der Sonderzüge aus Belgien und Frankreich nach Köln.

6. Anstrengung und Erfolg.

Die Zugkilometerzahl ist von 1932 mit 17,8 Millionen auf 21,9 Millionen um 23 vH innerhalb des Kölner Bezirks gesteigert worden. Dabei ließ man dem Verkehr der Nebenlinien eine besondere Sorgfalt angedeihen.

Diese Bemühungen waren von Erfolg gekrönt. Denn erfreulich ist die Steigerung der Benutzungszahlen der Züge. War 1932 ein FD-Zug nach Berlin mit 40–60 Reisenden besetzt, nimmt er heute regelmäßig mehr als 100 Reisende auf, mit häufig weit höheren Besetzungszahlen. Der Rheingoldzug hatte 1932 kaum 50, heute 90 Reisende. Seine Gesamtbesetzung ist um über 70 vH gestiegen, in der Reisezeit hat sie sich beinahe verdoppelt. Andere rheinische Schnellzüge des großen Verkehrs zeigen bei vermehrten Zugzahlen Besetzungszahlen, die 30–40 vH über den Zahlen von 1932 liegen. Die Gesamtzahl der Reisenden kilometer ist auf den

Strecken des Rheinlandes ebenfalls um 70 vH gestiegen. Die Wirkung der tariflichen Erleichterungen erkennt man aus dem seit 1932 um 19 vH gefallenem Erlös je Personenkilometer von 2,83 auf 2,30 Rpf.

7. Pläne und Wünsche.

Indessen, es bleibt noch mancher Wunsch zu erfüllen. Einmal muß der Verkehr Köln—Düsseldorf—Ruhrgebiet auf eine neue Grundlage in unmittelbarer Fortführung des Ruhrschnellverkehrs gestellt werden. Erreicht werden kann dieses Ziel mit dem viergleisigen, bereits begonnenen und stets fortgeführten Ausbau der Strecke Düsseldorf—Köln mit der neuen Brücke bei Rheinkassel. Es soll ein Triebwagenverkehr in dichter Folge werden. Die baulichen Anlagen wesentlich zu beschleunigen, hat angesichts des langsameren Fortschritts des Umbaus vom Ruhrrevier bis Düsseldorf keinen greifbaren Wert. Es werden über der Vervollendung dieser Brücke noch einige Jahre vergehen.

Der zweite Fragenkreis dreht sich um den weiteren Ausbau unseres Triebwagenverkehrs im Verkehr rheinischer Städte untereinander und des platten Landes. Hier sind bisher nur Ansätze zu dem Ziele zu erkennen.

Die Gebiete um Krefeld, namentlich auch die Strecke über Moers, Xanten nach Kleve (hier sind 21 vH Verkürzung der Reisezeit geplant), und die Strecken nach Kreuzberg—Remagen im Ahrtal sowie die Verkehrskreise um Geldern, Düren, Koblenz und Köln konnten bereits teilweise mit schnelleren und dichter liegenden Verkehrsmöglichkeiten versehen werden. Wo Triebwagen fehlen, muß man sich einstweilen mit Kleinpersonenzügen behelfen.

Die mit der Steigerung der Geschwindigkeiten zusammenhängenden Aufgaben der Verbesserung der Linienführung der Strecken, die Erneuerung des Oberbaus und die Einführung der selbsttätigen Signalsicherung können bezüglich der beiden letzteren Fragen keine Sorge bereiten, sofern das nötige Material gestellt werden kann. Soweit heute mit Hochgeschwindigkeiten gefahren wird, sind die Arbeiten beendet. Auch der Verbesserung der Linienführung in den Krümmungen konnte die notwendige Sorgfalt geschenkt werden. Doch eröffnet sich hinsichtlich dieser Arbeiten auf den Hauptstrecken für eine spätere Entwicklung noch ein großes Arbeitsgebiet. Denn die mit Krümmungen kleiner Halbmesser und teils zu starker Neigungen geführten Strecken erweisen sich als ein großes Hindernis zur Entfaltung großer Geschwindigkeiten. Derartige Strecken lediglich durch Verdoppelung der beiden Gleise in der alten Lage verbessern und dadurch leistungsfähiger machen zu wollen, wird auf lange Entwicklung gesehen nicht genügen. Sie müssen als neue Strecken gesondert geführt werden unter Teilung des gesamten Betriebes einer solchen Strecke mit dem langsameren Betrieb auf der alten Strecke, dem Schnellpersonen- und Schnellgüterverkehr auf der günstiger transportierten neuen Strecke.

B. Fortschritte im Güterverkehr.

1. Grundgedanke der Entwicklung.

Aber nicht nur aus dem Personenverkehr, sondern auch aus dem Güterverkehr ergaben sich eine Reihe von Forderungen, die zu neuen Lösungen drängten.

Als die Inflation und die Tributzahlungen uns an den Rand des Verderbens führten, wurde in den Rationalisierungsnotwendigkeiten besonders die Abwicklung unseres Güterverkehrs aufs schärfste untersucht. Wir stehen in der theoretischen Kenntnis der baulichen und betrieblichen Bedingungen eines wirtschaftlichen Güterverkehrs sowohl

im Fahrbetrieb wie in der Ausgestaltung der Verschiebebahnhöfe wohl an der Spitze aller Eisenbahnen. Die praktische Verwirklichung dieser Grundsätze erfordert aber große Kapitalien. Sie können nur schrittweise zur Verfügung gestellt werden. Diese Kapitalien in den Jahren vor 1933 aufzuwenden, lag im allgemeinen keine

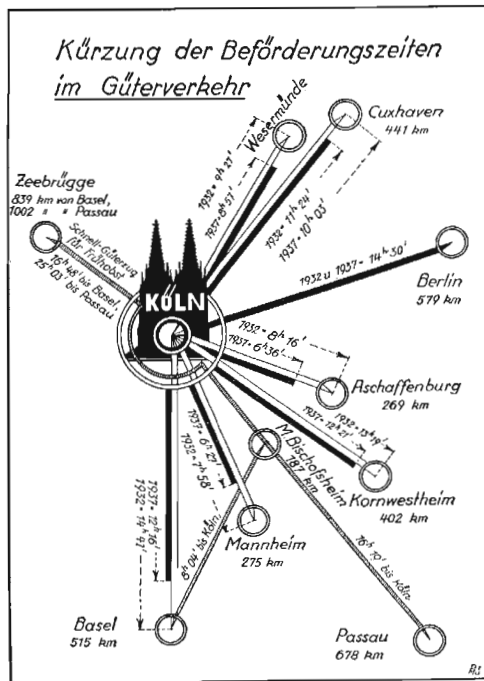


Abb. 4. Kürzung der Beförderungszeiten im Güterverkehr.

Veranlassung vor. Die Reserven der Leistungsfähigkeit unserer Verschiebebahnhöfe waren bedauerlich groß, 40—50 vH allenthalben.

2. Rheinische Verschiebebahnhöfe im Jahre 1937.

Diese Reserven kamen uns 1937 im Rheinland sehr zu statten. An der Spitze steht der Verschiebebahnhof Gremberg, der es wochenlang täglich auf einen Aus-

gang von 7000 Wagen in etwa 180 Güterzügen brachte. Es darf hier nicht vergessen werden, gerade dem Personal der Verschiebebahnhöfe für seine Leistung im Dienst unserer rheinischen Verkehrswirtschaft große Anerkennung auszusprechen. Die Abwicklung des Verschiebebetriebs hängt nicht nur von der allgemeinen Disposition, sondern in hohem Maße von der angespannten Tätigkeit der Weichensteller, dem stets sprungbereiten Eingreifen der Hemmschuhleger, der Kuppler und der Wagenbeamten ab. Auch der niederrheinische Verschiebebahnhof **Hobenzburg** gewinnt nun seine hohe Bedeutung wieder. Indes stehen uns auf dem Gebiete des Verschiebebetriebs Entlastungsmöglichkeiten zur Verfügung, die ein Stocken des Verkehrs auch bei weiterer Steigerung ausgeschlossen erscheinen lassen. Gremberg wird im Sinne eines wirtschaftlicheren Verschiebebetriebes einen Umbau erfahren. Er wird 1938 begonnen. In **Hobenzburg** und **Neuß** muß mit ähnlichen Maßnahmen gerechnet werden.

Erheblich waren unsere Anstrengungen, den Güterverkehr zu beschleunigen. Die Aufgabe liegt aber viel weniger auf dem Gebiete der steigenden Geschwindigkeit der Güterzüge, als vielmehr auf der Beschleunigung des Durchlaufes durch die Verschiebebahnhöfe und durch Bildung der Züge mit möglichst weit gelegenen Ziel. Daher haben wir seit 1937 große Durchgangszüge von Gremberg unmittelbar bis München und Ulm gebildet ohne Zwischenaufenthalt und Behandlung auf einem Rangierbahnhof.

3. Schnelle Güterzüge.

Wo es sich aber um internationale Wettbewerbsverbindungen handelt, wurde die Verkürzung der Transportzeit mit allem Nachdruck betrieben, so bei der Verbindung **Italien—London** und **Balkan—London** für den Transport der Südfrikte und des Geflügels auf die Londoner Märkte. Hier haben wir eine mit 80 und 85 Stundenkilometer bediente Eilgüterzugfahrt **Basel—Bischofsheim** und **Passau—Bischofsheim—Köln—Montzen—Ostende** und **Zeebrügge** eingerichtet. Sie legt den Weg **Basel—Köln** in 8 Stunden 4 Minuten zurück. Sie hat wegen der Pünktlichkeit und absoluten Zuverlässigkeit jedem Überbietungsversuch standgehalten und muß häufig als Doppelzug gefahren werden.

Fische erreichen von **Cuxhaven** in 10 Stunden **Köln**, in den Wintermonaten täglich 50 Wagen. In schnellen Verbindungen wird das Obst vom Vorgebirge über den Verschiebebahnhof **Köln-Eifeltor** nach dem Ruhrgebiet gebracht.

4. Rheinische Umlade- und Güterbahnhöfe 1937.

Spricht man von rheinischem Güterverkehr, muß man zweier Brennpunkte unseres Betriebes gedenken, des **Orts- und Umladegüterbahnhofs Gereon** und des **Umladebahnhofs Köln-Kalk**. Es sind die stärksten belasteten Anlagen ihrer Art in Deutschland. Seit 1932 haben sie, teils durch organisatorische Maßnahmen, einen Zuwachs von 40 und 70 vH ihres Verkehrs von damals erfahren. Sie bewältigen heute täglich bis 2800 t Stückgut in Gereon und ebenfalls bis 2800 t Stückgut in Kalk. Die Anlage in Kalk wird im Jahre 1938 eine Erweiterung für eine halbe Million RM erfahren.

5. Die Wagengestellung.

Es sind im Herbst 1937 einige Schwierigkeiten in der Wagengestellung zu überwinden gewesen. Wenn die Zahl eines gelegentlichen Ausfalls im Rheinland von 2—3 vH zu nennen ist, dann wird man zugeben müssen, daß die Störung nicht erheblich war. Indes sei nicht versäumt, festzustellen, daß es gerade der **Kohlentransport** ist, der betroffen wird, aber auch dieser nur in einem Sonderfalle mit 4 vH, und daß alles

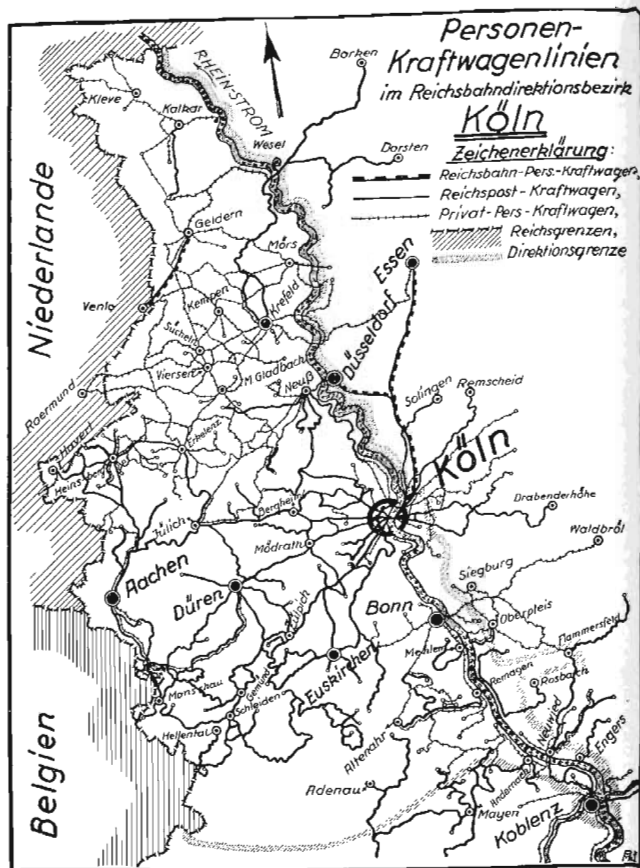


Abb. 5. Personen-Kraftwagenlinien im Reichsbahndirektionsbezirk Köln.

Bestreben dahin gerichtet war und sein wird, durch eine immer mehr auszufüllende Organisation den Mangel zu beheben, soweit dies innerhalb der zur Verfügung stehenden Gesamtzahl der 580 000 Güterwagen überhaupt möglich ist. Die Wagengestellung ist im Rheinland gegenüber 1932 um über 36 vH gewachsen.

C. Der Kraftwagen im rheinischen Reichsbahnverkehr.

I. Linienverkehr im Dienste der Reisenden.

Sowohl im Personen- als im Güterverkehr steht der Kraftwagen im Dienste der rheinischen Eisenbahnen. Auf den Reichsautobahnen wird die Personen-Kraft-

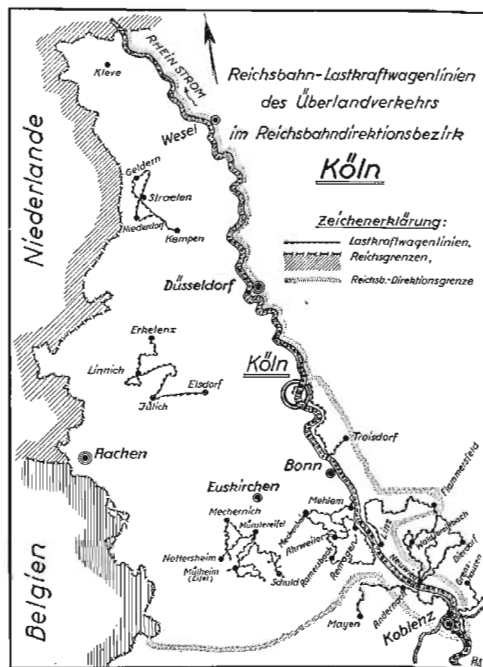


Abb. 6. Reichsbahn-Lastkraftwagenlinien des Überlandverkehrs im Reichsbahndirektionsbezirk Köln.

wagenlinie Köln—Düsseldorf seit 22. 5. 1936 betrieben. Sie hat sich mit halbstündiger Wagenfolge nicht bewährt, zeigt aber mit einstündiger Folge (seit 1. 3. 1937) eine befriedigende Besetzung, die im Winter nur halb so stark ist als im Sommer. Die neue Linie Köln—Essen wurde am 19. 12. 1937 eröffnet. Eine weitere Linie ist von Geldern nach Venlo eingeführt als Ersatz für den auf der Schiene aufgehobenen Personenverkehr (am 4. 10. 1936). Für die Reichsbahn muß eine solche

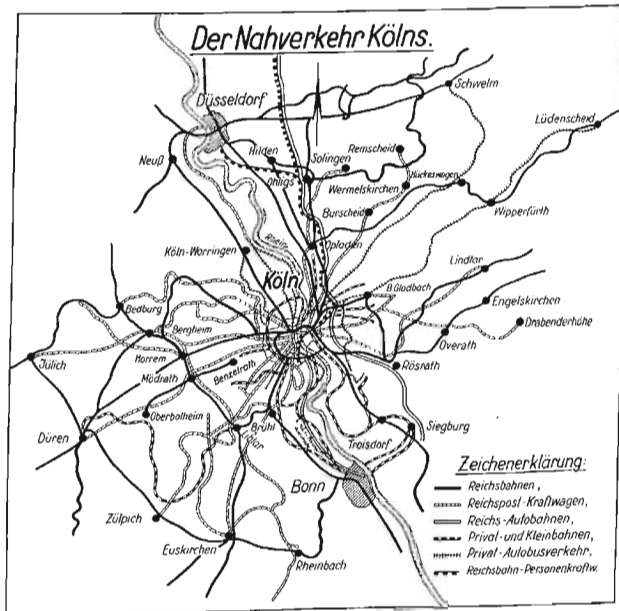


Abb. 7. Das Nahverkehrsnetz Kölns.

Maßnahme Gegenstand einer sehr sorgfältigen Überlegung bleiben, da der Güterverkehr auf der Schiene aufrechterhalten werden muß. In diesem Sonderfall zeigt die Teilung des Verkehrs auf Landstraße und Schiene ein zufriedenstellendes Ergebnis. Überall da, wo der Personenverkehr in stark belasteten Stunden zeitweise aufrechterhalten oder auch nur ein besonders starker Güterverkehr abgewickelt werden muß, ergeben sich für eine solche Umstellung keine günstigen Voraussetzungen. Sieben weitere Linien werden voraussichtlich ab 1. 4. 1938 von der Reichspost übernommen.

2. Linien- und Bestellverkehr im Güterverkehr.

Im Güterverkehr wurde, von Bevölkerung, Gemeinde- und Staatsbehörden dankbar anerkannt, ein regelmäßiger Linienverkehr im Westerwald mit den Stützpunkten Koblenz und Neuwied sowie in der Eifel von Aachen aus eingerichtet. Hier bringt die Reichsbahn Opfer im Interesse dieser entlegenen Gegenden. Der Bestellverkehr im Güterfernverkehr erfreut sich steigender Beliebtheit bei den Verkehrstreibenden. In ihm werden nicht nur eigene, sondern auch Unternehmerfahrzeuge in größerer Zahl beschäftigt. Eine Not der Trampfahrer gibt es im Dienste der Reichsbahn nicht.

Die äußerst schwierigen, mit mannigfachen Fragen der Volkswirtschaft und der Wehrfähigkeit zusammenhängenden Wettbewerbsüberlegungen lassen sich vom Standpunkt eines Teilbetriebes nicht völlig übersehen. Daß sie als endgültig gelöst angesehen werden könnten, kann weder vom verkehrlichen noch vom volkswirtschaftlichen noch, wie später besprochen werden soll, vom städtebaulichen Standpunkt aus als wahrscheinlich angenommen werden.

Der Behälterverkehr ist im Steigen begriffen, im letzten Jahre wurde der Bestand um 23 vH erhöht.

D. Gütertarife im Dienste der rheinischen Wirtschaft.

Der Wirtschaft des Rheinlandes konnte in den vergangenen Jahren mit großen Tarifierleichterungen zur Hilfe gekommen werden. Das Aachener Gebiet wurde als Notstandsgebiet anerkannt und erhielt Ermäßigungen im Gesamtwerte von 1 Million RM. Dem Bimssteinverband der Neuwieder Industrie wurden Erleichterungen geschaffen. Rohstoff- und Halberzeugnisse mußten im Dienste des Vierjahresplans begünstigt werden. Die Dachziegel-Industrie an der holländischen Grenze konnte gefördert werden. Daß in jedem Falle die Grenze gegenüber der Rheinschifffahrt gewahrt wird, bleibt die Achse, um die sich die Vorschläge an die Zentralbehörde drehen. Die Zunahme der Rheinschifffahrt von 1936 auf 1937, die kürzlich von berufener Seite auf 15 vH beziffert wurde, ihr mengenmäßig über 1929 liegender Stand, beweist ihre günstige Entwicklung.

Die Entwicklung der Einnahmen je Tonnenkilometer 1931: 4,51 Rpf und 1937: 3,65 Rpf beweist mit der Senkung von 19 vH, wie sehr die Tarifpolitik der Reichsbahn in den Dienst der Wirtschaft gestellt ist.

III. Neues Bauen.

A. Das moderne Empfangsgebäude.

In der Erwägung, daß neuzeitlichem Geschmack und sozialem Empfinden die alten Empfangsgebäude nicht mehr entsprechen, wurden auf über dreißig Bahnhöfen, wie in Koblenz, Neuß, Düren, Bonn Umbauten vollzogen oder begonnen, die im großen und ganzen nur die Umfassungsmauern stehen lassen. Müssen wir einerseits die Fehler einer Zeit gutmachen, die in reizvolle Landschaften herzlos sachliche Bauten lineinstellte, so wundert man sich andererseits über eine Zeit, die Monumentalität zu betonen wußte, ohne an die Menschen zu denken, die hinter prunkvollen Außenmauern in dunklen, schlecht gelüfteten Räumen viele Jahre Dienst verrichten sollen. Daher ist auch der Hauptbahnhof Köln in einer inneren Neugestaltung unterzogen worden, die noch nicht beendet ist und besonders den sehr beugten Verhältnissen in den Gepäckanlagen unter den Gleisen durch Beseitigung der Erdkörper und durch Ausbau entsprechender Diensträume ein Ende machen soll.

Es ist bei diesen Umbauten ein Hauptaugenmerk auf das Bestreben gerichtet worden, Licht und Luft in den Büros, in den Fahrkartenausgaben, in den Wartesälen zu schaffen, den Bahnwirtschaften moderne saubere Küchenanlagen und vor allem auch dem Personal würdige Unterkunftsräume zu geben. Eine besondere Sorgfalt wenden wir den landschaftlich so reizvoll gelegenen Rheinstationen zu und hoffen diese Perle aller deutschen Eisenbahnstrecken links und rechts des Stromes im Laufe der Jahre auch äußerlich in ein neues Gewand zu kleiden.

B. Straßenkreuzungen.

Eine weitere kostspielige und häufig baulich nicht einfache Aufgabe stellt die durch das Anwachsen des Kraftwagenverkehrs notwendig gewordene Beseitigung der schienengleichen Wegübergänge dar. Es muß aber bezüglich des Gefahrenmomentes hervorgehoben werden, daß von zehn Unfällen, neun Unfälle der Kraftwagenlenker zur Last fallen. Mit Erfolg ist in den letzten vier Jahren an der Verbesserung der Rheinstraße am linken Ufer, dem Hauptzug des Straßenverkehrs, und in Ehrenbreitstein zusammen mit der Provinz gearbeitet worden. Auch bei Ariendorf am rechten Rheinufer konnten zwei Übergänge beseitigt werden. Bei Remagen ist die Verlegung der Provinzialstraße im Zusammenhang mit dem beginnenden Umbau der Gleisanlagen im Gange. Bei Godesberg ist die Verlegung des Fernstraßenverkehrs auf die Seite zwischen Eisenbahn und Rhein geplant. In Koblenz wird südlich des Bahnhofs der sehr hinderliche Überweg der Schützenstraße beseitigt. Bei Niederbrunn und Brohl wird ein Überweg verschwinden. In Bonn sind vier Überwege besonders hinderlicher Natur durch Unter- und Überführungen — wie wir glauben vorbildlicher Art — ersetzt worden. In der Zusammenarbeit mit einer real denkenden Stadtverwaltung konnte einem in erst ferner Zukunft liegenden Millionenprojekte durch eine praktische, der Gegenwart zugute kommende Tat vorgegriffen werden. Daher ist die Zeit nicht mehr fern, wo der Verkehr der Kraftwagen auf der linken Rheinseite weder eine Schranke noch im Fernverkehr der Reichsstraße die für eine flotte Fahrt ungünstig gelegenen Unterführungen passieren muß.

Daneben laufen aber noch weitere Wünsche des Straßenverkehrs. Dabei ist allerdings die finanzielle Mitwirkung der Provinz und der Städte unentbehrlich.

Die Reichsbahn kann sich jeweils nur mit Summen beteiligen, die den kapitalisierten Ersparnissen entsprechen. Die Unvollkommenheiten des heutigen Zustandes etwa an der Militärringstraße in Köln, bei Ostersath, in Grevenbroich, bei Königswinter in Richtung auf den Petersberg sind sehr wohl bekannt. Dabei wird häufig vergessen, daß die Beseitigung eines solchen Überweges durch Hoch- oder Tieflegen ganze Bahnhofsumbauten nach sich zieht, so daß aus einem an sich erträglichen Objekt von einigen Hunderttausend RM leider sehr leicht ein Mehrmillionenobjekt entsteht. Im übrigen sind neuerdings Sicherungen gefunden worden, die bei Überwegen in Bahnhofsnähe das Auf-Fahrt-Geben der Einfahrsignale von dem Schließen der Schranken abhängig machen.

C. Die Kölner Anlagen.

I. Die Verkehrslage Kölns im Eisenbahnnetz Westdeutschlands.

Wo steuert nun diese Entwicklung hin hinsichtlich unserer Betriebs- und Streckenanlagen?

Im Direktionsbezirk Köln ist ein Netz von 1818 km Eisenbahnen, 748 km Privat- und Kleinbahnen, etwa 2455 km regelmäßiger Autolinien vorhanden, ein sehr dichtes

und individualisiertes Verkehrsnetz. Dazu kommen demnächst anderwärts 250 km Reichsautobahnen, die nicht nur eine wünschenswerte Verlagerung des Autoverkehrs von den Straßen, sondern auch einen weiteren starken Anreiz zu seiner Steigerung bringen werden.

Drei Hauptströme des Personenfernverkehrs treffen sich in Köln. Von ihnen läuft der erste von Norden nach Süden, vom Ruhrrevier und im geringeren Maße von Holland nach Süddeutschland. Der zweite Strom beginnt in Köln und geht nach dem Osten, nach dem Ruhrrevier und nach Hamburg/Berlin/Leipzig. Der dritte Strom kommt vom Westen aus Nordfrankreich/Belgien/England und bricht sich in Köln nach dem Osten und nach dem Süden.

Der Güterverkehr hat als Hauptstrom ebenfalls die Nord-Südrichtung, zum größeren Teile rechts, zum kleineren links des Rheins. Die West-Ostrichtung Aachener Gebiet — Duisburg und Köln bricht sich an Rhein zum Umschlag auf den Strom, der Rest geht nach dem Osten weiter. Ein kleinerer Teil strömt von Norden und aus dem Aachener Gebiet über die Eifelstraße nach der Saar.

Der infolge der Devisenschwierigkeiten von Deutschland ausgehende eingeschränkte Personenverkehr mit dem Westen ist noch wesentlich steigerungsfähig, hat aber immerhin seine Grenzen. Der Nord-Südverkehr ist dagegen ständig im Wachsen, ebenso der Verkehr des Rheinlandes selbst nach Mitteldeutschland und Berlin. Diese Verkehre in dem so günstig gelegenen Kölner Becken stets so zusammenzuführen, daß diese rheinische Metropole ihre Bedeutung für den Übergangs- und den beginnenden und endenden Verkehr beibehält, muß unsere stete Sorge sein. Der Hauptbahnhof ist einer weiteren Steigerung der etwa 5 bis 600 Züge täglich durch den begonnenen Ausbau des dritten und vierten Gleises nach Düsseldorf in gewissen Grenzen noch fähig. Sollte sich hier im Zusammenhang mit schon häufig erörterten Wünschen über die Neugestaltung der Umgebung des Domes der Blick in die Zukunft richten, dann müßte dieses Verkehrszentrum Köln zum fünften Male einem großzügigen Umbau unterzogen werden, der einer weiteren Entwicklung standhalten hätte, bis auch diese Anlagen die Sorge einer späteren Generation werden mögen. Eisenbahnanlagen sind monumentale technische Provisorien.

2. Die vier großen Umbauten der Kölner Eisenbahngeschichte.

Denn bereits viermal schon wurden die Kölner Anlagen Gegenstand großer städtischer Umgestaltung. 1840 bis 1857 sind die ersten Anlagen entstanden, der Thürmchensbahnhof (1839), Pantaleon (1844), Deutz (1845), die Rheinstation (1857). 1859 wurde der Eisenbahnhauptbahnhof eröffnet, die erste große Zusammenfassung der Eisenbahnanlagen. In den achtziger Jahren folgte die dritte Bauperiode, in der 1894 das heutige Empfangsgebäude dem Verkehr übergeben und bis 1909 die Strecken hochgelegt wurden. 1909 bis 1914 wurden die Betriebsanlagen des Hauptbahnhofes in der heutigen Form geschaffen, die Hohenzollernbrücke viergleisig ausgebaut. Die Umbauten erstreckten sich mit Ergänzungen in den Verschiebeanlagen bis 1920. In der bis zum Beginn des Krieges etwa 75jährigen Eisenbahngeschichte Kölns schritt man etwa alle 20 Jahre zu großen Neugestaltungen. Praktisch hat das Bauen bis 1914, abgesehen von den Jahren vor und nach den Einheitskriegen, nie aufgehört.

3. Städtebau und Eisenbahnanlagen.

Es liegt in der Natur dieser Eisenbahnanlagen, daß sie für die Stadtentwicklung ein schwieriges Problem darstellen, daß daher eine Bahnhofsanlage eine

städtebauliche Frage ersten Ranges ist. Während man aber vor noch kaum 20 Jahren mit einiger Sicherheit die Pfosten der Entwicklung abstecken konnte, befinden wir uns im Augenblick in einem revolutionären Übergangsstadium des Verkehrs, dessen Ende sich nur einer sehrischen Gabe erschließen mag. Hier dürfen keine Möglichkeiten verbaht werden. Sprach man davon, daß ehemals die Eisenbahnanlagen die Stadtanlagen einschürten, übrigens ein sehr überschätzter Begriff in einer Zeit, wo die moderne Technik diese Bänder mit fichten Über- und Unterführungen durchschneiden kann, so legen uns die Reichsautobahnen einen zweiten Gürtel um die Städte. Die Einführung des Autoverkehrs in die Städte, die Garagenfrage, schafft neue Aufgaben. Wo soll man die Autobahnhöfe für den Autobusverkehr unterbringen? Soll man sie mit dem Zentralpunkt des Eisenbahnverkehrs vereinigen? Soll man den Autolinien-Verkehr in sehr bewegten Städten an der Stadtgrenze auffangen und ihn mit der Straßenbahn oder mit Untergrundbahnen in die Stadt weiterleiten? Wo schafft man die Zentralpunkte des Kraftgüterverkehrs, die Verteiler- und Sammelstellen für den Übergang von und auf die schweren Lastzüge, wie sie der Verkehr auf den Reichsautobahnen erwarten läßt. Soll man sie mit den Eisenbahngüteranlagen vereinigen? Ein gewaltiger Komplex von reinen Verkehrsfragen tut sich hier auf und erfordert im Verein mit anderen naheliegenden Forderungen weitsichtige und geschmeidige Lösungen. Die Kosten werden bisherige Ausmaße sprengen. Aber auch die Umbauten der Vorkriegszeit kosteten einst für die damaligen Begriffe gewaltige Summen.

IV. Reichsbahnbeamte und Reichsbahnarbeiter.

A. Die Eigenart des Betriebsdienstes.

1. Vertrauen und Sicherheit der Stellung als Grundlage für die Arbeit im Dienste der Reichsbahn.

Zu ganz besonderer Bedeutung hat sich in unserem Betrieb die Personalfrage ausgewachsen. Wenn die häufig aufgestellte Forderung, daß der schaffende Mensch in den Mittelpunkt der Erwägungen zu stellen sei, keine leere Phrase bleiben soll, mußten neue Wege beschritten werden. Sie mußten die unfaßbaren Zeiten der Jahre 1919 bis 1922 vergessen machen, wo auch im Eisenbahnbetrieb ein Streik den anderen jagte, auf Güterböden und in den Ausbesserungswerken, bis der versuchte allgemeine Verkehrsstreik im Februar 1922 zum energischen Einschreiten zwang und dann im Schatten einer trüben Vergangenheit zurückblieb. Die Entlassung von 100 000 Beamten und Arbeitern hatte das Vertrauen in die Sicherheit der Stellung, die einen Ausgleich für die beschiedene Entlohnung darstellte, gewaltig erschüttert. Es bedurfte nach dieser Richtung daher einer tatkräftigen nationalsozialistischen Durchbrechung der Auffassung von Beamten- und Staatsarbeitertum, um den kritischen Schaden wieder gutzumachen: eine nicht kleine Aufgabe, dieses Heer von 47 000 Männern (über 16 000 Beamte und über 30 000 Hilfsbeamte und Arbeiter), das der Reichsbahndirektionsbezirk Köln heute umfaßt, mit einheitlichem Geiste und vor allem mit neuem Vertrauen zu beselen.

2. Die Zersplitterung des Betriebsdienstes.

Es ist dabei zu beachten, daß sich dieser Betrieb eigentlich nur in zehn großen Reichsbahn-Ausbesserungswerken einigermaßen mit Belegschaften von 1200 bis 2000 Mann konzentriert vorfindet. Im übrigen aber verteilt sich das Personal auf etwa 620 einzelne Dienststellen, bis herunter zu 2 oder 3 Mann. Das gesamte Zug- und Lokomotivpersonal ist in seinem Dienste wesentlich auf sich

selbst gestellt. Ganze Belegschaften vorzag man auf Betriebsappellen wegen der durchlaufenden Dienste nur zu einem Drittel zu vereinigen. Die Aufsicht kann im Dienste immer nur stichprobenweise durchgeführt werden.

3. Zuverlässigkeit als Grundlage des Betriebsdienstes.

Dieses Personal muß daher in seiner Pflichterfüllung mit einer gewissen Passion erfüllt sein, wenn die Tausende von kleinen Handgriffen, die eine Zugfahrt etwa von Berlin nach Köln erfordert, auf die Sekunde und im Bewußtsein der Wichtigkeit jeder kleinen Handreichung genau ausgeführt werden sollen. Der Dienst ist nicht leicht. Man soll nicht vergessen, daß der wechselnde Tag- und Nachtdienst an sich große Anforderungen an die Gesundheit stellt. Ist er im örtlichen Betriebsdienst noch einigermaßen mit den normalen Lebensgewohnheiten des Menschen vereinbar, insofern man Dienstbeginn und Dienstenende lediglich günstig legen kann, ist diese Möglichkeit auf großen Güterbahnhöfen und vor allem im Fahrdienst völlig genommen. Dienstbeginn in zwölfjähriger Wechsel etwa teils sechs Uhr morgens, am Spätnachmittag oder zwei Uhr nachts, Schlaf zu den ungewöhnlichsten Tageszeiten sind Forderungen des Berufes, die ein Familienleben völlig ausacnderreißen. Es ist das größte Gewicht darauf zu legen, daß sämtliche junge Angewandten des obersten Dienstes eine Reihe von Wochen einen derartigen Dienst selbst durchhalten müssen, damit sie die Schattenseiten dieses sonst schönen Berufes kennen und beurteilen lernen.

4. Strenge Prüfung ist keine Schikane.

Die Kontrolle dieser hundertertei Dienstpflichten erfordert eine ungewöhnliche Nervenkraft. Wir wissen allerdings, daß das Versagen eines einzelnen Mannes bei unserem Aufbau der Dienstverrichtungen im allgemeinen kein Unheil anrichten kann. Es handelt sich bei großen Unfällen fast immer um das mangelhafte Zusammenwirken von drei, vier oder fünf Stellen. Den Eintritt eines solchen Massenfehlers zu verhüten, ist die Aufgabe der eigentlichen Betriebsüberwachung. Das stetige Aufmerksammachen auf Kleinfehler sieht sich manchmal vom Standpunkt des Getadelten als Schikane an, weil er von seinem Gesichtskreis aus die Folgen einer verhältnismäßig geringfügigen Nachlässigkeit nicht übersehen kann. Es müssen daher ständig eine wohlwollende Unterrichtung im Rahmen des Dienstunterrichts und größere Vorträge den inneren Zusammenhang zwischen den einzelnen Sparten und das Verständnis für die Wichtigkeit des Kleindienstes erneuern.

B. Unterstützung durch die Technik.

Was an technischen Mitteln den Betriebsbeamten an die Hand gegeben werden kann zur Erleichterung dieses Dienstes, geschieht. Stufen dieser neuen Fortschritte sind:

Die elektrischen Vierreihenstellwerke, die das Umstellen der Weichen wie auf einer vierfach übereinanderliegenden Klaviertastatur gestatten; die elektrischen Gleisbesetzungspläne, die auf einem transparent jedes von einem Wagen besetzte Gleis mit besonderer Farbe kennzeichnen; die Zuhilfenahme des Funkns zur Benachrichtigung des Lokomotivpersonals beim Rangierdienst; die Lautsprecher auf Bahnsteigen und im Verschiebebetrieb; vor allem aber die Krone der sicherungstechnischen Einrichtungen, die Signalsicherung mit selbsttätiger Gefahrbremsung. Auch der Kölner Bezirk ist mit sämtlichen

Neuerungen fortschreitend versehen worden. Es bedarf dabei der tätigen Mitarbeit aller Beteiligten, um sich aus der vorderen Reihe nicht verdrängen zu lassen.

C. Soziale Fürsorge.

Was geschehen kann, um das Los der Gefolgschaft zu bessern, geschieht fortschreitend. Man muß rühmend hervorheben, daß unter der Arbeiterschaft eine ausgesprochene Anhänglichkeit an den Beruf vorherrschend ist. Abwanderungen sind im Kölner Bezirk so gut wie nicht zu verzeichnen. Das liegt in der Hauptsache daran, daß bei normaler Lage und einigermaßen rühmigen Wesen, einem großen Prozentsatz von Arbeitern einmal eine Beamtenstelle, allen aber nach 25 Jahren die Unkündbarkeit der Arbeitsstelle winkt. Es war schon immer der Stolz der Verwaltung, daß eine große Reihe als Arbeiter eingetretener Männer sich bis in die Stellungen des oberen Dienstes emporgearbeitet haben. Aber eine so große Verwaltung hat in der Behandlung sozialer Wünsche auch Nachteile, nämlich daß eine Gewährung an einer Stelle unnachlässig die Forderung an anderer Stelle nach sich zieht. Daher erscheint manche Weigerung bürokratisch, wo doch die Gewährung im Interesse des Ganzen an bestimmte Grenzen gekettet werden muß. Dennoch überwiegt der Eindruck, daß die Bemühungen um die Hebung der Lage durch die Dienst- und Lohnordnung, durch reichliche Unterstützungen, durch eine würdige Herstellung von Aufenthaltsräumen, Übernachtungsräumen, von Wasch- und Badgelegenheiten, der Abortanlagen, der Schulräume, der Lehrlingswerkstätten, der Fabrik- und Betriebshöfe, der Arbeitsräume, durch den beginnenden Umbau und Neubau größerer Schuppen, Werke, Triebwagen- und Kraftwagenschuppen die Überzeugung geweckt haben, daß die führenden Kräfte unermüdet an der Verwirklichung der Forderung des Führers arbeiten, jeden Arbeiter, sei es der Stirn oder der Faust, seines Lohnes wert werden zu lassen. Wir betreten Kinderheime, Kindergärten, Erholungsheime für Männer und Frauen. An dieser sozialen Arbeit die berufenen Organisationen der Partei mitwirken zu lassen, ist eine selbstverständliche Pflicht geworden.

D. Sorgen um den Nachwuchs.

Die Durchbildung des Nachwuchses des unteren und mittleren Dienstes, die Ausbildung von Facharbeitern, die Lehrlingausbildung ist Gegenstand erfolgreicher Bemühungen. Von 690 Lehrlingen ist der Bestand auf 1500 gestiegen. Von unseren Facharbeitern müssen wir Höchstleistungen verlangen. Das Triebwerk der Lokomotiven wird heute auf $\frac{7}{10}$ mm, Zapfen und Stangen werden auf $\frac{1}{100}$ mm genau bearbeitet. Optische Instrumente dienen zum Messen, elektromagnetische und Röntgenapparate zur Untersuchung der Achsen.

Eine sorgfältige Betreuung bedarf aber besonders unser akademischer Nachwuchs. Denn der Fortschritt in einer großen Verwaltung hängt von zwei Dingen ab. Erstens muß ein Gefühl für Glieder des Nachwuchses vorhanden sein, denen einmal Spitzenleistungen zugetraut werden können, sei es auf welchem Gebiete immer der Verwaltung, im Finanzdienste, in rein juristischer Tätigkeit, in der Betätigung einer besonders leichten Hand in Personalangelegenheiten, sei es auf dem Gebiete der reinen Konstruktion oder der Erfindungen, in Sachen des Baues oder des praktischen Betriebes. Dann aber kann die Spitzenleistung nur herauswachsen aus einem möglichst hohen Niveau der Allgemeinheit. Daß dieses Niveau nicht sinkt, sondern im Gegenteil sich aufwärts bewegt, muß unsere Sorge sein. Sie beginnt mit der ständigen Fühlung der Direktion mit unseren rheinischen Universitäten und Hochschulen, mit unserer sachlichen Beteiligung an

den Verwaltungsakademien und unserer Tätigkeit als Kommissare in den Prüfungsausschüssen der Technischen Hochschule in Aachen und der Fachschulen. Darüber hinaus aber gilt es, die jungen Männer auf die großen Ziele ihres Berufes im Dienste des Volkes hinzuweisen. Beherrschung moderner Sprachen muß für einen Verkehrsmann eine selbstverständliche Voraussetzung sein. Je schwieriger im Augenblick der Aufenthalt im Ausland gemacht wird, um so energischer muß die Verwaltung mit Sprachkursen und Lektüre der technischen Literatur nachhelfen.

V. Wirken über die Grenzen.

Die Arbeit der Kölner Direktion beschränkt sich aber nicht nur auf die Arbeit innerhalb ihrer Grenzen. Sie greift über diesen engeren Wirkungskreis hinaus und knüpft auch vermöge ihrer Grenzlage wichtige Fäden mit dem Ausland.

Zunächst konnte die Direktion Köln in diesem Jahre eine sehr wertvolle Arbeit im Dienste der „Wissenschaftlichen Vereinigung für Verkehrstechnik“ über die wirtschaftlichen Grenzen des Autoverkehrs abschließen. Ferner hat sie sich im Dienste dieser Vereinigung die Aufgabe gestellt, das Kolonialproblem vom verkehrswissenschaftlichen Standpunkte auszuschöpfen und namentlich die unschätzbaren Erfahrungen unserer alten Kolonial-Ingenieure zu sammeln und zu sichten. Diese Arbeit soll nicht nur dazu beitragen, daß diese Pioniere des deutschen kolonialen Ingenieurbaues nicht vergessen, sondern ihre Erfahrungen auch den kommenden Aufgaben nützlich gemacht werden.

Der Auftrag des Herrn Ministers an die Reichsbahndirektion Köln, die Eisenbahn ausstellung auf der Pariser Welt ausstellung einzurichten, gab Männern des französischen Eisenbahnwesens in Verbindung zu bringen, sondern auch zu dienen. Es ist auch nach unseren Eindrücken kein Zweifel, daß die glücklich angebahnten Beziehungen der beiden Städte nicht ohne Erfolg geblieben sind. Wir bedauern, diesen Bestrebungen nicht auch im kommenden Jahr durch die Einrichtung einer mit geben zu können.

Von nicht minder großer Bedeutung ist die Pflege unserer Beziehungen zu den belgischen und holländischen Bahnen. Beide Verwaltungen sind uns in ihren führenden Persönlichkeiten durch vielfache Verhandlungen bekannt, die Vertreter europäischer Eisenbahnverwaltungen eng verbunden. Die Fäden Reiseverkehr und die dazu nötigen Vorbereitungen sowie den vor zwei Jahren eingerichteten Fährbootverkehr Zeebrügge—Harwich die geschäftliche Verbindung Zurückhaltung der Engländer in internationalen Fragen des Schienenverkehrs lag. Aber sind wir maßgeblich an allen Verhandlungen über Wettbewerbsfragen der großen Wettbewerbswege Balkan—französische und Balkan—belgisch-holländische Häfen beteiligt und haben ein Interesse daran, den Namen Kölns auf unsere Weise in weitere Kreise hineinzufragen und lebendig zu halten.

Führend war die Direktion für die Aufstellung dreier teils verbesserter, teils neuer internationaler Vorschriften für den Güterverkehr im Rahmen des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, nämlich des Vereins-

Wagen-Übereinkommens (VWU.), des Übereinkommens über die Erleichterung außer-gewöhnlich schwieriger Sendungen (VSÜ.), des Vereins-Behälter-Übereinkommens (VBU.).

VI. Köln als Mittelpunkt unseres Schaffens im Dienste des rheinischen Verkehrs.

So rückt naturgemäß diese rheinische Metropole in den Mittelpunkt unserer verkehrlichen Gedankenwelt. Nicht in dem Sinne allerdings, als ob berechtigte Interessen des Nieder- oder Mittelrheins irgendeine Vernachlässigung zu befürchten hätten. Das Wort Metropole schließt schon dem Sinne nach die Interessen eines weiteren geographischen Umkreises in sich ein. Denn was wäre Köln ohne sein Hinterland. Indes, es muß sich die Arbeit innerlich mit dem Objekt unseres Denkens, mit Köln und dem Rheinland verbunden fühlen. Wer mit Erfolg mitschaffen will, muß die Zukunft Kölns als ein Stück seiner selbst empfinden. Dabei dürfen wir bei solchen Aufgaben, die der Zukunft dienen und vielleicht erst in ihr wirklich fruchtbar werden sollen, nicht ängstlich vor ungewohnten Dimensionen zurückschrecken. Wie mögen einst die Meinungen geteilt gewesen sein, als der Baron Haußmann das alte Paris niederriß und die für die Zeit vor hundert Jahren schier überdimensionierten Boulevards schuf. Das Straßennetz Napoleons fand in den Bedürfnissen des Verkehrs vor 150 Jahren kaum eine hinreichende Begründung. Es eilte wie die Tat Haußmanns den Bedürfnissen hundert und mehr Jahre voraus. Wie haben die Münchener ihren König Ludwig I. bekrittelt, als er auf dem Scherbenberg die Dimensionen des Königsplatzes schuf. Soll man zögern in einer Stadt, wo die Bewohner vor Hunderten von Jahren zweifelnd vor den riesigen Fundamenten des deutschen Domes und den Zeichnungen Gerhards von Rile gestanden haben mögen? Mit diesen Augen, die in die Zukunft sehen, und zwar, wie man nach dem ganzen Entwicklungstempo annehmen darf, in eine nähere Zukunft, müssen wir die Aufgaben betrachten, die uns der Führer im Verkehr, im Städtebau, im Ingenieur- und Hochbau stellt. Diese Aufgaben zu meistern aber erfordert tiefe Kenntnisse. Sie aus dem Schatz der Erfahrungen zu vermitteln und dem jungen Nachwuchs Ziele zu zeigen, ist nicht eine der geringsten Aufgaben einer so großen Verwaltung wie der Reichsbahn und ihrer Glieder. Sie können auch nur in steter Verbundenheit mit dem lebendigen Getriebe des industriellen und Handelslebens gelöst werden. In der Arbeit einer Industrie- und Handelskammer müssen wir den vornehmsten Ausdruck dieses Verkehrsgetriebes sehen. Daher muß es einen Behördenleiter mit um so höherer Befriedigung erfüllen, vor einem solchen Arbeitskreise sprechen zu dürfen und damit um Vertrauen zu bitten und Vertrauen zu rechtfertigen. Daß sich aber unsere Arbeit im Dienste der Technik als höchster Ausdruck deutschen Kulturschaffens auswirken möge, daß die Verkehrstechnik noch einmal berufen sein möge, mitzuhelfen, insbesondere unserer Hansestadt Köln das Gesicht des Dritten Reiches Adolf Hitlers zu geben, ist sicher ein Wunsch, brennend genug, von allen denen geteilt zu werden, die ihre Lebensarbeit Köln zu weihen, bereit sind.

Anhang.

Statistische Angaben über den Reichsbahndirektionsbezirk Köln.

Der Reichsbahndirektionsbezirk Köln hat eine geometrische Länge
in der Nord-Südrichtung von 201 km
in der Ost-Westrichtung von 75 km

er hatte im Jahre 1937 ein Streckennetz von insgesamt	1817 km	davon	
		Hauptbahnen 1067 km	Nebenbahnen 750 km
die Zahl der Bahnhöfe betrug	316	192	124
die Zahl der Haltepunkte betrug	55	32	23
die Zahl der Haltestellen betrug	34	2	32
die mittlere Bahnhofsentfernung betrug	4,82 km	4,45 km	3,92 km
	(im Reich: 4,43 km)		
die Zahl der Bahnmeistereien betrug	105		
die Zahl der Bahnbetriebswerke für Lokomotiven und Triebwagen betrug	31		
die Zahl der Bahnbetriebswagenwerke betrug	3		
die Zahl der Ausbesserungswerke betrug	10		

Es wurden gefahren im Tagesdurchschnitt:

Reisezüge im Sommerfahrplan 1937	1981
Güterzüge im Sommerfahrplan 1937	1847
Reisezüge im Winterfahrplan 1937/38	1930
Güterzüge im Winterfahrplan 1937/38	1901

Es wurden geleistet:

Zugkilometer insgesamt 35,5 Mio	davon	
	mit Reisezügen	mit Güterzügen
	21,5 Mio	14,0 Mio

Befördert wurden:

Reisende	59,5 Mio
Gepäck	19 906 t
Exprefußg.	61 755 t
Pil- und Frachtgutstück	1 412 268 t
Wagenladungsgut	57 775 191 t

Arbeitstäglich wurden durchschnittlich gestellt: 15 205 Wagen
Steigerung gegenüber 1936 9,8 vH
Steigerung gegenüber 1932 40,2 vH

Die Zahl der Beamten, Angestellten und Arbeiter betrug am Jahresende 1937 47 859
davon in den Reichsbahn-Ausbesserungswerken 16 358
gegenüber 1932 mit 36 393 eine Steigerung von 31,5 vH

Die Wagengestellung hatte gegenüber 1932

1933 einen um	2,5 vH
1934 " " " "	10,1 " "
1935 " " " "	11,6 " "
1936 " " " "	25,6 " "
1937 " " " "	36,3 " "

gesteigerten Verkehr zu bewältigen.

Der Kohlen- und Braunkohlenverkehr stieg um 34 vH
Der Zuckerrübenverkehr stieg um 44 vH

Erfolg organisatorischer Arbeit: Gegen 1928 wurde mit einem um etwa 12 vH verminderten Wagenpark ein etwa 10 vH stärkerer Verkehr bewältigt.

Es wurde 1937 gegen 1932 auf den Güterbahnhöfen und Umladestellen

Goreon ein um 40 vH,
Kalk-Nord ein um 70 vH

größerer Umschlag verarbeitet.