



Gotischer, durchbrochener Fries in der Marienkirche zu Lübeck. 15. Jahrhundert.

M. Vom Verkehr.

Unsere Zeit steht im Zeichen des Verkehrs.
Kaiser Wilhelm II.

128. Umwälzungen im Verkehr.

Der Transport von Gütern mit dem Landfuhrwerk auf eine Entfernung von einigen hundert Kilometern konnte je nach dem Wetter und dem Zustand der Wege im Anfang des 19. Jahrhunderts mehrere Monate dauern. Die Personenbeförderung dagegen war Anfang des 19. Jahrhunderts durch die Eilposten bereits zu ziemlicher Schnelligkeit (in England bis zu 15—16 km pro Stunde) gebracht. Die Eisenbahnen ermöglichten bereits um 1830 eine Beförderung mit einer Geschwindigkeit von 30 km pro Stunde. Wetter und Jahreszeiten sind gleichgültig. Daher ergibt sich außer der größeren Beschleunigung auch eine weit größere Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Beförderungsdienstes. Gegenwärtig sind die höchsten zulässigen Geschwindigkeiten der Eisenbahnen in Deutschland für Güterzüge 45 km, in besonderen Fällen 50—60 km; für Personenzüge ohne durchgehende Bremse 60 km, für Personenzüge mit durchgehender Bremse 80 km, unter besonders günstigen Umständen 90 km. Die wirklichen Reisegeschwindigkeiten erreichen jedoch diese zulässigen Höchstätze durchaus nicht überall. Die eben erwähnten Höchstätze nämlich setzen Bahnlinsen ohne Krümmungen und ohne Gefälle voraus. Für Krümmungen und Gefälle finden Einschränkungen dieser Höchstätze Platz. Die Reisegeschwindigkeit, d. h. die nach dem Fahrplan erforderliche Zeit, um die wirkliche kilometrische Entfernung zwischen zwei Endpunkten zurückzulegen, deckt sich nicht mit dem, was eisenbahntechnisch als sogenannte Grundgeschwindigkeit berechnet wird. Die Reisegeschwindigkeiten erreichen in Süddeutschland bei Personenzügen oft nicht viel über 30 km, bei Schnellzügen 50—60 km, selbst wenn man die Zeitverluste durch längeren