

Die Einführung einer einheitlichen Eisenbahn-Zonenzeit für den inneren Eisenbahndienst.

Der für weitere Kreise wichtigste aller Berathungsgegenstände der General-Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Dresden war der Antrag der Direktion der königl. ungarischen Staatseisenbahnen auf Einführung einer einheitlichen Eisenbahnzeit, dahin gehend, es möge im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen das Stundenzonensystem in der Weise eingeführt werden, dass im überwiegenden Theile des Vereinsgebietes als einheitliche Zeit die mittlere Sonnenzeit des 15 Grad östlich von Greenwich liegenden Meridians Geltung habe.

Seitens der geschäftsführenden Verwaltung des Vereins war dieser Gegenstand sämtlichen Vereins-Verwaltungen mitgeteilt und einem besonderen Ausschusse zur Vorbereitung für die diesjährige General-Versammlung am 30. und 31. Juli überwiesen worden.

Die königl. ungarischen Staatseisenbahnen hatten ihren Antrag ausführlich begründet und im Schoosse des bestellten besonderen Ausschusses bestand allseitiges Einverständniss darüber, dass der Vorschlag einem längst gefühlten Bedürfnisse entgegenkäme und dass es in hohem Maasse wünschenswerth sei, die dermalen gültigen vielfachen, von einander bedeutend abweichenden Eisenbahnzeiten — deren in Europa, abgesehen von den bei einzelnen deutschen Bahnen noch üblichen Ortszeiten, etwa 20 verschiedene bestehen — zu Gunsten der allgemeinen Einführung der vorgeschlagenen einheitlichen Zeit in dem grossen Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu beseitigen. Auch darüber herrschte bei der grossen Mehrheit des Ausschusses Einverständniss, dass die beantragte Maassregel ihren hauptsächlichen Zweck verfehlen würde, wenn nicht auch die für das Publikum bestimmten Fahrpläne in der vorgeschlagenen einheitlichen Zeit veröffentlicht würden.

Dem gegenüber wurde von anderer Seite die Auffassung vertreten, dass, so unzweifelhaft auch die Ersetzung der verschiedenen, im Bereiche des Vereins zur Anwendung kommenden Zeiten (Berliner, Münchener, Stuttgarter, Karlsruher, Prager und Pester) durch eine dem 15. Längengrade östlich von Greenwich angepasste gemeinsame Zeit im Verkehre der Eisenbahn-Verwaltungen unter einander und im Verkehre der Verwaltungen mit den untergeordneten Dienststellen als ein höchst erwünschter Fortschritt zu bezeichnen sei, es doch bedenklich erscheine, die Anwendung derselben Zeit auch im Verkehre mit dem Publikum, insbesondere auch in den zur Veröffentlichung gelangenden Fahrplänen für diejenigen Gebiete des Vereins zu befürworten, in welchen bisher allgemein nur die Lokalzeit angewendet worden ist. Es sei eine solche Maassregel nicht nur mit einem gewissen Eingriffe in die Zuständigkeit der Landesbehörden verbunden, sondern es könne auch kaum als gerechtfertigt erkannt werden, das weitaus zahlreichere am Lokalverkehre betheiligte Publikum, für welches Differenzen gegen die Lokalzeit nicht in Frage kommen, zu Gunsten der längere Bahnstrecken befahrenden Reisenden mit einer zweifachen Zeitrechnung zu belasten.

Die jetzigen Eisenbahnzeiten weisen so mannigfache Unterschiede auf, dass sich das reisende Publikum dieselben absolut nicht merken kann. Ausserdem sind diese häufigen Aenderungen in der Bahnzeit auch für die Eisenbahn-Verwaltungen von Nachtheil und mit Unzuträglichkeiten verbunden, da man bei der Aufstellung der Fahrpläne, besonders aber bei der Bestimmung der Anschlüsse alle diese Zeitunterschiede in Betracht ziehen muss.

Durch die Einführung der einheitlichen Eisenbahnzeit verschwinden aber im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen alle diese, die verschiedensten Unterschiede aufweisenden zahlreichen Eisenbahnzeiten und wenn später einmal diese Zeitrechnung in ganz Europa angenommen wird, so werden nur vier Eisenbahnzeiten Geltung besitzen, welche nur um ganze Stunden von einander abweichen werden, während die Minuten überall und jederzeit gleich bleiben, d. h. keine Unterschiede aufweisen.

Bei Einführung der beantragten Zeitrechnung werden die jetzigen Eisenbahnzeiten nur geringe Verschiebungen erleiden.

So werden beispielsweise die Prager Zeit nur um 2, die Berliner Zeit um 6, die Münchener Zeit um 13 und die Pester Zeit um 16 Minuten verschoben, so zwar, dass nach der neuen Zeitrechnung um 2 Minuten mehr als in Prag, um 6 Minuten mehr als in Berlin, um 13 Minuten mehr als in München, um 16 Minuten weniger als in Pest sein würde. In den östlichen Stationen der österreich-ungarischen Monarchie werden die Lokalzeiten der vorgeschlagenen Eisenbahnzeit wohl um 42 bis 45 Minuten voraus sein, doch ist für diese Stationen — Galizien und die Bukowina miteingerechnet — ohnehin die Pester Zeit maassgebend und da der Unterschied zwischen den Lokalzeiten und Pester Zeit schon 25—30 Minuten beträgt, so wächst dieser Zeitunterschied eben nur um jene 16 Minuten, um welche der Meridian von Pest gegen Westen verschoben wird. In den westlichen Stationen des Deutschen Reiches werden die Lokalzeiten der vorgeschlagenen Eisenbahnzeit um 30—35 Minuten nach sein, während in jenen Gebietstheilen, welche die Mittellinie der Stundenzone, d. i. der 15. Meridian, durchschneidet oder begrenzt, der Unterschied zwischen den Lokalzeiten und der neuen Zeit ganz verschwindet.

Von den Vereinsbahnen fällt demnach der überwiegende Theil in jene Stundenzone, welche den 15 Grad östlich von Greenwich liegenden Meridian zur Mittellinie hat und nur die holländischen und belgischen Bahnen hätten die Greenwicher Zeit anzunehmen, während die rumänischen Bahnen in die zweite östliche Stundenzone von Greenwich fallen, demnach die dem 30 Grad östlich von Greenwich liegenden Meridiane entsprechende Sonnenzeit einzuführen hätten.

Mit Rücksicht darauf, dass die durch Einführung des Stundenzonensystems entstehenden unbedeutenden Verschiebungen der Zeit ohne jeden Anstand und ohne jede Schwierigkeit durchzuführen sind, hauptsächlich aber im Hinblick darauf, dass hierdurch die Vereinheitlichung der Eisenbahnzeiten im ganzen Vereinsgebiete erreicht werden könnte, sprach sich nun der bestellte Ausschuss für die Einführung der beantragten Zeitrechnung aus und war auch allseitig der Wunsch vorherrschend, dass es gelingen möge, die anzunehmende einheitliche Eisenbahnzeit auch auf das bürgerliche Leben zu übertragen.

Es kam noch zur Sprache, dass die öffentlichen Fahrpläne in Norddeutschland nach Ortszeit aufgestellt werden müssten und dass das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands bestimmen möge, dass für den Abgang der Züge die auf den Bahnhöfen befindlichen Stationsuhren maassgebend seien, während das Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vorschreibe, dass diese Stationsuhren nach der den veröffentlichten Fahrplänen entsprechenden Orts- oder Normalzeit zu stellen seien.

Anschliessend hieran wurde dann ferner festgestellt, dass in den einzelnen Ländern des Vereinsbereiches die allgemeine Einführung der vorgeschlagenen einheitlichen Eisenbahnzeit von der Genehmigung der zuständigen Aufsichtsbehörde abhängig sei, wobei ausdrücklich betont wurde, dass diese Genehmigung in Oesterreich-Ungarn bereits ertheilt worden sei, unter dem Vorbehalte, dass die vorgeschlagene Einheitszeit auch im Bereiche des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen eingeführt werde.

Der Antrag des Ausschusses ging nun dahin: „Die Vereins-Versammlung wolle beschliessen:

1. Die Einführung der vorgeschlagenen Zonenzeit im Eisenbahndienste als im höchsten Grade zweckmässig anzuerkennen,
2. eine gleiche Erklärung auch in Bezug auf die Zeitangaben in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen abzugeben und
3. die allgemeine Einführung gedachter Zonenzeit auch im bürgerlichen Leben als empfehlenswerth zu bezeichnen.

Von dem Vertreter der rechtsrheinischen Eisenbahn, Herrn Eisenbahn-Direktions-Präsident Offermann-Köln, wurde der Gegenantrag eingebracht:

„a) Die Einführung der vorgeschlagenen Zonenzeit im Eisenbahndienste als im höchsten Grade zweckmässig anzuerkennen, dahingegen b) eine gleiche Erklärung in Bezug auf die Zeitangaben in den für das Publikum bestimmten Fahrplänen so lange auszusetzen, bis die Zonenzeit auch im bürgerlichen Leben eingeführt worden sein wird“.