

MIBA SPEZIAL 58

MIBA-Spezial 58 • November 2003

B 10525 • www.miba.de

Deutschland € 10,-

Österreich € 11,50 • Schweiz sFr 19,80

BeNeLux. € 11,60 • Portugal (cont) € 13,50

Italien € 12,40 • Luxemburg € 11,60

Auf Schienen über Grenzen



TEE-System von '57

Mehrsystem-Elektroloks

Kleine Typologie der Grenzbahnhöfe

Modellbahnanlage: Helmstedt-Marienborn in 1



ISSN 1940-3831
58

Grenzen – Fluch und Segen zugleich in sozialen Gesellschaften! Wir erhalten die notwendige Orientierung durch Grenzen und träumen zugleich von grenzenloser Freiheit. Wir errichten Grenzen und wir leiden unter Grenzen. Wir grenzen uns ein, wir grenzen andere aus.

Grenzen sind keine Erfindung des Menschen, sie gehören zur Kultur ebenso wie zur Natur. Schon relativ niedere Arten besitzen ein Revier, das es zu schützen und verteidigen gilt, das Wohlbefinden durch Vertrautheit vermittelt und bei dessen Verlassen mit Übergriffen von Artgenossen gerechnet werden muss. Grenzen trennen also Bekanntes von Fremdem, sie sind somit nicht immer absolut, sondern im täglichen Erleben oft abhängig von unserer subjektiven Sichtweise. Die Mitgliedschaft in einer Gruppe ist teils vorgegeben, teils frei gewählt, meist aber definiert sich über die eigene Zugehörigkeit die Abgrenzung zu Mitgliedern anderer Gruppen.

Es gibt Grenzen in den unterschiedlichsten Ausprägungen: Beginnend bei der unsichtbaren, aber dennoch messbaren Fluchtdistanz von etwa 70 cm zwischen Fremden (wer näher an sein Gegenüber herantritt, löst Irritationen aus) über die schlichte Verwaltungszuständigkeit z.B. eines Regierungsbezirks bis hin zur waffenstarrenden, schier unüberwindbaren Festung aus Beton, die – wenn auch äußerst handfest – trotzdem unbegreifbar ist.

Grenzen im „klassischen“ Sinne sind aber solche zwischen Staaten – und schon ist der Modellbahner unvermittelt in der großen Politik gelandet, denn auch die Zuständigkeit einer Bahnverwaltung endet in der Regel mit dem Territorium des jeweiligen Staates. „Den Grenzen das Trennende nehmen“ war eine damals nur zu berechnete Forderung, die Altbundespräsident Richard von Weizsäcker in seiner berühmten Rede zum 8. Mai 1985 erhob. Und wer könnte diese Forderung besser erfüllen als ein Transportunternehmen? Connecting people – was als Spruch eines Handyanbieter nur für virtuelle Verbindungen gelten kann, ist doch bei der Bahn sehr viel realer.

Selbst an die engen Grenzen des Rad-Schiene-Systems gebunden haben Eisenbahnen schon sehr früh Barrieren überschritten – die topografischen mit der Hilfe von Ingenieuren, die politischen trotz der Hilfe von Bürokraten. Hat auch die Politik der Bahn nach Kräften Steine in den Weg gelegt, auf Dauer lässt sich der Zug der Zeit nicht aufhalten!

Und dennoch: Gerade Grenzbahnhöfe zählen ob ihres umständlichen Prozedere zu den betrieblich interessantesten Stationen der Bahn. Dies gilt umso mehr, je

Hart an der Grenze ...

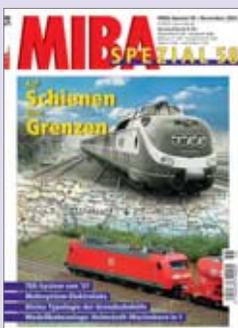
älter der dargestellte Zeitraum ist. Das kann sich der Modellbahner zunutze machen: Warum soll man sich auf eine einzelne Bahnverwaltung beschränken, wenn man auf einer Anlage derer zwei haben kann? Gerade die farbenfrohe Länderbahnzeit ist da ein dankbares Feld und nur Puristen wird es stören, dass die Königreiche Preußen und Bayern in Wirklichkeit nie im fiktiven Bahnhof unserer Fotogeschichte (ab S. 12) aneinander grenzten.

Auch in modernen Zeiten ist die Modellumsetzung benachbarter Betreiber stets reizvoll. Im Beispiel unseres Anlagenvorschlags Bad Bentheim (ab S. 90) sind es mit DB, NS und BE sogar drei. Hinzu kommen noch Modelle von überregional tätigen Lokpools. Derzeit sind 285 Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen. Einige betreiben eigene Netze, alle haben aber ihre ganz spezielle Lackierung und bringen so eine bisher nicht gekannte Lokomotivvielfalt auf Vorbild- wie Modellgleise.

Haben wir also Grenzen nicht im Kopf, sondern im Blick! Ein abwechslungsreicher Betrieb wird es uns danken. Das vorliegende Spezial gibt für die Umsetzung vielfältige Anregungen.

Martin Knaden

Fahrzeuge, die speziell für länderübergreifenden Verkehr gebaut wurden, schmücken unseren Titel: *Helmut Säuberlich* fotografierte den Trans Europ Express von 1957 und *Gerhard Peter* lichte die Viersystemellok der Baureihe 185 im Modell ab. *Katja Raithe* fügte beides zu einem grenzüberschreitenden Composing zusammen.





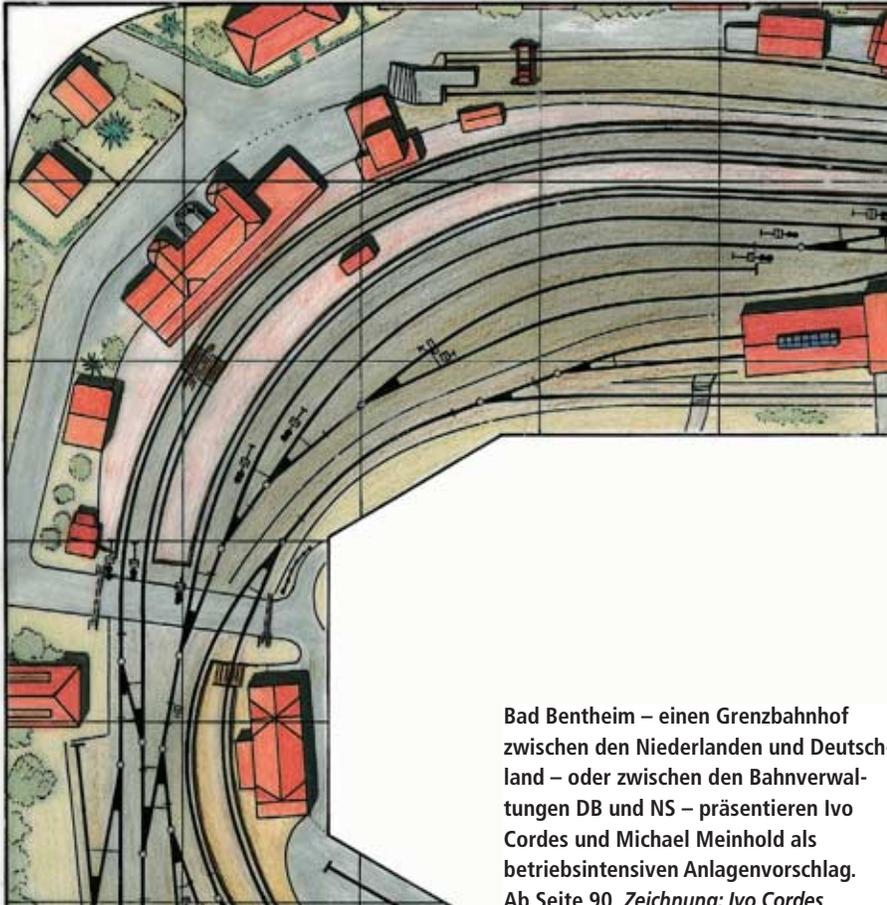
Über die Grenzübergangsstelle (GÜST) Griebnitzsee wurde lange Zeit der gesamte Schienenverkehr zwischen Westdeutschland und West-Berlin abgewickelt. Joachim Janikowski baute ein Diorama des Bahnhofs, der eingemauert war wie eine Festung. Seite 72
Foto: MK

Das Diorama eines kleinen (imaginären) Bahnhofs zur Länderbahnzeit baute Jacques Timmermans. Der Clou des Ganzen: Grenzverkehr zwischen Bayern und Preußen! Seite 12 Foto: Jacques Timmermans



Grenzüberschreitender Verkehr unter dem Fahrdrat – welche H0- und N-Fahrzeuge sind auf dem Markt? Unsere Marktübersicht gibt Auskunft. Im Bild die Zweisystemlok 181 als N-Modell von Roco. Seite 36 Foto: gp

MIBA **SPEZIAL**



Die Geschichte des TEE, des legendären Trans Europ Express, zeichnet Martin Knaden nach. Die grenzüberschreitenden Triebwagenzüge VT 11.5 setzten neue Standards in puncto Reisekomfort. Später wurden sie von lokbespannten Zügen abgelöst. Seite 38 *Foto: MK*

INHALT

ZUR SACHE

Hart an der Grenze ...	3
------------------------	---

GRUNDLAGEN

Vom Inselverkehr zum Eisenbahnnetz	6
Typisierung der Grenzbahnhöfe	18

MODELLBAHN-ANLAGE

Bayrisch-preußischer Grenzübertritt	12
Deutsch-deutscher Grenzverkehr in 1:32	60

VORBILD

Elloks für mehrere Systeme	28
Europaweit in einem Zug – TEE	38
Die Wachtlbahn	46
Abt 3 Dst bis Probstzella, Rotes Kreuz ab Ludwigsstadt	50
Grenzgänger	56

MARKTÜBERSICHT

Bügel ab, Bügel hoch	36
----------------------	----

DIORAMA

Flaschenhals vor West-Berlin	72
Zollkontrolle an der Waterkant	84

VORBILD + MODELL

Schieberei im Grenzbereich	78
Systemwechsel in Bad Bentheim	90

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum	106
--------------------	-----



Eisenbahnverkehr zur Epoche 1

Vom Inselverkehr zum Eisenbahnnetz

33 Staaten, Königreiche oder Herzogtümer, lagen Mitte des 19. Jahrhunderts auf deutschem Gebiet. Sie alle waren souverän. Eisenbahnen hatten zu Anfang weder technisch noch organisatorisch Verbindung untereinander. Bernd Beck erinnert an die Schwierigkeiten beim Zusammenwachsen der Bahnstrecken.

Zu Beginn des Eisenbahnzeitalters war die Überleitung von Waren oder Personen von einer auf die andere Eisenbahn kein Thema. Die ersten Bahnlinien entstanden völlig isoliert voneinander als lokale Strecken. Nur wenige Phantasten wie der Reutlinger Nationalökonom Friedrich List sahen bereits ein ganz Deutschland und Europa umspannendes Netz von Eisenbahnen, auf denen Personen und Waren kreuz und quer durch den Kontinent transportiert werden sollten.

Für die meisten seiner Zeitgenossen war dies völlig unvorstellbar. Damals kam es häufig vor, dass ein Mensch sei-

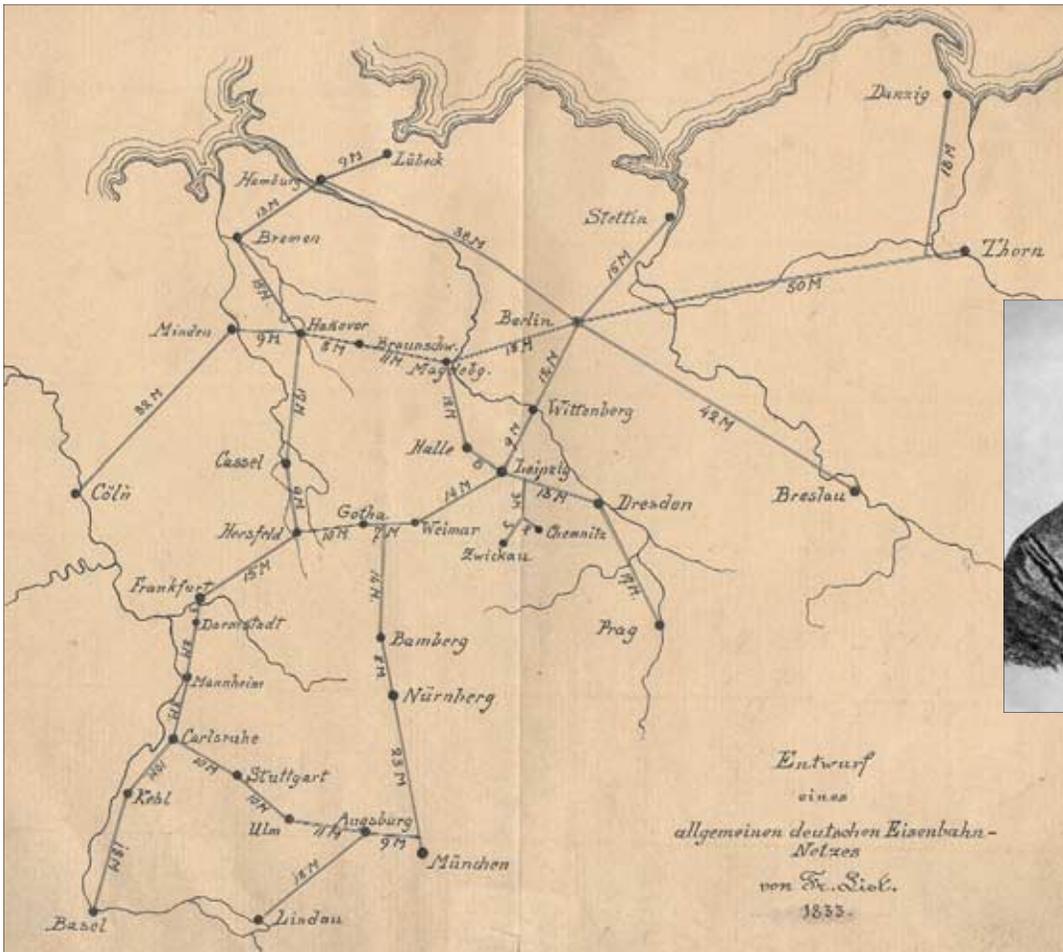
nen Geburtsort nie verließ, die nächste Kreisstadt war so ziemlich die weiteste Reise, die jemals unternommen wurde. Sie dauerte häufig genau so lange, wie unsereiner heute mal eben nach USA jettet. Die übliche Reisegeschwindigkeit betrug zu Fuß etwa 3 bis 5 km/h, mit der Eilpost (Postkutsche) etwa 8 bis 10 km/h. Das musste sich auf jede Mobilität hemmend auswirken.

Es gab natürlich Ausnahmen, wie wandernde Handwerksgesellen, Pilger und Soldaten, die etwas weiter herumkamen. Deren Berichte waren dann auch oft die einzigen Nachrichten, die von weiter weg verfügbar waren. Gele-

gentlich gab es auch schon erste Vergnügungsreisende, wie den Herrn von Goethe, der eine längere Reise nach Italien unternehmen konnte, obwohl es in seinem Fall eigentlich eine Geschäftsreise war, da er hinterher seine Erlebnisse in Literatur ummünzen konnte.

Erschwerend für ein überregionales Denken kam noch die damalige politische Situation hinzu. Ein Deutschland als Staat gab es ja nicht mehr. Seit dem Untergang des alten Römischen Reiches Deutscher Nation im Jahr 1805 bestand Mitteleuropa aus einer Vielzahl von unabhängigen Königreichen und Fürstentümern. Jedes hatte eigene Gesetze, zum Teil eigene Währungen und eigene Maß- und Gewichtseinheiten, unterschiedliche Passformalitäten und eigene Ortszeiten.

Ein erster Schritt zu wirtschaftlicher Einigung war die Gründung des Deutschen Zollvereins 1834. Er entstand durch Zusammenschluss des Preußischen mit dem Süddeutschen Zollverein, beide 1828 gegründet. Damit waren auch für den zukünftigen Eisenbahnverkehr die Grenzkontrollen stark vereinfacht worden, die Zölle innerhalb des Vereinsgebietes entfielen völlig. Später kam eine Vereinheitlichung der Maße und Gewichte hinzu.



Friedrich List entwarf ein allgemeines Netz deutscher Eisenbahnlinsen – 1833 eine völlige Utopie!

Für die Erstellung von Eisenbahnen gab es innerhalb des Zollgebietes keine Abmachungen, in jedem Staat konnte es nach Belieben der Regierung und der Erbauer gehandhabt werden. Eine Notwendigkeit dazu wurde vorerst auch nicht gesehen. Erst als die einzelnen Eisenbahnstrecken zu Netzen zusammenwuchsen, stellte sich die bisherige technische Freiheit als nachteilig heraus.

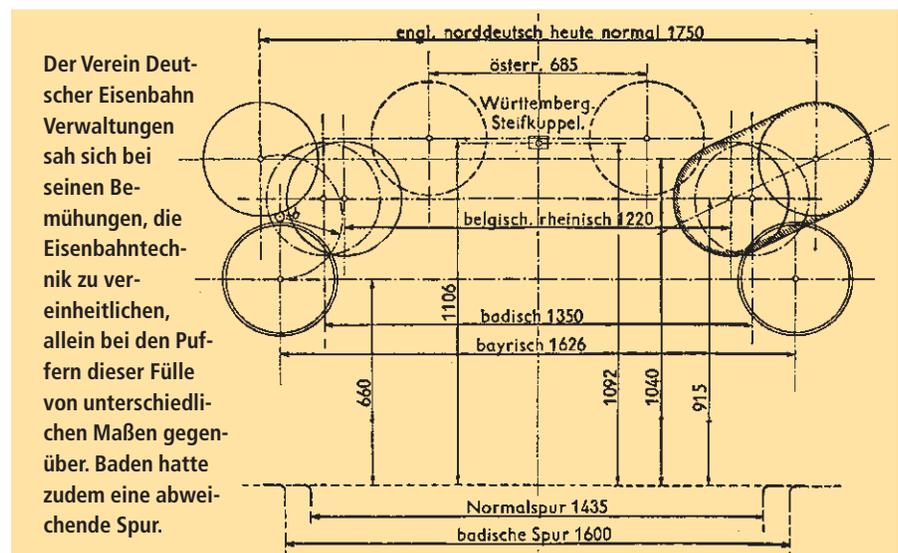
In den meisten Fällen wurden die ersten Fahrzeuge aus England beschafft, das führte wenigstens dazu, dass fast alle Eisenbahnen dieselbe Spurweite hatten. Dennoch zwangen in den meisten Fällen unterschiedliche Parameter dazu, an den Grenzbahnhöfen die Waren von den Wagen der einen Bahn auf die der anderen umzuladen, die Passagiere mussten umsteigen. Die Abmessungen von Rädern und Schienen, die Art der Kupplungen und Puffer passte oft nicht zusammen, die Kurzsichtigkeit der ersten Jahre rächte sich nun.

Besonders hart betraf es die süddeutschen Bahnen. Baden hatte zuerst sogar eine andere Spurweite: Die Badener hatten sich für 1600 mm Spurweite entschieden, anstatt der sonst überwiegenden üblichen Regelspur mit 1435

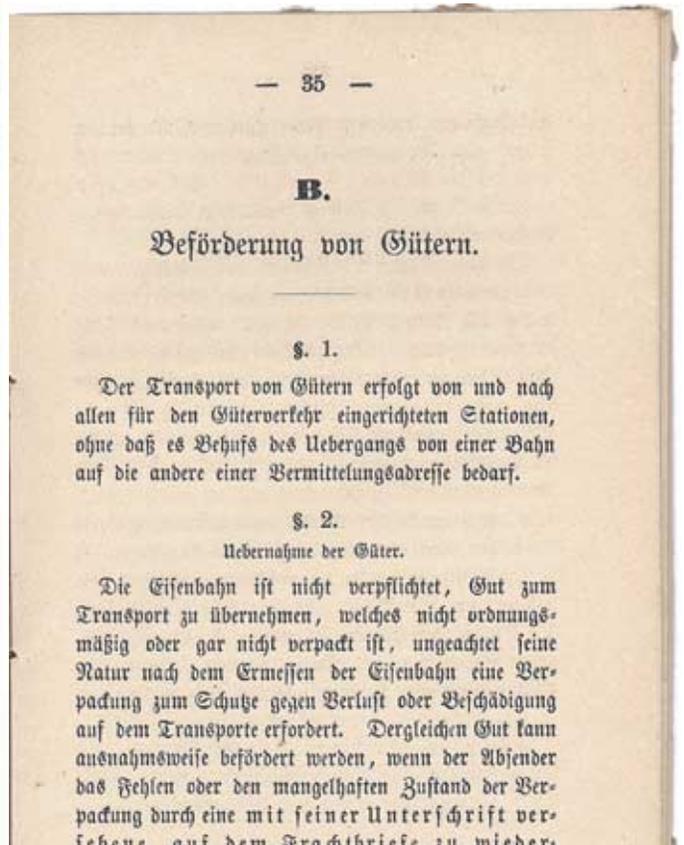
mm. Sie trauten der Standsicherheit der Normalspur nicht. Die Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen hingegen bauten ihre Fahrzeuge nach dem amerikanischen System, also waren die Fahrzeuge nicht mit den sonst in Europa üblichen Puffern und Ketten, sondern mit Stoßbalken und Kuppel-eisen ausgerüstet.

Die Vorteile des freien Übergangs der Fahrzeuge von einer Bahn auf die andere wurden als Erstes von den norddeutschen privaten Bahngesellschaften

erkannt. Dort behalf man sich schon früh mit Einrichtungen um die unterschiedlichen Puffer und Kupplungsstellungen zu überbrücken. Es gab sowohl Fahrzeuge mit mehreren unterschiedlichen Pufferpaaren als auch spezielle Übergangswagen, die an je einem Ende die Kuppelmöglichkeit der Nachbarbahn besaßen. Besonders ausgefeilt waren Wagen mit in der Lage veränderbaren Puffern. Dies alles betraf jedoch Güterwagen, die Personenwagen konnten damals in der Regel nicht auf



Der Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen sah sich bei seinen Bemühungen, die Eisenbahntechnik zu vereinheitlichen, allein bei den Puffern dieser Fülle von unterschiedlichen Maßen gegenüber. Baden hatte zudem eine abweichende Spur.



Die Eisenbahnen im Norddeutschen Bund fanden 1870 zu einer gemeinsamen Tarifbestimmung betreffs der „Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren“. Während bezüglich der Personenbeförderung keine Grenzübergänge erwähnt sind, wird bei Gütern der Übergang von einer Bahn auf die andere präambelgleich als Erstes erwähnt.

das Gebiet benachbarter Bahngesellschaften übergehen. Die Passagiere mussten am Anschluss- oder Grenzbahnhof umsteigen.

Diese Situation wurde zu Recht als unbefriedigend empfunden. Bereits im Jahre 1846 traten daher auf Veranlassung der Berlin-Stettiner Eisenbahn viele preußische Eisenbahnen zu einem Verband zusammen, der nach Beitritt auch der süddeutschen und österreichischen Bahnen 1847 zum Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen, VDEV, wurde. Diesem VDEV traten kurz darauf auch weitere europäische Bahnen bei, sodass er einen beträchtlichen Einfluss gewann und die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Mitteleuropa entscheidend prägte.

Ein als Erstes eingesetzter Ausschuss beschäftigte sich mit der Frage diverser technischer Parameter und gab 1850 die „Einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Vereinsbahnen“ heraus. Darin wurden unter anderem Form und Lage der Puffer, die Art der Kupplung und weitere technische Parameter vorgeschrieben. Damit war technisch die

Voraussetzung für den Übergang von Fahrzeugen von einer Verwaltung zur nächsten gegeben.

Die organisatorischen Voraussetzungen hingegen mussten die Bahnen unter sich klären. Es wurden zuerst bilaterale Verträge zwischen einzelnen Bahnen geschlossen, die recht schnell durch Beitritt weiterer Bahnen zu kleineren Gemeinschaften und Verbänden führten.

Um konkret bei dem Beispiel der süddeutschen Staatsbahnen zu bleiben: Baden hatte rasch seine einzigartige Spurweite von 1600 mm als hinderlich erkannt. Zwischen Mai 1854 und April 1855 wurden die gesamten damals schon gebauten 282 km Strecke umgespurt, dabei wurden selbstverständlich an allen Fahrzeugen auch Kupplungen und Puffer nach VDEV-Norm umgerüstet.

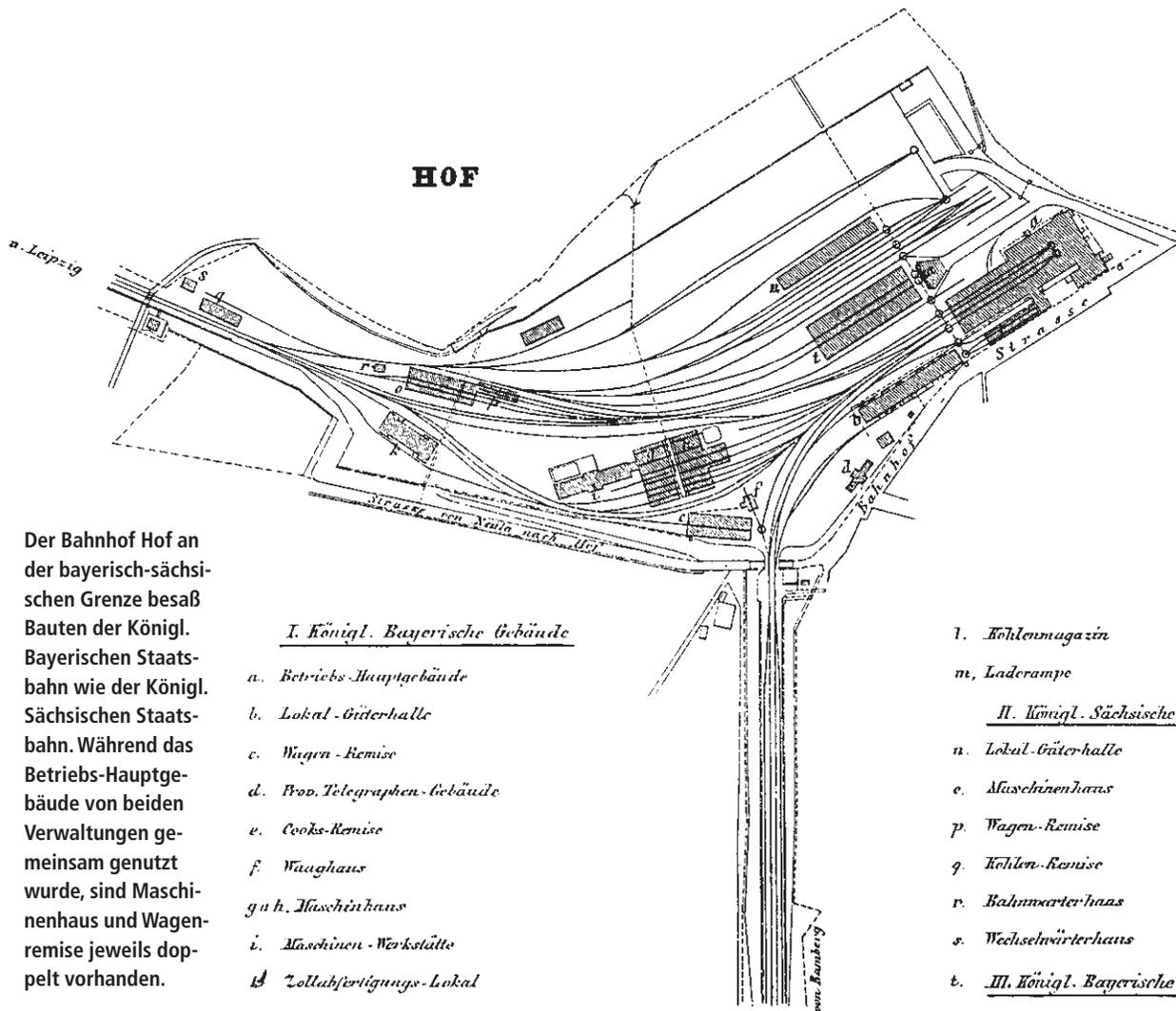
Bis dahin hatte die Stadt Bruchsal zwei völlig voneinander getrennte Bahnhöfe gehabt, einen badischen mit 1600 mm Spurweite und einen württembergischen mit Regelspur. Aber bereits 1853 hatten die beiden Verwaltungen mit Verträgen über Tarifbestim-

mungen und Transportbedingungen einen grenzüberschreitenden Transport und Reiseerleichterungen ermöglicht, aber eben vorerst noch mit Umladen in Bruchsal.

Die Württemberger hingegen mussten sämtliche Fahrzeuge von der amerikanischen Steifkupplung auf Seitenpuffer und Ketten, später Schraubekupplungen nach VDEV umbauen. Erst im November 1860 trat der Vertrag zum württembergisch-bayerischen direkten Verkehr in Kraft, sodass jetzt ein Übergang württembergischer Wagen auf das Netz der bayerischen Staatsbahn und umgekehrt möglich war.

Vorher mussten alle Güter in Ulm umgeladen werden, in Ausnahmefällen, wenn die Wagen „mit Gegenständen beladen sind, deren Umladung im Umladebahnhof Ulm nur mit großem Aufwand an Zeit und Arbeitskräften zu bewerkstellern wäre“, durften auch vorher schon württembergische Wagen nach Bayern und umgekehrt durchlaufen.

Durch viele Einzelverträge und Beitritte weiterer Bahnen entstanden einzelne kleine Verbände, wie der mittel-



Der Bahnhof Hof an der bayerisch-sächsischen Grenze besaß Bauten der Königl. Bayerischen Staatsbahn wie der Königl. Sächsischen Staatsbahn. Während das Betriebs-Hauptgebäude von beiden Verwaltungen gemeinsam genutzt wurde, sind Maschinenhaus und Wagenremise jeweils doppelt vorhanden.

I. Königl. Bayerische Gebäude

- a. Betriebs-Hauptgebäude
- b. Lokal-Güterhalle
- c. Wagen-Remise
- d. Prov. Telegraphen-Gebäude
- e. Cooks-Remise
- f. Waaghaus
- g u h. Maschinenhaus
- i. Maschinen-Werkstätte
- k. Zollabfertigungs-Lokal

- l. Kohlenmagazin
- m. Laderampe

II. Königl. Sächsische Gebäude

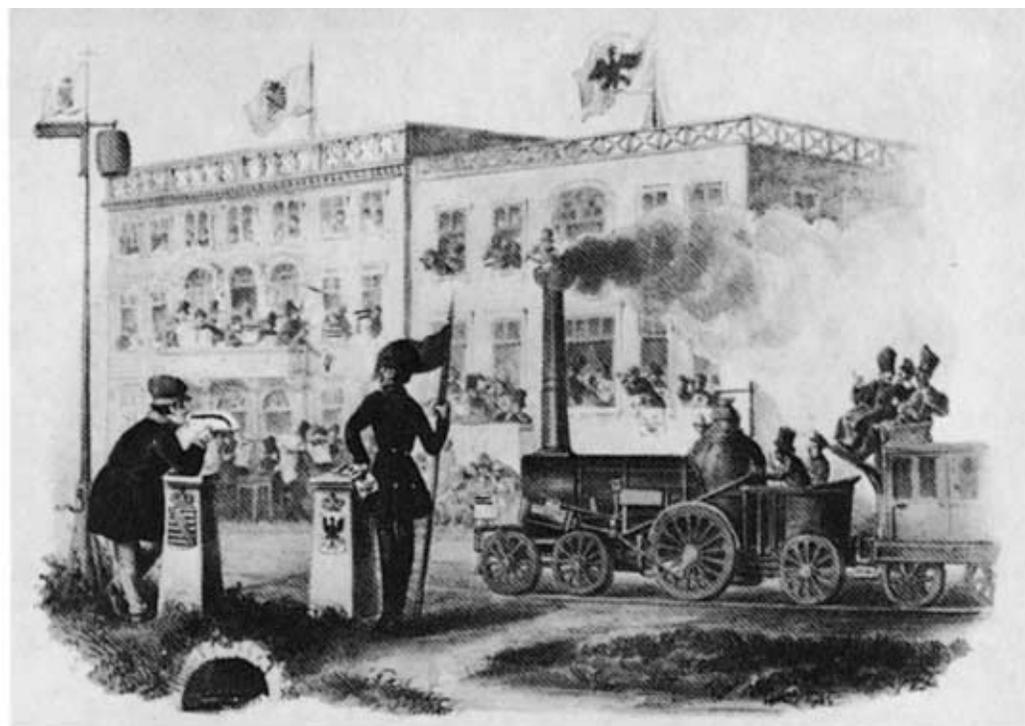
- n. Lokal-Güterhalle
- e. Maschinenhaus
- p. Wagen-Remise
- q. Kohlen-Remise
- r. Bahnwärterhaus
- s. Wechselwärterhaus

III. Königl. Bayerische Sächsische Umladehalle

deutsche Verband. 1851 wurden Grenzverhältnisse und Tarife angeglichen. Durch Gründung und Zusammenschlüsse weiterer Verbände war ab 1865 ein recht freizügiger Verkehr innerhalb der Vereinsbahnen möglich. In diesem Jahr erschien auch das „Verkehrsreglement für die Beförderung von Personen- und Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren“, das frühere Vorschriften ergänzte. Damit war vor allem für den Güterverkehr ein freizügiger Betrieb möglich. Das Umladen an den Bahngrenzen entfiel, noch aber mussten die entladenen Wagen als Leerwagen zu den Eigentumsbahnen zurückgeführt werden.

Dies entfiel erst mit der Gründung des Deutschen Staatswagen Verbandes DWV im Jahr 1909. Jetzt konnte jede Eisenbahn die Güterwagen der anderen Verbandsbahnen wie eigene handhaben und damit die Zahl der Leerfahrten drastisch senken. Um eine Reparatur, die jetzt auch „fern der Heimat“ erforderlich sein konnte, zu vereinfachen, war es nur logisch, dass der DWV auch eigene Wagenbauarten entwickelte. Die so genannten Verbandswagen wurden

In Karikaturen wurde sehr häufig auf die Missstände im Eisenbahnwesen hingewiesen. Unten prangert der Zeichner den Aufenthalt an der preußisch-sächsischen Grenze an: Das Signal steht auf Halt. Die Körperhaltungen des preußischen wie des sächsischen Bahnbeamten charakterisieren zudem nationale Eigenheiten. Der sächsische Teil des Empfangsgebäudes ist eine Spur größer als bei den sprichwörtlich sparsamen Nachbarn im Norden.





I. Allgemeines.

1. Die Einnahmen aus dem Platzartenverkaufe zu den D-Zügen

- von Berlin Anh. Bhf. nach München C.-B. über Hof Nr. 22 (6/22) und 26,
- von Dresden Hptbhf. nach München C.-B. über Hof Nr. 108 (108/26),
- von München C.-B. nach Berlin Anh. Bhf. über Hof Nr. 21 und 27,
- zwischen Berlin Anh. Bhf. und München C.-B. über Probstzella Nr. 40/39,
- von Berlin Anh. Bhf. nach Schaffhausen über Suhl—Stuttgart Nr. 38/145,
- von Schaffhausen nach Berlin Anh. Bhf. über Stuttgart—Suhl Nr. 146/37,
- von Berlin Anh. Bhf. nach Basel C.-B. über Suhl—Heidelberg Nr. 38/1 sowie
- von Heidelberg nach Berlin Anh. Bhf. über Suhl Nr. 37,

werden vom 1. März 1902 bis 28. Februar 1903 verrechnet:

- a) im **Binnenverkehre** lediglich zu Gunsten der betreffenden Verwaltung;
- b) im **direkten** Verkehre zwischen zwei oder mehreren Verwaltungen nach dem Verhältnisse der von den Reisenden auf den einzelnen Bahngebieten zurückgelegten Entfernungen.

Die im **direkten** Verkehre ausgeführten Reisen müssen deshalb nach Abgangs- und Bestimmungstation genau festgestellt werden.

2. Platzarten werden ausgegeben:

im Binnenverkehre

- a. der Preussischen Staatsbahnen
- b. der Sächsischen " } allgemein
- c. der Bayerischen " } auf besondere Verlangen der Reisenden.

im direkten Verkehre zwischen

- a. Stationen der Preussischen, Sächsischen und Bayerischen Staatseisenbahnen untereinander,
- b. Stationen der Preussischen Staatseisenbahnen einerseits und der Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits.

Auch die Zeit musste vereinheitlicht werden, da sie nun nicht mehr nur lokale Bedeutung hatte. In seiner Zeichnung unterstellt jedoch der Karikaturist, dass die Uhren sich nach den Zügen richten und nicht umgekehrt ...

Fotos und Abbildungen: Slg. Beck (3), Archiv des Verkehrsmuseums Nürnberg (8), MIBA-Archiv (3)

Um die Jahrhundertwende waren durchgehende Züge inzwischen völlig normal. Die Aufteilung der Einnahmen wurde aber minutiös geregelt, damit keine der beteiligten Bahnverwaltungen zu kurz kam.

von allen Länderbahnen und später auch von der Deutschen Reichsbahn in riesigen Stückzahlen beschafft. Unter den Verbandsbauarten war der gedeckte Wagen nach A2, der spätere G 10, der noch 1934 in 121 770 Exemplaren vorhanden war, oder der Offene Güterwagen nach A10, der spätere Om 12, von dem 1934 noch 139 410 Stück im Bestand waren. Diese Wagen wurden auch exportiert und nach dem Ersten Weltkrieg als Reparationsleistung an die ehemaligen Feinde abgegeben, sodass sie das Bild der europäischen Bahnen entscheidend prägten.

Für die Personenwagen waren durch die verschiedenen Vereinbarungen zwar technisch die Voraussetzungen gegeben, als durchgehende Züge auf Nachbarbahnen zu fahren, hier waren jedoch noch verschiedene organisatorische Probleme hinsichtlich Klassen-einteilung, Tarifen, Wagenausgleich usw. zu lösen. Verschiedene Regularien und Verträge schufen auch auf diesem Gebiet eine immer weitergehende Vereinheitlichung.

Zwischenzeitlich war durch die Wahl der durchgehenden Bremse ein weiteres technisches Problem aufgetaucht. Mit zunehmender Geschwindigkeit der Züge waren die bisher angewandten Handbremsen mit je einem Bremser auf jedem Wagen an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gekommen. Es wurde ein Bremssystem benötigt, das direkt vom Lokführer betätigt auf alle Wagen des Zuges einwirken sollte.

Nach verschiedenen Versuchen und einzelner Einführung von mechanischen- (Seilzug oder Auflaufbremse), Saugluft- und Druckluftbremsen setzte sich schließlich die Druckluftbremse von Westinghouse und die später davon abgeleiteten Bauarten der Knorr-Bremse durch. Zuvor hatte man durchlaufende Personenwagen mit mehreren verschiedenen Bremsen ausrüsten müssen. Die allgemeine Ausrüstung der Güterwagen mit Druckluftbremsen fand erst nach dem Ersten Weltkrieg unter der Ägide der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft statt.

Eine weitere wichtige Vereinheitlichung war die Einführung der Mitteleuropäischen Zeit im Jahr 1892. Dies erleichterte sowohl das Erstellen als auch das Lesen der Fahrpläne beträchtlich.

Letztendlich schuf die große Tarifreform von 1907 innerhalb des Deutschen Reiches ein einheitliches Reise-land. Es galten nun einheitliche Tarife für alle Klassen und Zugarten in ganz