Preufsisch-deutsche
Eisenbahnfragen

insbesondere die

Reform des Personenverkehrs.

Von

A. Schipfer.

BERLIN.

Verlag von Leonhard Simion Nf.

1905.

Inhalt.

I. Einleitung.

Einer der wichtigsten Faktoren im Räderwerk der Volkswirtschaft ist das Eisenbahnwesen. Entsprechend diesem hohen Grade von Wichtigkeit, fanden es die Urheber der Verfassung des Deutschen Reiches für angezeigt, die Kompetenz des Reiches über das Eisenbahnwesen in einem sehr weitgehenden Umfang in Anspruch zu nehmen. Sind doch die fraglichen Bestimmungen der Reichsverfassung so sehr weitgehend, dafs man nur noch in sehr bedingter Weise von einer preufsischen oder württembergischen Eisenbahnhoheit reden kann. Nur Bayern ist es gelungen, dank seines zähen Festhaltens am Partikularrecht ein Eisenbahn-Reservatrecht hinüber zu retten, seine Eisenbahnhoheit durch die Reichsverfassung gewährleistet zu sehen. Alle übrigen Gliedstaaten des Deutschen Reichs, einschliefslich Preufsens, sind der Reichsgesetzgebung in Eisenbahndingen schlechtweg unterworfen. Und wenn auch die Faktoren des Reichs es für gut fanden, das Recht des Reiches bis zur Stunde in der Hauptsache ruhen zu lassen, so steht doch einer Reklamation dieses Rechtes, und zwar in vollem Umfange und zu jeder Zeit nichts entgegen.

Der Widerspruch der bestehenden Eisenbahnverhältnisse, eben mit den Vorschriften der Reichsverfassung, bildet den Kern jener Frage, welche wir die Eisenbahnfrage nennen.

Man vergleiche den Stand der Dinge mit den Vorschriften der Reichsverfassung. Statt der schlechtweg vorgeschriebenen einheitlichen Betriebseinrichtungen bestehen die verschiedenen Wagenklassensysteme in Nord- und Süddeutschland ruhig weiter. Ungleich mannichfaltiger noch sind die Tarifsysteme. Jedes Land

und jedes Ländchen macht eben so viel nur immer möglich Tarifpolitik auf eigene Faust, so dafs wir entsprechend den 8 Staatsbahnverwaltungen auch vielerlei Tarifschemen uns erfreuen, oder vielmehr nicht erfreuen. Auch nicht ein einziger Personentarif unserer Staatsbahnen stimmt mit einem andern völlig überein. Die norddeutschen Tarife weichen untereinander ebenso ab, wie die süddeutschen. Sachsen fährt teils billiger, teils teurer wie Preufsen. Mecklenburg geht über die preufsischen Sätze, Oldenburg verschiedentlich darunter. In Süddeutschland stimmen nur die württembergischen und badischen Normaltarife überein. Verteuernde Abweichungen vom süddeutschen Normaltarif finden wir in Bayern, verbilligende in Elsafs-Lothringen. Dazu kommt noch für Baden das Kilometerheft, für Württemberg das Fahrscheinbuch und die Netzkarte. In Preufsen besteht die Einrichtung der billigeren Sonntagskarten, in Bayern werden derartige Vergünstigungen nicht gewährt. In Sachsen gar werden an Sonntagen Fahrkarten IV. Klasse nicht ausgegeben. Süddeutschland und Sachsen erheben Schnellzugszuschläge bei einfacher Fahrt sowohl als bei Hin- und Rückfahrt, Preufsen nur bei einfacher Fahrt. Norddeutschland konzediert Freigepäck, Süddeutschland nicht. Und was der nichtberechtigten Eigentümlichkeiten mehr sind.

Es ist aber ganz besonders zu betonen, dafs gerade die grofse Masse, das eigentliche Volk bei dem bestehenden Zustand am meisten benachteiligt ist, während die oberen Zehntausend den Eisenbahnpartikularismus weniger empfinden. Denn für diese bestehen Luxus- und andere durchgehende Züge, für den gewöhnlichen Sterblichen dagegen beginnen die Unbequemlichkeiten und Scherereien an jeder landesherrlichen Eisenbahngrenze von neuem.

Folgen wir einem Reisenden der breiteren Schichte auf der Fahrt von Berlin nach München. Er sucht natürlich die billigste Fahrgelegenheit auf, das ist diejenige der IV. Klasse. In erster Linie bekommt er keine direkte Fahrkarte. Er benützt zufällig oder auch zweckmäfsig einen Sonntag, um nach München zu kommen. So kommt er glücklich bis nach Leipzig, weil es aber Sonntag ist, ist ihm die billigste Fahrgelegenheit in Sachsen verschlossen. Er zahlt also von Leipzig ab statt 2 Pf. 4 Pf. pro Kilometer und erreicht auf diesem Wege Hof. Hier trifft er auf das 3. System. Der Fahrpreis ermäfsigt sich nun zwar um 0,6 Pf.

pro Kilometer, allein die Vergünstigung des Freigepäcks fällt weg, so dafs mit dem 3. System auch die 3. Verteuerung eintritt. Über all diese Um- und Anstände hat er noch dazu an jeder Landesgrenze mangels Anschlufs reichlich Mufse, über die deutsche Eisenbahnherrlichkeit nachzudenken.

Blicken wir hinüber nach Frankreich. Dort herrscht kein Staatsbahnsystem, allein die sechs grofsen Privatbahngesellschaften haben sich über Klassensystem und Tarife längst verständigt, bezw. der Staat hat ihnen längst die diesbezüglichen Auflagen gemacht. Einzig steht Deutschland da, ein Land mit Staatsbahnsystem, aber zwiefachem Klassen- und achtfachem Tarifsystem.

Wir sind somit in Deutschland zu dem Staatsbahnsystem übergegangen ohne einen Hauptvorteil dieses Systems, der Betriebs- und der Tarifeinheit.

Wenn nun auch die verschiedenen Wagenklassensysteme, die differenzierte Tarifgestaltung, die nicht genügend ineinander greifenden Fahrpläne als die Hauptanstände des herrschenden Zustandes bezeichnet werden müssen, so sind damit die Nachteile eines zersplitterten Eisenbahnwesens keineswegs erschöpft. Es kommt hinzu eine unvollständige Ausnutzung des Wagenparks, ein kompliziertes und darum verteuertes Abrechnungswesen und was der finanziellen und technischen Schattenseiten mehr sind.

Und wie die deutsche Eisenbahnwirtschaft als Ganzes hinter den Anforderungen der Zeit zurücksteht, so steht sie im einzelnen zurück. Unsere beiden gröfsten Bahnverwaltungen charakterisieren sich einfach dahin, dafs man zwar in Preufsen billig, aber mehr oder minder schlecht, in Bayern dagegen durchweg zu teuer und auch nicht besonders gut befördert wird. Eine gewisse Rührigkeit zeigten die Verwaltungen in Baden und Württemberg. Allein gegenüber den An- und Mifständen, welche die Allgemeinheit treffen, können wahrlich kleine regionale Vorteile nicht ins Gewicht fallen. Gerade die in Deutschland beliebte Beschränkung der Kritik auf die inneren Verwaltungen, der Streit um regionale Vorzüge verhinderte bisher das Entstehen einer wuchtigen Reformbewegung mit grofsen, einheitlichen Zielen.

Das Deutsche Reich ist ein einheitliches Wirtschaftsgebiet. Ein solches verlangt ein einheitliches Verkehrssystem. Das ist das Axiom, von dem wir ausgehen. Was wir brauchen, ist die

Eisenbahnreform grofsen Stils, und zwar im Sinne einer Verbesserung, einer Verbilligung, einer Vereinfachung, vor allem aber einer Vereinheitlichung unserer Verkehrseinrichtungen. Die Reform tut dem Norden so not, wie dem Süden. Dem ersteren mehr nach der Seite der Verbesserung, dem letzteren mehr nach der Seite der Verbilligung hin. Beide Teile aber heischen zum mindesten dasjenige Mafs von Einheitlichkeit, welches die Verfassung des Deutschen Reiches vor mehr denn 30 Jahren bereits vorzusehen für gut fand.

II. Das Wagenklassensystem.

Die verschiedenen Wagenklassensysteme, das 3-Klassensystem in Süddeutschland, das 4-Klassensystem in Norddeutschland bildeten seither die Hauptursache, dafs die deutsche Eisenbahnfrage, trotz unendlicher Unterhandlungen und trotz vielleicht guten Willens aller in Betracht kommenden Faktoren, nicht vom Flecke kam.

In der Tat mufs die Klassenfrage als der Angelpunkt der ganzen Materie bezeichnet werden. Süddeutschland sehen wir an seiner ursprünglichen Stellung gegen die Übernahme der vierten Wagenklasse bezw. des 4-Klassensystems festhalten, die preufsische Verwaltung sehen wir noch unentwegter für dieses 4-Klassensystem eintreten. So lange aber eine Einigung über das Klassensystem sich nicht erzielen läfst, so lange kann natürlich auch nicht von einer Tarifeinheit die Rede sein. Bildet doch das einheitliche Klassensystem recht eigentlich die Vorbedingung eines einheitlichen Tarifsystems, wie einer einheitlichen Betriebsführung überhaupt.

Ist nun der bisherige süddeutsche Widerstand gegen die vierte Wagenklasse, gegen das 4-Klassensystem an sich berechtigt, war die Auffassung Maybachs, welcher sich bereit zeigte, das 4-Klassensystem fallen zu lassen, die richtigere; oder mufs die Stellungnahme für Beibehaltung bezw. für Ausdehnung eines vierklassischen Eisenbahnbetriebs als die bessere bezeichnet werden? Um in dieser Frage zu einem endgültigen Schlusse zu gelangen,

ist es geboten, die Eisenbahnwelt, eben in Bezug auf das Klassensystem, einer eingehenden Musterung zu unterziehen.

Wenn wir daher die Haupteisenbahnländer in diesem Sinne ins Auge fassen, so finden wir den vierklassischen Betrieb in Norddeutschland, Westrufsland und Bosnien. Das 3-Klassensystem begegnet uns in Süddeutschland, Österreich-Ungarn, Italien und Frankreich. Wir finden das 3-Klassensystem ferner in den gröfseren Teilen Rufslands und Englands, sowie endlich in fast sämtlichen europäischen Nebenländern. Es mufs somit das 3-Klassensystem für Europa als das vorherrschende, ja als das herrschende schlechtweg bezeichnet werden.

Noch weniger als drei Wagenklassen glaubt man in gröfseren Teilen Englands (Midlandbahn und andere Gesellschaften) Belgiens und Schwedens (Staatsbahnen) zu benötigen. In den Vereinigten Staaten von Amerika besteht grundsätzlich nur eine allgemeine Wagenklasse, wozu jedoch die ausgedehntere Inanspruchnahme der Luxuswagen (Pullman cars) tritt, so dafs eben Amerika auch mehr oder minder für das 2-Klassensystem in Anspruch genommen werden mufs.

Dafs nun sozusagen fast die ganze Kulturwelt mit weniger als 4 Wagenklassen zurecht kommt, dafs die Tendenz zur Verminderung der Anzahl der Wagenklassen so mannichfaltig in Erscheinung tritt, theoretisch wie praktisch, dürfte für sich allein genügen, den Anhängern des 4-Klassensystems Unrecht zu geben.

Man mufs sich fragen, ist der Norden Deutschlands so ganz besonders geartet, sind die Bedingungen des Verkehrs in Norddeutschland von denjenigen der übrigen Kulturwelt so sehr verschieden geartet, dafs eben Norddeutschland ein besonderes Wagenklassensystem für seine Personenbeförderung nötig hätte? Man braucht jedoch nur einen Verwaltungsbericht der kgl. preufsischen Eisenbahnverwaltung nachzuschlagen, um zu einer entschiedenen Verneinung dieser Frage zu gelangen. Nicht um die IV. Wagenklasse handelt es sich hier, sondern um das 4-Klassensystem. Aber wie funktioniert dies 4-Klassensystem in Preufsen? Eigentlich gar nicht. So mächtig und noch eigensinniger als zuweilen Staatsminister zu sein pflegen, vollzieht sich die Gliederung des Verkehrs. Und wenn auch jahraus jahrein, ja zweimal jährlich, die preufsische Eisenbahnverwaltung dekretiert I.—IV. Wagenklasse, das reisende Publikum in Preufsen schichtet sich in drei

Klassen. Und zwar bedient es sich der II., III. und IV. Klasse. Dafs in den allermeisten Fällen auch ein Wagen I. Klasse mitläuft, beweist nichts, denn es sitzt gewöhnlich niemand drin. Lehrt uns doch die offizielle preufsische Eisenbahnstatistik, dafs von den im Jahre 1902/03 auf den preufsischen Eisenbahnen beförderten 607 Millionen Personen nur 2,26 Millionen oder etwa $^1/_3$ % sich der ersten Wagenklasse bedienten.

Eine Wagenklasse auf den preufsischen Staatsbahnen ist also überflüssig, eine Wagenklasse ist tatsächlich aufgegeben, so gut wie aufgegeben und zwar von einer höheren Instanz als dem Herrn Minister, nämlich vom Publikum. Man bedenke, erst der 300. Reisende fühlt sich bewogen, eine Fahrkarte I. Karte zu lösen. Für diesen 300. Reisenden stehen aber dann durchschnittlich zehn Plätze zur Verfügung, denn wiederum laut offizieller Eisenbahnstatistik werden die vorhandenen Plätze in der I. Klasse nur zu rund 10 % ausgenützt.

Die Beibehaltung nun einer Wagenklasse, welche nur $^1/_3$ % aller Reisenden bedient, welche noch dazu auf 10 vorhandene Plätze nur einen Reflektanten findet, ist mit einer rationellen Geschäftsführung schlechterdings unvereinbar, sie bedeutet eine wirtschaftliche Kräftevergeudung, welche in nichts gerechtfertigt erscheint, vornehmlich aber und worauf es ankommt, sie vernichtet allen und jeden Nimbus des herrschenden preufsischen Klassensystems, sie macht das preufsische 4-Klassensystem zur vollendeten Unwahrheit.

Wenn man zu alledem noch erfährt, dafs selbst in Süddeutschland, bei nur drei Wagenklassen, die Benützung der ersten Klasse fast gerade so viel zu wünschen übrig läfst als in Norddeutschland, wenn man erfährt, dafs in Bayern ca. 90 % aller Reisenden sich der III. Klasse bedienen, da fällt es wirklich schwer, die Stellungnahme der preufsischen Eisenbahnverwaltung in der Klassenfrage zu verstehen. Wie kann man Süddeutschland, welches, wie die Zahlen klipp und klar beweisen, heute schon eher eine Wagenklasse zu viel als zu wenig hat, zumuten, gegen alle ökonomischen Grundsätze noch eine weitere Klasse aufzupropfen?

In Würdigung des Umstandes, dafs das süddeutsche Betriebssystem, bei nur drei Klassen, an demselben Mifsstand der unzulänglichen Frequenz einer Wagenklasse krankt, wirft sich die Frage auf, ob Deutschland nicht ebenfalls, wie Belgien und Eng-

land, für das 2-Klassensystem reif wäre, und ob es vielleicht nicht das einfachste und auch das beste wäre, dem englisch-belgischen Vorbild zu folgen und ebenfalls zum 2-Klassensystem überzugehen? Gerade das herrschende preufsische System fordert zu diesem Schritt förmlich heraus. Denn was läge näher, als eine Zusammenlegung der ersten und zweiten Klasse einerseits und der dritten und vierten andererseits? Aber wir wollen den preufsischen Eisenbahnräten einen so kühnen Sprung vorerst gar nicht zumuten. Wir verkennen auch nicht, dafs die Tarifbildung für ein deutsches 2-Klassensystem mit ganz besonderen Schwierigkeiten zu rechnen hätte. Desto entschiedener aber ist der Übergang für Preufsen bezw. Norddeutschland zum 3-Klassensystem zu verlangen. Das 4-Klassensystem kann heute nur noch als ein überholtes, ein rückständiges, vor allem aber als ein unwirtschaftliches bezeichnet werden.

Der Übergang zum 4-Klassensystem seitens Norddeutschlands in den 50er Jahren mufs als ein Experiment bezeichnet werden, das sich auf die Dauer nicht bewährt hat. Die allgemeine Entwicklungstendenz bewegt sich offensichtlich in der Richtung nach einer Verminderung der Anzahl der Wagenklassen. Preufsen als führender Staat in Deutschland sollte sich am allerwenigsten dieser Tendenz entgegenstemmen. Ist doch gerade für Preufsen die Überflüssigkeit einer Wagenklasse zahlenmäfsig festgestellt. Es bleibt also nur der Streit der Meinungen zu schlichten, welche der verschiedenen Wagenklassen in Preufsen bezw. Norddeutschland in Wegfall zu kommen hätte.

Wir unsererseits entscheiden uns aus kulturellen, sozialen und hygienischen Gründen für den Wegfall der vierten Wagenklasse, und wollen versuchen, in dem folgenden Abschnitt den Nachweis der Richtigkeit unserer Forderung zu erbringen.

III. Die vierte Wagenklasse im besonderen.

Man wird vorerst einwenden, dafs wenn auch zuzugeben wäre, dafs Preufsen eine Wagenklasse zu viel hätte, diese überflüssige Wagenklasse keineswegs die vierte sein könne, da sich doch 45% aller Reisenden dieser Wagenklasse bedienen, sondern, dafs besten-

falls die erste Wagenklasse mit ihrer Minimalfrequenz von $^1/_3$ % aller Reisenden als reif für die Abschaffung bezeichnet werden könnte.

In der Tat ist man in Norddeutschland vielfach für die Auflassung der I. Wagenklasse eingetreten. Auch die preufsische Eisenbahnverwaltung sehen wir dieser Forderung nicht gänzlich ablehnend gegenüberstehen. Ja, dieselbe ist in diesem Sinne bereits praktisch vorgegangen, und zwar durch Ausschaltung der ersten Wagenklasse im Personenzugsverkehr auf zahlreichen Nebenlinien.

Zum ersten ist nun zu bemerken, dafs es nicht das Wesentliche ist, ob man, wie in Belgien, die erste, oder, wie in England, die zweite Klasse abschafft, dafs vielmehr die Zahl der übrigbleibenden Klassen entscheidet, gleichviel ob man eine alte Wagenziffer stehen läfst oder nicht. Wenn man die I. Klasse abschafft, dann rückt eben die II. zur I. vor, gleich wie die III. zur II. wird, wenn die Mittelklasse zwischen I. und III. fortfällt, alles übrige ist Spiel mit Worten bezw. Zahlen. Entscheidend bleibt die Einrichtung bezw. die Ausgestaltung der einzelnen Klassen.

Wollte man jedoch konsequent zur Abschaffung der I. Wagenklasse schreiten, d. h. zur Abschaffung unserer am besten ausgestatteten Wagenklasse, so hätte das zur Folge, dafs unsere II. Klasse zur I. und zugleich zur komfortabelsten aufrückte, unsere III. zur II., endlich unsere IV. zur III. Eine solche Mafsnahme würde aber geradezu einer Degradierung unseres gesamten Eisenbahnwesens rücksichtlich der Personenbefördsrung gleichkommen. Eine Polsterbankklasse, eine Holzbankklasse, eine Stehwagenklasse mit bedingter Sitzgelegenheit, auch ein System! Von dem schlechtesten der Klassensysteme an sich, kämen wir zum schlechtesten der Dreiklassensysteme.

Nein, die Aufgabe kann nur darin bestehen, unsere erste Klasse durch eine vernünftige Tarifpolitik und sonstige technische Mafsnahmen zu einer Normalfrequenz zu bringen und sie dadurch zu einem lebendigen Gliede unseres Eisenbahnwesens zu erheben. In England und Frankreich hat man dieses Ziel, in letzterem Lande vornehmlich durch eine besonders rationelle Technik des Dreiklassensystems, längst erreicht. Und die wegzufallende Klasse kann nur die Vierte sein. Was zu eliminieren ist, das ist der antisoziale, der antihygienische Stehplatz.

Hören wir dagegen die preufsische Eisenbahnverwaltung!

„Der Hafs in Süddeutschland gegen die vierte Wagenklasse ist ein theorischer, der sich praktisch in Süddeutschland selbst, im Eisenbahndirektionsbezirke Mainz nicht bewährt hat“. Also liefs sich einst Herr v. Thielen im preufsischen Abgeordnetenhause vernehmen, unter Hervorhebung noch der Tatsache, dafs durch Einführung der IV. Klasse im Grofsherzogtum Hessen der Verkehr um 30 % zunahm. Herrn v. Budde aber blieb der kühne Ausspruch vorbehalten, dafs „unsere Klasseneinteilung den Bedürfnissen unseres Volkes entspreche“ und dafs er die IV. Klasse auf keinen Fall einschränken wolle.

Richtig ist, dafs die Bevölkerung im Direktionsbezirk Mainz keinen Anstand nahm, sich der IV. Klasse im weitesten Umfange zu bedienen, allein, darin gebe man sich keiner Täuschung hin, die Billigkeit der Fahrgelegenheit war es, welche entscheidend in die Wagschale fiel.

Freilich ist die IV. Klasse heute so sehr verbessert, dafs der nunmehrige Abstand zwischen III. und IV. Klasse kein sehr erheblicher mehr ist. Die heutige IV. Klasse hat ca. 50 % Sitzplätze. Da nun in der fraglichen Wagenklasse nur 40 % der Plätze überhaupt ausgenützt werden, so findet eben bei normalem Verkehr jeder Reisende seinen Sitzplatz. Die IV. Klasse wurde ferner unter Thielen mit Frauenabteilen und Aborten, unter Budde mit Vorhängen versehen. Es fehlt also im wesentlichen nur noch der Nichtraucherabteil, allerdings eine dringende Forderung, um die IV. Klasse für den Normalverkehr der III. Klasse mehr oder minder gleichwert zu machen. Ja, im Normalverker hat die IV. Klasse heute den Vorzug gröfserer räumlicher Ausdehnung. Wie sehr wenig der neue preufsische Wagen IV. Klasse, insbesondere gegen den süddeutschen Wagen III. Klasse zumal was das Personenzugsmaterial in Süddeutschland, vornehmlich in Bayern, anbelangt zurücksteht, erhellt besonders anschaulich aus der Tatsache, dafs ein preufsischer Wagen IV. Klasse, wie er heute gebaut wird, nur noch 60 Mk. weniger kostet als ein württembergischer Personenwagen III. Klasse. Dafür aber wird in der preufsischen IV. Klasse um volle 40 % billiger als in der süddeutschen III. Klasse, ja noch um 20 % billiger als mit dem badischen Kilometerheft gefahren.

Als gänzlich unangebracht, ja, als geradezu falsch, mufs noch die in Süddeutschland vielfach beliebte Paralellstellung der

preufsischen III, Klasse mit der III. Klasse in Süddeutschland bezeichnet werden. Der Umstand, dafs in Norddeutschland der ganze, sagen wir grobe Verkehr, in die IV. Klasse verlegt ist, macht die III. Klasse in Norddeutschland ungleich komfortabler als dieselbe III. Klasse in Süddeutschland.

Läfst man Wagenklassenunterschiede überhaupt zu, so wird eben die letzte Klasse ihren Charakter als letzte immer beibehalten, mag nun die letzte Klasse die zweite wie in England, die dritte wie in Süddeutschland, oder die vierte wie in Norddeutschland sein. Auch eine derbe Holzbank in der letzten Klasse wie in Deutschland, oder eine Polsterbank wie in England und Frankreich wird wenig daran ändern.

Mehr zum Lobe der preufsischen IV. Klasse zu sagen ist nicht angängig, und alles Lob trifft auch nicht den Kern der Sache. Der auch nur bedingte Stehplatz ist das Kriterium des inferioren und rückständigen der fraglichen Wagenklasse.

Weit entfernt, dafs wir geneigt wären, anzunehmen, die Anhänger der IV. Klasse streckten nunmehr die Waffen, nein, dieselben haben noch ein Hauptargument für ihre letzte Wagenklasse, gerade wie sie ist, in Bereitschaft. Ja, wir würden uns nicht einmal verwundern, wenn man den Spiefs einfach umkehrte, und uns die Behauptung entgegenstellte, dafs das preufsische System, gerade wegen seiner IV. Klasse das beste System der Welt darstelle und alle übrigen Systeme im Vergleich mit dem preufsischen rückständig seien. Denn nur die preufsische IV. Klasse, sagt man, trägt einem besonderen volkswirtschaftlichen Bedürfnisse gebührend Rechnung, indem sie den Reisenden dieser Wagenklasse, neben einem hervorragend billigen Fahrpreis, überdies noch gestattet, eine Traglast kostenfrei mit in den Wagen zu nehmen. Dieses Argument führt uns zum Gipfelpunkt des Merkwürdigen hinsichtlich der Beurteilung der Klassenfrage. Seit einem Menschenalter tobt der Streit der Meinungen um das Klassensystem und seit länger alt einem Jahrzehnt sehen wir die Lösung der Klassenfrage in Preufsen selbst in vorzüglicher Weise gegeben. Es ist die Organisation des Berliner Vorortverkehrs, welche die Zusammenlegung der III. und IV. Wagenklasse in geradezu vollendeter Praxis dartut und zwar einschliefslich Aufrechterhaltung des Benifiziums der freien Traglast.

Jedem Berliner Vorortzuge ist nämlich ein veritabler Wagen

IV. Klasse beigegeben, dessen Wagenklassenziffer IV man in III umwandelte und der überdies noch die Aufschrift trägt: „Für Reisende mit Traglasten“. Also wie soll es gemacht werden? So soll es gemacht werden! Wenn anders auf die Beibehaltung des Benifiziums der freien Traglast man so grofsen Wert legt.

Wir unsererseits allerdings stehen auf einem anderen Standpunkt. Unserer Auffassung nach ist die Beförderung von Personen und Stückgütern in einem und demselben Raum nicht mehr als zeitgemäfs zu erachten. Das Gepäck, mindestens das grobe Gepäck, gehört in denjenigen Wagen, welcher die treffende Bezeichnung Gepäckwagen führt.

Nichts destoweniger ist uns die prinzipielle Eliminierung des Stehplatzes aus der letzten Wagenklasse die Hauptsache. Die Forderung einer Sitzgelegenheit schlechtweg auch für die letzte Wagenklasse ist ebensowohl eine soziale als eine hygienische. Sie bildet das Mindestmafs von Komfort, welcher in heutiger Zeit, unter heutigen Verhältnissen, unter dem heutigen Kulturzustande unseres Volkes verlangt werden mufs, zumal bei einer Eisenbahnrente von mehr als 7 %.

IV. Das Tarifsystem.

1. Die Normaltarife.

Zwei Hauptsysteme sind es, in welche die Tarifbildung für den Personenverkehr zerfällt. Einerseits werden die Preissätze nach einem festen Satze für gewisse Entfernungseinheiten (Kilometer, Meile, Werst) gebildet, andererseits bemessen sich die Preise nach einer mit zunehmender Entfernung fallenden Skala. Die erstere Form, reine Entfernungstarife, finden wir in Deutschland, England, Frankreich und Italien, also in West- und Mitteleuropa; die letztere Art der Zonen- bezw. Staffeltarife in Österreich-Ungarn und Rufsland, also im Osten Europas.

Um ein Tarifbild zu gewinnen, welches die Preissätze der Haupteisenbahnländer Europas in übersichtlicher Weise, auf das Längenmafs des Kilometers und den Geldwert des Pfennigs reduziert, darstellt, mufsten die österreich-ungarischen und russischen

Zonensätze in ihren Maximal- sowohl als in ihren Minimalpreisen eingestellt werden. Die aus den Maximal- und Minimalpreisen abgeleiteten Mittelsätze können als die ungefähren Normalpreise der fraglichen Zonentarifländer gelten.

Wir gelangen sonach zu folgenden Aufstellungen.

Es werden als Grundpreise für die Längeneinheit des Kilometers erhoben:

	Pfennig in Klasse			
	I.	II.	III.	IV.
in Preufsen	8	6	4	2
- Sachsen	8	6	4	2
- Bayern	8	5,3	3,4	
- Württemberg	8	5,3	3,4	
- Baden	8	5,3	3,4	
- Elsafs-Lothringen	8	5,3	3,4	
- England (Zweiklassensysteme) .	8—9		5,3	
- - (Dreiklassensysteme) .	9—10	6—7	5,3	
- Frankreich	9	6	4	
- Italien	9,3	6,5	4,2	
- Österreich (Maximalsätze) . .	7,1	4,3	2,4	
- - (Mittelsätze) . .	6,9	4	2,1	
- - (Minimalsätze) . .	6,6	3,8	1,9	
- Ungarn (Maximalsätze) . . .	5,1	2,6	1,7	
- - (Mittelsätze)	3,9	2,2	1,4	
- - (Minimalsätze) . . .	2,7	1,8	1,1	
- Rufsland (Maximalsätze . . .	7,5	4,5	3	
- - (Mittelsätze) . . .	5	3	2	
- - (Minimalsätze) . .	2,5	1,5	1	

In England gibt es keine einheitlichen Fahrpreise. Die einzige Auflage von unifizierender Wirkung, welche die Regierung den Bahngesellschaften bezüglich der Preise gemacht hat, ist die Bestimmung, dafs auf jeder Linie in jeder Richtung täglich ein Zug zu dem Preise eines Penny pro Meile in der letzten (III. Klasse) gefahren werden mufs. Infolge dieser Mafsnahme ist dieser Satz 5,28 Pfg. pro Kilometer III. Klasee fast allgemein zum Normalsatz der englischen III. Klasse geworden. Einige Gesellschaften gehen noch ein wenig unter diesen Preis. Bezüglich der Preissätze für die höheren Wagenklassen herrscht die bunteste

Mannichfaltigkeit. Unsere in obiger Tabelle eingefügten Preise stellen diejenigen der gröfseren englischen Gesellschaften dar.

Wenn wir nunmehr einen vergleichenden Blick auf die vorangeschickte Preistabelle der europäischen Eisenbahnen werfen, so springt zunächst die interessante Erscheinung in die Augen, dafs die Grundpreise in einer ziemlich konsequenten Linie von dem Westen nach dem Osten Europas sinken. Die teuersten Preise finden wir in dem reichen, dichtbevölkerten englischen Industriestaate. Deutschland im mittleren Europa finden wir eine mittlere Stellung einnehmen. Mit seiner IV. Klasse im Norden kommt es, was Billigkeit anbelangt, den östlichen Ländern nahe, mit seinen höheren Klassen bewegt es sich auf dem ungefähren Preisniveau der westlichen Länder Europas. Am billigsten wird in den grofsen, dünnbevölkerten, noch nicht über die Stufe des Agrarstaates hinausgekommenen Ländern Europas gefahren. Sinkt doch der russische und ebenso der ungarische Zonentarif in der III. Wagenklasse auf einen Fahrpreis von einem Pfennig pro Kilometer, d. h. unter $^1/_5$ des Preises der englischen III. Klasse, auf etwa $^1/_3$ des Preises der süddeutschen III. Klasse und auf die Hälfte des Preises der preufsischen IV. Wagenklasse.

Es erhebt sich bezüglich der Tarifbemessung zunächst die Hauptfrage, ob einem der beiden angeführten Tarifsysteme im volkswirtschaftlichen Sinne sowohl als auch im eisenbahntechnischen eine Überlegenheit zuzuerkennen ist?

Die fallende Skala dient in erster Linie der Entwichlung des Fernverkehrs. Dieser Vorzug nun ist auch zugleich ihr Nachteil. Der Zonentarif wirkt zu sehr nach einer Richtung hin, es gebricht ihm die ausgleichende Tendenz. Von einer allgemeinen Überlegenheit des Zonentarifs gegenüber dem reinen Entfernungstarif kann unseres Erachtens umso weniger die Rede sein, je extremer die fallende Skala zur Anwendung gelangt. So ist es, vom volkswirtschaftlichen Gesichtswinkel aus besehen, nicht schlechtweg verständlich, warum der Marktreisende beispielsweise, welcher allwöchentlich 50 km durchfährt, im Jahre also 2500 km zurücklegt, doppelt so viel zahlen soll als derjenige Reisende, welcher die 2500 km auf einmal abfährt. Nun hat man gesagt, die Selbstkosten der Bahn vermindern sich bei Durchfahrung gröfserer Strecken; allein sie vermindern sich keineswegs um 50 %. Wer von Pest nach Fiume fährt, zahlt in Ungarn den

Maximalsatz, wer aber von Pest nach Fiume fährt und in Agram ein Geschäft abwickelt, zahlt zweimal den Maximalsatz. Dieser Berechnungsmodus ist doch wahrlich wenig einleuchtend.

Trotz solcher offensichtlicher Schwächen hat, wie allerwärts so auch in Deutschland, die fallende Skala, der Zonentarif zahlreiche Anhänger gefunden. Die extremsten Vorschläge wurden gemacht. Selbst vor einem Zweizonentarif für ganz Deutschland, vor einer gewissen Übertragung des Portosystems der Post, auf die Eisenbahnen, Personenporto, schreckten die Theoretiker nicht zurück.

Diskutabel an sich erscheint nur die Anwendung der fallenden Skala, wie sie österreich-ungarische und mehr noch die russische Praxis dartut. Und für diese östlichen Länder ist dieses Tarifsystem auch mehr oder minder in den Verhältnissen begründet. Bezüglich Deutschlands aber können wir unsere Stellungnahme nur dahin präzisieren, an dem reinen Entfernungstarif prinzipiell festzuhalten, seine Ausgestaltung im Sinne einer Vereinfachung sowohl als einer Verbilligung anzustreben, und zwar aus dem Grunde, weil erstens der Entfernungstarif dem Prinzip von Leistung und Gegenseistung am meisten entspricht, zweitens aber weil der reine Entfernungstarif die gleiche Behandlung aller zur Voraussetzung hat, ein, zumal in Ländern mit Staatsbahnsystem, gewifs nicht unwesentliches Moment.

2. Die Modifikationen der Normaltarife.

A. Die Zuschläge für Schnellzüge.

Die jeweiligen Normaltarife erleiden, und zwar durchweg, die verschiedensten Modifikationen, teils in verteuerndem, teils in verbilligendem Sinn. Eine Modifikation in verteuerndem Sinn ist zunächst der Zuschlag für Schnellzüge. Der Zuschlag für Schnellzüge besteht in der verschiedensten Anwendung und der verschiedensten Höhe in den meisten Eisenbahnländern. Frei von allen Zuschlägen dieser Art, direkten und indirekten, sind nur die englischen Bahnen.

Auf den französichen Bahnen wird der Zuschlag für Schnellzüge indirekt erhoben. Es findet Klassenrestriktion in ausgedehntem Mafse statt. Der als „rapide“ bezeichnete eigentliche französische Schnellzug führt nur eine, und zwar die erste Wagenklasse. Eine zweite Kategorie von Schnellzügen, exprefs, führt I. und

II., ganz vereinzelt auch III. Klasse. Aber damit nicht genug, die französischen Verwaltungen stellen überdies noch Anforderungen an eine zu durchfahrende Mindeststrecke bei Benutzung ihrer Schnellzüge. Wohl für alle Klassen, jedoch mit der Tendenz erhöhter Ansprüche für die Mittel- und noch mehr für die Unterklasse. Nicht selten wird für die III. Klasse eine Minimalfahrt von 300 und noch mehr Kilometern oder Bezahlung dieses Fahrminimums verlangt.

Die übrigen grofsstaatlichen Systeme, und dazu auch diejenigen der meisten Nebenländer, bilden das Gebiet der direkten Zuschläge für Schnellzüge, wobei jedoch in mehr oder minder ausgedehntem Mafse das System der Klassenrestriktion noch nebenher zu laufen pflegt, so dafs also in den in Betracht kommenden Bahngebieten eine zweiseitige Verteuerung der Schnellzüge eintritt. Die Anwendung der direkten Zuschläge wiederum für Schnellzüge findet in dreifacher Weise statt. Die Erhebung geschieht erstens nur bei einfacher Fahrt, während auf Rückfahrkarten kein Zuschlag erfolgt. Es ist dies die mildeste Form der direkten Schnellzugszuschläge. Als Anwendungsgebiet kommt in erster Linie Preufsen in Betracht. Eine zweite Art der Erhebung finden wir in Elsafs-Lothringen, woselbst der Zuschlag stets nur einmal in Rechnung gestellt wird, die Rückfahrt für sich also vom Zuschlag frei bleibt. Endlich begegnen wir einer dritten Handhabung, welche konsequent den Zuschlag für jeden zu durchfahrenden Kilometer, gleichviel ob Hin- oder Rückfahrt, zur Erhebung bringt, bei welchem Anwendungsmodus der Zuschlag auf Rückfahrkarten doppelt erhoben wird. Bayern, Württemberg und Baden sind es, welche diese weitestgehenden Anforderungen an die Benutzung ihrer Schnellzüge stellen.

Was die Höhe der Zuschläge in den einzelnen Bahngebieten anbelangt, so bemessen sie sich folgendermafsen.

Es werden an Zuschlägen für Schnellzüge erhoben Pfennig pro Kilometer in der

	I.	II.	III. Kl.
in Preufsen, einfache Fahrt . . .	1,00	0,67	0,67
- - Hin- und Rückfahrt .	0,00	0,00	0,00
- Elsafs-Lothr., einfache Fahrt . .	1,10	1,10	1,10
- - Hin- und Rückfahrt	0,55	0,55	0,55
- Bayern, Württemberg und Baden für alle Fahrten	1,10	1,10	1,10

In Prozenten ausgedrückt, beträgt die Erhöung der Grundtaxe im deutschen Schnellverkehr rund 10—33 %.

Die grofsen Auslandsysteme erheben folgende für alle Wagenklassen prozentual etwa gleich hohe Zuschläge für Schnellzüge, und zwar

Italien	ca.	10 %
Rufsland		30 -
Österreich-Ungarn .		50 -

Als dritter Eventualverteuerung der Schnellzüge begegnen wir einzig und allein in Deutschland der Platzkarte. Die russische Schlafplatzkarte gehört nicht hierher.

Man hat die Einführung der Platzkarte in Deutschland zu begründen versucht als eines Mittels, den Durchgangsverkehr in wirksamer Weise vom Lokalverkehr zu trennen, und tatsächlich wurde dieser Zweck auch erreicht. In Frankreich dient vornehmlich die bei Schnellzügen vorgeschriebene Mindestfahrt, um eine Belastung durchgehender Züge durch Lokalreisende fernzuhalten. Es ist dieser Modus zweifellos, besonders bei reichlicher Fahrgelegenheit der Einrichtung der Platzkarte vorzuziehen. Die englischen Bahnverwaltungen bedürfen weder des einen noch des andern Mittels zur Erreichung des angegebenen Zweckes, indem die englischen Schnellzüge an den Zwischenstationen wenig oder gar nicht halten.

Werfen wir nunmehr die Frage auf, ob eine erhöhte Geldleistung für Schnellzüge an sich gerechtfertigt erscheint? Erwägt man, dafs die Bahnverwaltungen ihr bestes Personal und ihr bestes Material in den Dienst des Schnellverkehrs stellen, welche Mafsnahmen nicht ohne erhöhte Kosten zu bewerkstelligen sind; erwägt man ferner, dafs der Schnellzugreisende überdies einen Gewinn an Zeit macht, so erscheint eine höhere Gegenleistung für schneller laufende Züge wohl in der Natur der Sache begründet, nur erscheint uns deren Liquidierung nach französischem Vorbild eisenbahntechnisch richtiger zu sein, richtiger und entsprechender jedenfalls als die in Deutschland beliebte doppelte, ja, dreifache Art der Liquidierung durch Klassenrestriktion und Zuschläge und Platzkarten. Welch ein komplizierter, welch ein verzwickter Zustand, sich unter Umständen für einen einzigen Zug mit drei Karten versehen zu müssen, einer Normalkarte, einer Zuschlagskarte und einer Platzkarte. Letzten Endes ist eine drei-

fache Verteuerung des Schnellverkehrs zu weitgehend, auch nicht in den Mehrkosten des Schnellverkehrs zu begründen.

B. Die Rückfahrkarte.

Als verbilligende Modifikation der Grundpreise ist es vornehmlich die Rückfahrkarte, welche in Betracht kommt.

Die Länder des Zonentarifs gewähren keine, die englischen Eisenbahnen nur unerhebliche Ermäfsigungen für die Rückfahrt; in Deutschland, Italien und Frankreich dagegen tritt für die auf derselben Strecke innerhalb einer gewissen Zeit anzutretende Rückreise ein erheblicher Rabatt ein, in Norddeutschland unter Ausschlufs der vierten Wagenklasse.

Der Nachlafs einer Rückfahrkarte beträgt

	I.	II.	III. Kl.
in Sachsen		33	33 %
- Preufsen	25	25	25 -
- Italien	25	25	25 -
- Süddeutschland (ausschl. Bayern) .	30	25	20 -
- Bayern	17	25	20 -
- Frankreich	25	20	20 -

Nächst der Preisbemessung der Rückfahrkarte fällt deren Gültigkeitsdauer ins Gewicht. Bezüglich dieser finden wir zweierlei Auffassungen in Übung. Eine nach Entfernungen abgestufte und eine einheitlich bemessene. Die Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarte beträgt

in Deutschland	45	Tage
- Frankreich	2—11	-
- Italien	1—5	-

In Frankreich besteht aufserdem noch die Einrichtung, dafs die ursprüngliche Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarte zweimal verlängert werden kann, und zwar jedesmal um die Hälfte der ursprünglichen Zeitdauer. Für die Verlängerung ist eine jeweilige Aufzahlung von 10 % des Preises der Fahrkarte zu leisten. Dank der Initiative des Herrn v. Thielen geniefst heute Deutschland im Normalfall die günstigsten Rückfahrtsbedingungen.

Man hat jedoch die Frage aufgeworfen, ob es nicht angezeigter gewesen wäre, statt eine so sehr verlängerte Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten einzuführen, zur Aufhebung der preisermäfsigten Rückfahrt überhaupt zu schreiten, und dahin den

Ausgleich zu treffen, dafs man die Fahrpreise für die einfache Fahrt auf die Hälfte des Preises der Rückfahrkarte herabzusetzen sich entschlossen hätte.

In der Tat ist es zweifelhaft genug, ob der Zweck der Rückfahrkarte bei einer so sehr verlängerten Gültigkeitsdauer überhaupt noch erreicht wird. Die frühere kurze Gültigkeitsdauer war ein ganz bestimmtes Benefizium für einen ganz bestimmten Verkehr, nämlich den Nahverkehr. Die 45-Tagekarte dagegen, welche den allermeisten Verhältnissen gerecht wird, wird dadurch zum Nachteil einer Minderheit, welche von dem sozusagen allgemeinen Benefizium ausgeschlossen wird. Diese Ausschliefsung erscheint aber heute nicht mehr genügend motiviert. Wenn heute der ganze oder doch fast der ganze Erholungs- und Ferienverkehr der besser situierten Klassen in verbilligter Weise stattfindet, warum soll dann beispielsweise der wichtige Domizilwechselverkehr von der Wohltat einer billigeren Beförderung ausgeschlossen werden? Auch der Geschäftsreisende erscheint durch die Neuerung der Dinge gegenüber dem Vergnügungsreisenden benachteiligt.

Alles in allem, die Entwickelung der Dinge drängt förmlich zur Aufhebung der preisermäfsigten Rückfahrt und zu entsprechender Herabsetzung der Kilometersätze.

C. Das Freigepäck.

Eine dritte gewissermafsen fakultative Modifikation der Normaltarife stellt die Gewährung von Freigepäck dar. Wir müssen hier zunächst wiederum fragen, ist die Einrichtung des Freigepäcks an sich richtig?

Es liegt auf der Hand, dafs, wenn eine Eisenbahn Freigepäck gewährt, die Unkosten dieser Gepäckbeförderung in den allgemeinen Fahrpreis eingerechnet werden müssen. Der gepäckfreie Reisende übernimmt also jeweils eine Leistung, für welche er die Gegenleistung nicht in Anspruch nimmt. Da nun heutzutage in der Regel nur ein kleinerer Teil der Reisenden mit Gepäck versehen zu sein pflegt, abgesehen von dem hier nicht in Betracht kommenden Handgepäck, so ist der gröfsere Bruchteil der Reisenden ohne Gepäck schlechterdings benachteiligt. Indirekt kommt die Mehrheit der gepäckfreien Reisenden für die Kosten der Beförderung des Gepäckes der Minderheit auf. Als logisch richtig

kann also die Konzedierung von Freigepäck in der beliebten Weise nicht gelten. Wir kommen daher zu dem Schlusse, dafs auch die Beförderung des Passagiergutes nach dem Grundsatze von Leistung und Gegenleistung zu regeln ist.

3. Die Sondertarife.

Schier unübersehbar sind die von den Grundtaxen abweichenden Sondertarifierungen. Treffen wir auch in einem Lande mehr, in einem anderen weniger Ausnahmebestimmungen, so ist doch übereinstimmend ein immer stärkeres Überwuchern der Grundtaxen durch Sondertaxen festzustellen. Es ist freilich richtig, dafs das Überhandnehmen der Ausnahmebestimmungen vielfach mit der Entwicklung des Verkehrs an sich zusammenhängt, dafs die Ausnahmebestimmung vielfach die Anpassung an wirkliche Verkehrsbedürfnisse darstellt, und dafs gerade in Ländern mit entwickelterem Verkehr die zahlreichsten Tarifkombinationen neben den Normalbestimmungen einherlaufen. Auf der anderen Seite ist aber wohl ebenso oft ein Zurückbleiben der Grundtaxen in ihrer Entwicklung und Fortbildung vornehmlich im Sinne der Anpassung an veränderte Verhältnisse die Ursache mafsloser Tarifdifferenzierungen.

Allen Ländern voran in der Ausbildung des Systems der Sondertarife ist England. In diesem Lande ist die Differenzierung der Tarife soweit fortgeschritten, dafs die Ausnahme gewissermafsen die Regel bildet. Ermäfsigungen der Grundtaxen bis zu 70 %; also bis auf 30 % des Normalpreises, in der Form von besonderen Rückfahrkarten, weekend-, day- und halfday-tickets, sind nichts seltenes. Auf ähnlicher Tarifbasis findet die Beförderung mittels zahlreicher Sonderzüge statt. Die englischen Verwaltungen bieten also dem Reisenden eine Fahrgelegenheit in einer Wagenklasse, welche mehr oder minder unserer II. Klasse entspricht, zu einem Fahrpreise, welcher noch unter den Preis unserer IV. Klasse sinkt. Allerdings nur unter Umständen. Wer nicht an der Heerstrafse liegt, wer sich den besonderen Zeitpunkt nicht zu Nutze machen kann, wer Donnerstags statt Freitags fahren mufs, für den gilt nur die Normaltaxe und diese ist, wie wir gesehen haben, die teuerste in ganz Europa. Es ist eben

Segen und Unsegen des privatwirtschaftlichen Systems, welches hier so sehr markant in Erscheinung tritt.

Weniger differenziert, aber immer noch genug, immer noch ebenfalls viel zu viel sind die kontinentalen Tarife, am wenigsten diejenigen in den östlichen Ländern, in den Herrschaftsgebieten des Zonentarifs.

Eine wichtige Stelle unter den Sondertarifierungen nimmt zunächst das Rundreiseheft ein.

Leider sind wir nicht in der Lage, unseren heimischen Bahnverwaltungen gerade hinsichtlich des Tarifgebietes der zusammenzustellenden Rundreisehefte irgend etwas Angenehmes sagen zu können; vielmehr ist die Wahrheit die, dafs der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hinsichtlich der in Rede stehenden Materie vielfach rückständig erscheint.

Befassen wir uns zunächst mit den Tarifen für die kombinierten Rundreisehefte. Gleich den ordentlichen Tarifen sind dieselben in Deutschland und Italien reine Entfernungstarife; in Ungarn und im inneren Verkehr Frankreichs beruhen dieselben auf dem System der fallenden Skala.

Die Anwendung der fallenden Skala erleidet jedoch in Frankreich gewisse verteuernde Modifikationen, nur auf der Ost- und Paris—Lyon-Bahn hat man, unter Beschränkung auf das eigene Netz, von diesen Modifikationen abgesehen. Hervorzuheben ist noch die im inneren Verkehr Frankreichs und ebenso Italiens zugebilligte besondere Ermäfsigung der Preise auf Kollektiv- bezw. Familienbillets.

Italien gewährt „Familien und Gesellschaften, welche aus mindestens vier Personen zusammengesetzt sind“, eine Ermäfsigung von 10 % auf den Grundpreis des Reiseheftes. Noch weiter gehen in dieser Hinsicht die französischen Verwaltungen, welche Familien bezw. Gesellschaften von drei Personen einen Sonderrabatt von 10, bei mehr als drei Personen aber einen solchen von 25 % bewilligen.

Man sieht, wie ein grofser sozialer Gedanke, die besondere Begünstigung der Familie, befremdlich genug, von Privatbahngesellschaften aufgenommen wurde.

Unter Ausnutzung aller Vorteile, fallender Skala, Kollektivbillets, sinkt daher der Preis im inneren französischen Rundreiseverkehr bis herab auf etwa 2 Pf. pro Kilometer in der III. Wagen-

klasse. Also auf etwa den Normalsatz der preufsischen IV. Wagenklasse, ziemlich genau auf etwa $^2/_3$ des Preises im deutschen Rundreiseverkehr der gleichen (III.) Klasse. In Ungarn, wo auch im Rundreiseverkehr die vollen Konsequenzen des Zonentarifs gezogen werden, ermäfsigt sich der Preis im Rundreiseverkehr, gleich dem Normalpreis, bis auf ca. 1 Pf. pro Kilometer in der III. Wagenklasse.

Der Mindestumfang für zusammenzustellende Rundreisen beträgt in Frankreich nur 300 Kilometer.

Die Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Rundreisehefte erfolgt in Frankreich für den inneren Verkehr unter denselben Bedingungen, wie diejenige gewöhnlicher Rückfahrkarten; in Italien gegen Aufzahlung von je 1 % des Fahrpreises für je 1 Tag verlängerte Gültigkeitsdauer, mindestens jedoch sind 10 % aufzuzahlen.

Ist auch die Ersparnis bei diesen fakultativen Prolongationen gegen die Normalkarte erheblich vermindert, so wird doch der plötzliche Verfall des Fahrscheinheftes, bei unvorhergesehener längerer Inanspruchnahme von Zeit, hintangehalten.

Nach den verschiedensten Richtungen sind wir also in Deutschland bezüglich der Ausgestaltung des Rundreiseverkehrs gegenüber einer ganzen Reihe europäischer Staaten ins Hintertreffen geraten.

Mit dem Rundreiseheft nahe verwandt ist das Kilometerheft. In Deutschland war es die badische Verwaltung, welche das Kilometerheft in ihr Tarifsystem aufnahm. Man hat das Kilometerheft aufserordentlich, vielfach über Gebühr, gepriesen. Gewifs, es stellt eine verbilligte Reisegelegenheit dar; es geht, gleich dem Rundreiseheft, von dem modernen Gedanken aus, für alle Züge, welche die betreffende Wagenklasse führen, gültig zu sein, also von der leidigen Schnellzugszuschlagwirtschaft abzusehen; allein das Kilometerheft der badischen Form ist letzten Endes ein Benefizium des gröfseren Geldbeutels und als solches mit dem Staatsbahnsystem schlechtweg unvereinbar. Man erwäge nur, der Inhaber eines Kilometerheftes fährt den gewöhnlichen Zug um 25, den Schnellzug aber um 40 % billiger als der Normalreisende, welche Preisdifferenzierung entschieden als zu weitgehend betrachtet werden mufs. Dafs dem kleinen und dem kleinsten Mann, der nicht in der Lage ist, sich Fahrkarten auf

Vorrat zu kaufen, ein so aufserordentlich erhöhter Fahrpreis abgefordert wird, gegenüber demjenigen, der sich ein Kilometerheft leisten kann, ist eine Einrichtung so antisozial wie nur möglich. Und unseres Erachtens kann die badische Verwaltung nur dadurch wieder auf die richtige, moderne, dem Staatsbahnsystem allein entsprechende soziale Fährte gelangen, wenn sie ihre Normalpreise auf die Preise des Kilometerheftes herabsetzt.

Mehr oder minder plutokratischen Charakter weisen auch die württembergischen Netzkarten auf. In gemilderter Form könnte man sagen, dafs die Anwendung des rein kaufmännischen Prinzipes hier, gleich wie bei dem Kilometerheft, eine zu weitgehende ist. Wollte man eine solche kommerzielle Eisenbahnpolitik machen, dann hätte man die Eisenbahnen ruhig den Kaufleuten, den Unternehmern belassen sollen.

Den angeführten und allen ähnlichen Experimenten gegenüber ist zu betonen, dafs nicht die billige Ausnahmekarte, sondern die billige Normalkarte, die billige Kassenkarte, die jedem Einzelnen jederzeit zur Verfügung steht, zu erstreben ist.

V. Die Betriebsführung.

Nachdem wir uns mit den für unsere Zwecke wichtigsten Einzelheiten der Betriebsführung vertraut gemacht haben, welche Einzelheiten uns die nötigen Unterlagen zur Beurteilung der Betriebsführung im Gesamtbilde gewinnen liefsen, erübrigt es uns nunmehr, einen Blick eben auf die Betriebsführung im gesamten zu werfen. Es kann nicht unseren Absichten entsprechen, dieses ganze umfassende Gebiet zumal nach der technischen Seite, in den Kreis unserer Betrachtungen zu ziehen, wir müssen uns vielmehr begnügen, einige Hauptpunkte zur Erörterung zu stellen.

Es ist ohne weiteres einleuchtend, dafs die Dichtigkeit der Bevölkerung eines Landes, wie auch vorzüglich der Grad von Wohlhabenheit, den ein Land erreicht hat, nicht nur vom gröfsten Einflufs auf die Gestaltung der Betriebsführung seiner Eisenbahnen

sich erweisen mufs, sondern, dafs die beiden genannten Faktoren, Bevölkerungsdichtigkeit und Wohlstand, geradezu bestimmend auf die Betriebsweise der Eisenbahnen eines Landes einwirken.

Das Betriebssystem des englischen Industriestaates in Rufsland zur Anwendung zu bringen, wäre gerade so unmöglich, als dasjenige des russischen Agrarstaates in England. Mehr Züge und gröfsere Fahrgeschwindigkeit charakterisieren den Westen Europas, wogegen im Osten unseres Erdteils Spärlichkeit der Züge und verlangsamte Fortbewegung die Regel bilden. Fahren doch auf den westlichen Strecken mehr Luxus- und Schnellzüge als auf den Strecken des Ostens Züge überhaupt.

Neben dem kleineren Wert des Geldes ist es der höhere Wert der Zeit, welcher für den Westen in Betracht kommt. Time ist in einem Agrarland lange nicht so sehr money, wie in einem Handels- und Industriestaate. Es liegt also weniger ein besonderes Verdienst der westlichen Bahnverwaltungen vor, vielmehr ist eben die westliche Differenzierung des Verkehrs in den Verhältnissen begründet. Es sind geradezu zwingende Gewalten, welche bei Erreichung eines gewissen Besiedelungsgrades, bei Erreichung einer gewissen Kulturhöhe, sich Bahn brechen und dem Verkehrswesen einen ganz bestimmten Stempel aufdrücken. Der Westen ist leicht in der Lage, seinen Verkehr mehr und mehr zu differenzieren, weil er um so viel gröfser, um so viel entwickelter ist.

Ja, es ist schwieriger, in den Ländern der Urproduktion einem Mindesterfordernis des Verkehrs gerecht zu werden, als bei 100 und mehr Menschen auf dem Quadratkilometer einen hochgradig differenzierten Verkehr zu pflegen.

Zu den grundlegenden, den natürlichen Bedingungen der Betriebsführung müssen nun freilich auch die geeigneten verkehrstechnischen Mafsnahmen seitens der Bahnverwaltungen hinzutreten, den Verkehr in der richtigen, in der besten Weise zu regeln. Und hier ist das Feld gegeben, wo sich der Geist einer Bahnverwaltung offenbaren kann. Von primärer Bedeutung erweist sich in dieser Hinsicht die Gestaltung der Tarife, wogegen dem Klassensystem und der Ausstattung mehr sekundäre Bedeutung beizumessen ist. Wir haben gesehen, dafs in den Ländern, wo die Menschen weit auseinander wohnen, sich besondere Tarifsysteme, welche vornehmlich den Verkehr auf grofse Entfernungen, den extensiven Verkehr begünstigen, sich herausgebildet haben, im Gegensatz hierzu steht

die Verkehrstechnik der dichtbesiedelten Länder mit ihren besonderen Maſsnahmen für einen intensiven Verkehr.

Mögen nun auch Klassensystem und Ausstattungsprinzipien von mehr sekundärer Bedeutung sein, so spiegelt sich doch gerade in deren jeweiliger Anwendung der zurückgebliebene oder vorgeschrittene Charakter des Verkehrswesens eines Landes vorzüglich wieder, wie überhaupt in der Gestaltung des Klassensystems, ebenso wie in dem Grad der Ausstattung Rückschlüsse auf das allgemeine Kulturniveau eines Volkes schlechtweg angebracht erscheinen.

Neben den Sorgen einer Bahnverwaltung um die Gestaltung der Tarife, den Aufbau des Klassensystems, der Erzielung einer entsprechenden Ausstattung treten diejenigen der Herstellung einer möglichst häufigen und einer möglichst schnellen Fahrgelegenheit in den Vordergrund.

Es sind also 4 Hauptanforderungen, welche an eine rationelle Eisenbahnbetriebsführung zu stellen sind:

Wohlfeilheit,
Bequemlichkeit,
Häufigkeit und
Schnelligkeit der Beförderung.

Die Postulate der Häufigkeit und Schnelligkeit der Beförderung sind im weiteren noch bedingt durch die richtige, den wirtschaftlichen Verhältnissen entsprechende Legung der Abfahrtszeiten, wie ebenso die Vorsorge für die nötige Rückfahrgelegenheit, um eben den Reisenden die möglichste Zeitausnützung zu ermöglichen. Dazu treten die planmäſsigen Anordnungen bezüglich des Ineinandergreifens der Züge im Sinne der Herstellung ausreichender Anschlüsse für den Fernverkehr. Mit einem Worte, es ist Erstellung wohldurchdachter, praktischer Fahrpläne, um die es sich handelt. Die Forderung schlieſslich eines exakten Funktionierens des ganzen Betriebes, ist zu selbstverständlich, um besonders hervorgehoben zu werden.

Es ist angenehm sagen zu können, daſs auch Deutschland, richtiger Preuſsen, zu denjenigen Ländern zählt, in welchen der Faktor der Wohlfeilheit zur besonderen Geltung gelangt, aber es ist nichts weniger als angenehm, hinzufügen zu müssen, daſs rücksichtlich aller übrigen Hauptanforderungen an einem zeitentsprechenden Eisenbahnbetrieb unsere heimischen Verwaltungen, und

zwar sowohl die nord- als die süddeutschen nicht besonders rühmlich abschneiden. Denn weder in bezug auf den Faktor der Bequemlichkeit, als auch in Rücksicht auf denjenigen der Häufigkeit und Schnelligkeit der Beförderung, vollends aber hinsichtlich des Ineinandergreifens der Fahrpläne sehen wir Deutschland nichts weniger denn an der Spitze marschieren. Vielmehr ist es England, welches in bezug auf alle die in Frage stehenden Faktoren, mit alleiniger Ausnahme desjenigen der Wohlfeilheit der Beförderung, sich in erklecklichen Vorsprung, und zwar allen europäischen Ländern gegenüber befindet.

Nicht ganz so weit, wie in England, ist die Entwickelung der Betriebsführung in Frankreich gediehen, allein auch das französische System übertrifft das deutsche noch um ein Bedeutendes. Das ganze Bild der Betriebsführung auf den englischen und französischen Bahnen ist ein ungleich einfacheres, ein flotteres als in Deutschland, gerade hinsichtlich derjenigen Punkte, worauf es ankommt, wogegen das Bild in Deutschland als ein ungleich schwerfälligeres bezeichnet werden mufs, ohnerachtet einer gewissen Schneidigkeit in Dingen, worauf es nicht ankommt.

Eine ungemein wichtige Stelle im Betriebssystem der Eisenbahnen nimmt die Differenzierung der Züge ein. So finden wir auf den Hauptlinien der Haupteisenbahnländer die Zahl der Schnellzüge diejenige der Personenzüge überwiegen. So ganz besonders in England. Das Fahrtempo der englischen Schnellzüge ist bekannt. Bezüglich der Häufigkeit der Schnellzüge steht die Linie London-Leicester mit 20 Schnellzügen nach jeder Richtung täglich obenan. Eine Schnellzugsfrequens wie sie in ähnlicher Weise auf dem ganzen Kontinent nicht wieder vorkommt. Der englische Schnellzug führt in der Regel sämtliche Wagenklassen, es sind dies allerdings vielfach nur deren zwei.

In bezug auf die Verwendung der einzelnen Wagenklassen arbeitet Frankreich, im Vergleich zu England mit geradezu entgegengesetzten Mitteln. Und doch mufs auch die Technik des französischen Klassensystems als eine vorzüglich durchgebildete wiederholt bezeichnet werden. In keinem Lande ist das Prinzip zweckmäfsiger Klassenrestriktion so sehr angewandt wie in Frankreich. Der eigentliche französische Schnellzug, der rapide, führt nur die I. Wagenklasse, der express in den meisten Fällen die I. und II. Klasse und endlich ist es der omnibus, unser Personenzug,

welcher sämtliche 3 Wagenklassen führt. Diese Technik hat den Vorzug, eine gute Ausgleichung in der Benutzung der einzelnen Wagenklassen herbeizuführen. Begünstigt wird dieser Ausgleich noch durch die auch den französischen Schnellzügen, rapides, eigne Ignorierung der Zwischenstationen. Durchfährt doch der rapide Paris-Bordeaux die 585 km lange Strecke mit nur 4 maligem, der rapide Paris-Marseille bei 859 km mit nur 6 maligem Aufenthalt. Es ist der als express bezeichnete Schnellzug, welcher die bedeutenderen, vom rapide übergangenen Unterwegsstationen zu bedienen hat. Auch in bezug auf Schnelligkeit der Beförderung steht Frankreich nicht allzusehr hinter England zurück. Der rapide Paris-Bordeaux ist der rascheste Zug auf dem Kontinent. Auch die Häufigkeit der Fahrgelegenheit auf den Hauptlinien Frankreichs ist, wenn auch nicht so reichlich bemessen wie in England, doch eine weitgehende, zumal im Schnellverkehr.

Deutsche Schwerfälligkeit und Umständlichkeit machen sich auch im Betriebsbilde seines Eisenbahnwesens breit. Zu den 4 Wagenklassen treten in Deutschland 6 verschiedene Zugarten, mit allen nur möglichen Klassenkomplikationen.

Gerade aber an dieser verzwickten Vielgestaltigkeit läfst sich das Widersinnige des Systems erkennen. In den Schnellzügen fehlen der I. Klasse die Reisenden, in den Personenzügen vielfach auch noch in der II. Das Endergebnis dieser schlechten Klassierung ist die Mitschleppung von toter Last bis zu 90 % in der ersten Wagenklasse.

Besonders rückständig im allgemeinen ist der deutsche Schnellzug. Nur vereinzelt haben wir Schnellzüge, welche dem französischen rapide entsprechen, im allgemeinen jedoch kann der deutsche Normalschnellzug nur mit dem französischen Schnellzug 2. Kategorie dem express in Parallele gestellt werden, von dem englischen Schnellzug gar nicht zu reden. Bezeichnend genug, gerade die Schnelligkeit ist es, woran es bei dem deutschen Schnellzug in der Regel hapert.

Selbst auf unseren Hauptschnellzugslinien kommen wir über die 60 Kilometergeschwindigkeit in der Stunde nur selten hinaus. Zu einem guten Teile kommt die unzulängliche Raschheit der Fortbewegung vieler unserer Schnellzüge von der geradezu krankhaften Rücksichtnahme auf alle möglichen Plätze und Plätzchen von ganz und gänzlich untergeordneter Bedeutung. Pflegt doch

der deutsche Schnellzug gemeinhin an jedem Kreis-, Bezirks- oder sonstwie qualifiziert erachteten Landstädtchen zu halten. Dazu kommt noch, dafs der Aufenthalt an gröfseren Stationen vielfach ein zu ausgedehnter ist. Zu der langsameren Fahrgeschwindigkeit, dem öfteren Aufenthalte kommt in Deutschland noch eine geringere Häufigkeit von Schnellzügen, vielfach gegenüber England und Frankreich von Zügen überhaupt. Zu diesen Inferioritäten tritt hinzu, besonders in Süddeutschland, die lästige Zuschlagswirtschaft und, um das Mafs voll zu machen, auch noch die Platzgebühr. Endlich ist es neben all diesen Komplikationen der mangelnde oder unzulängliche Anschlufs, welcher als stetige Klage einherläuft. Nicht nur, dafs die inneren Landesgrenzen vielfach als Verkehrsschranken sich erweisen, auch innerhalb der einzelnen Bahngebiete ist der Anschlufsverkehr oft mangelhaft genug geregelt.

VI. Nutzanwendungen.

1. Die Reform des Klassensystems.

Wir sind in den vorangegangenen Abschnitten bereits zur Feststellung der grundlegenden Bedingungen der deutschen Eisenbahnreform gelangt bezw. es ergeben sich als Nutzanwendungen unserer vergleichenden Untersuchungen zunächst in bezug auf Klassensystem und Ausstattungsfrage folgende Grundforderungen:

Einheitliche Durchführung des Dreiklassensystems.

Abschaffung der IV. Wagenklasse bezw. Eliminierung des Stehplatzes.

Wir wollen von dem Polstersitz der englischen und französischen Bahnen auch in der letzten Wagenklasse absehen und uns mit der Forderung von Holzbänken begnügen. Diese Forderung eines Sitzplatzes schlechtweg mufs jedoch als die Hauptforderung der ganzen Reform bezeichnet werden. Sie bedeutet das Mindestmafs von Komfort, welches an die letzte Wagenklasse gestellt werden mufs. Sie bedeutet, wie bereits gesagt, denjenigen Grad sozialer Fürsorge im Verkehrswesen, welchen man den breiteren Schichten des Volkes schuldig ist. Kommt dazu noch, neben

der Herstellung weiterer Sitzplätze, die Einstellung von Nichtraucher-Abteilen, dann kann der Abstand zwischen III. und IV. Klasse als ausgeglichen gelten und es kann das Material der heutigen preufsischen IV. Klasse sehr wohl der künftigen III. überwiesen werden. Die Frage der Einstellung je eines Spezialwagens in die Personenzüge zur Unterbringung von Traglasten, wie im Berliner Vorortverkehr, lassen wir offen.

Handelte es sich für Preufsen in der Hauptsache um die Zusammenlegung der III. und IV. Wagenklasse, so kann doch, was im weiteren die Anpassung des vorhandenen Wagenmaterials an das zu verändernde Klassensystem betrifft, das bessere Material III. Klasse insbesondere die D-Wagen, mit einem Polster versehen, der künftigen II. Klasse überwiesen werden, wie man ebenso die gleicherweise qualifizierten Wagen II. Klassse der I. überweisen kann. Mutatis mutandis gelten diese Mafsnahmen auch für die nichtpreufsischen Verwaltungen. Der Zukunft müfste es vorbehalten bleiben, einheitlich Wagentypen für das neue deutsche Klassensystem zu schaffen. Hier wäre von der Voraussetzung auszugehen, dafs die II. Klasse künftighin in etwas einfacheren Verhältnissen zu halten sein dürfte, in etwas etwa der französischen II. Klasse entsprechend. Wenn wir in der Mittelklasse uns mit etwas weniger Komfort begnügen zu sollen glauben, so hängt das mit tariftechnischen Gründen zusammen, auf welche wir im folgenden zurückkommen werden. Als Normalwagen I. Klasse dünkt uns der heutige D-Wagen II. Klasse als mehr oder minder ausreichend.

Obgleich wir nun annehmen dürfen, im vorangegangenem die Begründung unserer Forderungen, insbesondere rücksichtlich des Klassensystems, in zulänglicher Weise gegeben zu haben, so glauben wir doch nochmals darauf hinweisen zu sollen, dafs zu derselben Forderung rücksichtlich des Klassensystems schon ein halbes Menschenalter früher Maybach, der eigentliche Schöpfer des preufsischen Staatsbahnsystems, gekommen war.

Gewifs haben wir in Preufsen-Deutschland gut ausgestattete Oberklassen. Ja, die deutsche I. Wagenklasse ist wohl die komfortabelste in ganz Europa. Allein es kommt nicht darauf an, vorzüglich bei Staatsbahnen, wie der kleinere Bruchteil der oberen Schichten, sondern wie die Masse der Bevölkerung, die eisenbahnrentenschaffende Quote derselben fährt. 90 % aller Reisenden in Deutschland aber fahren heute erheblich un-

komfortabler als durchweg auf den englischen und vielfach auf den französischen Privatbahnen.

Die Lösung bezüglich der Reform des Klassensystems der deutschen Eisenbahnen kann daher nur lauten: Mehr Komfort für die unteren Hunderttausend!

2. Der Reformtarif.

Wir kommen nunmehr zur nächstwichtigsten Frage, der Frage des Tarifs. Wie soll sich ein künftiger deutscher Einheitstarif aufbauen? Jede Reform nun, im Sinne eines deutschen Einheitstarifs wird ihren Ausgangspunkt von den heutigen Preissätzen der preufsischen IV. Klasse nehmen müssen. Der heutige Preissatz dieser Klasse, der 2 Pfg.-Tarif, wird künftig, nach Aufhebung dieser Klasse für die III. Klasse zur Anwendung gelangen müssen. Wieder ist es Maybach, welcher sich bereits vor länger denn einem Jahrzehnt zu dieser Anschauung durchgewunden hatte. Er legte 1891 folgenden Entwurf als deutschen Einheitstarif vor.

Es sollten erhoben werden:

pro Kilometer in der	I.	II.	III.	Wagenklasse
bei gewöhnlichen Zügen	6	4	2	Pfg.
- Schnellzügen . . .	7	5	3	-

Die IV. Klasse, die Preisermässigung für Rückfahrten, sowie das Freigepäck sollten in Wegfall kommen.

Es fand indessen dieses Reformschema Maybachs gerade in Preufsen, und zwar wegen der vorgesehenen Verteuerungen im Schnellzugsverkehr der I. und II. Klasse wenig Anklang. In der Tat mufste die Hinaufsetzung der Preise für die I. Klasse von 12 auf 14 Pfg. pro Kilometer bei Hin- und Rückfahrt als direkt falsch bezeichnet werden. Denn diese I. Klasse, der es heute schon gerade genug an Reisenden mangelt, hätte bei einer Verteuerung doch sicherlich noch weniger ihr Publikum gefunden. Nur in seiner Grundlage, als Grundtaxe war der Maybachsche Entwurf annehmbar. Der 2 Pfg.-Satz für die III. Wagenklasse, das war der grofse Zug in Maybachs Reformprogramm. Und an diesem Satze für diese Wagenklasse ist denn auch mit aller Entschiedenheit festzuhalten.

Nun hat man neuerdings für Preufsen vorgeschlagen unter Aufhebung der Rückfahrkarte die Preise für die einfache Fahrt auf die Hälfte der heutigen Rückfahrkarte herabzusetzen. Dieser

Vorschlag ist in der Tat geeignet, uns der Lösung der Tariffrage näherzubringen. In Konsequenz unserer Forderung des Übergangs zum Dreiklassensystem müssen wir jedoch noch einen Schritt weiter gehen. Wir schlagen daher vor, für die einfache Fahrt in der II, Klasse die Hälfte des Preises der heutigen Rückfahrkarte III. Klasse, für die einfache Fahrt in der I. Klasse die Hälfte des Preises der heutigen Rückfahrkarte II. Klasse zu erheben. Während der Preis für die III. Klasse eben demjenigen der heutigen IV. Klasse zu entsprechen hätte.

Es ergibt sich sonach unter Wegfall jeglichen Zuschlags und des Freigepäcks folgendes Tarifschema:

pro Kilometer in der	I.	II.	III. Klasse
	$4^1/_2$	3	2 Pfg.

Und zwar sollen diese Sätze ausdrücklich für alle Züge gelten, wonach uns nur noch erübrigt die Schnellzugsfrage zur Lösung zu bringen.

Um aus der mifslichen Zuschlagswirtschaft herauszukommen, gibt es nur zwei Wege. Entweder deren radikale Abschaffung wie in England, oder aber deren indirekte Erhebung wie in Frankreich. Wir haben aber gesehen, dafs das englische Tarifsystem auf einer ganz anderen Preisgrundlage sich aufbaut wie das unsererseits vorgeschlagene, von den anderen hier in Betracht kommenden Faktoren des englischen Verkehrs nicht zu reden. Wir waren auch bereits in der Lage, die prinzipielle Berechtigung einer entsprechend höheren Bewertung des Schnellverkehrs auszusprechen. Als deren einfachste, bequemste und praktischte Liquidierung müssen wir das Mittel der Wagenklassenrestriktion bezeichnen. Statt hoher Zuschläge, eine höhere Wagenklasse, das ist einfacher, zweckmäfsiger und vornehmer. Aus den Schnellzügen wäre also die III. Klasse gänzlich, die II. Klasse teilweise auszuschalten. Und zwar sind es nächst den verkehrstechnischen Gründen, finanzielle, auf welche letztere wir im besonderen noch zurückkommen werden. Auch die chikanöse Platzkarte wird durch das System der Klassenausschaltung überflüssig.

Als ein weiteres Gebot rationeller Tarifbildung kommt hinzu, die Aufhebung des Freigepäcks, einer Vergünstigung, welche nur einem Teile der Reisenden zu Gute kommt und nicht einmal den gröfseren. Man wird vielleicht beanstanden, dafs der Minimalsatz für Schnellzüge bei Hin- und Rückfahrt für Preufsen alsdann immerhin

für diejenige Quote der Reisenden, welche mit Gepäck reisen, um eben die künftig zu zahlende Gepäckfracht für das seitherige Freigewicht verteuert erscheint. Allein erstens ist diese Quote doch eine verhältnismäfsig kleine, überdies steckt in ihr mehr oder minder der sozial besser gestellte Teil der Reisenden; zweitens aber dürfte die erheblich komfortabler vorgesehene Beförderung zu dem seitherigen Minimalschnellzugssatze wohl als ein genügendes Aequivalent der Verteuerung anzusehen sein. Im Übrigen ist gerade diese Folgeerscheinung geeignet, darzutun, dafs unsere Vorschläge sich auf einem durchaus realen Boden der Dinge bewegen. Und diesen gilt es in allererster Linie unter den Füfsen zu behalten.

Gerade nun von diesem Gesichtspunkte aus glauben wir die gemachten Vorschläge ganz besonders empfehlen zu sollen. Passen sich doch unsere Vorschläge in aufserordentlich weitgehendem Mafse an bestehende Verhältnisse an, ja, erscheinen sie doch geradezu aus den gegebenen Verhältnissen herausgewachsen. In der Tat bedeuten unsere Vorschläge für die preufsischen Bahnen mehr eine Verschiebung, denn eine Verbilligung der Taxen. Verbilligende Wirkungen hätten unsere Vorschläge vornehmlich für die süddeutschen Verwaltungsgebiete, worüber ein weiteres bei der finanziellen Würdigung unserer Tarifvorschläge zu sagen sein wird.

3. Die Reform der Betriebsführung.

Mit der vorgeschlagenen Vereinfachung des Klassensystems für die norddeutschen Bahnsysteme, der sich anschliefsenden Vereinfachung des Tarifsystems für alle deutschen Bahnen, hätte sich eine dritte Vereinfachung, und zwar diejenige der Betriebsführung, und zwar wiederum für alle deutschen Eisenbahnen zu verbinden.

Der Übergang zu einem vereinfachten Klassensystem in Verbindung noch dazu mit dem System der Klassenausschaltung würde die Verwirklichung der letzgenannten Forderung zu einem guten Teile von selbst ergeben.

In etwas hätte die Technik des Dreiklassensystems nach französischem Vorbild platzzugreifen. So wären zunächst unsere heutigen D-Züge, sowie auch sonstige Schnellzüge, welche den internationalen Verkehr vermitteln, gleich den französischen rapides, mit nur einer, der ersten Wagenklasse zu fahren. Diese Züge, auf welche alle Errungenschaften moderner Schnellfahrtechnik an-

zuwenden wären, die beabsichtigen Blitzzüge der preufsischen Verwaltung wären in erster Linie bestimmt, den ganzen Durchgangsverkehr wie überhaupt den grofsen Fernverkehr aufzunehmen. Sie dürften den Verkehr nur zwischen wenig wirklichen Hauptstationen vermitteln und nicht, wie vielfach unsere heutigen Schnellzüge, die Zeit durch Absetzen oder Aufnehmen nur vereinzelter Reisenden vergeuden. Da sich der Preis in diesen Zügen I. Klasse auf der Höhe des seitherigen Preises II. Klasse bewegte, so unterliegt es wohl keinem Zweifel, dafs diese Züge auch in Deutschland ihr Publikum fänden. Diese Einstellung einklassischer Schnellzüge dünkt uns als die richtige Mafsnahme unseren Schnellverkehr, der heute vielfach noch in den Kinderschuhen steckt, auf die Höhe der Zeit zu bringen,

Eine zweite Kategorie von Schnellzügen, wir möchten sie beschleunigte Züge nennen, wäre mit 2 Klassen, der I. und II., zu fahren. Diese beschleunigten Züge, den französischen „express“ entsprechend, wären mehr für einen gewissen Unterwegsverkehr bestimmt. Sie hätten etwa diejenigen heutigen Schnellzugsstationen zu bedienen, welche der einklassische Schnellzug unberücksichtigt läfst. Sie entsprächen mehr oder minder unseren heutigen Schnellzügen mit III. Klasse, wie denn auch in diesen Zügen Gelegenheit gegeben wäre, zu dem heutigen preufsischen Minimalsatz für Schnellzüge im Rückfahrverkehr die Reise zurückzulegen.

Mit allen drei Wagenklassen wären sonach nur die schlechtweg als Personenzüge bezeichneten Züge, wir möchten sie gewöhnliche Züge nennen, auszustatten.

An zweiter Stelle ist auf dem Gebiete der Betriebsführung die bessere Gestaltung der Fahrpläne zu fordern, vornehmlich in dem Sinne verbesserter und vermehrter Anschlüsse. Heute bilden nicht nur die Grenzstationen landesherrlicher Bahngebiete, sondern vielfach auch die gröfseren Hauptstationen innerhalb der Systeme Veranlassung die Züge liegen zu lassen, bezw. die Anschlüsse nicht direkt zu bewerkstelligen. Haftet dieser Mifsstand auch vornehmlich dem Personenzugsverkehr an, so ist doch auch der Schnellzugsverkehr nicht systematisch genug durchgeführt. Sind es doch fast nur die Luxuszüge, welche Gewähr einer durchgehenden Verbindung bieten, welche ohne bureaukratischen oder sonstwie hemmenden Einflufs ihren Weg

machen. Kann man auch nicht verlangen, dafs jede Zugführung durch den ganzen oder den halben Kontinent sich fortsetzt, so ist doch die moderne Verkehrstechnik auch für den Normalreisenden insoweit nutzbar zu machen, dafs wenigstens innerhalb des Deutschen Reiches, ungehemmt durch Partikulargrenzpfähle, ungehemmt durch sonstigen zeitraubenden Aufenthalt, unbelästigt durch unnötiges Umsteigen von einem Punkt zum andern zu gelangen die Möglichkeit gegeben ist.

4. Die finanzielle Seite der Reform.

Wenn wir in der finanziellen Würdigung unserer Reformvorschläge zunächst von den preufsischen Bahnen ausgehen, so dürfte vorerst die Vorfrage zu beantworten sein, ob die Anwendung des neuen Klassensystems in Verbindung mit der geschilderten Betriebsführung unter Verwendung des vorhandenen Wagenmaterials der preufsischen Bahnen ohne gröfsere Übergangsschwierigkeiten möglich wäre, oder aber ob die Durchführung der Reform von der Anschaffung neuen Materials in gröfserem Umfang abhängig sich erweise. Wir stehen nicht an, diese Frage dahin zu beantworten, dafs auch nicht ein einziger neuer Wagen nötig wäre, die fragliche Betriebsführung unter dem fraglichen Klassen- und Tarifsystem in die Wege zu leiten. Gerade die Beantwortung der hier in Rede stehenden Frage führt uns zu einem der interessantesten, aber gleichzeitig auch einem der wundesten Punkte unserer heutigen Betriebstechnik. Es ist der hohe Prozentsatz an toter Last, den die deutschen Eisenbahnen infolge eines schlechten Klassen- und eines falschen Tarifsystems mit sich führen. Je besser und bequemer die Wagenklasse, desto leerer pflegt sie zu sein. Sinkt doch die Ausnützung der vorhandenen Plätze auf den preufsischen Bahnen in der II. Klasse auf rund 25, in der I. Klasse gar auf rund 10 % herab. Die Dinge auf die Spitze getrieben heifst das, die beiden Oberklassen führen so viel Leerplätze, dafs man die ganze Frequenz der III. Klasse in den Leerplätzen der Oberklassen noch mit unterbringen könnte, wodurch alsdann die III. Klasse für die ganze Frequenz der IV. frei wäre. Die Fluktuationen der Frequenz macht die Sache nicht besser, sondern schlimmer. Der erhöhte Marktverkehr, der erhöhte Sonntagsverkehr, der erhöhte Verkehr bei besonderen Gelegenheiten, immer sind es die Unterklassen,

auf welche die erhöhte Frequenzziffer entfällt. Es kommt dann oft genug vor, dafs der dem Verkehrsandrang rat- und hilfslos gegenüberstehende Beamte den Reisenden IV. Klasse Plätze in den Quasi-Reservewagen der I. Klasse anzuweisen sich gezwungen sieht.

Wenn nun auch eine verzehnfachte Frequenz der I. Klasse, eine verfünffachte der II. des guten zu viel wäre, so sieht man doch, welche weitgehende Aufnahmefähigkeit die Oberklassen dartun, welche weitgehende Verschiebung in der Benützung der einzelnen Klassen mit der Tendenz einer verstärkten Frequenz der Oberklassen platz greifen könnte. Träte hinzu noch die bereits erwähnte Überweisung gewisser Wagenkategorien der Mittelklassen zu den höheren Klassen, dann dürfte der alte Wagenpark auch unter den neuen Verhältnissen sich allen Eventualitäten gegenüber gewachsen erweisen.

Es handelte sich also für Preufsen nur um gewisse Anpassungskosten. Da diese Kosten nur einmalige wären, dürften sie nennenswert kaum ins Gewicht fallen.

Wir kommen nunmehr zu dem finanziellen Hauptpunkte, nämlich der Wirkung der neuen Grundpreise auf die Gestaltung der Einnahmen. Da es sich für die preufsischen Bahnen, wie gesagt, mehr um eine Verschiebung in der Benützung der einzelnen Wagenklassen handelte und handeln sollte, denn um eine eigentliche Ermäfsigung der Taxen, dürften gröfsere Ausfälle für Preufsen überhaupt nicht zu gewärtigen sein. Dreht es sich doch in der Hauptsache sozusagen nur um die finanzielle Auflassung der heutigen I. Wagenklasse.

Die preufsische Eisenbahnstatistik hat uns gelehrt, dafs nur $^1/_3$ % etwa aller Reisenden sich der I. Wagenklasse bedienen. Die preufsische Eisenbahnstatistik lehrt uns ferner, dafs auch die Anzahl der auf die I. Klasse entfallenden Personenkilometer nur etwa $1^1/_2$ % der Gesamtzahl aller Personenkilometer ausmacht. Endlich ist es die positive Einnahme aus der heutigen I. Wagenklasse, welche sich nur auf einige Hundertteile der Gesamtintraden des Personenverkehrs beläuft und somit nicht geeignet erscheint, irgenwie von tieferer finanzieller Einwirkung zu sein.

Die Sache wird um vieles augenfälliger, wenn man sich die Aufhebung der I. Wagenklasse schlechtweg vorstellt. Kein Mensch wäre wohl aus rein finanziellen Gründen gegen deren Aufhebung.

Da unser Reformplan jedoch sich mit der schlechthinigen Auflassung der I. Wagenklasse nicht begnügt, da er vielmehr die Verbesserung der unteren Wagenklasse als die vornehmste Forderung der Reform aufstellt, so wäre allerdings der Eintritt einer starken Verschiebung in der Benützung der einzelnen Wagenklassen nach der unteren verbesserten aber nicht verteuerten Klasse ganz unausbleiblich. Diese Verschiebung in ihr gerades Gegenteil zu verkehren, bezweckt die in unserem Plane vorgesehene Klassenrestriktion bei Schnellzügen. Die Gestaltung der Betriebsführung, wie wir sie im vorigen Abschnitte skizzierten, würde mit apodiktischer Sicherheit nicht nur eine Verschiebung nach den unteren Klassen aufhalten, sondern eine Verschiebung im Sinne einer gesteigerten Frequenz der Oberklassen, insbesondere der ersten Wagenklasse herbeiführen.

Man bedenke, der effektive Ertrag im Durchschnitt sämtlicher Personenkilometer der preufsischen Bahnen stellt sich heute schon auf nur 2,52 Pf. pro Kilometer. Und zwar berechnet sich der Ertrag

in der II. Klasse auf 4,39 Pf.,
- - III. - - 2,71 -
- - IV. - - 1,90 -

pro Kilometer.

Es sind das, unter Berücksichtigung der Ausfälle durch die beizubehaltenden Monats-, Arbeiter- und Schüler-Karten, ziemlich genau unsere Reformpreise, welche wir

für die I. Klasse auf 4,50 Pf.,
- - II. - - 3,— -
- - III. - - 2,— -

normierten.

Die Klassenfrequenzziffern stellen sich heute auf den preufsischen Bahnen folgendermafsen. Von der Gesamtzahl der Personenkilometer entfallen

auf die II. Klasse 13,03 %,
- - III. - 37,12 -
- - IV. - 43,35 -

Gelänge es also, die heutigen Frequenzziffern der II. bis IV. Klasse für die I.—III. Klasse festzuhalten, dann wäre mit Ausfällen für die preufsischen Bahnen überhaupt nicht zu rechnen. Man beachte, das Gros der Reisenden fährt heute schon auf den

preufsischen Bahnen in den Personenzügen zu dem 2-Pf.-, in den Schnellzügen zu dem 3-Pf.-Tarif. Und daran würde unser Reformtarif wenig ändern.

Allerdings ist die völlige Beibehaltung der heutigen Frequenzziffern der einzelnen Wagenklassen bezw. die Übertragung der Frequenzziffern der II.—IV. auf die I.—III. Klasse nicht zu erwarten. Zu erwarten ist jedoch, dafs die Frequenzziffern der I. und II. Klasse der künftigen I. Klasse voll und ganz zufielen; und die weitgehendste Befürchtung wäre vielleicht die, dafs von den 37,12 % der Personenkilometer III. Klasse vielleicht nur $^2/_3$ auf die künftige II. Klasse entfielen.

Wir kämen sonach zu einer Frequenzziffer von

14,58 % in der I. Klasse,
24,75 - - - II. -
55,72 - - - III. -

aller Personenkilometer, wozu noch die auf Militärfahrkarten entfallenden 4,95 % der Personenkilometer hinzuträten.

Multipliziert man die angenommenen Personenkilometer-Frequenzzahlen der einzelnen Wagenklassen mit den Reformtarifsätzen, so ergibt sich, nach Abzug einer entsprechenden Ausfallquote für Arbeiter-, Schüler- und Zeitkarten, eine Einnahme von 350,4 Millionen Mark gegenüber einer tatsächlich erzielten von 369,4, oder ein Ausfall von 19 Millionen. Und diese Summe bedeutete für Preufsen in der Tat den ganzen, ja, den Maximalausfall, da die angenommene Personenkilometerfrequenz von 24,75 % der II. Klasse eher zu niedrig, denn zu hoch gegriffen erscheint.

Im weiteren wäre noch mit dem Ausfall der Schnellzugszuschläge und der Platzkarten zu rechnen. Doch ist anzunehmen, dafs die Aufhebung des Freigepäcks diese Ausfälle ganz oder wenigstens zu einem guten Teile wieder hereinbringen dürfte.

19 Millionen aber ist eine grofszügige Eisenbahnreform wohl an sich wert! 19 Millionen ist überdies ein Betrag, welcher in wenig Jahren durch den steigenden Verkehr wieder zu erzielen wäre.

Schlechterdings sind selbst gröfsere Ausfälle für die preufsischen Bahnen nicht geeignet, irgendwelche Bedenken zu erregen. Eher mufs, vom rein volkswirtschaftlishen Standpunkt aus die Dinge besehen, eine 7prozentige Eisenbahnrente als etwas Bedenkliches, als ein staatsökonomisch ungesunder Zustand bezeichnet

werden. Bedeutet doch eine Staatseisenbahnrente von 7 % nichts anderes als die Erhebung einer unwirtschaftlich hohen Verkehrssteuer.

Es ist daher für die preufsischen Bahnen der Zeitpunkt gröfserer Reformen längst gekommen. Gewifs kann eine Staatseisenbahn auch Überschüsse für allgemeine Staatszwecke liefern, aber ein ganzes Finanzsystem mehr oder minder auf Eisenbahnüberschüsse basieren, kann keineswegs als in Einklang mit den Gesetzen der Volkswirtschaft bezeichnet werden.

Die Verkehrsinstitute haben in erster Linie dem Verkehr zu dienen. Das ist freilich Binsenweisheit. Allein es ist leider wahr, dafs auch diese nicht immer genügende Beachtung findet. Wie die Dinge in Preufsen liegen, kann nicht eindringlich genug auf den Weg der Reform verwiesen werden, und zwar für alle Zweige des Verkehrswesens, und die Reform des Personenverkehrs kann nur als die nächstliegendere gelten.

Nicht so einfach, nicht so günstig liegt unsere Frage für die nichtpreufsischen Bahnverwaltungsgebiete. Nicht nur, dafs die Rente sämtlicher nichtpreufsischen Verwaltungen erheblich hinter der preufsischen zurückbleibt, sondern die meisten nichtpreufsischen Verwaltungen fahren überdies zu teuereren, teilweise erheblich teuereren Tarifsätzen. Der Übergang der nichtpreufsischen Bahnen zu einem Tarifsystem wie das vorgeschlagene hätte also für die fraglichen Bahnen erheblich gröfsere Ausfälle im Gefolge, als sie für Preufsen zu gewärtigen wären.

Von Sachsen, das den Zweipfennigtarif bereits in seinem System hat, sowie von Baden, das mittels Kilometerheft bereits zu $2^1/_2$ Pfg. den Kilometer fährt, liefse sich immerhin noch eher erwarten, dafs sie die umschriebene Reform mitzumachen in der Lage wären, als von Bayern und Württemberg. Doch ist zu sagen, dafs vielleicht gerade Bayern, mit seinem so sehr schlecht entwickelten Verkehr, durch starke Tarifermäfsigungen eine stärkere Belebung des Verkehr zu erwarten hätte. Wie wenig entwickelt der bayerische Verkehr ist, erhellt aus der Tatsache, dafs (1902) auf einen Kilometer Betriebslänge in Bayern nur eine Frequenz von 264 007 Personenkilometern entfiel, gegen 475 090 in Preufsen.

Nächst den höheren Tarifsätzen erschweren den nichtpreufsischen Verwaltungen die hohen Betriebsspesen die Reform. Wenn die französichen Bahnen mit einem Betriebsspesenprozentsatz von

54, die preufsischen mit einem solchen von 59 durchkommen, die bayerischen aber 71, die badischen gar 77 benötigen, dann sind das bedenklich ungesunde Zustände, gleichviel, worauf sie zurückzuführen sind. Die Kleinheit der fraglichen Bahngebiete dürfte für sich allein nicht die erschöpfende Ursache so starker Mifsverhältnisse sein, und die Möglichkeit, die Betriebskosten der nichtpreufsischen Verwaltungen wenigstens in etwas den preufsischen Verhältnissen anzupassen, dürfte nicht so kurzer Hand ausgeschlossen sein. Es hätte also bei den nichtpreufsischen Bahnen zunächst eine innere Reform der Verwaltung der Reform nach aufsen voranzugehen. Keinesfalls aber kann die deutsche Eisenbahnreform aus Gründen des finanziellen Unvermögens der nichtpreufsischen Verwaltungen mit Verteuerungen der preufsischen Tarife ins Leben treten. Ebensowenig kann und soll Preufsen die Reform von der freiwilligen Zustimmung auch der letzten nichtpreufsischen Eisenbahnverwaltung abhängig machen, sondern nötigenfalls ist eben die Reform zunächst als eine preufsische zu proklamieren, eingedenk des Bülowschen Ausspruchs:

Preufsen in Deutschland voran!

Und damit sind wir bei der politischen Seite der Eisenbahnfrage angekommen. Mit seiner 7prozentigen Eisenbahnrente sehen wir Preufsen heute die Lage bis zur Ausschliefslichkeit beherrschen. Dieses preufsische Übergewicht im Verkehrswesen, nebenbei bemerkt, das direkte Ergebnis der Ablehnung des Reichseisenbahnprojektes seitens kurzsichtiger Mittelstaatspolitiker, sollte aber letzten Endes zur Erzielung nationaler Vorteile, nicht etwa zur Konservierung preufsisch-partikularer angewendet werden. Ist doch der Zeitpunkt für Preufsen wieder einmal gegeben moralische Eroberungen grofsen Stiles zu machen. Hoffen wir von Budde, dafs er sich entschliefst, statt spezifisch preufsischer, deutsche Eisenbahnpolitik zu machen, hoffen wir, dafs er den Faden Maybachs wieder aufnehmen wird. Dieser bedeutete die Kombination der preufsischen Tarife mit dem süddeutschen Klassensystem. Und das soll sein: der Zweipfennigtarif für die dritte Wagenklasse.

Völlig ausgeschlossen ist, dafs, wenn erst Preufsen mit der Reformfahne vorangeht, die nichtpreufsischen Verwaltungen auf

die Dauer zurückbleiben werden. Sie werden einer Reform Buddes folgen, wohl oder übel, wie sie der Reform Thielens auch zu folgen sich entschlossen haben. Sollte alsdann der Nimbus der beliebten Eigenbrödelei im deutschen Eisenbahnwesen mit dem Endergebnis hoher Betriebskosten und hoher Fahrpreise für die nichtpreufsischen Verwaltungen etwas verbleichen, sollten, in Anbetracht der nicht geringen volkswirtschaftlichen Nachteile, welche ausschliefslich die nichtpreufsischen Eisenbahngebiete betroffen haben, eben die nichtpreufsischen Verwaltungen gesunden zentralistischen Bestrebungen gegenüber sich etwas weniger zugeknöpft erweisen, um so besser für das Ganze!

Also: Volldampf voraus, Exzellenz v. Budde!

Druck von Leonhard Simion Nf. in Berlin SW.