



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Weiß, J. G.: Eisenbahnreform.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Eisenbahnreform.

Von J. G. Weiß.



In der letzten Zeit sind wiederholt Mitteilungen durch die Zeitungen gegangen über eine Reform des Personenverkehrswesens auf den deutschen oder zunächst den preussischen Eisenbahnen. Wie viel oder wenig Wahres an diesen Mitteilungen war, wird sich vermutlich erwiesen haben, noch ehe die gegenwärtigen Zeilen dem Leser zu Gesichte kommen. Wie sich aber die Sache auch immer verhalten mag, auf die Dauer wird sich das Bedürfnis nach einer größeren Erleichterung des Personenverkehrs nicht abweisen lassen. Die sozialen und wirtschaftlichen Folgen einer solchen Erleichterung sind es, die in Nachstehendem einer kurzen Betrachtung unterzogen werden sollen.

Selbstverständlich könnte von einschneidenden sozialen und wirtschaftlichen Folgen einer Reform der Personentarife nicht gesprochen werden, wenn diese Reform sich lediglich auf eine Verbilligung der Fahrpreise um etliche 10 bis 20 Prozente erstreckte. Eine solche Änderung würde für das soziale Gebiet so gut wie einflusslos sein; auf wirtschaftlichem Gebiete aber würde sie lediglich die eine Folge haben, die Einnahmen der Eisenbahnen zu verringern. Nur von einer gründlichen Umgestaltung des Personenverkehrs sollte also im Ernste die Rede sein.

Eine solche hat Eduard Engel in einer vor mehreren Monaten erschienenen Schrift über „Eisenbahnreform“ vorgeschlagen. Wiewohl den meisten Lesern der Inhalt dieser Arbeit schon durch die Zeitungen bekannt geworden sein wird, ist es doch nicht zu umgehen, hier in Kürze zu sagen, was Engel erstrebt. Der Kern seines Verlangens besteht darin, daß ähnlich, wie jetzt im Paketverkehr der Reichspost, die Fahrpreise nur nach Zonen abgestuft sein und eine Verbilligung auf die nachstehenden Sätze erfahren sollen:

1. Zone (bis 25 Kilometer): 1. Klasse 2 Mk. 2. Klasse 50 Pf. 3. Klasse 25 Pf.*)
2. Zone (bis 50 Kilometer): 1. = 4 Mk. 2. = 1 Mk. 3. = 50 Pf.
3. Zone (über 50 Kilometer): 1. = 6 Mk. 2. = 2 Mk. 3. = 1 Mk.

Durch die hiermit ermöglichte Vereinfachung der Ausgabe und Kontrolle der Billets, durch zweckmäßige Änderungen im Gepäckverkehr und manches andere, was auf den ersten Blick unbedeutend scheinen mag, unter Engels

*) In gewissen Ausnahmefällen, z. B. für Arbeiterzüge, nur 10 Pf.

Beleuchtung aber eine große Tragweite zeigt, hofft er eine wesentliche Minderung der Betriebsunkosten zu erzielen; durch eine Steigerung des Verkehrs im allgemeinen und durch das Aufrücken der Reisenden in bessere Beförderungsklassen (d. h. besonders durch gesteigerte Benutzung der ersten Klasse), somit durch bessere Ausnutzung des Wagenraumes, hofft er den gewaltigen Einnahmeausfall, der durch die Verbilligung der Fahrpreise entstehen würde, zu decken.

Es kann nicht meine Absicht sein, hier die Vorschläge Engels ausführlicher zu behandeln. Insbesondere muß ich wegen der Art und Weise, wie er versucht, die Durchführbarkeit seines Gedankens durch Zahlen zu belegen, auf das Buch selbst verweisen. Der Leser wird durch die stellenweise nicht ganz parlamentarische Form desselben sich nicht abhalten lassen, den Inhalt nach Verdienst zu würdigen und wird nach meiner Überzeugung dazu kommen, in den Gedanken Engels wenigstens einen sehr berechtigten Kern zu finden.

Eine gewisse Berechtigung scheint auch der preussische Eisenbahnminister den Klagen und Anregungen Engels zuerkannt zu haben, denn wenn die Zeitungsberichte nicht ganz auf falschen Wegen gehen, haben die Erwägungen in Betreff einer Reform des Personenverkehrs in Preußen eben Engels Vorschläge zum Ausgangspunkte gehabt.

Es soll sich nun freilich die einstweilige Undurchführbarkeit derselben herausgestellt haben, und es soll beabsichtigt werden, Reformen nach anderer Richtung zu bewirken. Es ist aber auch gewiß nicht notwendig, daß gerade die Wege Engels eingeschlagen werden, wenn nur seine Ziele erreicht oder doch wenigstens annähernd erreicht werden. Letzteres aber ist dringend zu wünschen; ja es wird sich, wie gesagt, für die Zukunft als ein ganz unabweisbares Bedürfnis herausstellen. Und nun zu der sozialen und volkswirtschaftlichen Würdigung der Sache! Vergewärtigen wir es uns vor allem, was die Verwirklichung der Vorschläge Engels heißen würde.

„Es ist ein Brief da von der Post, der sechsunddreißig Kreuzer kost.“ So heißt im Studentenliede, und den Musesohn, der das singt, heimelt es an, wie ein Stück Mittelalter. Wie von dem hohen Briefporto der Vergangenheit, so wird man vielleicht in Zukunft von den hohen Personensfahrpreisen der Gegenwart singen und sagen. Denn die Reform, um die es sich im Eisenbahnwesen handeln wird, wird zum mindesten von gleicher Tragweite sein müssen, wie die, welche sich im Postwesen vollzogen hat. Man wird sich nach ihrer Durchführung verhältnismäßig ebensowenig zu scheuen brauchen, in irgend einer Angelegenheit aufs Geratewohl eine Reise zu thun, wie man sich heute scheut, einen Brief zu schreiben, auf die Gefahr hin, zehn Pfennige Porto nutzlos auszugeben. Verhältnismäßig, sage ich. Wir wollen nicht außer Acht lassen, daß immerhin ein wesentlicher Unterschied bleiben wird zwischen dem, was der Schreiber eines Briefes, und dem, was der Unternehmer einer Reise

an das Geschäft wagt, das er vorhat. Aber der Unterschied wird größtenteils dadurch ausgeglichen werden, daß so ziemlich jedes Geschäft durch persönliche Verhandlung der Beteiligten rascher und besser zum Ziele geführt wird, als durch brieflichen Verkehr.

Wohl mag nun die Besorgnis natürlich erscheinen, es möchte bei einer Verkehrserleichterung so weitgehender Art die Einwohnerschaft des damit beglückten Landes mit einemmale beginnen, durcheinander zu wimmeln wie ein zerförter Ameisenhaufen, und es möchte alle Ordnung außer Rand und Band gehen. Es ist eine alte Wahrheit, die sich an Völkern wie an Einzelwesen erwiesen hat, daß der Ordnungssinn nur dann zu gedeihen pflegt, wenn der Mensch sich in festen Heimstätten sesshaft macht. Zu einem wirklich geordneten Gemeinwesen taugen überbildete Globe-trotters ebensowenig, wie urwüchsige Nomaden. Den Kern eines Volkes, auf dessen Grundlage ein festes Staatsgefüge stehen soll, müssen die an der Scholle klebenden bilden. Was soll aber aus der Sesshaftigkeit werden, wenn dem Deutschen ein Ortswechsel seiner Person von dem südwestlichsten nach dem nordöstlichsten Teile seines Vaterlandes kaum schwerer sein soll, als die Versendung eines Briefes von der einen Stelle zur andern?

Es läßt sich in der That nicht läugnen, daß die nach unsern heutigen Begriffen geradezu fabelhafte Erleichterung des Personenverkehrs, von der wir zu reden haben, eine gewisse Gefährdung des Heimatssinns mit sich bringt, ja daß sich ihre Wirkungen bis in den Familienverband hinein erstrecken und in vielen Einzelfällen eine Lockerung desselben zur Folge haben können. Wenn für den Arbeiter (das Wort im weitesten Sinne verstanden) die Kosten eines Ortswechsels keine Rolle mehr spielen, wird er unter Umständen fast ebensoviel in der Ferne beschäftigt sein als in der Heimat, und daß das weder für die Erhaltung der Anhänglichkeit an die Heimat und die alten Gemeindegengenossen, noch für die Erhaltung eines festen Gefüges des Familienverbandes vorteilhaft sein kann, bedarf wohl keines Beweises, ebensowenig, daß sich daraus eine nachteilige Wirkung auf das Volksleben im allgemeinen ergeben muß.

Auch die Erschwerung der Aufenthaltskontrolle zu militärischen wie zu bürgerlichen Zwecken wäre eine Schattenseite der Neuerung, die nicht unterschätzt werden darf. Es braucht nur hervorgehoben zu werden, wieviel schwieriger die Verfolgung von Übeltätern sein würde, wieviel mehr Umsicht und Schlagfertigkeit sie erfordern würde, und wieviel mehr Mißgriffe man dennoch zu befürchten hätte.

So stehen allerdings wichtige sozialpolitische Bedenken der Einführung des „Personenportos“ entgegen. Aber sind es nicht lauter Bedenken, denen man schon auf einer frühern Stufe unsrer sozialen Entwicklung ein Ohr hätte leihen müssen, wenn man ihnen überhaupt Raum geben wollte?

Ich erblicke in den Engellschen Forderungen lediglich die letzte Folge einer Reihe von Umwälzungen, die sich längst vollzogen haben. Wir leben in einer Zeit, die von räumlichen Entfernungen nichts mehr wissen will. Seit das Fernrohr so weite Blicke in das All ermöglicht hat, sind die Entfernungen auf unsrer Erde für die menschliche Vorstellung in ein Nichts zusammengeschrumpft. Daß sie sich auch thatsächlich mit einer Geschwindigkeit überwinden lassen, von der frühere Geschlechter keine Ahnung hatten, haben die Erfindungen unsers Jahrhunderts gelehrt, mit denen die Beseitigung staatlicher Schranken der freien Bewegung des Volkes und seiner Güter Hand in Hand gegangen ist. In letzterer Beziehung hat man freilich mehrfach über das Ziel hinausgeschossen, man hat manchen sauern Schritt wieder zurückmachen müssen, und mancher weitere derartige Schritt wird vielleicht noch zu thun sein. Aber im großen und ganzen darf man nicht sagen, daß es Thorheit gewesen sei, den Forderungen der Zeit Rechnung zu tragen; man muß vielmehr anerkennen, daß die Neuerungen der letzten Jahrzehnte in ihrem Kerne meist gut und wertvoll sind, so viele Auswüchse auch noch Beachtung und Beseitigung verlangen mögen.

Die Einwendungen, die sich gegen eine große Erleichterung des Personenverkehrs vom sozialpolitischen Standpunkte aus machen lassen, waren sämtlich schon gegen das Gesetz über die Freizügigkeit zu erheben; sie wurden auch erhoben. Ungesundes Wachstum der Städte, Rückgang der Landgemeinden, oft Zerreißung der Familien (deren Ernährer die höhern Löhne der Stadt verdienen wollten, ohne das billige Leben der Angehörigen auf dem Lande in den Kauf zu geben), das sind wirklich — und stellenweise in großem Umfange — Folgen der Freizügigkeit gewesen, und durch die Erleichterung des Personenverkehrs dürften sie in mancher Beziehung noch verschlimmert werden. Aber wie die Freizügigkeit ungeachtet aller Bedenken zur Thatsache wurde, so wird wohl auch das Verlangen nach einer Reform der Personentarife gegenüber den gleichen Bedenken das Feld behaupten müssen. Denn in einer Zeit, wo amerikanisches Getreide und australisches Fleisch zum Schaden unsrer Produzenten auf unsern Märkten mit den einheimischen Produkten konkurriren, wo sich der Geschäftsmann durch das Telephon stundenweit mit seinen Geschäftsfreunden unterhält, und wo der Telegraph für ihn über Meere hinweg redet, in einer solchen Zeit ist es doch nur natürlich, wenn der Mensch es nicht einsehen will, warum gerade der Fortbewegung seines Körpers noch so große Hindernisse entgegenstehen sollen, Hindernisse, die noch dazu nicht einmal in materiellen Schwierigkeiten begründet sind, sondern ihre Wurzeln lediglich in einer veralteten Tarifpolitik haben, die, wie Engel sehr richtig nachweist, aus der Zeit der Postkutschen mit herübergenommen worden ist.

Daß man im Falle einer Tarifreform bemüht sein müßte, Maßregeln zur Vinderung ihrer sozialpolitischen Nachteile zu treffen, ist natürlich. Was die Aufenthaltskontrolle betrifft, so sind die Erfahrungen, die man seit Einführung

der Freizügigkeit auf diesem Gebiete gemacht hat, soviel sich übersehen läßt, nicht entmutigend, und so ließe sich wohl hoffen, daß hierin auch weiterhin mit den wachsenden Schwierigkeiten sich die Mittel zu ihrer Bewältigung werden finden lassen. In Bezug auf die zu befürchtende Untergrabung des Heimats- und Familiensinnes werden nicht so leicht Gegenmaßregeln zu finden sein. Gute Lehren pflegen wenig zu helfen. Aber glücklicherweise würde eben die Tarifreform selbst auch wieder in mancher Hinsicht günstig wirken. Gegenwärtig bringt der ländliche Arbeiter wohl einmal das Geld zusammen, um unter Zurücklassung seiner Familie in eine entfernte Stadt zu ziehen. Sieht er aber dort seine Hoffnungen getäuscht, so veranlaßt ihn die Kostspieligkeit der Rückkehr gleichwohl zu bleiben. Er schlägt sich durch, wie es geht, sinkt von Stufe zu Stufe und geht im Proletariat unter. Die Tarifreform würde dem Getäuschten jeden Tag die Rückkehr ermöglichen, indem ihn diese in der Regel nur einen Betrag kosten würde, den ihm der erste beste, der ihm auf der Straße begegnete, schenken würde. Nicht minder würde es die Tarifreform demjenigen, der außerhalb seiner Heimat den gesuchten Verdienst gefunden hätte, ermöglichen, seine Familie häufiger zu besuchen, sie nachkommen zu lassen oder wohl gar selbst seinen frühern Wohnsitz beizubehalten.

Mit dieser Berührung der Arbeiterverhältnisse streifen wir das wirtschaftliche Gebiet. Während vom sozialpolitischen Standpunkte nach allem Gesagten eine bedeutende Verbilligung der Personentarife doch manchem eher wie ein notwendiges Übel als wie ein Gewinn erscheinen möchte, zeigt sich auf der wirtschaftlichen Seite die Sache in weit günstigerem Lichte.

Und zwar wird sowohl der Arbeitsmarkt als der Warenmarkt davon berührt; der erstere natürlich vorwiegend.

Die Wurzel alles Elends in den Arbeiterverhältnissen liegt recht eigentlich in der Schwierigkeit, Angebot und Nachfrage räumlich zusammen zu bringen. Was hilft es den Arbeitern an dem einen Ende Deutschlands, wenn am andern Ende des Reiches vorübergehend so viel Nachfrage nach Arbeitskräften ist, daß sie auf keine Weise gedeckt werden kann! Nichts, gar nichts. Wären aber die Beförderungssätze so billig, daß ein Mann einer Beschäftigung von etlichen Wochen zu Liebe es schon wagen dürfte, eine Reise von etlichen hundert Kilometern hin und zurück zu unternehmen, so könnte allezeit ein für Arbeitgeber und Arbeiter gleich heilsamer Ausgleich bewerkstelligt werden, und es wäre so einem großen Teile des wirtschaftlichen Elends in wirksamer Weise abgeholfen. Natürlich müßte eine gewisse Organisation des Arbeiterstandes geschaffen werden, namentlich müßte ein rasch und sicher wirkender Nachrichtendienst über Angebot und Nachfrage eingeführt werden. Ansätze dazu sind ja hier und da vorhanden, und es würde sich nur um eine zweckentsprechende Weiterentwicklung handeln.

Wie die arbeitssuchenden eigentlichen Lohnarbeiter, würden auch Stellen-

suchende aller Berufsclassen — und wir leben ja in einer Zeit, wo die Stellensuchenden stets einen großen Bruchteil der Bevölkerung ausmachen — aus der Tarifreform einen nicht zu unterschätzenden Vorteil ziehen, und auch ihre Arbeitgeber würden an diesem Vorteil teilnehmen. Denn die Befetzung einer auch nur auf ein Vierteljahr hinaus festen Stelle ohne persönliche Bekanntschaft mit dem Bewerber ist doch eigentlich ein Umding und führt selten zu gutem. Wer eine Stelle zu vergeben hat, wird den Vorteil zu schätzen wissen, den es ihm bieten würde, wenn er Gelegenheit hätte, alle ernstlichen Bewerber persönlich kennen zu lernen. Unter den heutigen Verhältnissen könnte aber ein junger Kaufmann ein Vermögen in Reisekosten vergeuden, wenn er jede Bewerbung um eine Stelle persönlich anbringen wollte.

Was den Einfluß einer Tarifreform auf den Warenmarkt anlangt, so hat wenigstens der Kaufmann nie verkannt, daß das persönliche Betreiben einer Sache in der Regel allem brieflichen Verkehr vorzuziehen ist, und es unterliegt keinem Zweifel, daß er in allererster Linie die Vorteile der Neuerung mit Freuden begrüßen würde. Schon heute hält er es nicht für richtig, mit Reisen allzu sparsam zu sein. Dennoch ist er oft genötigt, eine Ware, die er lieber erst selbst gesehen hätte, nach einem kleinen Muster zu kaufen, das ihm kein rechtes Urteil erlaubt, oder er zieht Erkundigungen ein über einen Mann, dem er Kredit geben soll, und er wird getäuscht, indem die schriftliche Auskunft in ihrer Kürze und Knappheit Bedenkliches verschweigt, während eine kurze mündliche Unterredung mit dem Befragten alles wissenswerte ans Tageslicht gezogen hätte. Das sind nur zwei Beispiele aus der Fülle von denkbaren Fällen, in denen die hohen Personensfahrpreise dem Geschäftsverkehr hinderlich sind. Ähnliche Vorteile wie der Handel hätte natürlich auch die Industrie von der Tarifreform. Freilich darf man nicht vergessen, daß Reisen nicht nur Geld, sondern auch Zeit kosten, und daß im großen Verkehr eine Reise wohl häufig auch wegen der Zeitersparnis unterbleibt. Sicherlich aber fiele die Geldersparnis ins Gewicht bei den landwirtschaftlichen Produzenten und den kleinen Zwischenhändlern, die den Verkauf der landwirtschaftlichen Produkte vermitteln. Denn bei dem geringen Nutzen, mit dem die Landwirtschaft arbeitet, spielen verhältnismäßig kleine Unkostenbeträge oft eine große Rolle.

Und wie dem Landwirte, ergeht es auch den kleineren Produzenten aller Klassen. Daß endlich auch die Konsumenten sich besser dabei stehen würden, wenn Kauf und Verkauf aller Waren in der Regel persönlich abgeschlossen werden könnten, bedarf kaum der Erwähnung.

Dieser Überblick wird genügen, darzuthun, daß auf wirtschaftlichem Gebiete die Tarifreform nach allen Seiten Vorteile verspricht. Freilich ist dies nur der Fall unter der Voraussetzung, daß sie durchgeführt werden könnte, ohne die Einnahmen der Eisenbahnen so weit zu schmälern, daß die Entlastung der Reisenden wesentlich auf Kosten der Steuerzahler geschähe. Die Notwendigkeit

dieser Einschränkung läßt sich keineswegs dadurch verleugnen, daß man sagt, die Erleichterung des Personenverkehrs werde mittelbar auch denen Nutzen bringen, die nicht fahren, und es sei deshalb ein Zuschuß aus dem gemeinen Säckel wohl gerechtfertigt. Wir dürfen eben nicht vergessen, daß jede Verkehrs-erleichterung nicht nur dem vorhandenen Bedürfnis entgegenkommt, sondern auch neues Bedürfnis hervorruft. Das ist in unserm Fall kein Schaden, solange die Einnahmen die Kosten decken, oder wenigstens Aussicht ist, daß dies künftig der Fall sein werde. Sobald aber die Preise so niedrig sind, daß sich ein dauernder Fehlbetrag ergibt, der durch eine Eisenbahnsteuer (für sich oder als Bestandteil einer andern Steuer) gedeckt werden muß, wird die Sache bedenklich. Denn wenn jeder bemüht ist, durch häufige Benutzung der Bahn seinen Kopfteil an der Steuer wieder herauszuschlagen, steigt der Aufwand der Bahnen noch mehr, und mit ihm der durch Steuern aufzubringende Fehlbetrag. Es sind damit also gewissermaßen aus dem gemeinen Säckel Prämien für Luxusfahrten ausgeworfen, und das wird doch niemand wollen. Die ausgesprochene Einschränkung der Vorschläge Engels erheischt also volle Berücksichtigung, und es würde ein beklagenswerter Irrtum sein, zu Beförderungssätzen zu greifen, die ungeachtet der Verkehrssteigerung und der möglichen Ersparnisse die Möglichkeit einer Rentabilität der Personenbeförderung ausschließen. Wie hoch die Sätze sein müßten, die eine Rentabilität noch ermöglichen würden, das könnte freilich wohl der scharfsinnigste Fachmann nicht ausrechnen. Es müßte eben kühnen Griffes eine Probe gemacht werden. Ein paar Millionen wäre eine solche Probe schon wert; besonders wenn sich dann wirklich Beförderungssätze ergäben, die vielleicht mit den von Engel vorgeschlagenen nicht ganz stimmen, aber doch annähernd in dem angestrebten Umfang eine Verkehrserleichterung bewirken würden.



Die Gebietsentwicklung der Einzelstaaten Deutschlands.

Von R. Pape.

(Fortsetzung.)



ürttemberg, zu dem wir nun kommen, bezeichnete man in frühern Zeiten im Lande selbst mit Vorliebe als das schwäbische Reich und seine Krone als die Schwabekrone, und in gewissen Kreisen ist das noch heutzutage der Fall. Für eine derartige Bezeichnung, namentlich wenn sie bei Gelegenheit eines patriotischen Trinkspruches gebraucht wird, fehlt es auch nicht an einer gewissen Berechtigung.