



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Eisenbahnstudien. II.

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

## Eisenbahnstudien. \*)

## II.

Es ist eine leider feststehende Thatsache, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf den preussischen Eisenbahnen die Ausgaben für dieselbe Verkehrsgattung zwar im Allgemeinen decken, aber auch keinen Ueberschuß ergeben, so daß sie zur Verzinsung des Anlagekapitals nichts beitragen. Dieses für weite Kreise gewiß überraschende Resultat haben umfassende statistische Erhebungen ergeben, welche seit 1874 durch das preussische Handelsministerium bei den Staatsbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen gemacht worden sind und noch immer weiter fortgesetzt werden. Von den reinen Privatbahnen liegen derartige zuverlässige Daten nicht vor, es ist aber gar kein Grund vorhanden, bei diesen ein günstigeres Resultat zu erwarten, um so weniger als jenes bei den Staatsbahnen festgestellte ungünstige Resultat von den Fachmännern schon längst vermuthet wurde, wenn vielleicht auch nicht in seinem ganzen höchst bedenklichen Umfang, und weil die Verhältnisse der Staats- und Privatbahnen innerhalb Preußens sehr wenig von einander verschieden sind. Im Jahre 1875 haben sogar die Einnahmen aus dem Personenverkehr der Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Privateisenbahnen ein Minus von 2,500,000 Mark gegenüber den Ausgaben ergeben, so daß also allergünstigsten Falls bei allen deutschen Eisenbahnen ein Ausgleich von Null gegen Null angenommen werden kann.

Nun ist aber das Verhältniß der — kurz gesagt — Personeneinnahmen zu dem der Gütereinnahmen gleich 38 zu 100, und da zu der durchschnittlich 6% betragenden Verzinsung des Anlagekapitals der preussischen Eisenbahnen rund 256 Millionen Mark erforderlich sind, so werden diese 256 Millionen ausschließlich durch die Einnahmen aus dem Güterverkehr, resp. durch ganz unbedeutende extraordinäre Einnahmen erbracht, während der Personenverkehr statt — dem obigen Verhältnisse entsprechend — mit ca. 70 Millionen Mark mit Null an genannter Summe partizipirt. Wenn man mit diesen Zahlen die Gesamteinnahmen aus den 2 verschiedenen Verkehrsgattungen vergleicht, so ergibt sich, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 55% höher, diejenigen aus dem Güterverkehr dagegen um 20% niedriger hätten sein müssen, wenn beide Verkehrsgattungen nach Verhältniß gleichmäßig zur Verzinsung des Anlagekapitals hätten beitragen sollen.

\*) Außer den unter I. genannten Quellen siehe auch Schwabe, Ueber das englische Eisenbahnwesen. Berlin, 1871 und 1877.

Eine nach Verhältniß gleichmäßige Heranziehung der beiden Verkehrsgattungen zur Verzinsung des Anlagekapitals ist aber das Wenigste, was gefordert werden kann und muß, denn die Anlagekosten werden vielfach gerade durch die Rücksicht auf den Personenverkehr sehr erhöht, und außerdem ist der Verschleiß von Schienen zc. durch die schnell fahrenden Personenzüge ein größerer als durch die sich langsam bewegenden Güterzüge. Zu dem kommt noch, daß eine ganze Reihe von Bestimmungen des Betriebsreglements und der Bahnpolizeiordnung, deren Durchführung und Handhabung viel Geld kostet, lediglich in Hinsicht auf die schnell fahrenden Personenzüge und die Sicherheit der in denselben sitzenden Personen nothwendig sind, während sie für die langsam fahrenden Güterzüge und deren Sicherheit entbehrlich wären.

Allerdings muß zugegeben werden, daß die oben mitgetheilten Zahlen mit ihrem so ungünstigen Resultat für den Personenverkehr insofern ungenau sind, als die große Zahl der Eilgut- und Viehsendungen, die mit Personenzügen befördert werden, sowie die zahlreichen gemischten Züge eine ganz genaue Trennung beider Verkehrsgattungen nicht zulassen. Da aber die Statistik lehrt, daß die reinen Güterzüge, sowie auch die reinen Eilgüterzüge nicht nur die eigenen Kosten decken, sondern auch die Verzinsung des Gesamtanlagekapitals bewirken, so würde eine ganz genaue Auseinanderziehung der Güter- zc. und Personeneinnahmen und Ausgaben bei Personen- und gemischten Zügen — die schlechterdings nicht durchführbar ist — vermuthlich als finanzielles Ergebniß des reinen Personenverkehrs noch ungünstigere Zahlen und Daten als die oben angegebenen aufweisen.

Hier ist auch noch zu berücksichtigen, daß viele kleine Bahnen, trotzdem daß sie ihrem Verkehr entsprechend nur gemischte Züge haben, eine leidliche Rente abwerfen. Man wäre hier wirklich beinahe versucht zu sagen, daß diese Bahnen in der glücklichen Lage sind, vermöge des geringen Personenverkehrs reine Personenzüge entbehren zu können. Und doch sollte man meinen, daß, je größer der Personenverkehr, desto größer die Rentabilität der Bahn wäre; es sollte wenigstens so sein, wenn unsere Eisenbahnverhältnisse gesunde wären, und da dem leider nicht so ist, so muß auf Abhilfe, auf gründliche Besserung gesonnen werden. Eine Milderung des jetzigen Zustandes ist um so nothwendiger, als dadurch die Gütertariife entschieden wesentlich ermäßigt werden könnten, und zwar vermuthlich ohne allgemeine Erhöhung der Personenfahrgeldsätze. Allerdings ist dies nicht ohne die einschneidendsten Maßregeln möglich, durch welche vielfach dem reisenden Publikum liebgewordene Einrichtungen beseitigt werden müßten. Aber sicherlich muß dahin gestrebt werden, daß die hohe indirekte Abgabe, die jetzt von allen Kaufmanns- und Massengütern erhoben wird, um die Reisenden, auch die Vergnügungsreisenden des Auslandes in der jetzigen Weise zu

befördern, ja um diesen vielfach mit Aushändigung des Personenbillets geradezu ein Geschenk zu machen, beseitigt werden kann. Das jetzige Verhältniß ist volkswirthschaftlich durchaus schädlich und muß beseitigt werden.

Fragen wir nun nach den Mitteln zur Besserung, so ergeben sich vor allen Dingen folgende Punkte:

- 1) Beseitigung des Privilegiums der Post auf unentgeltliche Beförderung.
- 2) Aenderung der Tarifbestimmungen unter Beibehalt der jetzigen Tarifsätze im Allgemeinen.
- 3) Beseitigung des Freigepäcks und damit zusammenhängend
- 4) Hebung des Lokalverkehrs, sowie
- 5) Neunormirung resp. Reduzirung der einen und Vermehrung der andern Personenzugzahl.
- 6) Reduzirung der Wagenklassen.

Was den ersten Punkt anbetrifft, so sind bereits in der vorigen Nummer die hier einschlagenden Verhältnisse dargelegt. Die Post absorbiert in den schnellsten und theuersten Zügen circa  $\frac{1}{6}$  des Raumes und der Zugkraft, sie nutzt gleicherweise die Schienen zc. mit einem Sechstel der dem Personenverkehr entsprechenden Abnutzung ab, und sehr häufig gestalten sich diese Verhältnisse für die Eisenbahnen noch wesentlich ungünstiger dadurch, daß wegen des einen Postwagens, der unentgeltlich mitgeschleppt werden muß, eine zweite Lokomotive nothwendig wird. Bei den meisten der deutschen Hauptbahnen kommen Steigungen von 1:100 auf längere Strecken vor, auf denen bei Schnellzugsgeschwindigkeit eine Lokomotive nicht mehr als ca. 6 Wagen zu ziehen vermag; wird nun eine Verstärkung des Zuges wegen der Personenfrequenz auch nur um einen Wagen nothwendig, so muß eine Vorspannmaschine vor den Zug gesetzt werden, während dies ohne den im Zuge laufenden Postwagen nicht nothwendig wäre. In diesen durchaus nicht seltenen Fällen fällt also auf den betreffenden Postwagen als Beitrag zu den vermehrten Zugkosten wesentlich mehr als  $\frac{1}{6}$ , es wird aber weder dieser Beitrag noch überhaupt irgend welche Vergütung für die Beförderung auf den Schienen gewährt.

Diese Gratisleistungen der Eisenbahnen sind natürlich sehr schwer mit Genauigkeit in Geldsummen auszudrücken, sie sind aber, niedrig gegriffen, auf etwa 20 Millionen Mark von verschiedenen Eisenbahnsachmännern veranschlagt, und diese überschlägige Berechnung ist bis jetzt auch noch nicht angezweifelt worden. Schlägt man aber diese 20 Millionen zu den jetzigen Einnahmen aus dem Personenverkehr hinzu, so reduziert sich schon der oben angegebene Prozentsatz von 55%, um welchen diese Einnahmen zu steigern sind, damit sie in gleichem Verhältniß zur Verzinsung des Anlagekapitals beitragen wie diejenigen aus dem Güterverkehr, auf einige dreißig, sodaß die oben unter 2—6

aufgeführten Punkte auch nur noch eine dem entsprechende Erhöhung herbeizuführen haben.

Bei dem zweiten Punkte, den Tarifbestimmungen und den Tariffäzen, ist vor allen Dingen ausdrücklich hervorzuheben, daß eine einfache Erhöhung der letzteren unter Beibehaltung der ersteren eher verderblich als heilsam wirken würde, denn unzweifelhaft würde die Frequenz des Personenverkehrs derart abnehmen, daß die Einnahmen noch mehr sanken. Nein, es dürfen die jetzigen, im Vergleiche mit ausländischen Bahnen allerdings unzweifelhaft mäßigen Tariffäze der deutschen Eisenbahnen für Personenbeförderung nicht erhöht werden, wohl aber sind die durchaus unbegründeten, unverhältnißmäßig bedeutenden Tarifiermäßigungen für Retour- und Rundreisebillette zu beseitigen, resp. abzuändern.

Was zunächst die Rundreisebillette anlangt, so sind bei diesen die jetzigen, sehr bedeutenden Ermäßigungen gegen die einfachen Billetpreise um so weniger verständlich und begründet, als diese Ermäßigungen beinahe ausschließlich den Vergnügungsreisenden zu Gute kommen und andererseits der durch diese Einrichtung den Eisenbahnen entstehende Ausfall durch die Arbeitsreisenden und die Güter aufgebracht werden muß. Es läßt sich aber für die Rundreisebillette noch nicht einmal etwa der Grund aufführen, daß sie, wie dies bei den Retourbilletten thatsächlich der Fall ist, geringere Expeditionskosten verursachen als die gewöhnlichen Billete. Das gerade Gegentheil ist wahr. Die Druckkosten sind sehr erheblich, Kontrolle und Verrechnung derselben zwischen den verschiedenen Bahnen verursachen große Schwierigkeiten und bedeutende Kosten, und bei vielen Routen decken die Einnahmen aus dem Erlös der Rundreisebillette noch nicht einmal die Druckkosten derselben.

Es soll nun der gänzlichen Beseitigung der Rundreisebillette nicht das Wort geredet werden, aber eine Erhöhung der Preise für dieselben auf etwas weniger als die der einfachen Billete und vor allen Dingen Einschränkung der verschiedenen Routen auf die erfahrungsmäßig wirklich benutzten erscheint durchaus notwendig.

Bei den Retourbilletten liegen die Verhältnisse insofern anders, als bei den Rundreisebilletten, als hier wirklich für die Bahn Ersparnisse an Herstellungs- und Expeditionskosten entstehen, sodas eine Preisermäßigung berechtigt ist.\*) Wenn man nun aber berücksichtigt, daß die dauernden Ortsveränderungen bei den Personen sehr selten sind, daß vielmehr in der Regel der Reisende wieder an den Ausgangspunkt seiner Reise zurückkehrt, so ist auch kein vernünftiger Grund dafür vorhanden, die Retourbillette erheblich billiger

\*) Die Herstellungskosten eines Billetes belaufen sich ca. auf 0,2 Pfennig.

zu verausgaben als die einfachen Billete, denn eine Anlockung zur Rückkehr ist unter diesen Umständen nicht nothwendig. Nun betragen die Einnahmen aus den Retourbilleten etwa 50% der gesammten Personeneinnahme, eine Erhöhung der Preise für dieselben würde daher wohl unzweifelhaft eine Mehreinnahme, trotz der zu erwartenden Frequenzabnahme herbeiführen.

Aber trotzdem erscheint diese Erhöhung allein nicht zweckmäßig; man ermäßige vielmehr die Preise für die einfachen Billete und normire den Preis für die Retourbillete um 10—20 Pfennige u. s. w. niedriger als den von zwei einfachen Billeten, je nach den Entfernungen, um den Ersparnissen der Eisenbahn Rechnung zu tragen und den Retourbilleten überhaupt Absatz zu verschaffen, und es werden sich hierbei durch die zunehmende Frequenz auch die Einnahmen steigern. Man gebe aber diesen Retourbilleten weder lange Gültigkeitsdauer, noch gebe man sie überhaupt auf große Entfernungen aus, denn dies führt nur zu wesentlich erschwerter Kontrolle und zu Defraudationen, wie sie bei 3—5tägiger Gültigkeit überall an der Tagesordnung sind. Retourbillete mit 1—2tägiger Gültigkeit genügen dem Lokalverkehr, für den sie ja doch in erster Linie bestimmt sind, vollkommen. Für weitere, sehr frequente Touren können ja dann je nach Bedarf, den jetzigen Rundreisebilleten entsprechend, Retourbillete event. bis zu 8—14tägiger Gültigkeit ausgegeben werden mit etwas ermäßigten Sätzen gegen den doppelten Preis einfacher Schnellzugsbillete. Unter keinen Umständen aber sind die jetzigen sehr bedeutenden Differenzen zwischen einfachen und Retourbilletspreisen berechtigt. Entweder sind erstere zu hoch oder letztere zu niedrig, und der richtige Weg scheint auch hier so ziemlich in der Mitte zu liegen, freilich wohl etwas näher bei der ersteren Eventualität, wenigstens könnte mit mäßigeren Personentarifen für einfache Fahrt einmal ein Versuch gemacht werden, event. unter Beibehaltung der jetzigen Retourbilletspreise.

Es ist charakteristisch, daß in dem klassischen Lande des Eisenbahnwesens, in England, trotz der unverhältnißmäßig höheren Personentarife die Ermäßigung für Retourbillete geringer ist als in Deutschland; Retourbillete kosten dort nämlich etwa  $1\frac{2}{3}$  des einfachen Preises gegen den in Deutschland üblichen Satz von  $1\frac{1}{2}$  der einfachen Taxe, und hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß bis zur Entfernung von 75 Kilometern, d. h. bis zu der Entfernung, auf die sich der eigentliche tägliche Lokalverkehr erstreckt, nur Retourbillete mit eintägiger Gültigkeit ausgegeben werden. Nur auf große Entfernungen bei starkbefahrenen Strecken existiren Retourbillete mit längerer Dauer und erscheinen hier auch weniger bedenklich, weil Defraudationen hier nicht so leicht ausführbar sind als bei kurzen Touren. Zu dem kommt noch, daß das Retourbillet auf kurze Strecken in England zur Unterbrechung der Fahrt nicht berechtigt,

während in Deutschland gerade mit dieser Berechtigung Seitens des reisenden, mehrlichen Publikums so viel Mißbrauch getrieben wird, indem bei uns gerade durch diese erlaubte Unterbrechung so häufig Defraudationen vorkommen.

In engem Zusammenhang mit dieser Frage steht auch die der Verausgabe von Abonnementsbilleten. Diese Billetsorte hat sich bis jetzt in Deutschland verhältnißmäßig wenig Eingang verschafft, weil unsere großstädtischen Verhältnisse ganz andere sind als z. B. die englischen, wo die Dezentralisation der Städte außerordentliche Dimensionen angenommen hat und, dadurch begünstigt, die Abonnementsbillete auch stark begehrt werden. Hier wäre eine sehr wesentliche Preisermäßigung sehr am Plage und würde den hin- und hervogenden Verkehr in und in der Nähe von Städten, sowie in Industriebezirken bedeutend heben und den Eisenbahnen zuführen, während er jetzt sehr häufig andere, billigere, aber unbequemere Kommunikationsmittel aufsucht. Es ist ein bedeutender Unterschied, ob ich der Eisenbahn nur für eine Rückreise garantire und daher im einfachen Retourbillet eine entsprechende Ermäßigung beanspruchen kann, oder ob ich beinahe täglich mehrere Kilometer auf derselben zurücklege. Gerade so gut wie mit Erfolg in Großstädten und Industriebezirken Arbeiterbillete zu wesentlich ermäßigten Preisen eingeführt worden sind, weil dadurch einerseits dem Arbeiter die Möglichkeit geboten wird, seinen Wohnsitz mit größerer Freiheit wählen zu können, und andererseits die Eisenbahn die Gewißheit hat, täglich Hunderte von Arbeitern mit bestimmten Zügen zu befördern, wobei es die Masse auch wirklich, trotz der niedrigen Sätze, rentabel macht, gerade so gut ist es berechtigt, für alle diejenigen Personen, die täglich, oder doch sehr häufig eine gewisse Strecke auf der Eisenbahn zurücklegen, wesentlich billigere Tariffsätze anzuwenden als für gewöhnliche Hin- und Rückfahrtpassagiere. Erst dann, wenn wir, wie in England, billige Abonnementsätze haben, werden die Großstädte und die Industriebezirke dezentralisirt, erst dann ist es möglich, in gesunder Luft billiger zu wohnen, trotz des täglich zu entrichtenden Fahrgeldes, als im Kohlendampf und Staub der Großstadt bei hoher Miethe; dann werden aber auch die Eisenbahnen derartig an Personenfrequenz im Lokalverkehr gewinnen, daß auch ihre Einnahmen wesentlich steigen müssen. Allerdings muß hiermit Hand in Hand gehen: rasche Aufeinanderfolge der Züge und Einführung derselben in das Innere der Verkehrsmittelpunkte. Es ist zu erwarten und zu hoffen, daß in diesen Fragen durch die Eröffnung der jetzt im Bau begriffenen Berliner Stadteisenbahn gewaltige Umwälzungen hervorgerufen werden, Umwälzungen nicht nur im Eisenbahnbetriebe, sondern mindestens ebenso sehr in den Gewohnheiten und Anschauungen der Eisenbahnreisenden.

Hinsichtlich der oben unter 3) aufgeführten Forderung der Beseitigung des Freigepäckes ist darauf aufmerksam zu machen, daß die süddeutschen Bahnen bereits seit langer Zeit kein Freigepäck mehr kennen, dafür aber auch billigere Personentariffsätze haben als die norddeutschen Bahnen und daß auch unter diesen, besonders unter den preußischen Staatsbahnen die Tage des Freigepäckes gezählt sind, resp. zu sein scheinen. In der That ist die Einrichtung des Freigepäckes, soweit dasselbe unter Kontrolle und Garantie der Eisenbahn mit bedeutenden Expeditions- und Frachtkosten in besonderen Gepäckwagen befördert wird, weiter nichts als eine Steuer, die der Lokalverkehr an den Durchgangsverkehr entrichtet, da der Lokalverkehr Gepäck, was sich nicht im Waggon unterbringen ließe, so gut wie gar nicht kennt. Eine derartige Steuer ist aber um so unberechtigter, als der Lokalverkehr überhaupt schon unter dem allzu großen Einfluß und unter zu großer und ausschließlicher Rücksichtnahme auf den Verkehr großer Entfernungen leidet und dadurch wieder die Rentabilität des Personenverkehrs überhaupt erschwert wird. Bei einem Wegfall des Freigepäckes werden nicht sowohl die Einnahmen der Eisenbahnen bedeutend steigen, als vielmehr die Ersparnisse durch die dann mögliche Vereinfachung und Reduzirung der Gepäckexpeditionen mit ihrem zahlreichen Beamtenpersonal wesentlich ins Gewicht fallen, denn es wird dann Jedermann dahin streben, sein Gepäck möglichst selbst unterzubringen, resp. überhaupt zu verringern, und damit kann der Bahnverwaltung und dem reisenden Publikum nur gedient sein.

In England z. B. ist scheinbar die Mitnahme von Freigepäck in noch größerem Maße gestattet wie in Norddeutschland, aber, wie gesagt, nur scheinbar, denn die Bahn hat wegen der Nichtübernahme von irgend welcher Garantie für die richtige Beförderung und Ablieferung des Gepäcks auch nur sehr unerhebliche Expeditionskosten zu tragen und das Publikum sucht, wenn irgend möglich, für sein Gepäck selbst zu sorgen, es innerhalb des Waggons unterzubringen. Dadurch wird es ermöglicht, jene für das Publikum so überaus angenehme Einrichtung zu treffen, daß womöglich in jedem Personenwagen ein kleiner Behälter für die wenigen Gepäckstücke angebracht ist, welche sich schlechterdings nicht im Coupé unterbringen lassen. Die Zahl dieser Gepäckstücke ist aber immer sehr gering, und jedenfalls ließen sich die Gepäckwagen, deren bei unseren jetzigen Einrichtungen in Schnellzügen häufig mehrere laufen, an Zahl reduzieren, resp. ganz entbehren, wenn wir das Freigepäck beseitigten. Die Gepäckbehälter in den Personenwagen sind jedenfalls für alle Theile zweckmäßiger und billiger, vor allen Dingen absorbiren sie auch viel weniger Raum und Zugkraft als die großen schweren Gepäckwagen, die mit lauter nichts einbringenden Koffern und Kisten besetzt sind.

Daher fort mit dem Freigepäck; es würden dadurch die Personenzüge von den schweren Gepäckstücken entlastet und diese den Güterzügen zugeführt, denen sie auch naturgemäß zugehören. Dem Publikum aber könnten dann auf die Dauer viel werthvollere Einrichtungen als Ersatz für den Verzicht auf eine mehr als zweifelhafte Erleichterung geboten werden. Dann braucht der mit leichter Tasche ausgerüstete Bruder Studio, der in die Ferien fährt, nicht für die Dame mit zu bezahlen, die sich, mit großen Kisten und Koffern voller Spitzen und sonstigen Toilettengegenständen beladen, ins Bad begibt; dann ist jeder seiner Reiseausgaben eigener Herr, jetzt aber nicht.

Für den vierten Punkt, die Hebung des Lokalverkehrs, und den damit in engem Zusammenhang stehenden fünften, die neue Normirung der Personenzugzahl, ist bis jetzt in Deutschland Seitens der Eisenbahnverwaltungen wenig geschehen, und im Publikum ist für diese wichtigen Neuerungen so gut wie gar kein Verständniß zu finden. Und doch lassen sich die meisten berechtigten und unberechtigten Klagen der Reisenden über ungenügende Zugzahl, zu langes Warten auf den Anschlußstationen mit andern Bahnen, ungelegene Zeit des Abganges und der Ankunft der Züge beinahe sämmtlich darauf zurückführen, daß bei den meisten Bahnen Deutschlands der Lokalverkehr keine besondern Züge angewiesen erhalten hat. Ein Personenzug läßt sich aber schlechterdings nicht so legen, daß er gleichzeitig auf größern Strecken dem Durchgangsverkehr und dem Lokalverkehr dient, denn ersterer ist lediglich von der Erreichung der Anschlüsse an fremde, häufig sogar ausländische Bahnen, Dampfschiff Touren u. abhängig, von der Tageszeit aber unabhängig, während letzterer in allererster Linie von der Tageszeit abhängt. Die so häufig gehörte Klage, daß die Zahl der Personenzüge eine ungenügende sei, ist durchaus unbegründet, wenn man erwägt, daß in Deutschland 76 % aller Plätze der Personenzüge leer sind. Hiernach sollte man eher auf den Gedanken kommen, die Zahl dieser Züge sei noch zu groß und im Interesse einer Erhöhung der Einnahmen aus dem Personenverkehr und der dadurch ermöglichten Reduktion der Güterzüge sei eine Reduktion der Zugzahl dringend geboten. Und doch würde im Allgemeinen eine derartige Maßregel eher verderblich wirken, der Personenverkehr würde unzweifelhaft absolut noch mehr abnehmen, während gerade eine Hebung der Personenfrequenz unbedingt nothwendig ist, um den jetzigen Nothständen abzuhelpfen.

Auf vielen Nebenbahnen allerdings kann die Zahl der Personenzüge unbedenklich verringert, häufig geradezu auf die Hälfte der jetzigen Zahl reduziert werden\*), wenn dafür die Züge nach den Tageszeiten bequemer gelegt werden,

\*) Die jährlichen Kosten eines Personenzuges belaufen sich bei 60 Kilometer Länge etwa auf 45,000 Mark; wenn jetzt auf einer Bahn 6 Züge und 6 Gegenzüge fahren und Grenzboten II. 1877.

denn auf diesen Nebenbahnen ist die Zahl derjenigen Personen, die von da auf eine Hauptbahn übergehen und auf dieser noch weiter fahren, so gering, daß es durchaus ungerechtfertigt ist, zu Gunsten dieser Wenigen die ganze übrige Bevölkerung zu schädigen; diese paar Leute mögen auf den Anschlußstationen an die Hauptbahn immerhin längere Zeit auf den nächsten Schnellzug warten, es ist das nicht so schlimm, als wenn die Bevölkerung der Gegend, welche von der Bahn durchschnitten wird, wegen der schlechten Lage der Züge der Tageszeit nach, diese gar nicht benutzt, sondern lieber zu Fuß oder per Landfuhrwerk seinen Geschäften nachgeht.

Die allzu große Rücksichtnahme auf den Durchgangsverkehr hat bisher den Lokalverkehr nicht nur nicht aufkommen lassen, sondern es ist vielfach der Lokalverkehr, wie und wo er früher bestand, zurückgegangen, natürliche Verkehrsmittelpunkte belebter Gegenden sind in Gefahr, diese Eigenschaft zu verlieren oder haben sie bereits verloren, weil sie trotz der Lage an der Eisenbahn für die Züge ungünstig liegen, und dadurch hat weder die betreffende Gegend noch die Eisenbahn noch die Allgemeinheit Etwas gewonnen. Wie in so mancher Hinsicht kann uns auch hier wieder England als Muster dienen. Dort bewegen sich Durchgangs- und Lokalverkehr ganz unabhängig von einander, und beide aufs Intensivste entwickelt, neben einander, und dadurch ist es nicht zum Wenigsten mit hervorgerufen worden, daß der Personenverkehr zu den Einnahmen und zu der Rentabilität der Eisenbahnen vollkommen gleichwerthig neben dem Güterverkehr das Seine beiträgt.

Betrachten wir die Forderungen, welche für den Durchgangsverkehr und für den Lokalverkehr zu machen sind, so ergibt sich für erstere Verkehrsgattung: größte Schnelligkeit, möglichster Komfort, wenig Anhaltepunkte, kein Wagen- und Personenwechsel auf lange Linien, wobei die Tageszeit gleichgiltig ist.

Dagegen für die zweite Art des Personenverkehrs:

viele Anhaltstellen und dadurch geringere Schnelligkeit, bestimmte Stunden des Tages, natürliche Ausgangs- und Endpunkte, wie Gerichtsstädte, Märkte, Fabrikstädte u. und kurze Strecken, wobei der Komfort weniger in Betracht kommt.

Wie ist nun, mit wenigen Ausnahmen einiger Bahnen in den westlichen Industriebezirken, in Deutschland diesen Anforderungen genügt? Für den Durchgangsverkehr ist im Allgemeinen genügend Sorge getragen, obgleich auch hier oft genug weniger Anhaltepunkte zu wünschen wären. Häufig sind sogar

---

diese auf die Hälfte, d. h. auf 6 Züge im Ganzen reduziert werden, so entspricht dies einer jährlichen Ersparniß von 270,000 Mark. Gewiß eine hübsche Summe.

entschieden zu viele Durchgangszüge, weil entweder ein wirklicher Durchgangsverkehr auf der betreffenden Route nicht oder doch nur in sehr beschränktem Maße stattfindet oder weil, und das ist der häufigere Fall, nach gänzlicher Beseitigung des Lokalverkehrs aus diesen Zügen eine geringere Zugzahl genügen wird. Hierdurch kann aber die Allgemeinheit nur gewinnen, der Durchgangsreisende wird froh sein, von dem Lokalverkehr unbelästigt zu bleiben er wird größere Schnelligkeit und selteneres Anhalten der häufigeren Fahrgelegenheit vorziehen und für derartige Züge auch gern den höhern Schnellzugspreis bezahlen. Der Lokalreisende aber wird einen günstig gelegenen Lokalzug mit billigeren Säzen trotz kleinerer Geschwindigkeit gegenüber dem jetzigen beschleunigten resp. Schnellzug, der zeitlich ungünstig liegt und ihn zur größten Eile in der Abwicklung seiner Geschäfte zwingt, mit Freuden begrüßen. Aber nicht nur die wirklichen Durchgangszüge, die Schnellzüge, sind zur Bewältigung oder gar Hebung des Lokalverkehrs ganz ungeeignet und daher auch von diesem gänzlich zu entlasten, sondern auch jene langgezogenen Personen- und gemischten Züge, die sich von einem Ende der Bahn bis ans andere oft Hunderte von Kilometern hin durchziehen und welche so treffend vom Volke Bummelzüge genannt werden, können dem Lokalverkehr absolut nicht dienen. Ihre Existenz ist überhaupt nur dadurch erklärlich, daß sie den unbemittelten Klassen als Durchgangszüge dienen sollen, und, ganz abgesehen davon, daß den ärmeren Klassen bei einer Reduktion der Wagenklassen auch die Schnellzüge besser zugänglich gemacht werden können, worauf ich noch zurückkommen werde, ist die Ersparniß bei Benutzung eines Bummelzuges mehr als illusorisch, weil die längere Fahrzeit größere Ausgaben an Beköstigungs- und Uebernachtungsgeldern verursacht. Also beseitige man auch diese Bummelzüge und löse sie in eine ganze Reihe von Lokalzügen auf, die sich um jene Verkehrsmittelpunkte gruppieren, welche bei jeder Bahn mit einiger Aufmerksamkeit sich leicht finden lassen. In der Regel sind es Sitze von Behörden, Märkte, Fabrikstädte, Eisenbahnknotenpunkte, und ebenso lassen sich um diese Centren Kreise ziehen, innerhalb welcher der tägliche Verkehr von und nach den Mittelpunkten hin- und herwogt. Man lege nun die Lokalzüge so, daß es den Bewohnern der betreffenden Kreisfläche ermöglicht ist, sowohl Vormittags als auch Nachmittags mehrere Stunden im Centrum zuzubringen, während sie die ersten Früh-, die Mittags- und Abendstunden zu Hause sein können. In den meisten Fällen wird sich das ganz leicht erreichen lassen, da die Radien derartiger Kreise in starkbevölkerten Distrikten selten länger als 20—30 Kilometer sein werden, so daß die Fahrzeit, selbst bei möglichst vielen Anhaltepunkten, immer noch eine kurze sein wird. Die Zahl dieser Züge muß sich natürlich lediglich nach der Frequenz derselben richten und bei steigendem Verkehr angemessen vermehrt wer-

den. Bei geringem Verkehr wird man durch gemischte Züge den Zweck erreichen können, so wenig auch dieser Zugorte sonst das Wort zu reden ist, bei größerem Verkehr müßten reine Personenzüge an deren Stelle treten, die sich zu bestimmten Tageszeiten, wie früh, Mittags und Abends event. in kurzen Intervallen schnell zu folgen hätten. In den Verkehrszentren müßte dann gleichzeitig der Uebergang auf den Durchgangsverkehr stattfinden, und demgemäß hätten die Schnellzüge hier zu halten. Bei der Einrichtung derartiger Lokalzüge würde der Lokalverkehr entschieden ganz bedeutend zunehmen und dadurch auch die Einnahmen der Eisenbahnen steigen, und zwar um so mehr, als in sehr vielen Fällen die jetzige Zugzahl würde verringert werden können, da es, wie schon mehrfach gesagt, nicht sowohl auf die Zahl der Züge als vielmehr auf deren passende Lage nach Zeit und Ort ankommt, um dadurch das Publikum zur Benutzung derselben einzuladen und zu ermuntern. In vielen Fällen freilich müßte die jetzige beschränkte Zugzahl vermehrt werden, aber auch dann sicher nicht zum Schaden der Eisenbahnen; Botenfrau und Schusters Kappen, die jetzt zum Schaden von Handel und Wandel in Deutschland noch eine so große Rolle spielen, werden dann mehr und mehr verdrängt werden, besonders wenn für diese Lokalzüge mäßige Fahrpreise eingeführt werden, die sich mit Rücksicht auf ihre zu erhoffende starke Frequenz, langsamere Fahrt und weniger elegante Waggonseinrichtung sehr wohl werden einführen lassen.

Das Einzige, was event. gegen diese Neuerung angeführt werden könnte ist, daß dadurch bei Reisen aus einem der genannten Kreise in den andern wiederholtes Umsteigen nothwendig wird. Allerdings ist das ein nicht zu leugnender Uebelstand, aber erstens kann nichts ganz vollkommen sein, zweitens ist erfahrungsmäßig die Zahl derjenigen Reisenden eine sehr geringe, die von einem kleinen Orte des einen Kreises nach einem kleinen des andern Kreises sich bewegen — die Einwohner der Verkehrsmittelpunkte können die Durchgangszüge ohne Umsteigen benutzen —, und drittens haben die in England und einigen westlichen Gegenden Deutschlands gemachten Erfahrungen gezeigt, daß dieses geringe Uebel des Umsteigens von den Reisenden sehr gerne in den Kauf genommen wird gegenüber den andern sehr bedeutenden Vortheilen des in Vorschlag gebrachten Systems. Daß Klagen über mangelhafte Verkehrseinrichtungen laut werden, selbst wenn diese von einem Gotte ins Leben gerufen wären, versteht sich besonders in Deutschland von selbst. Gibt es doch bei uns eine unverhältnißmäßig große Anzahl von Reisenden, die am Liebsten ohne Bezahlung jeder für sich ein Coupé, womöglich jedes mit Badeeinrichtung, Restauration, Closet u. dgl. m. ausgerüstet, verlangen möchten. Es sind das dieselben Leute, die bei jeder Gelegenheit die Schaffner zu bestechen suchen, die

bei starkem Andrang prinzipiell nur Billete III. Klasse lösen, um dann „aus Versehen“ oder „aus Mangel an Platz“ II. oder womöglich I. Klasse zu fahren, und immer das große Wort über schlechte Verkehrseinrichtungen führen. Dieser Sorte von Menschen kann freilich keine Verkehrseinrichtung gerecht werden, weil sie selbst jeder Gerechtigkeit abhold sind, aber für diese Menschen ist auch mein Vorschlag nicht berechnet, sondern für ernste, das allgemeine Wohl im Auge habende, ehrliche Leute. Es ist wirklich zu verwundern, daß das reisende Publikum gegen jene Eisenbahnstrauchdiebe nicht mehr Lynchjustiz übt, denn widerlich genug drängt sich deren Gebahren Jedem auf, der oft und lange auf der Axt liegt.

Doch wieder zur Sache. Jene Lokalzüge könnten auch noch in einem andern Punkte den lokalen Bedürfnissen und Verhältnissen sich viel besser anschmiegen als die jetzigen Personenzüge, nämlich in dem Wechsel des Fahrplans. Jetzt hängen beinahe sämtliche Züge der einen Bahn ziemlich stark von denen der andern Bahn ab, weil alle Züge dem Durchgangsverkehr wenigstens mit dienstbar sein sollen. Legt man aber die Durchgangszüge derart, daß sie von dem Lokalverkehr ganz frei bleiben können und müssen, so lassen sich diese einerseits besser und leichter auf weite Strecken hin und auf längere Zeit bestimmen und festlegen, sodaß gar keine bedeutenden Fahrplanänderungen notwendig sind. Die Lokalzüge andererseits können dann je nach Bedürfnis mit größter Leichtigkeit nach Jahreszeit, Festen, Reisezeit und dergl. mehr in ihrem Fahrplan verändert werden, ohne dadurch gleich wieder große Konferenzen und Berathungen mit den Nachbarbahnen nöthig zu machen. So können zu Pfingsten, zu Weihnachten sofort besondere Fahrpläne ins Leben treten, überhaupt jedem lokalen Bedürfnis aufs Leichteste Rechnung getragen werden.

Bevor ich nun die Reduzirung der Wagenklassen bespreche, sei noch ein Beispiel angeführt, welches verderblicher Einfluß oft dem Durchgangsverkehr gestattet ist und welches der No. 14 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen entnommen ist. Auf einer norddeutschen Bahnstrecke von 8 Meilen Länge fährt täglich in jeder Richtung ein Schnellzug, der zur Verbindung zweier Großstädte dienen soll. Dieser Schnellzug ist an sich stets schwach besetzt, die Bahn führt durch eine dünn bevölkerte Gegend und hat neben diesem Schnellzuge an Personenzügen keinen Mangel, sodaß diese zur Bewältigung des Lokalverkehrs vollkommen ausreichen würden. Statistische Erhebungen haben nun ergeben, daß jener Schnellzug täglich im Durchschnitt nur von  $3\frac{1}{2}$  Durchgangsreisenden benutzt wird. Es ist das auch sehr erklärlich, denn dieselben Großstädte sind noch durch eine andere Route verbunden, auf der der Schnellzug sogar um  $1\frac{1}{2}$  Stunden kürzere Fahrzeit hat, wofür

allerdings einmaliges Umsteigen nothwenig wird. Angenommen nun, jener Zug wäre in Rücksicht auf den Lokalverkehr entbehrlich — und das ist er thatsächlich —, so wird wegen  $3\frac{1}{3}$  Personen täglich ein Zug 8 Meilen weit mit Schnellzugsgeschwindigkeit gefahren. Ein derartiger Zug verursacht jährlich ca. 50,000 Mark Kosten, sodasß jeder Reisende pro täglichen Zug die Bahn 40 Mark kostet, während er nur 4 Mark bezahlt. Was sagt da der Volkswirth hierzu? Sind das nicht schreiende Mißstände, oder vertheidigt auch solchen Umständen gegenüber irgend ein Reporter noch den beinahe zum Glaubenssatz der deutschen Presse erhobenen Grundsatz, daß das den bösen Aktionären und Verwaltungsräthen, seinen „Blutsaugern“ ganz recht geschehe, wenn sie noch Etwas drauf legen müßten, damit  $3\frac{1}{3}$  Personen nach ihrem eigenen Kopf bequem fahren könnten?

Der sechste Punkt, die Reduktion der Wagenklassen, ist in letzter Zeit so wiederholt in Erwägung gezogen worden, daß wohl anzunehmen ist, es werde bald versuchsweise damit vorgegangen werden. Bekanntlich haben die meisten deutschen Eisenbahnen 4 Wagenklassen. Die I. Klasse besitzt eine Ausstattung, wie sie weder in England, Frankreich noch Belgien bekannt ist. Die II. Klasse in ihrer norddeutschen Eleganz entspricht durchaus der I. Klasse der eben genannten Länder, die III. Klasse ist ziemlich überall gleich, und die IV. Klasse ist mit wenigen Ausnahmen auch nur in Deutschland heimisch.

Man beseitige nun die übermäßig fein ausgestattete I. Klasse, erhebe die II. mit norddeutscher Ausstattung zur I., die III. zur II. und die IV. zur III. so werden sich sofort erhebliche Ersparnisse und größere Einnahmen erzielen lassen. Es seien hier zur nähern Erläuterung dieser Forderung einige Zahlen aufgeführt.

Im Jahre 1875 betrug die Zahl der sämtlichen Reisenden I. Klasse  $1\frac{1}{2}\%$  der Reisenden überhaupt, während die spezifische Personenfrequenz, d. h. die Zahl der Personen und der von denselben zurückgelegten Strecke in I. Klasse  $3,1\%$  betrug. Die Einnahmen beliefen sich auf  $7,2\%$  der Personeneinnahmen, wogegen der Raum der I. Klasse in den Zügen mit  $10\%$  nicht zu hoch bemessen ist und die Unterhaltungskosten sich auf etwa  $25\%$  der sämtlichen Unterhaltungskosten für Personenwagen belaufen. Hieraus ergibt sich, daß durch den Fortfall der I. Klasse die Eisenbahn sofort erhebliche Ersparnisse machen könnte, denn die Passagiere dieser Klasse gehen der Bahn nicht verloren, sie werden sich einfach der jetzigen II. Klasse bedienen, und wenn sie unter allen Umständen allein zu reisen wünschen — was sie übrigens auch in der I. Klasse keineswegs garantirt bekommen können —, so werden sie sich ein Halb- oder Ganzcoupé miethen. Ein Bedürfnis zu einer I. Klasse ist nirgends vorhanden, denn zwischen den gebildeten Kreisen, die sich II. und

I. Klasse bedienen, besteht kein wirklicher, höchstens ein eingebildeter Standesunterschied. Wenn mit dieser Beseitigung der I. Klasse die allgemeine Einführung der IV. Klasse und der Arbeiterbillete Hand in Hand geht, so wird auch die III. Klasse (wir folgen hier immer noch den jetzigen, geläufigeren, nicht den zukünftigen Bezeichnungen) wieder mehr Kreisen zugänglich, die sich jetzt vielfach der II. Klasse zugewendet hatten, um nicht in die unangenehme Lage zu kommen, mit beschmutzten Arbeitern oder gar rohen angetrunkenen Leuten in Berührung zu kommen. Auch das könnte nur als ein allgemeiner Vortheil angesehen werden. Bei den zukünftigen dreiklassigen System könnten sämtliche Schnellzüge mit II. und III. Klasse ausgerüstet werden, ohne dadurch die Zahl der Wagen zu vermehren, denn die schlecht besetzte, viel Raum einnehmende I. Klasse fiel weg und sehr viele Leute würden hocheifrent des billigeren Preises wegen, in der mitgeführten III. Klasse Platz nehmen. So würden alle Kreise nur gewinnen, vor allen Dingen auch die Eisenbahnen, die unzweifelhaft ihre Schnellzüge besser besetzt haben würden, und die natürliche Folge wäre die, daß die Tarife — nicht die für Personen, denn diese sind in Deutschland, wie schon Eingang bemerkt, unverhältnißmäßig niedrig, sondern die für Güter — ermäßigt werden könnten. Da sich außerdem die Schlafwagen auch in Deutschland immer mehr Eingang verschaffen, so werden durch diese auch alle wirklichen und eingebildeten Vorzüge, die man etwa der jetzigen I. Klasse nachsagen könnte, nicht nur ersetzt, sondern noch bedeutend übertroffen.

Wenn zur Begründung der Beibehaltung der I. Klasse auf mehrere Bahnen hingewiesen wird, die thatsächlich mit derselben günstige Resultate erzielen, wie besonders die Rheinische Bahn, so ist hiergegen einfach darauf zu erwiedern, daß bei dieser Bahn, ähnlich wie in England und Frankreich, theils wegen sehr mangelhafter innerer Ausstattung der II. Klasse, theils wegen mangelnder IV. Klasse die ganze gebildete Gesellschaft dazu gezwungen wird, sich der I. Klasse zu bedienen. In diesen Ländern und Gegenden ist thatsächlich die I. Klasse nichts Weiteres und Besseres wie unsere norddeutsche II. Klasse, also sprechen die Thatsachen mehr für als gegen unsern Vorschlag. Zu der Mitführung solch schlechter schmutziger II. Klassen liegt aber gar kein vernünftiger Grund vor, denn auf Holz sitzt sich, wenn ich auf anständige, ordentliche Gesellschaft zählen kann, wesentlich besser als auf solchem Polster. Es ist auch die Beseitigung dieser II. Klasse bei der zweitgrößten der englischen Bahnen, der Midland Railway Co., die im Jahre 1875 durchgeführt wurde, die unserm Vorschlage durchaus entspricht, vom ganzen englischen Publikum mit großer Befriedigung aufgenommen worden.

Sehr wesentlich fällt aber auch noch ins Gewicht, daß durch diese Klassen-

reduktion ein volles Viertel aller Billetforten in Wegfall käme, die todte Last der Züge erheblich reduziert würde und dadurch Expedition, Kontrolle u. s. w. sehr wesentlich vereinfacht und ermäßigt werden könnte, Alles Momente, die weit schwerwiegender sind, als der Laie vielleicht annehmen mag.

Und nun zum Schluß noch ein paar Worte über unser heutiges Billetkontrolsystem und damit Zusammenhängendes und einige Wünsche zur Abänderung desselben. Wir können es dreist das System der Bevormundung nennen, und, wie die Bevormundung erwachsenen Personen gegenüber überhaupt nicht am Platze ist, so auch nicht unser heutiges System den nachgerade doch wohl mündig gewordenen deutschen Eisenbahnreisenden gegenüber. Sollte man diese aber immer noch nicht für mündig halten, so mache man doch wenigstens den Versuch, ob sie bei größerer Freiheit nicht eher mündig werden als bei der sorgfältigsten Ueberwachung. Das heutige Billetkontrolsystem in den Zügen, während des Stillstandes der Züge, resp. während der Fahrt hat schon manches Schaffnerleben gekostet und ist entschieden zu theuer; ebenso ist es störend für die Reisenden, daß diese sich die Coupéthüren nicht selbst öffnen und schließen, daß sie sich nicht überhaupt viel mehr selbst helfen, daß sie sich auf das Abrufen in den Wartesälen und dergl. mehr verlassen. Alles das kostet viel Beamte, viel Geld. Man sperre die Perrons unachtsam ab, verhindere durch alle Mittel ein Betreten derselben ohne Billet, resp. mit für die betreffende Richtung nicht gültigem Billet, verbiete jede Gleisüberschreitung und Sorge für die nöthigen Ueberbrückungen, um auf die Zwischenperrons zu kommen. Im Uebrigen aber überlasse man das Ein- und Aussteigen in die Züge dem Publikum, es wird sich bald zu helfen und seine Freiheit zu schätzen wissen. Das Zugpersonal könnte dadurch wesentlich verringert und ebenso der Aufenthalt auf den Stationen abgekürzt werden. Durch gelegentliche Revision der Billete in den Zügen und entsprechende hohe Strafen und Namhaftmachung der Defraudanten wird sich auch das deutsche Publikum beim Eisenbahnfahren an Ehrlichkeit gewöhnen, so gut wie das englische, und schließlich wird hier so gut wie dort das Publikum selbst den Versuch der Unehrlichkeit durch schleuniges Einschreiten vereiteln. Wie man das Publikum behandelt, so ist es. Man gebe ihm die Freiheit, aber auch die Verantwortung, daß es in den richtigen Zug und in die richtige Klasse kommt, und es wird sich bald dieses Vertrauens würdig zeigen.