



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Eisenbahnstudien. III.

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

berechtigt, daß man unsere Kulturbefähigung nicht in Zweifel ziehen und wenigstens dem opferwilligen Eifer die Anerkennung nicht versagen wird, mit welchem sämmtliche Faktoren der Nation vereint an den großen Kulturaufgaben des Jahrhunderts mitarbeiten.“ Eine löbliche Bescheidenheit, die uns um so mehr erfreute, als wir sie nach der etwas hoch zu Pferde sitzenden Einleitung, die wir hier unberücksichtigt gelassen haben, offen gestanden, nicht erwartet hatten.

---

## Eisenbahnstudien.

### III.

Ebenso wie beim Neubau und bei Erweiterungsbauten die Eisenbahnen zum Schaden der Allgemeinheit unnöthigerweise belastet sind, in gleicher Weise wie beim Personenverkehr manche Einrichtungen bestehen, die, anstatt von der öffentlichen Meinung unterstützt und getragen zu werden, zweckmäßiger beseitigt würden, so sind auch im Güterdienst und -verkehr manche Unzuträglichkeiten zu registriren, die im Interesse von Industrie und Handel besser abzustellen wären.

Allerdings liegt hier die Schuld vorzugsweise an den Eisenbahnen selbst; an der unerträglichen Zerfahrenheit und Zerrissenheit der deutschen Eisenbahnverhältnisse mit dem gemischten System von Staats- und Privatbahnen, bei welchem ein ewiges gegenseitiges Mißtrauen herrscht und herrschen muß, weil die Privatbahnen in ihrer Aufsichtsbehörde gleichzeitig die mächtige Konkurrentin erblicken, und an der ganzen Verwaltungsorganisation der meisten der deutschen Eisenbahnen, bei denen in den seltensten Fällen im Güterfache Leute eine entscheidende Stimme führen, die diesen wichtigen Verwaltungszweig aus eigener langjähriger praktischer Erfahrung haben kennen lernen.

Aber es sind auch manche Mißstände zu rügen, welche den Eisenbahnen nicht ausschließlich zur Last fallen, sondern ebenso sehr den Forderungen mißverständener Handelsinteressen, die aber wohl niemals in dieser Weise sich fühlbar gemacht und vor allen Dingen nicht die bindende Form gesetzlicher Verordnungen angenommen haben würden, wenn der Handelsstand über diese Fragen gehörig orientirt worden wäre und die maßgebenden Eisenbahnpersönlichkeiten nicht so vorwiegend rein juristisch gebildete Verwaltungsbeamte wären, die wichtige sachliche Fragen, wegen der mangelnden gründlichen Fach-

bildung nur mehr oder weniger dilettantisch behandeln können, mögen sie auch noch so großen Fleiß und guten Willen an den Tag legen.

Die entsetzlich verworrenen Tarifzustände der deutschen Eisenbahnen, die beinahe sprichwörtlich geworden sind, fallen ganz und ausschließlich den Eisenbahnen selbst zur Last, und sie allein mögen schon das große Mißtrauen — um nicht zu sagen die Mißachtung — rechtfertigen, welches überall in Deutschland gegen die Eisenbahnen zu finden ist. Aber die Unzuträglichkeiten in den chablonisirten Lieferfristen, in den Be- und Entladefristen, der Bestätterung der Güter u. s. w. hat der Handelsstand mit verschuldet, und er wird gewiß in seinem eigenen Interesse bald Abhilfe verlangen, wo er jetzt glaubt auf einem Rechte bestehen zu müssen, wenn er erst klar erkennt, wie kostspielig diese seine Rechte sind.

Wenn man die geschichtliche Entwicklung der deutschen Eisenbahnen verfolgt, so findet man sehr früh schon ein Bestreben der Eisenbahnbau-, Maschinen- und Betriebstechniker nach einheitlicher Gestaltung der zu ihrem Fache gehörigen Anlagen und Einrichtungen, welches schon 1857 und 1858 reife Früchte trug und seit dieser Zeit in den „technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“, zu welchem Vereine die sämtlichen Bahnen Deutschlands, die meisten Oesterreichs und auch mehrere niederländische und belgische gehören, zu einem Gebäude aufgeführt worden ist, welches seinesgleichen in der ganzen civilisirten Welt sucht und um welches uns selbst Franzosen und Engländer beneiden, die auf diesem wichtigen Gebiete der Einheit entbehren. Hier hat es sich gezeigt, daß Fachmänner in ihrem Fache recht bald trotz der größtmöglichen territorialen Zersplitterung der in Frage stehenden Gebiete zu einer erspriesslichen Einheit gelangen können, wenn sie nur den redlichen Willen dazu haben, und den muß man doch jedem wirklich Gebildeten zuerkennen. Es ist das auch sehr erklärlich, ja eigentlich selbstverständlich, denn sie beherrschen ihr Fach derart, daß sie sehr wohl Wesentliches von Unwesentlichem zu unterscheiden wissen, und sowie sie dies thun, so ist auch eine Verständigung leicht, da sie gleichzeitig auch ebensosehr im Stande sind zu übersehen, wo aus allgemein fachwissenschaftlichen oder praktischen Gesichtspunkten Liebhabereien Einzelner zulässig sind oder nicht.

Aber gerade diese Liebhabereien spielen bekanntlich bei Dilettanten eine so große Rolle, daß darüber die eigentlich maßgebenden Gesichtspunkte zurücktreten müssen, und daher ist es auch gar kein Wunder, daß im Eisenbahnwesen mit Ausnahme des technischen Gebietes bisher in Deutschland eine Einigung nicht erreicht worden ist, denn die Techniker sind die Einzigen, die innerhalb ihres Gebietes in den höhern Eisenbahnstellungen bisher als wirkliche Fachmänner auftreten konnten und aufgetreten sind, während auf allen andern Ge-

bietztheilen die eigentlichen Fachmänner zurückblieben in untergeordneten Stellungen und lediglich das Material zusammenbringen mußten, damit mit Hilfe desselben die lediglich juristisch gebildeten Dezerenten Verfügungen erlassen konnten.

England bildet in anderer Hinsicht ein weiteres schlagendes Beispiel dafür, daß Fachmänner stets in ihrem Fache zu Klarheit und Einheit gelangen werden. Es ist nicht zu verwundern, daß in England nicht die technische Seite der Eisenbahnen sich zuerst zu einer Einigung mit zwingender Nothwendigkeit darbot, sondern gerade die Güterverkehrsbranche, denn in England waren und sind die Eisenbahnen in erster Linie kaufmännische Unternehmungen, und es war daher sehr natürlich, daß die mit Handel und Industrie am Innigsten zusammenhängende Seite des Eisenbahngebietes auch am Meisten berücksichtigt wurde, daß hier am Allermeisten kaufmännisch geschulte Fachleute maßgebenden Einfluß gewannen und so schon sehr bald die Güterverkehrs- und Tariffragen von mehr allgemein kaufmännischem Standpunkte aus, auch bei verschiedenen Bahnen nach einheitlichen Gesichtspunkten betrachtet und auch nach solchen geregelt wurden.

Daß die hoch entwickelte englische Technik nicht zu denselben erfreulichen Resultaten gelangte, war einerseits durch den Umstand begründet, daß die kaufmännischen Gesichtspunkte zu sehr vorwogen und dadurch ohne irgend welche sonstigen Rücksichtnahmen lediglich der finanzielle Effekt, mit besonderer Rücksicht auf die örtlichen und Konkurrenzverhältnisse, erwogen wurde und dieser sehr häufig wesentliche Einschränkungen der baulichen Anlagen forderte; andererseits aber dadurch, daß nirgends so sehr wie gerade in der englischen Technik jeder Schüler im vollsten Sinne des Wortes der Jünger seines Meisters ist, mit allen Vorzügen und Schwächen des Meisters. Nirgends so wie gerade in England ist die Erziehung und Ausbildung der Techniker eine persönliche, von Mann zu Mann, von Lehrer (der in der Praxis steht und dort groß geworden ist) zu Schüler, — der denselben Weg einschlagen will. Allgemein fachwissenschaftliche Bildung und desgl. Bildungsanstalten fehlen oder sind nur dürftig vorhanden, und da ist es denn kein Wunder, wenn die englischen Techniker, ohne die allgemeine fachwissenschaftliche Bildung, bei striktester Durchführung der Arbeitstheilung lediglich ihren verhältnißmäßig beschränkten Horizont umfassen und segensreiche einheitliche Bestrebungen dadurch vereitelt werden. Der englische Techniker leistet auf seinem speziellen Fachgebiete Ausgezeichnetes, aber in der Regel ist dieses so beschränkt, daß man von einer allgemeinen Eisenbahntechnik kaum mehr reden kann. That's no my department ist die stereotype Antwort bei allen Fragen, die über den Horizont der durch die Arbeitstheilung vorgeschriebenen Grenzen hinausreichen.

Desto segensreicher freilich war die Thätigkeit der Engländer auf dem Gebiete der Tarifeinheit oder wenigstens auf dem Gebiete der Einheit der Tariffklassifikation. Denn eine Tarifeinheit existirt in England noch viel weniger als in Deutschland, die Zahl der Tarife ist dort noch größer wie hier, aber trotzdem werden die Unzuträglichkeiten der Vielgestaltigkeit dort nicht oder doch bei Weitem nicht in demselben Maße empfunden als wie bei uns in Deutschland.\*) Was ist die Ursache hiervon?

Die englische Güterklassifikation umfaßt im Ganzen 7 Klassen, und diese sind einheitlich für sämtliche Eisenbahnen Englands durchgeführt. Ebenso ist der Expeditionsdienst und das Abrechnungsverfahren einheitlich geordnet, so daß es dem die Eisenbahn benutzenden Publikum verhältnißmäßig leicht wird, sich hiervon Kenntniß zu verschaffen. Neben dieser Einheit besteht aber die völlige Freiheit der Bahnen, für gewisse Güter, ja sogar für gewisse Handelshäuser besondere Ausnahmetarife zu machen, besondere Frachtverträge, die sich nach den zu befördernden oder im Vorjahre beförderten Massen richten, abzuschließen. Von dieser Freiheit wird der ausgiebigste Gebrauch gemacht, und es ist dies mit ein Grund dafür, daß man niemals Klagen des englischen Handelsstandes über mangelhafte Tarife hört. Die Eisenbahnverwaltungsbeamten, insbesondere der Chef des Güterdienstes — Goods manager — bleibt in ständigem Konnex mit Industrie und Handel seines Gebietes und ändert je nach Bedarf sofort die Tarife oder schließt besondere Frachtverträge ab. Der Großhandel hat daher seine eigenen ihm leicht verständlichen, ja gewissermaßen mit ihm in spezieller Berathung festgesetzten, besondern Tarife, mögen diese noch so vielgestaltig, noch so schwankend sein, er kennt sie ebenso gut wie den Kursstand seiner Waaren und Papiere. Zu dem kommt, daß die Anwendung auch dieser Ausnahmetarife durch die auch hier durchgeführte Einheitlichkeit in der Expedition sowie in der Verrechnung und Vertheilung der Frachten Seitens der Beamten eine sehr leichte ist, so daß sie vermöge ihrer Taristabellen auf jeder Station die Frachten leicht zu bestimmen wissen.

Die einheitliche Klassifikation der Güter in die 7 Klassen, ebenso wie die jährlich vom Parlament festgesetzten Maximaltariffätze, welche sich in sehr weiten Grenzen bewegen, sind gewissermaßen nur für den Klein- und Mittelhandel bestimmt. Sie erleichtern aber auch diesem, sich von den Tariffätzen, die an sich sehr verschieden sind, genaue Kenntniß zu verschaffen, weil in den

---

\*) Siehe über diesen Gegenstand die bereits früher citirte Schrift von Schwabe, ferner Wehrmann, „Reisestudien über englische Eisenbahnen“ (Eberfeld, Bäderer) und Reizenstein, „Ueber einige Verwaltungs-einrichtungen und das Tarifwesen auf den Eisenbahnen Englands“.

Tarifbüchern der Stationen die Frachten angegeben sind, resp. sich leicht aus diesen bestimmen lassen, da die Klassifikation eine einheitliche ist.

Man sieht also hier, daß es sehr wohl möglich ist, neben und trotz einer einheitlichen Klassifikation die ausgedehnteste Freiheit in der Einstellung von Ausnahmetarifen zu gestatten. Ja letztere sind geradezu ein Bedürfnis für den Groß- und Massenhandel und durchaus nicht unangenehm fühlbar, wenn auch bei ihnen die Tarifanwendung einheitlich geregelt ist. Der Kleinhandel, welcher nur in gewissen Zeiten periodisch die Bahnen benutzt, bedarf einer auf längere Zeiten hinaus bestimmten Einheitlichkeit in den Tarifen, weil er mit den Bahnen nicht in beständiger Verbindung steht. Der Großhandel dagegen verlangt Rücksichtnahme auf die jeweiligen Handelskonjunkturen und sofortige Nachfolge der Tarife je nach dem Stande der Konjunkturen. Die schnellen Wechsel, welche dadurch in den Tarifen hervortreten können, sind ihm nicht lästig und unverständlich, sondern von ihm selbst gewollt, und er hat von ihnen genaue Kenntniß, weil er in beständigem regstem Verkehr mit den Eisenbahnen bleibt.

Aber natürlich sind die vielfachen Wechselbeziehungen zwischen Handel und Eisenbahntarifen nur möglich, wenn diese Tarife von Leuten bestimmt werden, welche hierüber spezielle Fachkenntnisse besitzen, welche gleichzeitig den Bewegungen des Handels zu folgen vermögen und in ihrem Güterfache groß geworden sind.

Es wäre daher sehr zu wünschen, wenn auch in Deutschland das kaufmännische Element mehr Einfluß auf die Eisenbahnverwaltung gewänne. Versuche und Anfänge sind ja bereits gemacht, aber freilich müßte als erste Bedingung die Forderung aufgestellt werden, daß diese Elemente in ihrer allgemeinen Bildung den übrigen höhern Beamten vollständig gleichständen, denn mit vollem Rechte wird in Deutschland diese allgemeine Bildung mindestens ebenso sehr geschätzt als genügende Fachkenntnisse.

Wenn also in England bei der allergrößten Vielgestaltigkeit der Eisenbahnverhältnisse, trotz der schrankenlosen Konkurrenz, welche sich die Eisenbahnen machen, ein vollständig genügendes Maß an Einheitlichkeit der Tarifklassifikationen, neben der unbeschränktesten Freiheit zur Einstellung von Ausnahmetarifen, bereits seit langer Zeit durchgeführt ist und wesentlich mit zur Blüthe des englischen Handels beigetragen hat, so ist es auf den ersten Blick um so weniger begreiflich, warum wir in Deutschland nicht auch schon längst dasselbe und mehr erreicht haben, in einem Lande, wo die Eisenbahnen viel mehr als dem Gemeinwohl dienende öffentliche Verkehrsanstalten betrachtet werden als in England. Und sicherlich kann doch diese deutsche Auffassung einer einheitlichen Regelung der Tarife nur günstig sein.

Aber freilich hat man in Deutschland viel zu lange sich in theoretischen Untersuchungen ergangen über das bestmögliche der Tariffsysteme, man hat viel zu sehr danach getrachtet, Alles einheitlich zu Chablonisiren, und vor allen Dingen fehlt es bis auf den heutigen Tag noch sehr an Güter- und Tariffachmännern unter den höhern Verwaltungsbeamten der Eisenbahnen. Freilich haben sich mit der Zeit viele derselben durch unermüdlischen Fleiß und angestrengte Arbeit derartige Kenntnisse erworben, daß sie sich jetzt dreist als Fachmänner, ja sogar als Autoritäten hinstellen können, aber der Weg, um dies zu erreichen, war ein längerer, als wenn man über ein anderweit vorgebildetes Material an Beamten für diesen Zweig des höhern Eisenbahnverwaltungsdienstes verfügt hätte.

Sowie man in Deutschland die theoretischen Diskussionen in den Hintergrund drängte und mehr mit den faktischen Verhältnissen arbeitete, sowie Männer aus allen den Berufsclassen, die mit den Eisenbahnen in reger Verbindung stehen, darüber gehört wurden und sowie besonders die eigentlichen Transportinteressenten, die Handelskammern u. s. w. sich in Konferenzen in persönlichen Verkehr mit den Eisenbahnfachleuten setzten, da gelang die so lange geplante Tarifreform. Freilich kann man leider noch nicht sagen, sie ist ganz gelungen, denn noch schweben Differenzen, die immerhin schwerwiegend genug sind und deren Regelung noch nicht gewiß ist. Aber es ist doch zu hoffen, daß bei dem vielen guten Willen, der von allen Seiten bisher an den Tag gelegt worden ist und der auch noch fortbesteht, es gelingen wird, das Werk zu vollenden.

Und dann haben wir in Deutschland eine Einheit der Tarifklassifikation erreicht, die vollkommener ist als die der andern Kulturländer, vollkommener vor allen Dingen auch als die Englands, und dann haben wir dieses klassische Land der Eisenbahnen nicht nur in eisenbahntechnischer Hinsicht, sondern auch in diesem Punkte überflügelt. Hoffen wir, daß dieser Erfolg bald erreicht wird und seine guten Früchte nicht ausbleiben!

Die Tarifreform selbst und die Geschichte derselben dürfte den Lesern dieser Blätter wohl bekannt sein, da ja die ganze deutsche Presse, besonders auch die großen politischen Tagesorgane einen sehr regen Antheil an derselben genommen haben. Es sei hier nur mit kurzen Worten das Wesentliche derselben hervorgehoben, um daran einige Betrachtungen zu knüpfen.

Nachdem die theoretischen Streitigkeiten über das ideale Tariffsystem endlich eingestellt waren, einigte man sich zunächst in einer Konferenz in Dresden über die Grundzüge einer neuen einheitlichen Tariforganisation. Diese Grundzüge wurden demnächst vom Bundesrathe genehmigt, und es wurde den einzelnen Landesregierungen die spezielle Durchführung überlassen. Hierauf wur-

den unter der thätigsten und energischsten Führung des preussischen Handelsministeriums in einer ganzen Reihe von Konferenzen in Frankfurt a. M., Berlin, Bromberg, Hannover, Karlsruhe und München in gemeinsamer Berathung mit den Transportinteressenten die Grundzüge diskutiert, die Wünsche der Transportinteressenten wurden gehört und berücksichtigt, und schließlich wurde in einer letzten Konferenz in Berlin am 12. und 13. Februar d. J. die Tarifreform glücklich zu Ende geführt.

Danach sollen für die Folge an Güterklassen bestehen:

1. Eilgut, mit Unterscheidung der Beförderung in gewöhnlichen Zügen oder in Schnellzügen.
2. Stückgut.
3. Wagenladungen mit den Unterabtheilungen:

A<sub>1</sub> und A<sub>2</sub>,

B, und 3 Spezialtarifen

I, II und III.

Nebenher sollen noch Ausnahmetarife, sowohl solche über die Höhe der Maximaleinheitsätze als auch solche mit niedrigeren Tariffätzen, außerhalb des Rahmens des allgemeinen Tariffchemas zulässig sein; diese sollen aber in jedem einzelnen Falle der speziellen Genehmigung der Aufsichtsbehörden unterliegen, welche letztere auch die Maximaltariffätze festsetzen und revidiren. Hierin nun liegt der Stein des Anstoßes für die Privatbahnen Preußens. Diese verlangen mehr Freiheit in der Einstellung von Ausnahmetarifen, soweit sie unter den Maximalätzen bleiben. Ferner verlangen sie für sämtliche Privatbahnen zusammen dieselben Maximalätze, und nicht nur bis auf Weiteres, sondern von vornherein auf längere Zeit hinaus bestimmt, sowie selbstthätige Mitwirkung bei den periodischen Revisionen der Maximaltariffätze. Diese größere Freiheit nun will die Aufsichtsbehörde, d. h. das Handelsministerium und gleichzeitig der Chef der Staatsbahnen, nicht gewähren. Der Minister will jeden Ausnahmetarif zur Genehmigung vorgelegt sehen, er will mit jeder Privatbahn einzeln unterhandeln und für jede einzelne besondere Maximaltariffätze feststellen. Er will ferner diese Sätze zunächst nur bis auf Weiteres bestimmen und behält sich das Recht einer jederzeitigen Revision vor.

Offenbar kann man nicht leugnen, daß der Widerstand der Privatbahnen mehr oder weniger berechtigt ist, wenn man erwägt, daß der Handelsminister als gleichzeitiger Chef der konkurrirenden Staatsbahnen durch die ihm gegebene Macht recht wohl in der Lage ist, die Privatbahnen in ihren finanziellen Erfolgen sehr stark zu beeinflussen, ja geradezu lahm zu legen. Es sind denn auch schon aus den Kreisen der Privatbahnen Stimmen laut geworden, die

offen erklären, daß sie mit allen den geforderten Beschränkungen ihrer Dispositionsfreiheit einverstanden sein würden, wenn nicht der preußische Handelsminister, sondern der Bundesrath die Maximaltariffätze gleichmäßig für die sämtlichen Bahnen, auch für die Staatsbahnen, bestimmen und ebenso auch über sämtliche Ausnahmetarife zu entscheiden hätte, und sicherlich läßt sich dieser Forderung eine gewisse Berechtigung nicht absprechen. Es scheinen sich schon jetzt die Folgen davon bemerkbar zu machen, daß, nachdem das Reichseisenbahnprojekt vertagt oder gar beseitigt erscheint, die preußische Eisenbahnpolitik selbständig und einseitig vorgeht und daß sich dadurch die Privatbahnen in ihrer ganzen Existenz bedroht sehen. Alles dies war vorauszusehen, es war in den Motiven, die seiner Zeit dem Gesetzentwurf wegen Uebertragung der preußischen Staatsbahnen an das Reich beigegeben waren, ausdrücklich auseinandergesetzt. Wenn jetzt die Privatbahnen die Macht der preußischen Eisenpolitik unangenehm empfinden und bei dem Reiche Hilfe suchen in der stillen Hoffnung, daß der Bundesrath in Eisenbahnsachen gerade so machtlos bleibt, wie er es bisher war, weil ihm die Exekutive hierzu fehlt, so ist das nur ein Vorspiel zu dem weit interessanteren Schauspiel, das unserer harret. Die preußischen Privatbahnen werden bei Nichtausführung des Reichseisenbahnprojektes sehr bald der Macht der preußischen Staatsbahnpolitik unterlegen sein, und dann kommen die übrigen, nicht preußischen Staatsbahnen an die Reihe. Allerdings müßten diese alle auch bei der Durchführung des Reichseisenbahnprojektes in seiner weitesten Gestalt mit der Zeit ihre Sonderexistenz aufgeben, aber es würde für alle Theile weniger empfindlich sein, wenn gleich das Reich selbst den Aufsaugungsprozeß vollzöge, als wenn dieses erst Preußen allein thut. Das Ende wird dasselbe sein, aber der jetzt scheinbar eingeschlagene Weg wird mehr Staub aufwirbeln und nach allen Seiten mehr Spitzen und Härten zeigen als der, an den Deutschland noch vor Jahresfrist glaubte. Die Geschichte der Tarifreform kann daher von Neuem ein Wink dafür sein, daß es zweckmäßig wäre, die Reichseisenbahnfrage nochmals, und zwar von Reichswegen, energisch in die Hand zu nehmen.

Und nun noch einige Worte über die Eingang erwähnten Unzuträglichkeiten im deutschen Güterwesen, die in den Lieferfristen, dem Bestätterungs- wesen, den Be- und Entladefristen vorhanden sind. Alle diese Dinge sind durch strenge Paragraphen des vom Fürsten-Reichskanzler erlassenen Betriebsreglements bestimmt, welches Reglement im Wesentlichen das früher schon in Preußen Giltige enthält und auf Grund von Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen zusammengestellt worden ist. Es müßten also eventuelle Abänderungen ebenfalls im Wege der Verordnungen durchgeführt werden.

Am Drückendsten für die Eisenbahnen, mit Folgen begleitet, die die Frachtsätze bedeutend erhöhen, weil die Transportkosten erheblich zunehmen, sind die gleichmäßig chablonisirten Lieferfristen für die Güter, die lediglich auf die Entfernungen der Orte, nicht aber auf die Gütersorten und noch weniger auf den Umstand Rücksicht nehmen, ob zwei Orte an einer Hauptbahn oder an Nebenbahnen liegen. Es ist einleuchtend, daß ein Gut, welches nur Hauptbahnen zu durchlaufen hat, viel eher am Orte seiner Bestimmung sein kann als ein Gut, welches von einer Nebenbahn auf eine andere überzugehen hat, obgleich vielleicht in dem ersten Fall die beiden Orte nach der kilometrischen Entfernung viel weiter auseinanderliegen als in dem zweiten. Es hat dies denselben Grund wie die Thatsache, daß man von Metz schneller nach Berlin kommt als nach irgend einem kleinen Orte Thüringens, der an einer Nebenbahn liegt, obgleich letzterer Ort einige zwanzig Meilen näher bei Metz liegt als Berlin. Und trotzdem schreibt das Betriebsreglement ganz gleiche Lieferfristen vor.

Ebenso ist es für den Kaufmann ein sehr wesentlicher Unterschied, ob er Güter, die dem Verderben ausgesetzt sind, wenn sie lange unterwegs sind, erwartet, oder etwa Kohlen, Steine, Erze oder dergl. mehr. Letztere könnten ohne den geringsten Schaden wesentlich länger unterwegs sein als Fleisch, Butter u. s. w., nur müßten sie allerdings entsprechend früher bestellt werden, damit sie trotz der längeren Reisedauer rechtzeitig ankommen. Aber auch hier chablonisirt das Betriebsreglement, und dieses Chablonisiren kostet sehr viel Geld.

Die jetzt vorgeschriebenen Lieferfristen könnten ohne irgend welchen Nachtheil für alle Hauptbahnen und solche Güter, die wirklich schnelle Beförderung erheischen und als solche bezeichnet sind, wesentlich verringert werden, wenn dafür die Lieferfristen für Nebenrouten entsprechend verlängert und ebenso bei solchen Gütern, die dem Verderben nicht ausgesetzt sind, längere Lieferfristen gestattet würden. Die Folge davon würde sein, daß die Frachten wesentlich ermäßigt werden könnten, denn der Transport der leeren Waggons kostet jetzt unverhältnißmäßig viel, während dann die Möglichkeit gegeben wäre, stets ganz beladene Züge zu fahren und sogar bei einigermaßen größeren Orten stets ganze Züge von Ort zu Ort. Der einzige Nachtheil, den eine derartige Unterscheidung in den Lieferfristen nach den verschiedenen Gütersorten und nach Haupt- und Nebenbahnen im Gefolge hätte, wäre der, daß gewisse Sachen früher in Bestellung gegeben werden müßten, wofür eine ganz erhebliche Frachtermäßigung geboten werden könnte. Wenn man berücksichtigt, daß der Güterzug-Kilometer circa 4 Mark kostet, so würde z. B. bei 100 Kilometer Bahnlänge der Ausfall nur eines Güterzuges täglich — und die Zahl der Güterzüge könnte bei längeren Lieferfristen und besserer Wagenausnutzung

Grenzboten II. 1877. 55

sehr erheblich ermäßigt werden — schon eine jährliche Ersparniß von 146,000 Mark repräsentiren. Vor allen Dingen aber könnten beim Fahren ganzer geschlossener Züge von Ort zu Ort bedeutende Ersparnisse an Rangir- und Aufenthaltskosten erzielt werden, und hierfür sind die geschlossenen Kohlenzüge der westfälischen Bahnen, resp. der von dem betreffenden Kohlenrevier an die Nordsee führenden Bahnen schlagende Beispiele. Dort stellt sich ein Durchgangstarif pro Centner und Meile noch wesentlich billiger als zu 1 Pfennig. Es ist gewiß charakteristisch, daß man den Eisenbahnen Lieferfristen vorschreibt, während weder für Briefe und Pakete noch für Telegramme solche bestehen, während sie hier doch sicherlich weit eher am Plage wären.

Daher kurze Lieferfristen für wirklich dringliche Waaren und für Haupttrouten, lange Lieferfristen für Nebenbahnen und die große Masse der Güter, und es werden die Tarife wesentlich ermäßigt werden können. Bei Gütern, die auf dem Wasserwege transportirt werden, ist die Reisezeit doch auch ohne irgend welchen Schaden eine sehr lange, aber der Tarif ist billig und der Wasserweg wird daher gerne gewählt. Warum also nicht auch bei den Eisenbahnen lange Lieferfristen mit billigen Säzen und kurze Lieferfristen mit entsprechend höhern Säzen einführen?

Ähnlich verhält es sich mit den Fristen der Be- und Entladung, resp. mit denen zur Abholung der Güter und dem Bestätterungswesen. Hier sind die Fristen aber im Allgemeinen nicht zu kurz, sondern eher zu lang. Wenn hier die Beforgung der Güter an die Empfänger, also die Bestätterung der Güter von den Eisenbahnen stets selbst ausgeführt würde, wie es in England allgemein eingeführt und auch auf vielen deutschen Bahnen wenigstens fakultativ besteht, so könnten die Güterschuppen viel schneller entleert werden, die Güterböden brauchen nicht so groß zu sein. Ebenso ist es unzumuthig, die Be- und Entladefristen für ganze Wagenladungen gleichmäßig zu bestimmen, ohne Rücksicht auf die Art der Güter und die Entfernung des Adressaten von der Station. In den meisten Fällen könnten die jetzigen Fristen von 6 Stunden ohne Nachtheil für den Handel reduziert werden, wenn dafür für gewisse Güter und besonders für die weit abliegenden Empfänger gegen Zahlung einesmäßigen Lagergeldes, die Be- und Entladefristen verlängert würden. Vielleicht schafft auch hier nach hoffentlich baldiger Einführung des neuen Tarifschema's die weitere praktische Durchführung desselben Abhilfe.

Wenn diese Besprechungen über die berührten Eisenbahnfragen dazu beigetragen haben, im weiteren Kreise der gebildeten deutschen Lesewelt zu näherem Studium anzuregen und zur Diskussion derselben anzuspornen, so sind die Zwecke derselben vollständig erfüllt.