



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Terra, Otto de: Bahnsteigsperre und Platzkarten

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

sich Deutschland diese Bewegung als einen neuen Sporn dienen lassen, mit allen Mitteln seiner Staatskunst und mit allen Hilfsquellen seiner Volkskraft seinen politischen Einfluß auszudehnen und zu befestigen und sein Wirtschaftsgebiet, wo nur irgend möglich, zu erweitern. Sonst wird es in dem großen wirtschaftlichen Wettbewerb der Zukunft ein Zwerg sein.



Bahnsteigsperrre und Platzkarten



ie großen Verbesserungen und Erleichterungen, die der Personenverkehr auf der Eisenbahn in den letzten Jahren namentlich durch Vermehrung der Zugverbindungen, Vergrößerung der Fahrgeschwindigkeit und Vervollkommnung der Beförderungsmittel erfahren hat, haben sich allgemeiner Anerkennung zu erfreuen. Von zwei andern Neuerungen im Personenverkehr kann man das nicht behaupten: von der Bahnsteigsperrre und den Platzkarten. Aber eine möglichst sachliche Darlegung der Gründe, die zu diesen Neuerungen geführt haben, und ihrer Vorzüge und Nachteile für das Publikum und die Eisenbahnverwaltung wird hoffentlich dazu beitragen, manches noch vorhandne Vorurteil gegen diese Neuerungen zu zerstören und auch ihnen zu einer unbefangnern Würdigung zu verhelfen.

Die zahlreichen Unfälle, die jahraus jahrein dadurch entstanden, daß die Schaffner die Prüfung der Fahrkarten oft während der Fahrt von den an den Personenwagen entlang führenden Trittbrettern aus vornahmen, hatten schon längst die Frage nahe gelegt, wie diesem Übelstande abzuhelpen sei. Alle noch so strengen und noch so oft wiederholten Verbote hatten dem gefährlichen Beginnen nicht Einhalt thun können, da namentlich bei den schnellfahrenden und verkehrreichen Zügen die Aufenthalte auf den Stationen zur vorschriftsmäßigen Prüfung der Fahrkarten oft nicht ausreichten. Aber auch wo dies der Fall ist, und selbst auf den Ausgangsstationen der Züge kann nicht verhindert werden, daß noch im letzten Augenblick vor der Abfahrt Reisende einsteigen, deren Fahrkarten nicht mehr geprüft werden können, ehe sich der Zug in Bewegung setzt. Die Prüfung bis zur nächsten Station aufzuschieben, geht schon deshalb nicht an, weil dabei eine Vermischung der schon im Zuge befindlichen Reisenden mit den neu hinzukommenden unvermeidlich wäre und damit jede Kontrolle verloren ginge. Durch allmähliche Ersetzung der Wagen mit Kupeeinteilung durch sogenannte Durchgangswagen, deren

Thüren an den Stirnseiten liegen, und die durch schmale über die Puffer führende Eisenbrücken mit einander in Verbindung zu setzen sind, würde es dem Fahrpersonal ermöglicht werden, sich innerhalb des Zuges von einem Ende bis zum andern gefahrlos zu bewegen. Die Abneigung des Publikums gegen solche Wagen, die hauptsächlich dem Wunsche entspringt, sich während der Fahrt möglichst abzusondern, dürfte sich mit der fortschreitenden Verbesserung dieser Wagen allmählich verlieren, würde also kein Hindernis sein, in dieser Richtung weiter vorzugehen. Ebenso wenig würde der Umstand entgegenstehen, daß die Besetzung und Entleerung dieser (nur an den Stirnseiten zugänglichen) Wagen weniger leicht und übersichtlich von statten geht, als bei den Wagen mit Kupee-einteilung. Wie in andern Ländern, wäre es auch wohl bei uns zu erreichen, daß sich das Publikum daran gewöhnte, die Durchgangswagen an einer bestimmten Seite zu besteigen und sie nur an der andern Seite zu verlassen. Durch Anschläge in den Wagen ließe sich eine solche Gewöhnung leicht unterstützen. Die allgemeine Einführung von Durchgangswagen würde also den Schaffnern eine gefahrlose Prüfung der Fahrkarten während der Fahrt ermöglichen. Aber sie würde zwei weitere Übelstände nicht beseitigen, die gleichfalls dringend der Abhilfe bedürfen.

In Deutschland ist die Unsitte weit verbreitet, bei jeder noch so kurzen Abwesenheit vom häuslichen Herd ein mehr oder minder zahlreiches Gefolge auf dem Bahnsteig zu versammeln, das bei der Abfahrt durch Grüßen, Tücherschwenken u. dergl. m. seine zärtlichen Empfindungen für den Abreisenden kundzugeben sich verpflichtet fühlt. Auf einem Berliner Bahnhof sind bis zu neun Begleiter für einen Reisenden gezählt worden. Im Grunde geschieht damit weder den Abreisenden ein Gefallen, die mit der Abfertigung und Unterbringung ihrer Person und ihrer Sachen ohnehin genug zu thun haben, noch den freundlichen Begleitern, die oft gar nicht mehr wissen, wie sie ihre Fürsorge für die Begleiteten bis zum letzten Augenblick an den Tag legen sollen. Für die Eisenbahnverwaltung aber entsteht daraus unter Umständen ein schwerer Notstand. Es geht ihr jede Übersicht über die Zahl der wirklich zu befördernden Personen verloren. Die Zahl der am Schalter ausgegebenen Fahrkarten bietet keinen zuverlässigen Anhalt dafür, so lange ein großer Teil der Reisenden mit Rückfahrkarten, Rundreiseheften u. dergl. m. versehen ist. Namentlich bei den verkehrreichen Zügen werden die diensthabenden Beamten in der Ausübung ihrer Obliegenheiten stark behindert, und den Reisenden selbst wird die Bewegung am Zuge, das Auffuchen ihnen zusagender Plätze außerordentlich erschwert. Daß dies keine Übertreibung ist, wird jeder bestätigen, der in frühern Jahren z. B. den Wirrwarr auf den Berliner Bahnhöfen bei den beliebtesten Fernzügen in der verkehrreichen Zeit beobachtet hat und nun den wohlthuenden Gegensatz nach Einführung der Bahnsteigsperre kennen lernt.

Dazu kommt aber noch ein andrer Umstand. Namentlich durch Ausgabe

von Fahrkarten für mehrere Fahrten (hin und zurück, Rundreisen) mit längerer Gültigkeitsdauer wird die Möglichkeit einer mißbräuchlichen mehrfachen Benutzung ein und derselben Fahrkarte für die gleiche Strecke außerordentlich erweitert. Die bekannten großen Schaffnerprozesse in Hamburg und Stettin haben gezeigt, daß trotz aller umfassenden Kontrollmaßnahmen der Eisenbahnverwaltung umfangreiche Fahrgeldhinterziehungen lange Zeit der Wahrnehmung der Aufsichtsorgane haben entgehen können. In den angeführten Fällen sind sie bekanntlich durch Beamte der Berliner Kriminalpolizei aufgedeckt worden. Die Fürsorge für Erhaltung der Lauterkeit ihres Beamtenstandes ist aber eine Aufgabe, die von keiner Verwaltung vernachlässigt werden darf. Die Bahnsteigsperrre bietet ein wirksames Mittel, das Fahrpersonal der beständigen Belegenheit und Versuchung zu Unterschleifen zu entziehen, indem sie die Prüfung der Fahrkarten an zwei verschiedene Stellen (Abfahrt- und Bestimmungstation) verlegt, deren Verständigung unter einander fast unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnet.

Hiermit dürfte ausreichend nachgewiesen sein, daß die — in allen Ländern mit hochentwickeltem Eisenbahnwesen mit bestem Erfolg bestehende — Bahnsteigsperrre an sich notwendig und zweckmäßig ist. Eine andre Frage ist es, ob sie bei uns richtig, d. h. unter der gebotnen Schonung langjähriger, tief eingewurzelter Gewohnheiten durchgeführt worden ist und gehandhabt wird. Die zahlreichen Klagen und Beschwerden, die in Privateingaben, wie in der Tagespresse und namentlich auch in den Versammlungen der wirtschaftlichen Beiräte der Eisenbahnverwaltung laut geworden sind, scheinen dagegensprechen. Dabei ist aber erstens zu berücksichtigen, wie schwer gerade der Deutsche auf liebgewordne Gewohnheiten verzichtet und sich einer Neuerung unterwirft, die dem Einzelnen gewisse Unbequemlichkeiten auferlegt, mag sie an sich noch so nützlich sein; sodann, daß bei der Anlegung unserer meisten Bahnhöfe die Einführung der Bahnsteigsperrre nicht in Betracht gezogen worden ist. Dieser letzte Umstand hat es zum Teil außerordentlich schwierig gemacht, ohne kostspielige Umbauten, die namentlich so lange vermieden werden mußten, als es sich um einen Versuch handelte, die für eine ordnungsmäßige Durchführung der Bahnsteigsperrre erforderlichen Einrichtungen zu treffen. Manches wird mit der Neuheit der Einrichtung zu entschuldigen sein, was zu berechtigten Klagen Anlaß gegeben hat. Wenn auch die Bahnsteigsperrre auf der Berliner Stadt- und Ringbahn von vornherein eingeführt worden war und sich dort im allgemeinen vortrefflich bewährt hat, so haben doch dort wenige oder gar keine Erfahrungen damit gesammelt werden können, die zu allgemeinerer Verwertung geeignet gewesen wären.

Was die Bahnsteigkarten betrifft, so haben viele darin nichts weiter als eine „fiskalische“ Maßregel sehen wollen, bestimmt, die Überschüsse der Staats-eisenbahnverwaltung zu vermehren. Nichts ist irriger als diese Annahme. Die

Bahnsteigkarten haben vor allem den Zweck, dem Publikum die Einführung der Bahnsteigsperre und den Verzicht auf liebgewordne Gewohnheiten dadurch zu erleichtern, daß sie ihm gegen Opferung eines Nickels den abgeschlossenen Bahnsteig gewissermaßen durch eine Hinterthür wieder zugänglich machen. Die damit verbundene Erschwerung erfüllt augenscheinlich ihren Zweck, den Bahnsteig von Begleitpersonen möglichst frei zu halten. Aber das Mittel hat auch seine bedenklichen Seiten. Erstens ist es trotz der Geringsfügigkeit der Zahlung eine Begünstigung der besitzenden Klassen, die gerade in unsrer Zeit besser vermieden würde, um jede Verschärfung der vorhandenen Klassengegensätze zu verhüten. Zweitens ist mit der Bahnsteigkarte dem Publikum ein neues, und wie die Erfahrungen schon gezeigt haben, sehr geeignetes Mittel zu Fahrgeldhinterziehungen, namentlich unter Beihilfe des Fahrpersonals, in die Hand gegeben, und damit ist ein wesentlicher Beweggrund für die Einführung der Bahnsteigsperre wieder hinfällig geworden. Wie solche Fahrgeldhinterziehungen zu ermöglichen sind, braucht hier nicht näher geschildert zu werden, zumal da einzelne besonders bezeichnende Fälle schon in der Tagespresse die Kunde gemacht haben. Aus diesen Gründen wäre es vielleicht besser, wenn man den Zweck der Bahnsteigkarten auf einem andern Wege zu erreichen suchte, nämlich durch freie Zulassung solcher Personen, die zur Begleitung altersschwacher, kränklicher oder sonst gebrechlicher Reisenden notwendig sind, und durch ausnahmslose Zurückweisung aller übrigen Nichtreisenden. Selbst wenn dabei mit einer gewissen Liberalität zu Werke gegangen würde, die hier durchaus befürwortet wird, kämen höchstens einige Personen mehr auf den Bahnsteig, als nötig wäre.

Namentlich bei den verkehrreichen Fernzügen wird die Bahnsteigsperre für das Publikum wie für die Eisenbahnverwaltung durch die vielen verschiedenen Arten von Fahrscheinheften sehr erschwert. Das wird jeder bestätigen, der einmal, geduldig oder auch nicht, hat warten müssen, bis eine Anzahl Reisende mit zusammengestellten Fahrscheinheften und dementsprechendem Handgepäck die fälligen Scheine allein oder mit Hilfe der Bahnsteigschaffner herausgesucht hatte, abgefertigt worden war und die schmale Pforte glücklich hinter sich hatte. Die Beseitigung dieses Übelstandes, der wirklich nicht gering anzuschlagen ist, ist nur eine Frage der Zeit. Die über kurz oder lang unabweisable Vereinfachung und wohl auch Verbilligung unsrer verworrenen und überdies geradezu antisozialen Personentarife wird ohne Zweifel mit allen Begünstigungen der Reisen auf weitere Entfernungen, die ganz überwiegend den bemittelten Volksklassen zu gute kommen, gründlich aufräumen. Damit würden vor allem auch die sogenannten „zusammenstellbaren Fahrscheinhefte“ wieder wegfallen, die bei all ihrer Billigkeit ihren Inhabern doch viel Ärger und Schererei bereiten, zu zahllosen, oft vergeblichen Reklamationen Anlaß geben und schon durch ihre umständliche Ausgabe und Verrechnung viel unerwünschte Schreiberei und Kosten verursachen.

Als ein nicht gering anzuschlagender Vorzug der Bahnsteigsperrre ist endlich noch zu erwähnen, daß sie das Publikum zu größerer Selbständigkeit erzieht und es nicht in dem bisherigen Maße auf den mehr oder weniger guten Willen der Fahrbeamten anweist.

Wenden wir uns nun zu den Platzkarten. Wie bekannt, hat die Eisenbahnverwaltung in den letzten Jahren eine Anzahl besonders großer, geräumiger und ruhig gehender Durchgangswagen nach amerikanischem Muster beschafft, die durch Lederbälge so mit einander verbunden werden, daß sich die Reisenden in einem Zuge, der aus solchen Wagen gebildet ist, von einem Ende bis zum andern frei bewegen können. Alle durchgehenden Schnellzüge sind nach und nach aus solchen Wagen gebildet worden. Zur größern Bequemlichkeit der Reisenden und um längere Zugaufenthalte zu vermeiden, ist in diesen Zügen auch ein beschränkter Restaurationsbetrieb eingerichtet worden. Bei dem außerordentlich hohen Eisengewicht dieser Wagen, das, nebenbei bemerkt, das Verhältnis zwischen toter (Brutto-) und Nutz- (Netto-) Last sehr ungünstig gestaltet, kann nur eine beschränkte Anzahl solcher Wagen in einen Zug eingestellt und von einer Lokomotive befördert werden. Die nicht geringen Unnehmlichkeiten und Bequemlichkeiten, die derartig zusammengestellte Züge den Reisenden bieten, rechtfertigen die Erhebung eines besondern Entgelts für ihre Benutzung, um so mehr, als es sich hier um Leistungen handelt, von denen fast ausnahmslos nur die Bemitteltern Nutzen ziehen. Auch war es notwendig, durch Erhebung eines solchen Entgelts den Nahverkehr von diesen Zügen möglichst fernzuhalten, um ihren eigentlichen Zweck nicht zu beeinträchtigen. Ein Zuschlag zu den sonst üblichen Fahrpreisen nach Kilometern hätte ganz unverhältnismäßig hoch sein müssen, um diesen Zweck zu erreichen. Wohl hauptsächlich deshalb hat man es vorgezogen, einen festen Zuschlag zu erheben, der zunächst ohne Rücksicht auf die Entfernung auf zwei Mark für die erste und zweite und auf eine Mark für die dritte Wagenklasse festgesetzt wurde. Um es den Reisenden zu ermöglichen, sich unter allen Umständen einen Platz in diesen Zügen zu sichern, wurde allgemein ein Vorverkauf von Fahr- und Zuschlags- (Platz-) Karten für diese Züge auf den Abgangstationen eingerichtet. Der Unwille des Publikums über diese Verteuerung der sogenannten D-Züge hat sich in zahllosen Klagen und Beschwerden, zum Teil in heftigster Weise, Luft gemacht. Das Publikum pochte auf den Wortlaut der in seinen Händen befindlichen Karten und war nicht zu der Einsicht zu bringen, daß die Bemerkung „Giltig für alle Züge“ durch Aufnahme einer entsprechenden Bestimmung in die Tarife unter ordnungsmäßiger Veröffentlichung eine rechtsgiltige Beschränkung erlitten hatte. Sogar die Rechtsprechung ist mehrfach mit dieser Frage beschäftigt worden und hat sich in der That in einem Falle der Auffassung des Publikums angeschlossen, daß die Bemerkung „Giltig für alle Züge“ trotz der einschränkenden Tarifbestimmung maßgebend bleibe. Wie einer solchen

Auffassung in Zukunft wirksam zu begegnen sein wird, ist eine Formfrage, die hier außer Betracht bleiben kann. Die Thatsache bleibt bestehen, daß es sich hier um Züge handelt, deren Annehmlichkeiten die Erhebung eines höhern Fahrpreises vollauf rechtfertigen.

Begründeter als die Klagen über die Zuschläge an sich waren die Klagen darüber, daß durch ihre gleichmäßige Höhe die Benutzung der Durchgangszüge auf kürzere Strecken unverhältnismäßig verteuert, ja unmöglich gemacht werde, ohne daß diesem Verkehr ein entsprechender Ersatz geboten worden sei. Inwieweit dem hier vorhandenen Bedürfnis durch Herstellung neuer oder durch Verlegung oder Beschleunigung bestehender Zugverbindungen Genüge zu leisten ist, ist eine Frage, die in jedem einzelnen Falle besondrer, sorgfältiger Prüfung bedarf. Inzwischen ist durch die vom 1. September d. J. ab angeordnete Ermäßigung der bisherigen Zuschläge von zwei und einer Mark auf die Hälfte für Entfernungen bis zu 150 Kilometer die Härte der bisherigen Zuschläge für den Nahverkehr wesentlich gemildert worden.

Nicht zu leugnen ist, daß die Form der Erhebung des Zuschlags als „Platzkartengebühr,“ also als Entgelt für die Zuweisung eines bestimmten Platzes, eine Leistung, ohne die eine Beförderung überhaupt nicht denkbar ist, sehr viel dazu beigetragen hat, die Abneigung des Publikums dagegen in einem Maße zu verschärfen, das in keinem Verhältnis zu der Bedeutung der Sache steht.

Das Bestreben der Eisenbahnverwaltung, den berechtigten Wünschen und Forderungen des Publikums nach Möglichkeit nachzukommen, wird durch die allgemeine Finanzlage zur Zeit in einer Weise beschränkt, die für die Verwaltung sehr hemmend ist. Aber gegenüber den vielen Vorwürfen, die ihr gemacht worden sind, muß ausdrücklich betont werden, daß die Bahnsteigsperre und die Platzkarten ausschließlich sachlichen Erwägungen entsprungen sind, die mit „fiskalischen“ Absichten nicht das geringste zu thun haben.

Frankfurt a. M.

Otto de Terra



Wandlungen des Ich im Zeitenstrome

1. Vaterhaus und Familie

(Schluß)



Die Häuschen der Biedervorstadt hatten Gärtchen; das der Tanten war mir ein lieber Aufenthalt. Zuweilen gab es von da aus etwas interessantes zu sehen und zu hören. Parallel mit der Biedergasse, von ihren Gärten durch eine Wiese getrennt, läuft die Obergasse. Dort wohnte damals Gefindel. Nicht selten hieß es: auf der Obergasse giebt's Händel! Dann liefen die Biederleute in