



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zur Reform des Personentarifs der preußischen Eisenbahnen

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

in der Welt zum Ackerbau und zur Besiedelung mit kleinen Leuten geeignet ist, und dabei hat dieses Land einen Umfang, der den des Deutschen Reichs um drei Viertel übertrifft, ein Land, das mithin viele Millionen Deutscher aufzunehmen vermag. In Deutsch-Südwestafrika glaubten wir das ersehnte Land gefunden zu haben, das bei weiser Ausnutzung noch nach Jahrhunderten Raum für unsre überschüssige Bevölkerung zu bieten vermag. Dort könnten sich alljährlich Tausende unsrer Stammesgenossen, für die unser Vaterland zu eng ist, ein neues Heim gründen, statt daß sie wie bisher übers Meer ziehen und dem Vaterlande völlig verloren gehen. Die deutschen Einwanderer in Deutsch-Südwestafrika sollten Deutsche sein und Deutsche bleiben. In Deutsch-Südwestafrika sollte ein Neu-Deutschland entstehen.

Und das alles sollte nur ein Traum gewesen sein! Wir hätten bisher nur für England gearbeitet, und die Reichsregierung hätte ohne einzuschreiten eine solche Entwicklung zugelassen? Das ist schwer begreiflich, ja schier unglaublich. Deutscher Michel, wann wirst du dich auf deine Kraft besinnen und dich endlich einmal deiner ehrlichen Haut wehren?



Zur Reform des Personentarifs der preußischen Eisenbahnen



ie preußische Eisenbahnverwaltung bereitet, wie die Zeitungen melden, eine Reform des Personentarifs vor. Daß ein Bedürfnis dazu vorhanden ist, wird niemand bestreiten; aber über die Richtung, in der die Reform vor sich gehen muß, wenn eine gesunde Entwicklung angebahnt werden soll, werden die Meinungen verschieden sein. Kürzlich wurde in einer Zeitung die Maßregel der sächsischen Eisenbahnverwaltung zur Nachahmung empfohlen, die die Gültigkeit der Rückfahrkarten auf die Dauer von zehn Tagen ausgedehnt hat. Wollte die preußische Verwaltung diesem Beispiele folgen, so würde sie damit allerdings ihrem alten System treu bleiben, dem System der Ausnahmen. Dieses besteht in der fortgesetzten Erweiterung und Vermehrung der sogenannten Erleichterungen des Reiseverkehrs in der Form von Preisermäßigungen unter gewissen Voraussetzungen und Beschränkungen. Aber ein Weitergehen auf diesem Wege würde die notwendige Reform für lange Zeit ausschließen. Und es ist wahrlich an der Zeit, daß mit dem System der Ausnahmen endlich gebrochen wird; denn die sogenannten Reiseerleichterungen haben in

dem Maße zugenommen, daß die Ausnahmen zur Regel geworden sind, sodaß sich kein Mensch mehr in dem Wirrsal von Ausnahmen zurechtfindet. Klarheit, Einfachheit, allgemeine Giltigkeit muß für die Reform des Personentarifs die Parole sein.

Den Gedanken eines Einheitsfahrpreises für alle Fahrstrecken innerhalb des preussischen Eisenbahnnetzes, der bei früherer Gelegenheit in Preßstimmen einen schüchternen Ausdruck gefunden hat, wird man freilich für die nächsten hundert Jahre noch zurückstellen müssen, so verlockend auch die Aussicht sein mag, gegen Zahlung eines kleinen Betrags, etwa einer Mark, von Berlin nach jedem Orte in den Provinzen und umgekehrt, und von Köln am Rhein nach Königsberg am Pregel fahren zu können, etwa wie ein gewöhnlicher Brief mit einer Zehnpfennigmarke durch ganz Deutschland befördert wird. Und auch der andre Wunsch, der seinerzeit schon weniger schüchtern laut geworden ist, nach der Einführung eines Zonentarifs nach österreichisch-ungarischem Muster wird im Bereiche der preussischen Staatsbahnen fürs erste schwerlich auf Erfüllung rechnen können. Einheitspreis und Zonentarif sind für den Eisenbahnbetrieb zu neue Grundsätze, als daß eine Verwaltung wie die der preussischen Eisenbahnen, die darauf angewiesen ist, durch eine ruhige und stetige Entwicklung ihres Betriebs dem Staate die Einnahmequelle unverfehrt zu erhalten, die er in seinen Eisenbahnen hat, sie zur Richtschnur einer Reform nehmen könnte. Wir verlangen daher einen Einheitsfahrpreis weder für das ganze Staatsgebiet, noch für einzelne Zonen, aber wir verlangen ihn für das Kilometer mit keiner andern Unterscheidung als der der Wagenklassen. Das würde dem Tarife die Einfachheit und die Einheit geben, die wir jetzt vergeblich in ihm suchen. Man kann sich nicht leicht etwas Komplizierteres oder, um einen deutschen Ausdruck zu gebrauchen, etwas mehr Getüfteltes denken als den Personentarif der Eisenbahnen, nicht bloß der preussischen; und die preussische Verwaltung könnte sich kein größeres Verdienst um das gesamte Eisenbahnwesen erwerben, als wenn sie mit einer gründlichen Vereinfachung des Personentarifs voranginge. Eine allgemeine Verbilligung der Fahrpreise ist lange nicht so wünschenswert, als eine Vereinfachung des Tarifs nach dem Grundsatz: Gleiches Recht für alle.

Sehen wir uns die Sache einmal näher an. Wohl giebt es einen Einheitsfahrpreis für das Kilometer, wie wir ihn verlangen. Er soll betragen in der vierten Wagenklasse 2 Pfennige, in der dritten 4 Pfennige, in der zweiten 6 Pfennige, in der ersten 8 Pfennige. Aber von dieser Regel giebt es so viel Ausnahmen, daß die Regel dahinter zurücktritt. Nur für die vierte Wagenklasse ist das Prinzip streng durchgeführt, wenn man von den sogenannten Arbeiterkarten und den Gesellschaftsreisen absteht, die gleich erwähnt werden sollen. Für die andern Wagenklassen findet nach der einen Richtung eine Erhöhung der Normalfahrgebühren statt für alle Schnellzüge um 0,67 und um einen Pfennig für das Kilometer, außerdem für die Durchgangszüge noch in

der Form der Platzkarten und für die Luxuszüge in der Form besondrer Zuschläge. Auf der andern Seite giebt es aber schier zahllose Ermäßigungen dieser Fahrpreise. Da sind zunächst die allgemein giltigen Rückfahrkarten mit verschiedener Gültigkeitsdauer je nach der Entfernung des Reiseziels. Dann kommen die sogenannten Sommerkarten, Rückfahrkarten von mehrtägiger oder mehrwöchiger Gültigkeit zum Besuche von bestimmten Gegenden oder Kurorten während der Sommermonate. Ihnen schließen sich an die sogenannten zusammenstellbaren Fahrscheinehste mit einer Gültigkeitsdauer von 45 Tagen, wenn wenigstens 600 Kilometer, von 60 Tagen, wenn wenigstens 1000 Kilometer zurückgelegt werden. Eine Abart davon sind die Rundreisehste für feste Rundreisen. Dann folgen die verschiedenen Arten von Zeitkarten, als Monatskarten und Nebenmonatskarten für jedermann, Schülerkarten zum Schulbesuche und zum Besuche von Schwimmanstalten und Arbeiterkarten. Weitere Fahrpreisermäßigungen werden gewährt für Gesellschaftsfahrten, und zwar für gemeinschaftliche Reisen von mindestens dreißig Personen, für akademische Ausflüge, sowie für Schulfahrten und Ferienkolonien auch bei geringerer Teilnehmerzahl, und endlich können Ermäßigungen des Fahrpreises auch zu milden Zwecken aller Art bewilligt werden. Damit ist aber die Mannigfaltigkeit der Ausnahmen noch nicht erschöpft. Nicht nur werden Kinder und Soldaten allgemein zu billigern Sätzen befördert, sondern die Eisenbahnverwaltung pflegt auch aus besondern Anlässen, z. B. bei Ausstellungen und großen Versammlungen Rückfahrkarten mit verlängerter Gültigkeitsdauer zu ermäßigten Preisen auszugeben. Eine sehr wesentliche Vergünstigung darf schließlich nicht unerwähnt bleiben, die sogenannten Sonntagskarten, die gegen Zahlung des Preises für die Hinfahrt zur Hin- und Rückfahrt berechtigen. Sie sollen die sonntäglichen Ausflüge der Großstädter erleichtern.

Die Ermäßigung beträgt für die gewöhnlichen Rückfahrkarten, die Sommerkarten und die Fahrscheinehste etwa 25 Prozent des vollen Preises. Für Gesellschaftsreisen wird in der Regel ein Nachlaß von 50 Prozent gewährt, für Schulfahrten und für Reisen Unbemittelter zu Ausbildungszwecken ist der Satz von einem Pfennige für das Kilometer in dritter Wagenklasse gewöhnlich, derselbe Satz, zu dem Militärpersonen befördert werden. Für Kinder bis zu zehn Jahren wird der halbe Fahrpreis gezahlt, Kinder unter vier Jahren sind jedoch ganz frei, sofern für sie kein besondrer Platz beansprucht wird. Alle Arten von Zeitkarten und die Arbeiterfahrkarten werden zu noch viel niedrigeren Preisen ausgegeben. Zu dieser Verschiedenheit der Fahrpreise treten nun noch die besondern Bestimmungen über die Gewährung von Freigeäck und über die Benutzung der Schnellzüge und der Wagenklassen, alles in allem eine recht reichhaltige und bunte Speisekarte, in der sich zurechtzufinden ein bedeutendes Maß von Fingigkeit erfordert. Der Durchschnittsmensch steht der Aufgabe, aus dem Vielerlei von sogenannten Reiseerleichterungen das

für seinen Fall Passende herauszufinden, meist ratlos gegenüber. Dieser Umstand allein wäre Grund genug, eine Vereinfachung anzustreben, auch wenn in dem bestehenden System nicht eine Quelle mannigfacher Unbilligkeit und Ungerechtigkeit steckte.

Von diesem Gesichtspunkte aus ist nun allerdings gegen eine ganze Reihe der angeführten Ausnahmen von den Normalfahrgehaltsätzen nichts einzuwenden. Vor allem nicht gegen die erhöhten Fahrpreise für Schnellzüge und gegen die besondern Zuschläge für die Benutzung der D- und L-Züge. Denn hier liegen besondere Leistungen der Eisenbahn vor, die die Forderung einer besondern Zahlung rechtfertigen. Wem daran gelegen ist, schneller zu reisen, als die auf allen Stationen haltenden Personenzüge befördern können, wer Wert darauf legt, auf einem numerierten Platze zu sitzen und sich während der Fahrt in dem engen Gange hin und her zu bewegen, oder sich in seinem Abteil mit Speise und Trank bewirten zu lassen, wer sich des Nachts zu entkleiden und seine Glieder auf einem mehr oder minder bequemen Lager auszustrecken begehrt, wer während der Fahrt im Speis Salon die Freuden der Table d'hôte zu genießen wünscht, nun, der möge in den Beutel greifen und der Eisenbahnverwaltung für ihre Mehrleistungen auch mehr zahlen. Die Inkonsequenz, daß für die Benutzung der Schnellzüge die Zuschläge von 0,67 Pfennig in der dritten und zweiten und von einem Pfennig für das Kilometer in der ersten Wagenklasse nur bei einfachen, nur in einer Richtung geltenden Karten erhoben werden, während bei Rückfahrkarten ein Preisunterschied in der Benutzung von Personen- und Schnellzügen nicht gemacht wird, diese Inkonsequenz ist freilich von dem Standpunkte des gleichen Rechts für alle und eines angemessenen Verhältnisses von Leistung und Gegenleistung nicht zu rechtfertigen; sie entspricht aber durchaus der auch sonst in dem Personentarife hervortretenden ungünstigen und ungerechten Behandlung der Reisenden, die nicht in der Lage sind, Rückfahrkarten oder Fahrscheinehste zu benutzen. Gegen den Zuschlag für die Benutzung der gewöhnlichen Schnellzüge spricht nur der Umstand, daß der Reisende, der nur einen Teil seiner Reise mit einem Schnellzuge machen kann, doch für die ganze Strecke den Schnellzugspreis zahlen muß, wenn er sich nicht der Unbequemlichkeit eines wiederholten Kartenkaufs aussetzen will.

Was die vielerlei Fahrpreisermäßigungen betrifft, so sind die „zu milden Zwecken,“ die nur auf besondern Antrag an unbemittelte Personen gewährt werden, eben des milden Zweckes wegen am wenigsten zu beanstanden. Aus ähnlichem Grunde mögen sich die billigen Arbeiterkarten rechtfertigen lassen. Daß vom volkswirtschaftlichen Standpunkte gegen diese Vergünstigungen manche Bedenken geltend gemacht werden können, ebenso wie gegen die Monatskarten, die beispielsweise in großem Umfange von Arbeitgebern benutzt werden, die ihren Familienwohnsitz nicht an dem Orte ihres Gewerbebetriebes haben, soll hier nur beiläufig erwähnt werden. Bei diesen Fahrpreisermäßigungen, zu denen

auch die Schülerkarten zu zählen sind, mag für die Verwaltung auch der kaufmännische Grundsatz maßgebend sein, daß bei regelmäßiger und dauernder Benutzung der angebotnen Leistungen eine Preisermäßigung gewährt werden kann. Ähnlich liegt die Sache bei den Gesellschafts- und Studienreisen, weil hier die größere Zahl der Teilnehmer und die volle Ausnutzung der im voraus bestellten Plätze der Eisenbahn eine angemessene Einnahme auch bei niedrigeren Preisen sichert. Bei den Studienreisen tritt außerdem noch das *nobile officium* des Staates hinzu, das Bildungstreben nach Möglichkeit zu unterstützen. Von allen diesen Ausnahmen, auch von den Kinder- und Soldatenkarten, von den Sonntagsausflugkarten, von den außerordentlichen Ermäßigungen zum Besuche von Ausstellungen und „Tagen“ aller Art soll hier nicht weiter die Rede sein. Sie lassen sich alle mit diesem oder jenem Grunde rechtfertigen und spielen auf dem Gebiete des eigentlichen Reiseverkehrs für einzelne Personen und Familien keine besondere Rolle, haben auch mehr oder weniger Beziehung zu dem Berufs- und Erwerbsleben und sind somit mehr als bloße Eigentümlichkeiten hiervon und weniger als besondere Erscheinungen des gewöhnlichen Reiseverkehrs zu betrachten. Alle diese Ausnahmen von der Regel sind zu ertragen, wenn nur im übrigen die Einfachheit und die allgemeine Giltigkeit des Tarifs herbeigeführt wird, die in dem geltenden System fehlt.

Die gewöhnliche Rückfahrkarte hat Giltigkeit nur für drei Kalendertage, sofern das Reiseziel von dem Ausgangspunkte nicht mehr als zweihundert Kilometer entfernt ist. Weiß ich beim Beginn der Reise nicht gewiß, ob ich die Rückreise vor dem Ablauf des dritten Tages antreten werde, so setzt mich die Frage, ob ich eine Rückfahrkarte lösen soll oder nicht, in Verlegenheit. Nehme ich z. B. zur Reise nach einem fünfzig Kilometer entfernten Orte eine einfache Karte zweiter Klasse für 3 Mark, und erlauben meine Geschäfte nachher, daß ich die Rückfahrt vor Ablauf des dritten Kalendertages antreten kann, so kostet mich die Reise, da ich für die Rückfahrt auch 3 Mark bezahlen muß, 1,50 Mark mehr, als wenn ich eine Rückfahrkarte für 4,50 Mark genommen hätte. Löse ich dagegen bei Antritt der Reise eine Rückfahrkarte für 4,50 Mark, und nötigen mich meine Geschäfte länger als drei Tage wegzubleiben, so wird die Karte für die Rückfahrt ungiltig, und ich muß eine neue Karte für 3 Mark lösen, die Reise kostet also 7,50 Mark, d. h. wieder 1,50 Mark mehr, als wenn ich für die Hinfahrt eine einfache Karte genommen hätte. Die gleiche Schwierigkeit entsteht, wenn ich zwar sicher bin, die Reise innerhalb dreier Tage vollenden zu können, aber nicht bestimmt weiß, ob ich die Rückfahrt auf dem für die Rückfahrkarte zulässigen Wege werde ausführen können. Die Verwaltung verlangt zwar nicht immer, daß die Rückfahrt auf demselben Wege stattfinde wie die Hinfahrt, sondern sie erlaubt überall da, wo mehr oder weniger parallel laufende Nebenstrecken vorhanden sind, die Wahl zwischen diesen Strecken. Trotz dieser Vergünstigung kann es doch vor-

kommen, daß ich während der Reise genötigt werde, für die Rückfahrt irgend eine andre Strecke zu nehmen, für die meine Rückfahrkarte nicht gilt. Eine dritte Schwierigkeit bei der Entscheidung, ob Rückfahrkarte oder einfache Karte, bereitet der Umstand, daß die Unterbrechung der Fahrt auf Zwischenstationen nur je einmal bei der Hin- und Rückfahrt erlaubt ist. Muß ich mich unterwegs entschließen, auf der Hin- oder auf der Rückfahrt mehr als einmal den Zug zu verlassen, so wird meine Fahrkarte nach der zweiten Fahrtunterbrechung für den Rest der Hin- oder Rückfahrt ungültig.

Ich kann also eine Rückfahrkarte nur dann ohne die Gefahr einer Verteuerung benutzen, wenn vor dem Antritt der Reise feststeht: 1. daß die Rückreise vor Ablauf des dritten Kalendertages angetreten wird, 2. daß die Rückreise auf einer der hierfür zugelassenen Strecken stattfinden, 3. daß weder auf der Hin- noch auf der Rückfahrt die Fahrt mehr als einmal unterbrochen werden wird. Trifft eine dieser drei Voraussetzungen nicht zu, so liegt es in meinem Vorteil, wenigstens insoweit Rückfahrkarten zu benutzen, als meine Reisedisposition zuläßt. Zu diesem Zwecke muß ich an der Hand des Fahrplans und der Karte mühsam zu ermitteln suchen, für welche Strecken ich Rückfahrkarten, für welche einfache lösen muß, wobei sorgfältig darauf zu achten ist, ob der Aufenthalt auf den einzelnen Stationen zur Lösung neuer Fahrkarten Zeit läßt. Nun kann es aber auch leicht vorkommen, daß ich vorteilhaft handle, wenn ich eine Rückfahrkarte nach einem Orte löse, den ich gar nicht besuchen will, weil sich von diesem Orte aus die Möglichkeit bietet, die Rückfahrt auf einer Strecke zu nehmen, die zu benutzen ich Veranlassung habe. Voraussetzung ist dabei, daß ich den Weg von dem Orte, wo ich auf der Hinfahrt den Zug verlasse, zu dem Orte, von wo ich die Rückfahrt antrete, mit einem andern Verkehrsmittel, z. B. der Straßenbahn oder einer Kleinbahn oder auch zu Fuß zurücklege, wie das namentlich auf Vergnügungsreisen, aber auch auf Geschäftsreisen leicht vorkommt. Auch darauf muß ich also bei der Reisevorbereitung mein Augenmerk richten. Dabei ist nur der Übelstand zu beklagen, daß die Kursbücher keine erschöpfende Auskunft darüber geben, welche Rückfahrkarten zur Fahrt auf verschiedenen Strecken berechtigen. Es kann also vorkommen, daß ich aus Unkenntnis der Bestimmungen von den Vorteilen, die die Eisenbahn bietet, keinen Gebrauch mache.

Man sieht, es liegen auf den Wegen der Fahrpreisermäßigungen durch Rückfahrkarten viele Fußangeln, in denen man gefangen werden und statt der Ermäßigung eine Erhöhung der Ausgabe finden kann. Um diesen Fußangeln zu entgehen, bedarf es eines mühevollen und zeitraubenden Überlegens und Studierens der Fahrpläne und mancher Erkundigung an den Auskunftsstellen, Umstände, die das Aufstellen des einfachsten Reiseplans sehr erschweren können. Und doch will die Eisenbahnverwaltung durch die Rückfahrkarten das Reisen nicht erschweren, sondern erleichtern! Zu dieser Erschwerung des Reiseplans

entwurfs kommt dann noch oft der Verdruß darüber, daß man die Vorteile der Rückfahrkarten nicht genießen kann, weil gewisse Voraussetzungen nicht zutreffen, oder weil man die Möglichkeit ihrer Benutzung nicht vorher gekannt hat.

So viel über die gewöhnlichen Rückfahrkarten auf kürzern Strecken bis zu 200 Kilometern. Beträgt die Entfernung 300 Kilometer, so gelten die Karten vier Tage und für je 100 Kilometer weiterer Entfernung einen Tag länger. Hierbei sei zunächst nur nebenher die Ausnahme gestreift, die für Berlin gilt. Die Rückfahrkarten nach Berlin gelten von 50 Kilometern Entfernung an je einen Tag länger als nach andern Orten. Warum diese Bevorzugung von Berlin, die doch mit der Forderung desselben Rechts für alle nicht vereinbar ist? Den Rückfahrkarten mit viertägiger — und wenn sie für Berlin gelten, mit fünftägiger Gültigkeit macht eine andre Einrichtung den Rang streitig, die ebenfalls zur Erleichterung des Reiseverkehrs erfunden ist, aber, von dem zweifelhaften Vorteile der Preisermäßigung abgesehen, die entgegengesetzte Wirkung erzielt, die der „zusammenstellbaren Fahrscheinehefte.“ Sie werden ausgegeben, wenn auf der Hin- und Rückreise, die über beliebige Strecken erfolgen kann, zusammen wenigstens 600 Kilometer zurückgelegt werden. Da gilt es nun, wenn man die Wahl hat zwischen Rückfahrkarte und Fahrscheineheft, jedesmal Vor- und Nachteile der einen und der andern Art der Verkehrserleichterung gegen einander abzuwägen.

Die Rückfahrkarte wird wie die gewöhnliche Fahrkarte am Kartenschalter gelöst. Das Fahrscheineheft muß mindestens sechs Stunden vor der Abreise, meistens aber schon einige Tage zuvor schriftlich bestellt und kann nicht immer unmittelbar vor der Abreise in Empfang genommen werden. Die Rückfahrkarte gilt nur eine beschränkte Zahl von Tagen, das Fahrscheineheft wenigstens 45 Tage. Die Rückfahrkarte berechtigt zur unentgeltlichen Mitnahme von 25 Kilogramm Gepäck im Packwagen, das Fahrscheineheft gewährt kein Freigepäck. Die Rückfahrkarte gestattet eine Unterbrechung der Reise nur einmal bei der Hin- und einmal bei der Rückfahrt, das Fahrscheineheft auf jeder Station. Für das Heft spricht die längere Gültigkeitsdauer und die Möglichkeit, an jedem beliebigen Orte, der auf der Reise berührt wird, Aufenthalt zu nehmen; dagegen die Unbequemlichkeit der Lösung des Heftes und die Nichtgewähr von Freigepäck. Und diese beiden Erwägungen geben oft genug den Ausschlag für die Rückfahrkarte. Zu einer Reise von Köln nach Berlin nimmst du, da die achttägige Gültigkeitsdauer zur Erledigung deiner Geschäfte ausreichend Zeit gewährt, eine Rückfahrkarte. Nun brauchst in Berlin nur ein Ereignis einzutreten, das eine Verlängerung deines Aufenthalts erwünscht macht, und du hast Gelegenheit und Anlaß zum Ärger über die Buntschedigkeit unsers Personentarifs, denn du begreifst nicht, warum Rückfahrkarten nicht ebenso lange gelten wie Fahrscheinehefte, und weshalb

diese kein Freigepäck gewähren. Diese Thatsache ist noch befremdlicher, weil man bei einer 45 tägigen Reisedauer an Kleidung, Wäsche und sonstigem Reisebedarf mehr mitzuführen pflegt, als wenn man nur auf einige Tage von Hause weggeht.

Ja, hinsichtlich der zusammenstellbaren Fahrtscheinhefte ist manches unbegreiflich. Vor allem der amtliche Name. Was ist zusammenstellbar, die Fahrtscheinhefte oder die Hefte? Ich habe vor dem seit Jahren an den Tag gelegten Streben der Eisenbahnverwaltung nach Sprachreinheit und Sprachrichtigkeit eine zu hohe Achtung, als daß ich ihr eine sprachliche Bildung nach dem Muster der reitenden Artilleriekaserne und des baumwollenen Regenschirmfabrikanten zutrauen könnte. Ich kann also nur annehmen, daß die Hefte als zusammenstellbar bezeichnet werden sollen. Dieser Ausdruck ist aber logisch falsch. Er wäre richtig, wenn der Sinn wäre, daß die Fahrtscheinhefte mit einander zu größern Einheiten zusammengestellt werden können, aber nicht in dem Sinne, daß das einzelne Heft aus Fahrtscheinen zusammengestellt werden kann. In diesem Sinne ist das Fahrtscheinheft ebenso wenig zusammenstellbar, wie ein Verein gründbar, ein Brot backbar, ein Urteil fällbar ist. Das Heft ist zusammengestellt, der Verein ist gegründet, das Brot ist gebacken, das Urteil ist gefällt und kann es nicht noch einmal werden, so wenig wie ein Ding zum zweitenmale entstehen kann. Die Verwaltung will durch die Bezeichnung zusammenstellbar einen Unterschied machen zwischen den Fahrtscheinheften, die erst auf Bestellung aus beliebigen Fahrtscheinen zusammengestellt werden, und denen, die aus bestimmten Fahrtscheinen fertig zusammengestellt sind und vorrätig gehalten werden. Aber diese letzteren führen ja den amtlichen Namen Rundreisehefte für feste Rundreisen. Warum genügt da für jene Art nicht die Bezeichnung Fahrtscheinhefte?

Die Unterscheidung zwischen zusammenstellbaren Fahrtscheinheften und fertigen Rundreiseheften hat aber auch eine sehr sachliche Bedeutung. Die fertigen Rundreisehefte berechtigen innerhalb des Gebiets der preußischen Staatseisenbahnverwaltung nämlich zur Mitnahme von 25 Kilogramm Freigepäck und sind somit eine neue Nuance in der bunten Mannigfaltigkeit der Reisegelegenheiten und der Fahrtausweise — wie der Gattungsbegriff für alle Arten von Fahrkarten, Fahrtscheinheften und sonstigen ein Anrecht auf die Benutzung der Bahn gebenden Papiere lautet — und damit eine neue Schwierigkeit für den Entwurf des Reiseplans. Schwierigkeiten und lästige Umstände an allen Ecken — und das alles „zur Erleichterung des Reiseverkehrs.“ Mit diesen Worten werden nämlich die amtlichen Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrtscheinheften und von Rundreiseheften für feste Rundreisen eingeleitet. Wer jemals in der Lage gewesen ist, an der Hand dieser Bestimmungen einen Reiseplan zusammenzustellen und ein zusammenstellbares Fahrtscheinheft zu kaufen und zu benutzen, der muß in diesen Worten eine arge

Sronie finden. Denn die Erleichterung ist in Wirklichkeit eine Erschwerung. Für den aber, der von der angeblichen Erleichterung des Reiseverkehrs noch keinen Gebrauch gemacht hat, bedarf es noch eines längern Verweilens bei den zusammenstellbaren Fahrscheinstücken, um die mit ihrer Benutzung verbundenen Schwierigkeiten in das rechte Licht zu stellen.

(Schluß folgt)



Islam und Zivilisation



Die wichtigste Frage für alle ehrlichen und ernstesten Reformbestrebungen in der Türkei ist immer gewesen: Ist die muhammedanische Religion schlechtthin unvereinbar mit europäischer Zivilisation, oder ist eine Anpassung und ein Zusammenwirken beider trotz ihres anscheinenden Gegensatzes möglich? Daß die Zukunft der Türkenherrschaft und des Osmanentums in Europa von der Beantwortung dieser Frage abhängt, ist ohne weiteres klar. Die Antwort kann sich nur aus einem geschichtlichen Rückblick ergeben.

Da ist denn zunächst die Tatsache festzustellen, daß Christentum und Islam nicht immer in feindlichem Gegensatz zu einander gestanden haben. Nachdem der erste muhammedanische Fanatismus verflogen war, haben die Beherrscher des Abendlandes und des Morgenlandes, Karl der Große und der Kalif Harun, in freundlichem Verkehr miteinander gestanden, und der Kampf ist erst wieder entbrannt, als das Papsttum daran ging, seine Ansprüche auf die geistliche und weltliche Oberherrschaft über die bewohnte Erde zu verwirklichen. Nicht der feindliche Gegensatz der Religionen ist die Ursache der Kreuzzüge gewesen, sondern erst aus dem langjährigen blutigen Ringen um den Besitz Palästinas und Syriens ist die Jahrhunderte überdauernde Feindschaft und der bis heute unausgeglichene Gegensatz hervorgegangen. Die Grenzregionen der drei alten Kontinente sind Gefilde, auf denen sich seit den ältesten Zeiten entscheidende Völkerkämpfe und in ihrem Gefolge der Ausgleich verschiedener Kulturen vollzogen haben. Einbrüche und Wanderungen der Völker der Steppe in die Kulturwelt des Westens haben auch ohne religiösen Gegensatz während der ganzen ersten Hälfte des Mittelalters stattgefunden; die eigentliche Ursache der Kreuzzüge lag darin, daß der griechische Kaiser im Jahre 1095 durch den Papst die Hilfe des Abendlandes gegen das Vordringen der seldschukischen Türken anrief, und der Papst dieses Gesuch in der wirtschaftlichen, sozialen,