



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 : (Schluß)

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

Eroberungskriege, nicht aber von allgemeinen Kulturbestrebungen; hier schon darum nicht, weil niemand im voraus wissen kann, was in Zukunft möglich sein wird. Der fatalistische Satz: Die Welt ist, wie sie ist, und kann nicht geändert werden, mag er auf Allah oder auf den Pessimismus gestützt werden, führt in türkische Wirtschaft hinein; wenn wir unsern Zustand mit dem türkischen vergleichen, so erkennen wir, daß die vielen kleinen Verbesserungen zusammen genommen doch eine große Wirkung darstellen. Einen Wegebaumeister hörte ich einmal entrüstet rufen: „Diese Menschen, er meinte einige Kollegen, haben kein Herz für die Straße!“ Das klang mir sehr lächerlich, später aber sagte ich mir, daß es gut um Staat und Gesellschaft stehen würde, wenn alle, vom Könige bis zum Maschinenputzer und zum Kloakenreiniger, ihr Amt so ernst nähmen und für das allerwichtigste hielten. Ein Amt aber, zu dem es gehört, die ersprießlichsten Formen für das Verhältnis zwischen Unternehmern und Arbeitern, für die Regelung des Geld- und Kreditverkehrs, für die Bebauung städtischer Grundstücke, für die Verteilung des ländlichen Grundbesitzes usw. ausfindig zu machen, scheint mir denn doch noch wichtiger zu sein als das eines Wegebaumeisters. Wenn die Professoren ihre Amtstätigkeit nicht hoch anschlagen, meinetwegen überschätzen, werden sie nichts ordentliches leisten, und wenn sie nichts leisten, wird der Regierung im entscheidenden Augenblick die Grundlage für ihre Entschlüsse fehlen. Hätte vielleicht die preußische Regierung nach 1806 auf das Ergebnis des Machtkampfes warten, d. h. darauf warten sollen, daß die Bauern und Bürger die Edelleute totschlagen würden wie in Frankreich? Und hätte sie Reformgesetze ausarbeiten lassen können, wenn es keine Theoretiker gegeben hätte, die die Agrarverhältnisse studiert hatten?

(Schluß folgt)



Zur Reform des Personentarifs der preußischen Eisenbahnen

(Schluß)



Will jemand, um ein beliebiges Beispiel herauszugreifen, von Geldern nach Berlin fahren und dort einige Wochen bleiben, so darf er nicht glauben, er könne eine halbe Stunde vor Abgang seines Zuges an der Fahrkartenausgabe des Bahnhofes Geldern ein Fahrscheineft nach Berlin über Krefeld, Duisburg, Hannover fordern. So einfach ist die Sache nicht. Es muß ein schriftlicher

Antrag, am besten nach vorgeschriebenem Formular, an die nächste Ausgabestelle für Fahrscheinehste gestellt werden. Diese ist nicht in Geldern, sondern in Krefeld. Das ausgefüllte Formular muß enthalten: die Fahrstrecke des amtlichen Verzeichnisses, die auf der Reise befahren werden sollen, ihre Ordnungsnummer in dem amtlichen Verzeichnisse, ferner die sogenannte Reihenzahl, die Kilometerzahl und das Fahrgeld, alles nach dem amtlichen Verzeichnisse, das man sich zu diesem Zwecke für 60 Pfennige — mit der unentbehrlichen Übersichtskarte für 75 Pfennige — kaufen muß. Die Verwaltung gestattet zwar auch ein weniger förmliches Verfahren. Man kann das Fahrscheinehst auch brieflich ohne Formular bestellen, aber in dem Briefe muß der Reiseweg genau angegeben werden, und wer in dieser Beziehung sicher gehn will, der thut in seinem eignen Interesse gut, das Formular zu benutzen und in allen Punkten genau auszufüllen. Dabei kann er merkwürdige Entdeckungen machen. In unserm Falle z. B. die, daß der Name Geldern in dem Fahrscheinverzeichnis gar nicht vorkommt. Eine von Geldern ausgehende Fahrstrecke giebt es nicht. Der Reisende muß von Krefeld ausgehn und hat folgende Strecken zu verzeichnen: Krefeld-Duisburg, Duisburg-Hamm, Hamm-Hannover, Hannover-Berlin, Berlin-Hannover, Hannover-Hamm, Hamm-Duisburg, Duisburg-Krefeld. Von Geldern nach Krefeld und von Krefeld nach Geldern muß er auf einfache Karte fahren. Die Zahl der zusammenzustellenden Fahrscheine ist in diesem Falle noch verhältnismäßig klein, weil zwischen Hannover und Berlin ein Fahrchein genügt.

Bergegenwärtigen wir uns nun, was man zu thun hat, um ein zusammenstellbares Fahrscheinehst für eine Reise von Geldern nach Berlin zu erhalten. Mindestens acht Tage vor dem Antritt der Reise besorgt man sich das amtliche Verzeichnis der Fahrstrecken mit der Übersichtskarte für 75 Pfennige. Man muß so zeitig daran gehn, weil die Station Geldern möglicherweise das Verzeichnis nicht vorrätig hat, sondern erst kommen lassen muß. Ist man im Besitze des Verzeichnisses, so sucht man die oben angegebenen Fahrstrecken auf, trägt sie nebst Ordnungsnummer, Reihenzahl, Kilometerzahl und Fahrpreis in das Formular ein, summiert am Schlusse die Zahlen und sendet oder trägt das auch sonst säuberlich ausgefüllte Formular an die Fahrkartenausgabe in Geldern. Diese kann zwar das Fahrscheinehst nicht zusammenstellen, sondern muß den Antrag nach Krefeld weiter geben; aber die Ordnung will es so. Da aber der Ausgabestelle in Krefeld mindestens sechs Stunden Zeit gelassen werden muß — sie wird ja das Hest in der Regel schneller zusammenstellen, ist aber dazu nicht verpflichtet und bei großem Andränge vielleicht nicht imstande —, so thut der Reiselustige gut, wenn er seine Reise am 10. Juli in aller Frühe antreten will, den Antrag schon am 7. Juli der Fahrkartenausgabe Geldern einzureichen, denn nur dann kann er sicher sein, daß der Antrag am 8. Juli nach Krefeld gelangt, und daß das bestellte Fahrscheinehst

am 9. Juli in Geldern wieder eintrifft. Nachdem er es an diesem Tage in Empfang genommen hat, versäume der Besteller ja nicht, seinen Namen eigenhändig mit Tinte darauf zu schreiben, sonst werden ihm am folgenden Tage beim Betreten der Bahnsperrre noch zeitraubende Weiterungen verursacht. Die eigenhändige Namensunterschrift soll der Eisenbahnverwaltung eine Sicherheit dafür bieten, daß das Heft nicht an eine andre Person weiter gegeben wird. Wie Kinder über vier Jahr, die doch schon eigne Fahrscheinehefte brauchen, eigenhändig ihren Namen darauf schreiben sollen, falls sie noch nicht schreiben gelernt haben, darüber sagen die Bestimmungen nichts.

Und alle diese Umstände muß der Reisende sich gefallen lassen, weil die zusammenstellbaren Fahrscheinehefte den Reiseverkehr erleichtern sollen. Wie schon erwähnt, ist die Sache im vorliegenden Falle noch ziemlich einfach, weil es sich um eine Reise nach Berlin handelt. Reisen nach Berlin werden in den geltenden Bestimmungen ganz besonders begünstigt. Wehe aber dem Reiselustigen, der in einer längern Reise eine Anzahl von Orten besuchen will, die nicht an der großen Heerstraße des gewöhnlichen Vergnügungsreiseverkehrs liegen. Der braucht ganze Tage, um seinen Plan zusammenzubringen, und wird viel Anlaß zum Ärger darüber haben, daß manche dieser Orte in keiner der in dem amtlichen Verzeichnis aufgeführten Fahrscheinstrecken vorkommen. Er wird deshalb häufig entweder Strecken in sein Fahrscheineheft hereinziehen müssen, die er gar nicht zu befahren beabsichtigt, oder einzelne Strecken, die nicht hereingezogen werden können, aber doch befahren werden sollen, mit dem vollen Preise bezahlen müssen. Und wenn schließlich die aufgenommenen Strecken zusammen nicht ganz 600 Kilometer ausmachen, sondern nur 500 oder 550, dann steht er vor der Frage, ob er, um die 600 Kilometer voll zu machen, noch weitere Strecken aufnehmen, oder auf die Preisermäßigung verzichten und einfache Fahrkarten lösen soll, und ob im letzten Falle soviel an Gepäckfracht gespart, wie an Fahrgeld zugesetzt wird. Eine umständliche und mühsame Überlegung und Berechnung ist in jedem Falle notwendig, und dazu kommt das verdrießliche Nichtbegreifenkönnen, warum man gerade 600 Kilometer fahren muß, um ein zusammenstellbares Fahrscheineheft zu erhalten.

Da es auf ein solches kein Freigepäck giebt, so sucht man seinen Bedarf an Wäsche, Kleidungsstücken und sonstigem Reisegut als Handgepäck zu verpacken und hat dann seine liebe Not mit dessen Unterbringung, muß den Ärger der Mitreisenden über die vielen Gepäckstücke ertragen und bei jedem Zugwechsel im Schweiße seines Angesichts das Gepäck von einem Zuge zum andern schleppen, oft durch Unterführungen treppab treppauf, oft von einem Ende des langgestreckten Bahnhofes zum andern, jeden Augenblick mit andern gepäcktragenden Leidensgefährten karambolierend, oder man muß jedesmal die Dienste eines Gepäckträgers in Anspruch nehmen und bezahlen, wenn man eines solchen habhaft wird, was oft genug nicht gelingt. Will der Reisende von einer

Station aus einen Abstecher zu Fuß unternehmen oder einen Freund besuchen und zu diesem Zwecke einen Zug überspringen, so muß er die Handgepäckstücke in Verwahrung geben, was wieder kleine Beträge kostet, die im Laufe der Reise zu ganz erklecklichen Summen anwachsen, während er aufgegebnes Freigeepäck ruhig bis an die Station voraus gehen lassen könnte, wo er Aufenthalt nehmen will. Auch auf diese Ausgaben muß bei der Prüfung der Frage, ob Fahrscheinheft oder nicht, Rücksicht genommen werden.

Besser daran ist mit der Gepäckbeförderung, wer auf ein „Rundreiseheft für bestimmte feste Rundreisen“ reist; dem kommt die gewöhnliche Gepäckfreiheit zu gute. Warum nicht auch dem Inhaber eines zusammenstellbaren Fahrscheinheftes? Auch hinsichtlich der Lösung sind die Rundreisehefte etwas bequemer, denn sie liegen bei gewissen Stationen zum Verkauf aus; aber ihr Fehler ist, daß sie den Reiseweg von vornherein vorschreiben und deshalb nur in gewisser Einschränkung benutzt werden können, nämlich nur von denen, denen gerade mit einer der feststehenden Rundreisen gedient ist. Mit den zusammenstellbaren Fahrscheinheften haben sie den Mangel gemein, daß eine Änderung des Reiseplans nicht erlaubt ist. Man trifft unterwegs irgendwo gute Bekannte, die nahezu dieselbe Reise machen, nur in andrer Reihenfolge der einzelnen Fahrschein Strecken; man möchte, um ihre Gesellschaft zu genießen, seinen Reiseplan ein wenig ändern, einen Ort vor dem andern aufsuchen — Freunde oder Verwandte, bei denen man sich einige Tage aufhalten will, schreiben einem, daß sie in der angegebenen Zeit selber verreist sind oder andern Besuch haben, und bitten, man möchte vierzehn Tage später kommen: es geht nicht, dein Reiseweg ist dir vorgeschrieben, und jede Abweichung macht wenigstens einen deiner Fahrschein ungültig.

Am günstigsten ist noch die Benutzung der sogenannten Sommerkarten nach Badeorten, die die Bedeutung von Rückfahrkarten mit mehrwöchiger Gültigkeit haben und meistens zur Mitnahme von Freigeepäck berechtigen. Auch verdient Anerkennung, daß zu den Ausgangstationen sowohl der festen Rundreisehefte als auch der Sommerkarten sogenannte Anschlußrückfahrkarten mit gleicher Gültigkeitsdauer ausgegeben werden. Aber man sieht nicht ein, warum man die Sommerkarten nicht von jeder Station aus erhalten kann, was für den Reisenden unter allen Umständen bequemer wäre. Auch die zeitliche Beschränkung der Gültigkeitsdauer der Sommerkarten wie der Rundreise- und der andern Fahrscheinhefte ist oft eine Quelle von Verdruß. Wie oft mögen solche Fahrtausweise verfallen, weil unbefiegbare Hindernisse, z. B. schwere Erkrankung, den Inhaber zwingen, den Reiseaufenthalt über den Verfalltag hinaus auszudehnen? Nun ist es mir wohl bekannt, daß die Eisenbahnverwaltung für nicht benutzte Rückfahrkarten ausnahmsweise aus Billigkeitsgründen den Schaden vergütet. Ob auch für andre Karten und Hefte, weiß ich nicht. Kann sie es auf Antrag ohne Schaden thun, warum dann überhaupt

die zeitliche Beschränkung der Gültigkeit? — Der Vollständigkeit wegen sei übrigens noch erwähnt, daß es für gewisse Reisegebiete, z. B. den Harz, auch Sommerkarten mit kürzerer Gültigkeit giebt, teils mit, teils ohne Freigelegewährung. Und wenn man in dem großen Kursbuche aus dem Verzeichnis der Rundreisehefte und Sommerkarten eine passende Reisekombination herausfinden will, so hat man mit der Wahl eine unsägliche Qual, und man fragt sich immer wieder: Warum denn alle diese Umstände? Wenn man von der Regel der Normalfahrpreise so viele Ausnahmen macht, warum ändert man da nicht lieber gleich die ganze Regel?

Sa, warum? Immer wieder drängt sich diese Frage auf. Warum giebt es Fahrpreisermäßigungen nur bei Rückfahrten und Rundreisen? Warum haben die Rückfahrkarten eine beschränkte Gültigkeitsdauer? Warum ist die Gültigkeitsdauer verschieden? Warum giebt es bei zusammengestellten Fahrscheineften kein Freigeleg? Warum kann nicht jede beliebige Eisenbahnstrecke als Teilstrecke in ein solches Heft aufgenommen werden? Warum dürfen die Fahrscheine in zusammengestellten und in festen Rundreiseheften nur in der gegebenen Reihenfolge vor- oder rückwärts abgefahren werden? Warum giebt es Sommerkarten mit verschiedner Gültigkeitsdauer, mit und ohne Freigeleg? Warum werden Sommerkarten nur von bestimmten Stationen, nicht von jeder Station aus ausgegeben? Warum sind Unterbrechungen der Fahrt bei Benutzung von Fahrscheineften jeder Art auf jeder Station, bei andern Fahrtausweisen nur je einmal auf der Hin- und auf der Rückreise zulässig? Warum? Warum? Warum? Sa, wer darauf zu antworten wüßte! Ich meine, weil bei der allmählichen Entwicklung der Bestimmungen über die Personenbeförderung der weite Gesichtskreis gefehlt hat. Ein Eisenbahnsachverständiger würde vielleicht betriebstechnische Gründe anführen, und sie mögen für viele der angefochtenen Bestimmungen maßgebend sein; für alle sind sie es gewiß nicht, und für das Prinzip, das all den zahlreichen Ausnahmebestimmungen zu Grunde liegt, wenn ein Prinzip überhaupt vorhanden ist, am allerwenigsten. Ich sage, wenn ein solches überhaupt vorhanden ist, denn ich vermag in der That trotz jahrelangen Nachdenkens kein Prinzip zu erkennen, wenigstens keins, das auf einem vernünftigen Grunde ruhte.

Es scheint ja allerdings, daß Fahrpreisermäßigungen grundsätzlich gewährt werden, wenn der Reisende innerhalb einer gewissen Frist an den Ausgangsort der Reise zurückkehrt. Aber warum das? Giebt es dafür einen betriebstechnischen Grund? Der Umstand, daß die Rückfahrkarte den Beamten der Kartenausgabe nur einmal in Anspruch nimmt, während sonst mindestens zwei, vielleicht auch mehr Fahrkarten gekauft werden müßten, kann doch unmöglich so schwer wiegen, daß man daraufhin 25 Prozent Rabatt gewährt. Und macht die Zusammenstellung der Fahrscheinefte, das Herstellen und Bereithalten der verschiednen Rückfahrkarten, der Sommerkarten, die Kontrolle

der Gültigkeit der Karten durch die Schaffner, überhaupt das durch diese Abweichungen von der Regel verursachte Vielerlei den Beamten nicht mindestens soviel Mehrarbeit, als durch die nur einmalige Kartenausgabe etwa erspart wird?

Und warum erschwert sich die Verwaltung die Arbeit durch die Beschränkung der Gültigkeitsdauer und durch die Festsetzung einer verschiedenen Gültigkeitsdauer der einzelnen Fahrtausweise? Man macht vielleicht geltend, bei Rückfahrkarten werden die Transportmittel sicherer ausgenutzt, als wenn die Reise nur in einer Richtung geschieht. Sa wenn für die Rückreise ein bestimmter Zug, ein bestimmter Wagen vorgeschrieben wäre! Ich kann es mir wohl erklären, wenn ein Fuhrwerkvermieter, mit dem ich über eine Fahrt von A nach B verhandle, mir sagt: Die Fahrt kostet zehn Mark, wenn Sie aber mit dem Fuhrwerk zurückkommen, berechne ich für den Rückweg nur fünf Mark, für Hin- und Rückfahrt zusammen also fünfzehn Mark. Der Fuhrwerkbesitzer kann nicht darauf rechnen, in B für die Rückfahrt seines Wagens einen andern Fahrgast zu bekommen. Anstatt den Wagen leer zurückgehn zu lassen, bewilligt er mir für die Rückfahrt einen Preisnachlaß. Dieser Gedanke mag ursprünglich auch bei der Ausgabe billiger Rückfahrkarten für Eisenbahnfahrten maßgebend gewesen sein und eine Berechtigung gehabt haben, als noch verschiedene Eisenbahngesellschaften einander Konkurrenz machten. Aber heute liegt die Sache doch ganz anders, die Konkurrenz hat aufgehört. Es kann der Eisenbahnverwaltung gleichgültig sein, auf welcher Strecke die Rückfahrt erfolgt, sie erlaubt auch überall, wo zwei oder mehr Strecken nebeneinander herlaufen, die Rückfahrt nach Wahl, ja bei den sogenannten Rundreisen ist anfänglich sogar die Benutzung eines andern Weges für die Rückfahrt ausdrücklich verlangt worden. Die Fahrpreisermäßigung kann auch nicht den Zweck haben, zu verhüten, daß die Rückreise mit einem andern Verkehrsmittel (Wagen, Schiff) oder zu Fuß bewirkt werde. Wird doch vielfach, wenigstens bei Rundreisen die Benutzung von Dampfschiffahrtstrecken ausdrücklich erlaubt, und daß jemand den Rückweg zu Fuß oder mit Fuhrwerk macht, kann doch nur bei ganz kurzen Entfernungen vorkommen, die für die Eisenbahn finanziell wenig ins Gewicht fallen.

Auch die Erwägung, wer denselben Weg zweimal mache, hin und zurück, dem gebühre eine Preisermäßigung, weil er der Eisenbahn mehr zu verdienen gebe, als wenn er den Weg nur in einer Richtung mache, kann als ein Grund für die Fahrpreisermäßigungen bei Rückfahrkarten nicht anerkannt werden. Denn damit würde es sich schlechterdings nicht vertragen, daß man in einer Richtung noch so weit fahren kann, ohne eine Ermäßigung zu erhalten. Wer 1000 Kilometer fährt, giebt der Eisenbahn mehr zu verdienen, als wer nur 10 Kilometer zurücklegt; er erhält aber keinen Pfennig Nachlaß, sofern er den Weg nur in einer Richtung macht, wogegen jemand, der eine Strecke von

5 Kilometern hin und zurück fährt, nur drei Viertel des normalen Fahrpreises zu zahlen braucht. Wo bleibt da die Konsequenz und die Gerechtigkeit? Also auch hier kein zureichender Grund.

Eine Möglichkeit ist noch vorhanden, aber nicht denkbar. Sollte die Eisenbahnverwaltung grundsätzlich von denen höhere Preise nehmen, die nicht aus freien Stücken, sondern nur unter einem gewissen Zwange reisen? Wer seinen Wohnort auf Tage oder wenige Wochen verläßt, mit der Absicht wieder zurückzukehren, der — so könnte man annehmen — hat es in der Hand, ob er reisen will oder nicht. Er reist nur, wenn er die Mittel dazu hat, und nur so lange und so weit als seine Mittel reichen. Wer aber seinen Wohnort verläßt, um gar nicht oder erst nach langer Zeit zurückzukehren, der thut es nicht zum Vergnügen, nicht um Erholung zu suchen, sondern einem gewissen Zwange gehorchend, er ist in einer Notlage, die ihm keine Wahl läßt, er darf nicht fragen, was es kostet, sondern er muß bezahlen, was man fordert. Aber es ist nicht denkbar, daß sich die Eisenbahnverwaltung von dem Grundsatz leiten ließe: Wir ermäßigen die Preise denen, die das Reisen nicht nötig haben, damit sie uns kommen, wir fordern aber volle Preise von denen, die unter allen Umständen reisen müssen, die uns also kommen müssen, sie mögen wollen oder nicht. Dies wäre eine Ausbeutung der Notlage zur Gewinnung eines Vermögensvorteils für den Eisenbahnfiskus, ein Grundsatz, der einer Behörde, wie die staatliche Eisenbahnverwaltung, so unwürdig wäre, daß man im Ernste nicht daran denken kann, in ihm das Prinzip der Fahrpreisermäßigungen zu suchen, ganz abgesehen davon, daß das bestehende System die konsequente Anwendung dieses Grundsatzes vermissen lassen würde. Denn von den Reisenden, die in der Ausübung ihres Berufs oder Gewerbes reisen, die also der Eisenbahnverwaltung gegenüber ebenfalls in der Notlage sind, daß sie sich allen Bedingungen fügen müssen, benutzen wohl die meisten die Fahrpreisermäßigungen, die mit Rückfahrkarten oder Fahrscheineften verbunden sind.

Wir sehen also, das einzige konsequent durchgeführte Prinzip für Fahrpreisermäßigungen ist: sie werden gewährt, wenn der Reisende innerhalb einer bestimmten Frist an den Ausgangspunkt der Reise zurückkehrt. Aber ein vernünftiger Grund hierfür ist nicht zu entdecken, und in der Ausführung giebt es eine Menge von Verschiedenheiten hinsichtlich der Gültigkeitsdauer der Fahrausweise, der Vergünstigung des Freigepäcks u. a., für die wieder ein rechter Grund nicht einzusehen ist. Die Sache hat, weil man sich immer vor neuen Auffassungen gescheut hat und immer in den alten Geleisen geblieben ist, nur von Zeit zu Zeit hier und da etwas anlickend, eine Entwicklung genommen, daß das, was jetzt als Personentarif gilt, als Ausfluß reiner Willkür erscheint, und daß die Einzelheiten die ihnen ursprünglich vielleicht zukommende Berechtigung verloren haben. Ist dies aber der Fall, so muß das ungerechte Prinzip bei einer Reform der Tarife verschwinden und ein andres an seine Stelle

treten, das einzige, dem man unter allen Umständen eine Berechtigung zuge-
stehen kann, und das ist: Leistung und Gegenleistung müssen im richtigen Ver-
hältnis zu einander stehn.

Mit diesem Grundsatz läßt sich wohl ohne Verletzung der Gleichheit des
Einzelnen vor dem Eisenbahnfiskus eine verschiedene Festsetzung der Grund-
preise für Personen- und Schnellzüge und für die verschiedenen Wagenklassen,
für Einzelreisen und für Gesellschaftsfahrten und vielleicht noch manches andre
rechtfertigen, aber nimmermehr die Bevorzugung der Rückfahrkarten vor den
„einfachen“ Karten. Diese Bevorzugung muß also aufhören, und Gleichheit
der Fahrpreise für alle Reisen mit den anfangs genannten Ausnahmen muß
eintreten. Die Gleichheit braucht aber nicht dadurch hergestellt zu werden, daß
die Normalsätze von 2, 4, 6 und 8 Pfennigen für den Kilometer allgemein
angewandt werden. Das würde wohl auf allgemeinen Unwillen stoßen. Es
wird wahrscheinlich ohne großen Einnahmeausfall möglich sein, die bisher für
Rückfahrten üblichen Sätze auch auf einfache Fahrten auszudehnen, sodaß an
Stelle der Normalsätze von 4, 6 und 8 Pfennigen für die dritte, zweite und
erste Klasse die Sätze von 3, 4 $\frac{1}{2}$ und 6 Pfennigen treten. Die vierte Klasse
hat bisher keinerlei Ermäßigungen bei Rückfahrten gekannt, weil die Eisenbahn,
wie die Verwaltung erklärt hat, in dieser Wagenklasse nicht zu billigern Sätzen
befördern kann. Leistung und Gegenleistung sollen in richtigem Verhältnisse
zu einander stehn. Ob das bisher bei den andern Wagenklassen der Fall
war, ob es in der bisherigen Behandlung der vierten Klasse wirklich zutrifft,
ob nicht die erste Klasse bei ihrer geringen Benutzung selbst bei 8 Pfennigen
für das Kilometer zu billig befördert wird, darüber erlaube ich mir kein Urteil.
Die Eisenbahnverwaltung selber dürfte kaum imstande sein, dies statistisch-
rechnerisch genau zu ermitteln. Welche Einheitsätze sie für die einzelnen
Wagenklassen festsetzen muß, um auf die Kosten zu kommen und den zur Er-
haltung des Gleichgewichts im Staatshaushalte erforderlichen Überschuß zu
erzielen, darüber muß sich die Verwaltung selbst klar werden. Aber die einmal
angenommenen Sätze müssen dann ohne Ausnahme festgehalten werden, die
Unterscheidung zwischen Rückfahrten, Rundreisen usw. und einfachen Fahrten
muß aufhören. Eine Reform, die dieser Forderung genügt, werden wir mit
Freuden begrüßen, auch wenn sie sonst nichts weiter bringt; eine Neuordnung,
die dieser Forderung nicht Rechnung trüge, würde keine Reform sein, sondern
den alten widersinnigen und ungerechten Zustand nur dauernd machen.

Mit der verschiedenartigen Behandlung der Rückfahrten fallen alle be-
sondern Arten von Fahrtausweisen: Rückfahrkarten, Sommerkarten, zusammen-
stellbare Fahrscheine, Rundreisehefte für feste Rundreisen. Damit fällt der
ganze Irrgarten von sogenannten Reiseerleichterungen, bei denen zwar die Fahr-
preisermäßigung willkommen war, aber durch die damit zusammenhängenden
Erschwerungen aller Art aufgewogen wurde. Die Ermäßigung des Fahrpreises

kann bleiben; alles andre schwindet. Es giebt nur noch einfache Fahrkarten, man löst immer nur eine Karte bis zu dem nächsten Reiseziele, an dem man die Eisenbahn zu verlassen beabsichtigt. Es giebt keine Rückfahrkarten mehr, darum kann auch die nur bei diesen wichtige Nichtübertragbarkeit der Fahrkarten und die verschiedene Bemessung ihrer Gültigkeitsdauer wegfallen. Eine beliebige Fahrkarte bedeutet die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur Beförderung einer Person in der angegebenen Wagenklasse auf der angegebenen Strecke. Welche Person diese Verpflichtung in Anspruch nimmt, und wann sie es thut, kann der Verwaltung gleich sein. Da mit den Fahrkarten kein Mißbrauch getrieben werden kann, so können sie unbeschränkte, oder wenn die Verwaltung aus triftigen Gründen hiergegen Bedenken haben sollte, für eine bestimmte lange Frist Gültigkeit behalten, etwa in der Weise, daß alle in einem Kalenderjahre gekauften Karten bis zum 30. Juni des folgenden Kalenderjahres in Kraft bleiben. Der Aufdruck der Jahreszahl, den jede Fahrkarte erhält, würde zugleich die Gültigkeitsdauer kenntlich machen.

Fahrtunterbrechungen werden nur noch ausnahmsweise vorkommen und können ohne weiteres und beliebig oft gestattet werden. Zur Bescheinigung der Fahrtunterbrechung brauchte kein Beamter in Anspruch genommen zu werden. Jeder Reisende könnte sie sich automatisch, umsonst oder durch Einwurf eines Geldstücks, selber besorgen. Will jemand beim Antritt der Reise der Kürze halber gleich die Karte zur Rückfahrt lösen, so nimmt er keine besondere Rückfahrkarte — die Rückfahrkarten werden ganz abgeschafft —, sondern zwei gleichlautende Karten, von denen die eine bei der Hinfahrt, die andre bei der Rückfahrt gelocht wird — wenn man will, nachdem sie bei der Ankunft am Reiseziele mit einem Stempel versehen ist, der sie als Rückfahrkarte bezeichnet. Auch diese Abstempelung könnte durch einen Automaten geschehen. Gegen die Erhebung einer Gebühr für solche Stempelungen in Form eines einzuwerfenden Fünfers oder Zehners läßt sich kein Billigkeitsgrund geltend machen. Ebenso wenig gegen die Erhebung einer kleinen Gebühr für jede Lösung einer Fahrkarte, falls die Verwaltung Wert darauf legt, einen Ersatz für den Ausfall zu erhalten, der ihr aus der allgemeinen Preisherabsetzung um 25 Prozent erwachsen würde. Aus demselben Grunde könnte auch für jedes Stück Gepäck, das als Freigeepäck aufgegeben wird, eine Expeditionsgebühr erhoben werden.

Die Verwaltung wird allerdings geneigt sein, die 25 Kilogramm Freigeepäck für alle Reisen abzuschaffen; aber das Publikum wird sich diese Vergünstigung nicht so leicht nehmen lassen. Wohl mag sie für die Eisenbahnverwaltung eine große Last sein; aber welcher Zweig des Eisenbahnbetriebs wäre dies nicht? Es kommt doch immer nur darauf an, ob die Leistungen der Eisenbahn durch die Einnahmen bezahlt werden; ob aber die Gebäcksbeförderung in dem Preise der Fahrkarte mitbezahlt, oder ob eine besondere Gebühr dafür erhoben wird, das kann dem Eisenbahnfiskus im Grunde einerlei sein. Nicht einerlei ist es aber dem Publikum. Wir haben uns an die

50 Pfund Freigepäck zu sehr gewöhnt, als daß wir sie leichten Kaufs aufgeben möchten, jedenfalls nicht ohne eine weitere Herabsetzung des Fahrpreises. Aber mag die Entscheidung in diesem Punkte so oder so fallen: wenn nur keine Ausnahmen zugelassen werden, wenn nur Gleichmäßigkeit auch in diesem Punkte zur Herrschaft gelangt, dann soll es uns recht sein.

Und nun vergleiche man den jetzigen Zustand unsers Personentarisfs mit dem, den wir als Ziel der Reform empfehlen. Setzt ein schier unübersehbares und undurchdringliches Durcheinander von Bestimmungen von solcher Bunt-scheckigkeit und Mannigfaltigkeit, daß kein Eisenbahnbeamter darin Bescheid weiß. Künftig ein unveränderlicher Fahrpreis für alle Reisen, nur eine einzige Form des Fahrtausweises, die gewöhnliche Fahrkarte mit langer Gültigkeit, auf jeden übertragbar, entweder Freigepäck für jede Fahrkarte, oder gar keins. Keine Sorge mehr, ob eine Rückfahrkarte genommen werden kann oder nicht, kein mühsames Zusammensuchen von Fahrscheinstrecken zur Bestellung eines Fahrscheinstückes, kein Suchen in den endlosen Verzeichnissen der festen Rundreisen oder der Sommerkarten. Man macht seinen Reiseplan an der Hand der Übersichtskarte und des Fahrplans und löst Fahrkarten von Ort zu Ort, wo man die Eisenbahn verlassen, oder wohin man sein Gepäck voraussenden will. Auf den Stationen, wo man zum Zwecke eines Abstechers oder Besuchs die Fahrt unterbricht, während das Gepäck weiter geht, begiebt man sich zu dem Automaten, der als Zeichen der Fahrtunterbrechung den Namen der Station auf die Fahrkarte druckt oder eine Zusatzkarte mit dem Namen der Station ausgiebt, die als Ausweis dient — alles einfach, klar, gleichmäßig, eine wahre Idylle gegenüber dem jetzigen Chaos. Eine solche Reform würde in der That eine Erleichterung des Reiseverkehrs bieten; die bisherigen Erleichterungen bewirkten thatsächlich nur das Gegenteil.



Islam und Zivilisation

(Schluß)

2



nach dem glänzenden Bilde, das wir im vorigen Abschnitt von der vergangen GröÙe arabischer Kultur gegeben haben, erscheint ihr späterer dauernder Verfall um so rätselhafter; wir haben also nun die Ursachen anzugeben, die diesen Verfall herbeigeführt haben. Sie liegen neben der Einwirkung der barbarischen Steppenvölker Asiens kurz gesagt darin, daß eine feste Thronfolgeordnung