



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

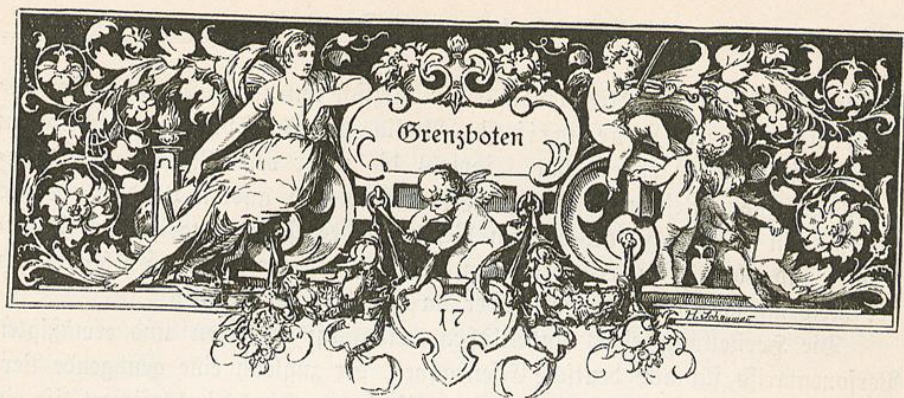
DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Personentarifreform und Zonentarif

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



Personentarifreform und Zonentarif



er laute, zum Teil etwas aufdringliche Lärm, mit dem die Verfechter des allein seligmachenden Zonentarifs eine Zeit lang nicht bloß in der Tagespresse, sondern auch in besondern Schriften und sogar in eigens gebildeten Vereinigungen für ihre „volksbeglückenden“ Ideen eingetreten sind und eifrig die große Reklametrommel gerührt haben, ist endlich verstummt. Die beabsichtigte Erregung der „öffentlichen Meinung“ für jene in den verschiedensten Formen hervorgetretenen Projekte ist einer ruhigen, sachlichen Beurteilung gewichen, die diesen Projekten nicht gerade zum Vorteil gereicht. Das lebhafteste Interesse für eine zweckmäßige Umgestaltung unsrer Personentariife ist zwar seither durch wichtigere Tagesfragen mehr in den Hintergrund gedrängt worden, ist aber, wie noch jüngst aus den Verhandlungen des preußischen und des bairischen Landtags zu ersehen war, nicht vollständig erloschen. Der bekannte deutsche Reformplan, der neben der lange ersehnten Vereinfachung der Tarife im großen und ganzen auch beträchtliche Ermäßigungen der bisherigen Sätze in Aussicht stellt, hat sowohl in der Presse als auch bei den meisten der zunächst um eine gutachtliche Äußerung darüber angegangenen wirtschaftlichen Körperschaften (Bezirkseisenbahnräten) eine überaus ungünstige Aufnahme gefunden, die teilweise einer völligen Ablehnung gleichkam. Die dafür geltend gemachten Gründe lassen erkennen, daß dabei weder die gegenwärtige Finanzlage der Eisenbahnverwaltungen, der sie wohl oder übel Rechnung tragen müssen, überall nach Gebühr gewürdigt worden ist, noch der Gesichtspunkt durchweg den Ausschlag gegeben hat, was der Gesamtheit wenn auch nicht überall den verschiedenartigen Einzelinteressen frommt.

Bei dieser Lage der Sache ist es als ein dankenswertes Unternehmen zu betrachten, daß sich der Geheime Regierungsrat Ulrich im preußischen Mini-

sterium der öffentlichen Arbeiten in einer kürzlich unter dem Titel *Personentarifreform und Zonentarif* (in Berlin bei J. Springer) erschienenen Schrift die Aufgabe gestellt hat, „sowohl die unter dem Namen des Zonentarifs bekannten Reformvorschläge, als auch die in andern Ländern bereits eingeführten oder doch vorbereiteten Reformen des Personentarifs kurz darzustellen und objektiv zu erörtern, um dadurch zu einer weiteren Klarstellung der Reformfrage im allgemeinen oder im einzelnen beizutragen.“

Die Herstellung eines einheitlichen, möglichst einfachen und ermäßigten Personentarifs für alle deutsche Eisenbahnen, der zugleich eine genügende Verzinsung des — noch nicht getilgten — Eisenbahnanlagekapitals sichert, ist ein Ziel, für das auch der leidenschaftlichste Verfechter des Zonentarifs eintreten kann. Streitig ist nur der zweckmäßigste Weg zu diesem Ziel und die Grenze, bis zu der eine Ermäßigung gehen darf, ohne die Erfüllung der letztern Forderung zu gefährden. Die Frage, ob der viel gepriesene Zonentarif den gegenwärtig im Eisenbahnpersonenverkehr bei uns allgemein üblichen Entfernungstarifen vorzuziehen sei, ist für das reisende Publikum im Grunde von nebensächlicher Bedeutung. Ein Zonentarif, dessen Wesen hauptsächlich darin besteht, daß er bei der Bemessung der Beförderungspreise die Länge der Beförderungstrecke mehr oder weniger außer Acht läßt, kann sehr verschieden gestaltet sein. Von dem Einzonen- oder Einheitstarif an, der nur einen Beförderungspreis für alle Entfernungen kennt (ähnlich dem heutigen Briefporto), kann er in zwei, drei und mehr gleichmäßig oder verschieden bemessenen Entfernungsabstufungen gedacht werden, die entweder bis zur größten Länge des in Betracht kommenden Bahnnetzes reichen oder schon vorher mit einer gewissen Entfernung aufhören, über die hinaus eine Preissteigerung nicht mehr eintritt. Seine Preise können mit den Entfernungsabstufungen gleichmäßig wachsen oder in einem bestimmten Verhältnis zu diesen allmählich fallen. Im Gegensatz hierzu kann der Nah- (Nachbar-) Verkehr durch Festsetzung kleinerer Entfernungsabstufungen (Zonen) oder durch Berechnung der Beförderungspreise nach niedrigeren Einheitsätzen als im Fernverkehr oder auch durch beides begünstigt werden. Schon hieraus ist ersichtlich, daß mit dem eine Zeit lang so beliebten Schlagwort vom „Zonentarif“ im Grunde noch gar nichts gesagt ist, da dieser nur eine Form bedeutet, dessen Inhalt sehr verschiedenartig und unter Umständen recht unzulässig, ja verkehrt gestaltet sein kann.

Neben den bereits erwähnten Forderungen der Einheitlichkeit, Einfachheit und Billigkeit wird eine Reform unsrer Personentarife in Übereinstimmung mit der ganzen Richtung unsrer Zeit davon ausgehen müssen, daß ihre Vorteile allen Bevölkerungsklassen möglichst gleichmäßig zu gute kommen. Besondere Ermäßigungen werden nur da gewährt werden dürfen, wo öffentliche Interessen in Frage kommen, wie z. B. beim Verkehr der Arbeiter zwischen

ihren Wohnplätzen und ihren Arbeitsstätten und im Nah- (Nachbar-) Verkehr der großen Städte, deren Zugehörigen allgemein das Beziehen billiger und gesunder Wohnungen in den umliegenden Ortschaften möglichst erleichtert werden sollte, um hierdurch zugleich dem vielfach überhand nehmenden Bodenwucher entgegenzutreten. Jede Begünstigung der wohlhabendern Bevölkerungsklassen in Gestalt des in Norddeutschland noch immer bestehenden sogenannten Freigepäcks, der beliebten Rundreisehefte, Sommerkarten, überhaupt der weitem Reisen, des Fernverkehrs ist vom sozialpolitischen Standpunkt aus unhaltbar, ja verwerflich.

Den hiermit dargelegten hauptsächlichsten Anforderungen an eine der gesunden Entwicklung unsers Verkehrslebens förderliche Umgestaltung unsrer verworrenen und teilweise gänzlich verkehrten Personentariife könnte bis zu einem gewissen Grade ebenso gut durch Herstellung eines entsprechend gebildeten Zonentarifs wie durch Verbesserung des gegenwärtig üblichen Entfernungstarifs Genüge geschehen. Ein Zonentarif hat namentlich für die Eisenbahnverwaltung den Vorteil, daß die Zahl der herzustellen Fahrkartensorten vermindert und dadurch die Ausgabe wie die Berechnung der Fahrkarten vereinfacht wird. Für das reisende Publikum hat jeder Zonentarif den Nachteil, daß er stets, sei es nach den Einheitsfüßen, sei es nach den Entfernungsabstufungen, mehr oder weniger willkürlich gegriffen werden muß, daß sichere, niemand ungerechtfertigt benachteiligende oder begünstigende Grenzen bei ihm schwer oder gar nicht zu finden sind, und daß er sonach mit der Forderung wirtschaftlicher Gerechtigkeit kaum jemals in vollen Einklang zu bringen ist. Der ungarische Zonentarif, der einer eingehenden und sorgfältigen rein praktischen Abwägung der vorhandenen Verkehrsbedürfnisse entsprungen und im Grunde nichts weiter ist, als ein „Kompromiß“ zwischen dem Zonen- und dem Entfernungstarifsystem, bildet ein schlagendes Beispiel hierfür, indem sofort nach seiner Einführung einseitige Schiebungen und Verschiebungen notwendig wurden, die noch heutiges Tages nicht als abgeschlossen betrachtet werden können und keineswegs durchweg oder auch nur vorzugsweise auf einen fehlerhaften Aufbau des Tarifs zurückzuführen sind, sondern in der Hauptsache mit den von seinem Wesen untrennbaren Mängeln des Zonentarifs zusammenhängen. Nur da, wo es sich um Bewältigung eines regelmäßigen Massenverkehrs auf kürzere Entfernungen handelt, wie im Nah- (Nachbar-) Verkehr der großen Städte, wird er im Hinblick auf seine Vorzüge für die Eisenbahnverwaltung mit Vorteil angewendet werden können, weil sich hier seine Nachteile für das Publikum auf ein verschwindend geringes Maß beschränken und auf die Dauer eine gewisse Ausgleichung finden. Für den weitem (Fern-) Verkehr wird ein Entfernungstarif, der auf gleichbleibenden Einheitsfüßen und nicht zu groß bemessenen Entfernungseinheiten (von 1 oder auch 10 Kilometer) beruht und von jedem Reisenden je nach der Länge der von ihm zu durch-

fahrenden Strecke ein im Verhältnis gleichmäßiges Entgelt beansprucht, am vollkommensten die Forderung wirtschaftlicher und sozialer Gerechtigkeit erfüllen. Auch was Einfachheit anlangt, leistet er bei streng einheitlicher Durchführung allen billigen Ansprüchen des Publikums Genüge.

Bei der weiteren Frage nach der Grenze der notwendigen und zulässigen Ermäßigung der bisherigen Sätze darf kaum bezweifelt werden, daß die Eisenbahnverwaltungen selbst eine möglichst weitgehende Ermäßigung schon im Hinblick auf den auch von Ulrich angeführten Erfahrungssatz anstreben, daß der Erfolg einer Tarifiermäßigung zum großen Teil von ihrem Umfang abhängt, indem sie umso stärker wirkt, je weiter sie geht, und um so geringer, je unbedeutender sie ist. Auch hier ist über das grundsätzliche Endziel keine Meinungsverschiedenheit vorhanden. Dafür gehen die Ansichten über das Maß des wenigstens vorläufig erreichbaren um so weiter auseinander. Für die Zonentarife, die, wie Ulrich treffend ausführt, im Grunde nichts anderes bedeuten, als „eine verhüllte Anwendung des Grundsatzes des allgemeinen Genußgutes, d. h. der unentgeltlichen, allgemeinen Benutzung auf die Eisenbahnen,“ ist unser Zeitalter mindestens so lange noch nicht reif, als die Eisenbahnen sich selbst unterhalten und neben den Kosten ihres Betriebes noch die Zinsen ihres Anlagekapitals decken müssen, und als die Vorteile der Eisenbahnbeförderung zu Sätzen, die einem „Trinkgeld für freie Eisenbahnfahrt“ ähnlich sehen, nicht allen Bevölkerungsklassen annähernd gleichmäßig zu gute kommen. Nur in diesem Falle würde es sich rechtfertigen lassen, entstehende Einnahmeausfälle durch Besteuerung der Gesamtheit, also auch der breiten Masse der Bevölkerung aufzuerlegen. Abgesehen hiervon findet der vorhin angeführte Erfahrungssatz seine Beschränkung erstens in dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis, das von der Dichtigkeit und den wirtschaftlichen Interessen der Bevölkerung abhängt, sodann in den Selbstkosten der Eisenbahnbeförderung. Die erstere Grenze ist schwer zu bestimmen und jedenfalls nicht als feststehend anzusehen, da Verkehrsbedürfnisse häufig erst durch die gebotene Gelegenheit zu ihrer Befriedigung entstehen. Ebenso scheitert jeder Versuch einer auch nur halbwegs sichern Bestimmung der Selbstkosten an der Unmöglichkeit einer scharfen Auseinanderhaltung der Beförderungskosten für die verschiedenen „Transportobjekte“ und an dem Umstande, daß die Selbstkosten im ganzen wie im einzelnen durch die Stärke des Verkehrs, hier die Zahl der Transporteinheiten, bedingt werden. Die Grenze für den zulässigen Umfang einer Tarifiermäßigung ist hiernach nur auf dem Wege mehr oder minder gewagter praktischer Versuche zu finden, für die der gegenwärtige Zeitpunkt wenig geeignet erscheint. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß für den Umfang jeder Tarifiermäßigung auch die Höhe der bestehenden Beförderungspreise bestimmend ist. Je niedriger diese sind, um so schwieriger ist es, eine bedeutende Tarifiermäßigung vorzunehmen, und desto zweifelhafter ist der Erfolg. Sind die deutschen Personentarife, wie

aus den von Ulrich gegebenen Vergleichen hervorgeht, schon jetzt niedriger als die vieler Bahnen anderer Länder, so würden die geplanten Sätze des deutschen Reformtarifs sogar noch die der österreichischen und ungarischen Zonentarife unterbieten. Daß der deutsche Reformtarif neben den gebotenen Ermäßigungen unter Umständen auch Erhöhungen der bisherigen Sätze mit sich bringt, hat ihn bei vielen von vornherein über Gebühr in Verfall gebracht. Jedenfalls ist der Umfang und die Bedeutung dieser Erhöhungen vielfach überschätzt worden (vergl. die in Nr. 56 des Reichsanzeigers von 1891 veröffentlichten amtlichen Ausführungen). Ohne Frage wird eine Vermeidung jeder Erhöhung der bisherigen Tarife an und für sich eine wünschenswerte Voraussetzung für die bevorstehende Reform sein und namentlich bei einer günstigeren Gestaltung der Finanzlage auch wohl nicht dauernd ausgeschlossen bleiben. Zunächst sollte man aber, wenn auch nur unter der Form einer Abschlagszahlung, sich mit dem begnügen, was nach sorgfältiger Abwägung aller Verhältnisse für jetzt als die Grenze des erreichbaren geboten wird.

Die Durchführung der geplanten Personentarifreform und die Gewährung weiterer Tarifiermäßigungen würden bedeutend erleichtert werden durch gleichzeitige Vereinfachungen und Ersparungen im Betriebe, die geeignet wären, zu einer Verminderung der wenn auch nur vorübergehend zu erwartenden Einnahmeausfälle beizutragen. Hier kommt vor allem eine Verringerung der gegenwärtigen Zahl der Wagenklassen in Betracht. Je weniger Klassen, um so günstiger die Ausnutzung des Wagenmaterials, um so geringer die Selbstkosten, und als letzte Folge davon um so niedriger die Tarife. Von diesem unanfechtbaren Satze ausgehend wird man zunächst die Beseitigung der vierten Wagenklasse als notwendig auch deshalb anerkennen müssen, weil sie gesundheitschädlich und in ihrer scharfen Abschließung des sogenannten vierten Standes einer allmählichen Wilderung und Ausgleichung der vorhandenen Klassengegenätze und damit dem sozialen Frieden hinderlich ist. Das Beispiel Süddeutschlands, das weder eine vierte Wagenklasse, noch überhaupt eine strenge Sonderung der einzelnen Bevölkerungsklassen kennt, wie sie bei uns noch immer zu den zopfigsten Vorurteilen gehört, kann uns durch seine damit auch auf sozialpolitischem Gebiet erzielten Erfolge über die Vorzüge derartiger Zustände belehren. Als weiterhin erstrebenswertes Ziel wird eine Beschränkung der Wagenklassen auf zwei zu betrachten sein, eine vielleicht mit einfachen Sitzpolstern nach Art der meisten Pferdeabahnwagen und eine Luxus- (Polster-) Klasse, die etwa unsrer ihrer räumlichen Einteilung nach noch verbesserungsfähigen und -bedürftigen ersten Klasse entsprechen könnte.

Einer wirtschaftlichen Ausnutzung des vorhandenen Wagenmaterials steht auch die gegenwärtige Vorschrift des Betriebsreglements im Wege, wonach das Rauchen im allgemeinen in sämtlichen Wagenklassen gestattet ist und für Nichtraucher (wie auch für einzeln reisende Frauen) in jedem Zuge besondere

Wagenabteilungen in ausreichender Zahl bereit zu halten sind. Die Gewohnheit des Rauchens ist in Deutschland namentlich bei dem jüngern Geschlecht in starker Abnahme begriffen. Eine Statistik darüber giebt es leider noch nicht, sodaß vorwiegend die eignen Wahrnehmungen als Grundlage für diese Behauptung dienen müssen. Zudem hat bei den Rauchern selbst die Einsicht immer mehr an Boden gewonnen, daß ein längeres Verweilen in verhältnismäßig engen Räumen, die mit Tabaksqualm (und was für welchem!) erfüllt sind, und deren ausreichende Lüftung nur durch Öffnen der Fenster auf beiden Seiten möglich ist, nicht allein unangenehm, sondern geradezu gesundheitsschädlich ist. War es schon für die frühere Minderzahl der Nichtraucher peinlich und lästig, sich durch die Mehrzahl der Raucher „majorisirt“ zu sehen, so ist jetzt, nachdem sich das Zahlenverhältnis zu Gunsten der Nichtraucher wesentlich verschoben hat, erst recht kein durchschlagender Grund dafür erkennbar, weshalb ein großer Teil nicht nur der männlichen, sondern namentlich auch der weiblichen Reisenden andauernd unter der die Gesundheit beeinträchtigenden und mindestens lästigen Rauchtyrannie des andern Teiles leiden soll. Und daß dies trotz aller aner kennenswerten Fürsorge der Eisenbahnverwaltungen für die nichtrauchenden Reisenden, auch weiblichen Geschlechts, noch immer sehr häufig der Fall ist, wird jeder bestätigen können, der sich viel auf den Eisenbahnen bewegt. In der ganzen übrigen „zivilisirten Welt“ stehen Deutschland und Österreich mit diesem Zustande vereinzelt da. Wenn das Rauchen in sämtlichen Wagenklassen grundsätzlich verboten und nur in bestimmten, den Rauchern ausdrücklich vorbehaltenen Wagenabteilungen gestattet würde, ließe sich eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Plätze auch dadurch erreichen, daß dann eine Absonderung der weiblichen Reisenden in dem gegenwärtigen Umfange kaum erforderlich wäre. Endlich würde damit der auch auf der Eisenbahn gebotenen Rücksicht auf die weiblichen Reisenden mehr als bisher Genüge geschehen. Sicherlich würde es, namentlich in der ersten Zeit, nicht ganz leicht sein, gegen den Strom der Gewohnheit zu schwimmen, die bei dem deutschen Wesen eine besonders starke Macht ist. Aber es würde hier ohne Zweifel ähnlich gehen, wie mit der Absperrung der Bahnsteige auf den größern Bahnhöfen. Anfänglich würde sich ein großes Geschrei über „Vergewaltigung des Publikums,“ Antastung seiner — durch eine leider tief eingewurzelte Unsitte — „geheiligten Rechte“ erheben; sehr bald aber würde sich jeder verständige Mensch fragen, wie es nur möglich gewesen sei, daß die frühern Zustände so lange hätten ertragen werden können. Wenn auch niemand zu seiner Wohlfahrt gezwungen werden soll (*beneficia non obtruduntur*), so handelt es sich hier doch nicht allein um die Wohlfahrt des reisenden Publikums, sondern auch der Eisenbahnverwaltung, und ihrem Zusammengehen gegenüber braucht eine Opposition nicht gescheut zu werden.

Von großem Interesse ist auch aus dem letztbehandelten Gesichtspunkt,

was Ulrich über die Entwicklung des Personenverkehrs in Großbritannien berichtet, wo sich fast seit zwanzig Jahren „langsam aber sicher eine Reform vollzieht, die für einen großen Teil des Eisenbahnnetzes bereits zu einer Beschränkung der Klassen auf zwei geführt hat und vielleicht mit einer Beschränkung der Klassen auf eine enden wird.“ In Deutschland sind wir allerdings nur zu sehr daran gewöhnt, daß sich wirtschaftliche und soziale Fortschritte erst dann bei uns einzubürgern beginnen, wenn sie sich in andern Ländern bereits nahezu überlebt haben und durch neuere, bessere Einrichtungen wieder verdrängt werden. Die in unsrer Eigenart und dem bürokratischen Zuschnitt unsrer öffentlichen Einrichtungen begründete Schwerfälligkeit, die sich so gern für „deutsche Gründlichkeit“ ausgiebt, kommt vor lauter theoretischen „Erwägungen“ und Bedenklichkeiten selten zu rechter Zeit zu praktischem Handeln. Es ist das eine alte Klage, die aber leider immer wieder in der Hoffnung vorgebracht werden muß, daß sie endlich einmal an geeigneter Stelle auf fruchtbaren Boden fallen werde. Gerade die heutige Zeit, in der eine möglichst einfache und wirtschaftliche Gestaltung unsrer öffentlichen Einrichtungen mehr denn je geboten ist, erscheint hierfür besonders geeignet.

Wenn auch weder in diesen Betrachtungen noch in der Schrift, von der sie teilweise ausgehen, für einen aufmerksamen Beobachter des behandelten Gegenstandes neue Gesichtspunkte von Bedeutung enthalten sind, so wird es doch gerade vor Wiederbeginn der hauptsächlichlichen Reisezeit nicht unangemessen sein, von neuem auf die Ziele der leider in einen bedenklichen Stillstand geratenen Reformbewegung und die Notwendigkeit hinzuweisen, sie endlich zu einem befriedigenden Abschluß zu bringen.



Die Erziehung zum Soldaten

Von Nees von Esenbeck

(Schluß)



as die Wahl der Lehrgegenstände betrifft, so versteht sich von selbst, daß sie im allgemeinen den auf den übrigen Schulen gelehrtten entsprechen muß, damit der Berufs soldat seinem Untergebenen auch an Bildung als Ebenbürtiger erscheine; es kann sich daher nur darum handeln, welchen Wissenschaften als Bildungsmittel des Soldaten der Vorzug gebührt. Hier kommt nun zu dem geistigen Gesichtspunkte, der für die Methode allein maßgebend war, die Rücksicht auf die Charakterbildung hinzu; einige Wissenschaften, vor allen die Geschichte,