

## Güterbeförderung zu Wasser.

Frachtdampfer auf Elbe, Oder und den märkischen Gewässern.

Vom 1. Juli d. Js. ab soll ein Teil des Güterverkehrs zwischen Orten an der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen zur Beförderung auf der Eisenbahn nicht mehr angenommen werden. Der Verkehr wird vielmehr durch einen, von der Schiffsahrtsabteilung beim Vetter des Feldbahnwesens auf der Elbe, Oder und den märkischen Wasserstraßen eingerichteten Güterdampferdienst bedient werden. Von der Eisenbahnsperre ausgenommen sind u. a. Frachtstückgüter im Einzelgewicht über 1500 Kilogramm, Wagenladungen in loser Schüttung, feuergefährliche, entzündbare und ätzende Güter, Wagenladungen, die von Anschließern oder an Anschließern aufgeliefert werden und als solche in den Frachtbriefen besonders kenntlich gemacht sind, ferner leicht verderbliche Lebensmittel, Möbel und Umzugsgüter.

Zwischen größeren Hafenorten werden regelmäßig an bestimmten Wochentagen nach größeren Plätzen Dampfer fahren, die den Verkehr der an dieser Strecke liegenden Orte abfertigen. So sind besondere Dampferfahrten für Hin- und Rückfahrten eingerichtet: von Altona-Hamburg nach Torgau, Halle, Magdeburg, Berlin, Stettin, Breslau, von Stettin nach Breslau, von Magdeburg nach Breslau, Berlin und Stettin, von Berlin nach Stettin. Die Frachten sind für Güter der Stückgutklassen, der allgemeinen Wagenladungsklassen und der Spezialtarif I und II niedriger oder gleich den Bahnfrachten und nur in einzelnen Verbindungen für Güter des Sondertarifs III höher als im Eisenbahnverkehr.

### Vorschläge für den Groß-Berliner Verkehr.

Die gesundheitliche und wirtschaftliche Erneuerung unseres Volkslebens nach dem Kriege erfordert vor allem die Schaffung gesunder Wohnungen in weiträumig bebauten Außenbezirken. Wenn auch der Bodenpreis hier niedrigere Mietpreise als in der Innenstadt ermöglicht, so sind doch die Kosten der täglichen Fahrt zwischen der Wohnung und der in der Geschäftsstadt gelegenen Arbeitsstätte zum Mietpreise der Wohnung hinzuzurechnen. Die in Aussicht stehende Verteuerung des gesamten Eisenbahnverkehrs und damit auch des Vorortverkehrs durch Steuern und Tarifserhöhungen bedeutet somit eine schwere Gefahr für die gesunde Entwicklung unseres Siedlungswesens.

Da die Steuerföhe in Prozenten des Fahrkartenpreises bereits festgelegt sind, so kann ihre verderbliche Wirkung nur durch eine zweckmäßige Gestaltung der Tarife selber abgeschwächt werden. Vorschläge, die dazu dienen sollen, zu verhindern, daß der gesunde Zug in die Vororte nicht gewaltsam unterbunden wird, macht der verkehrstechnische Oberbeamte des Verbandes Groß-Berlin, Prof. Dr. Erich Giese, in Heft 24 der „Bauwelt“. Professor Giese kommt zu dem Schluß, daß zur Förderung der Groß-Berliner Verkehrs- und Siedlungsentwicklung für die Straßenbahnen, die Stadt- und Ringbahnen nur ein Einheitsstarif, aber für die Vorortbahnen abfallende Tarife in Frage kommen können. Ein gesunder Tarifaufbau innerhalb des Groß-Berliner Siedlungsgebietes für einfache Fahrarten im Vorortverkehr ist nur nach der Richtung zu erzielen, daß mit wachsender Entfernung — etwa von 5 Kilometer ab — ein Abfallen des durchschnittlichen Kilometerpreises in ähnlicher Weise eintritt, wie dies z. B. bei dem Tarif der Berliner Stadtschnellbahnen der Fall ist. Dabei müßte, um Härten zu vermeiden, die jetzt vorhandene allzu sprunghafte Staffelung der Preise von 10 auf 20 und 30 Pf. allmählicher um jedesmal 5 Pf. erfolgen. Für den Stadt- und Ringbahnverkehr kommt Professor Giese zu dem Ergebnis, daß ein Einheitspreis von 15 Pf. für die 3. und 20 bis 25 Pf. für die 2. Wagenklasse angesichts der unausbleiblichen Tarifserhöhung für zulässig gehalten werden könnte.