

10./X. 1914

Zur Einschränkung des Personenverkehrs.

Erhöhung der Schnell- und Eilzugfahrpreise bis zu rund 100 v. H.

Mit einer tief einschneidenden Maßnahme tritt die Eisenbahnbehörde an die Öffentlichkeit: Um den Personenverkehr in den die Strecken am meisten belastenden Schnell- und Eilzügen möglichst einzuschränken, werden binnen kurzem die Fahrpreise für alle Klassen der Schnell- und Eilzüge in ganz Deutschland bis zu rund 100 v. H. erhöht werden! Das Eisenbahnministerium sieht keinen anderen Weg, um ohne starke Lähmung des Schnellzugverkehrs überhaupt eine Eindämmung des Personenverkehrs zu erreichen, die ganz abgesehen von den Militärurlaubern — eine Höhe erreicht hat, die den höchsten Friedensziffern gleichkommt! In einer Besprechung, die heute im Eisenbahnministerium stattfand, um den Vertretern der Presse die Notwendigkeit der Maßnahme darzulegen, schilderte Ministerialdirektor Franke eingehend die durch die lange Dauer des Krieges für die Eisenbahn entstandene Lage, deren Schwierigkeit ja niemand verkennen wird. Sie hat ja nicht nur neben den eigentlichen Leistungen für das Heer den riesigen Güterverkehr für die Rüstungsindustrie und für die Nahrungsmittelversorgung der Bevölkerung zu bewältigen — der Personenverkehr und Privatgüterverkehr sind jetzt nicht die Hauptsache — sondern hat ihren Betrieb auch bis in die besetzten Gebiete ausgedehnt durch Bereitstellung gerade der leistungsfähigsten Maschinen, Güterwagen usw. und des zuverlässigsten Personals. Und alle diese Aufgaben müssen mit durch Abnutzung und durch Verminderung der Ausbesserungsmöglichkeiten weniger leistungsfähig gewordenen Maschinen und Wagen und mit einem auch nicht mehr auf voller Höhe stehenden Betriebspersonal bewirkt werden! Eine Entlastung muß also auf irgendeine Weise erreicht werden, und da sich im Güterverkehr Nennenswertes an Einschränkungen nicht mehr erzielen läßt, so muß eben der Personenverkehr daran glauben. Von einer zuerst geplanten noch weiteren Verringerung der Schnellzüge ist man glücklicherweise abgekommen. Es ist auch nicht das Bestehen der Schnellzüge an sich, was eine starke Belastung und Behinderung des wichtigsten Güterverkehrs verursacht, sondern die jetzt zur Regel gewordenen Verspätungen der Schnellzüge, die unter Umständen den ganzen Güterverkehr auf der Strecke stundenlang lahm legen. Und diese Verspätung entsteht wiederum durch die Überlastung der Schnellzüge, durch ihre Überfüllung, gegen die sich keine Maßregel als wirksam erwiesen hat.

Man hat zunächst daran gedacht, die Frauen und Kinder vom Schnellzugverkehr auszuschalten, ist aber vor der Härte und Unbilligkeit dieser Maßregel zurückgeschreckt. Anders Maßnahmen, wie Einschränkung des Sonntagsverkehrs, die übrigens noch bevorsteht, schaffen auch nichts Durchgreifendes, und da alle Mittel, die „Reiselust“ zu dämpfen, nicht versagen und diese im Gegenteil immer stärker wird (in Wirklichkeit besteht ja überhaupt keine „Reiselust“, denn es gibt wohl kaum noch einen Menschen, der jetzt zum Vergnügen reist), so will man das Publikum an der empfindlichsten Stelle, am Geldbeutel, treffen, in der Erwartung, daß dadurch die wirklich überflüssigen Reisen verhindert werden. Man hat sich deshalb auch gleich zu einer so überaus starken Erhöhung entschlossen, die nach folgenden Sätzen gedacht ist: Es werden zu den regelmäßigen Fahrarten für die Schnell- und Eilzüge Zuschlagskarten ausgegeben werden und zwar auf ein Fahrgeld

bis zu 5 M.	=	3 M.
über 5—10 „	=	8 „
„ 10—15 „	=	13 „
„ 15—25 „	=	20 „
„ 25—35 „	=	30 „
„ 35—45 „	=	40 „ usw.

Das entspricht einer Erhöhung von 60 bis fast 100 v. H.!

Soweit die nackte Tatsache! Wie sich das Publikum damit abfinden wird, ist kaum zweifelhaft. Die Mehrzahl wird nicht davon überzeugt sein, daß diese harte Maßregel wirklich eine so starke Eindämmung im Schnellzugverkehr erzwingen wird, wie zu einer wesentlichen Entlastung der Eisenbahn zugunsten ihrer anderen Aufgaben notwendig

wäre. Außerdem wird gerade die breite Mittelstandsschicht davon am härtesten betroffen, denn dem reiselustigen Wohlhabenden wird das Mehr gerade denn am wenigsten etwas ausmachen, wenn er wirklich aus purer Reiselust reist! So stellt diese außerordentlich starke Fahrpreiserhöhung für alle drei Schnell- und Eilzugklassen einen Lösungsversuch dar, dessen Gelingen sehr zweifelhaft sein wird, und es dürfte wohl angebracht sein, daß in letzter Stunde von den maßgebenden Stellen nochmals überlegt wird, ob diese vor allem auch alle Berufsreisenden hart treffende Maßregel wirklich der einzige Weg ist, die Überlastung der Schnell- und Eilzüge — die Personenzüge werden von der Erhöhung nicht betroffen — zu beseitigen! B. C.

Kurz vor Schluß des Blattes geht uns folgende Drahtung aus München zu:

München, 10. Oktober. Die „Korrespondenz Hoffmann“ veröffentlicht die von der bayerischen Staatseisenbahverwaltung im Einklang mit den übrigen deutschen Staatsbahnen beschlossenen Tarifierhöhungen bei Eil- und Schnellzügen sowie beim Personenverkehr an Sonntagnachmittagen. Die Zuschläge betragen 60—100 v. H., je nach Höhe des Grundfahrpreises.

Danach ist also diese außerordentliche Fahrpreiserhöhung für ganz Deutschland als vollendete Tatsache anzusehen, und es fehlt nur noch die Festsetzung des Zeitpunktes, an der sie eintritt.