

DEUTSCHE ZEITUNG

17/X. 1917  
17  
209

## Der Fahrpreiszuschlag.

Die Fahrpreiserhöhung für Schnell- und Eilzüge, welche die deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossen haben, ist wohl die ungeheuerlichste Maßnahme, die in Deutschland im Laufe des Weltkrieges ausgeheckt worden ist. Um das Publikum zu zwingen, weniger zu reisen, sollen fortan, angeblich für die Dauer des Krieges, vermutlich aber auch für weitere Zeit, zu den tarifmäßigen Fahrpreisen Zuschläge erhoben werden, die im Durchschnitt 100 v. H. des Fahrpreises, in vielen Fällen aber noch mehr ausmachen. Am bescheidensten ist dieser Zuschlag bei einem Fahrgeld bis zu 5 Mark, hier beschränkt er sich auf 3 Mark; wobei zu bemerken ist, daß diese Fahrpreisstufe bei D- und Eilzügen verhältnismäßig wenig in Betracht kommt, da diese Züge weitaus vorwiegend dem Verkehr auf größere Entfernungen dienen. Bei einem Fahrpreis von über 5 bis 10 Mark beträgt der Zuschlag 8 Mark, bei über 10 bis 15 Mark 13 Mark, bei über 15 bis 25 Mark 20 Mark, bei über 25 bis 35 Mark 30 Mark und so fort. Das heißt: auf einen Fahrpreis von 5 Mark 1 Pfennig werden 160 v. H., auf einen Fahrpreis von 10 Mark 1 Pfennig 130 v. H., auf einen Fahrpreis von 15 Mark 1 Pfennig 133 v. H., auf einen Fahrpreis von 25 Mark 1 Pfennig 120 v. H. zugeschlagen. Niedriger stellt sich der Zuschlag bei den höheren Preisstufen der einzelnen Gruppen; er beträgt bei 10 Mark „nur“ 80 v. H., bei 15 Mark 86,6 v. H., bei 25 Mark 80 v. H., bei 35 Mark 85,7 v. H.

Zweifellos wird die Wirkung dieser, wir müssen das Wort noch einmal gebrauchen, ungeheuerlichen Fahrpreiserhöhung eine nicht unbeträchtliche Zurückdämmung des Personenverkehrs auf den Schnell- und Eilzügen sein, und insofern wird die Maßregel sich bis zu einem gewissen Maße bewähren. Aber um welchen Preis und zu wessen Nachteil? Ebenso zweifellos zum höchst empfindlichen Nachteil all derer, die mit beschränkten Geldmitteln rechnen und darauf bedacht sein müssen, daß ihre Reisekosten im richtigen Verhältnis zu ihrem Reisezweck stehen. Hierher gehören zahllose kleine und mittlere Geschäftsleute, denen es nicht gleichgültig sein kann, ob eine Geschäftsreise sie zweimal 25 oder aber zweimal 25 und zweimal 30 Mark, also ob sie sie 50 Mark oder 110 Mark kostet. Hierher gehören ebenso ungezählte Leute mit beschränkten Mitteln, die aus Gesundheitsgründen einen entfernten Kurplatz aufsuchen müssen — die 60 oder 80 oder 100 Mark, die diesen die Bahnverwaltung über den tarifmäßigen Fahrpreis hinaus aberlangt, bedeuten für sie eine Abkürzung der Kurzeit um eine Woche oder mehr und damit in vielen Fällen eine Vereitelung des Reisezwecks. Hierher gehören weiter die Tausende und Tausende von Frauen und Männern, die erkrankte oder verwundete Angehörige in Lazaretten, Spitälern und Erholungsheimen oft an der entgegengesetzten Reichsgrenze, besuchen wollen. Kurz, Unzählbare werden durch die neueste Verteuerung, man darf sagen die Verdoppelung, der Reisekosten aufs empfindlichste betroffen.

Zu Vorteil und Behagen gereicht die Maßnahme der Bahnverwaltungen dagegen den zahlreichen Verdienern am Kriege, denen

es im Vollgefühl ihres mächtig angeschwellenen Portemonnaies gar nicht darauf ankommt, auf eine Vergnügungsreise für sich und ihre Familie den doppelten Betrag des Tarifes zu verwenden; diese Gruppe von Reisenden wird fortan mit erhöhter Bequemlichkeit in den bisher überfüllten D- und Schnellzügen nach den Wintersportplätzen und den Lugasbädern fahren können, die ihnen als Kriegsjahr für die Riviera und Ägypten dienen. Da außer ihnen verhältnismäßig nur wenige andere Leute leichtem Herzens nicht unbedingt nötige Reisen zu so träß erhöhten Fahrkosten machen dürften, werden jene unbedingten Großverdiener fortan in den Abteilen, Speise- und Schlafwagen der D-Züge hübsch unter sich bleiben.

Und der Bahnfiskus? Möglich, daß er trotz der gewaltsam bewirkten Abnahme des Reiseverkehrs erhöhte Einnahmen zu verzeichnen haben wird (und es gibt Skeptiker, die das für den eigentlichen Zweck der Uebung halten), aber dieser in jedem Sinne fragwürdige Gewinn würde außer allem Verhältnis zu den wirtschaftlichen Schäden stehen, welche die neue Belastung des Geschäftslebens mit sich bringen muß. Wir wissen nicht, welchem Kopfe der Gedanke entsprungen ist, dem Reiseverkehr mit solchen Gewaltmitteln zu Leibe zu gehen. Wer immer es ist — für ihn ist das Kaiserwort: „Wir leben im Zeichen des Verkehrs“ nicht gesprochen worden, er ist nicht ein Verkehrsförderer, sondern ein Verkehrsverderber. H. B.

Ein Leser, der „aufs Ganze geht“, schreibt uns: „Wenn die Eisenbahn-Verwaltungen schon durchaus so einschneidende Fahrpreiserhöhungen vornehmen wollten, dann wäre es doch viel einfacher gewesen, zu dekretieren: „Der Zuschlag beträgt 100 v. H., jeder Benutzer eines Eil- oder Schnellzuges hat fortan den doppelten Fahrpreis zu entrichten.“ Dann brauchte man nicht Millionen und Millionen von Zuschlagsarten zu drucken, sondern lediglich die bereits vorhandenen Fahrarten mit einem entsprechenden Aufdruck zu versehen und für den doppelten Preis zu verkaufen.“