

Die Einschränkungen und Tarifierhöhungen im Eisenbahnverkehr.

N. Berlin, 10. Oktbr. (Priv.-Tel.) Mit der langen Dauer des Krieges hat sich immer mehr die Notwendigkeit herausgestellt, alle Kräfte der deutschen Volkswirtschaft auf die Erfordernisse des Krieges selbst einzustellen. Dieser Notwendigkeit haben sich auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen unterordnen müssen, und deshalb ist der Personenverkehr für die Zivilverwaltung immer mehr eingeschränkt worden. Bis jetzt wurden noch etwa 54 Prozent Zugkilometer des Friedensverkehrs gefahren. Durch den umfangreichen Betrieb in den besetzten Gebieten — am 1. September befanden sich 155 000 Güterwagen in Belgien, Polen, Rußland, Rumänien und Serbien — durch das gewaltige Ansteigen der Rüstungsindustrie in der Heimat und durch eine stärkere Abnutzung sind weitere Maßnahmen notwendig, um den Eisenbahnbetrieb für die Kriegszwecke leistungsfähig erhalten zu können.

Die Zahl der Güterwagen, die am 1. Juli 1914 etwa 622 000 Stück betrug, ist um rund 91 000 erhöht worden, die Lokomotiven haben sich um 4153 vermehrt. Aber noch größer ist die Inanspruchnahme gewesen. Der Getreidetransport kann nicht mehr über die Ostsee und Nordsee durch den Rhein aufwärts erfolgen, sondern spielt sich auf den Eisenbahnen quer durch Deutschland ab. Während bis zum Kriege durchschnittlich im Jahre 4,2 Millionen Tonnen Kartoffeln befördert wurden, wurden im Jahre 1916 6,5 Mill. Tonnen abgefahren. Gegenüber dem Vorjahre wurden im August dieses Jahres 43 000 Wagen und im September dieses Jahres 65 000 Wagen mehr zur Kartoffelabfuhr gebraucht. Wie stark der Güterverkehr gewachsen ist, zeigt, daß die Mehreinnahmen im August gegen das Vorjahr 10,71 Prozent betragen.

Da nun eine Einschränkung des Güterverkehrs nicht möglich ist, die Ersparnisse durch bessere Regelung des Verkehrs nicht mehr erheblich vermehrt werden können, aber der Anspruch an den Gütertransport dauernd wächst, so sehen sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen genötigt, an eine weitere Einschränkung des Personenzugverkehrs heranzugehen. Alle Ermahnungen zur freiwilligen Einschränkung des Personenzugverkehrs sind bis jetzt fruchtlos geblieben. Im vorigen Jahre wurde vor der Weihnachtszeit ein Appell an die Bevölkerung gerichtet, das Reisen einzuschränken. Der Erfolg war, daß 50 Prozent mehr Fahrkarten verkauft wurden als im vorausgegangenen Jahr. Auch in den letzten Monaten hat der Personenverkehr dauernd zugenommen. Die Mehreinnahmen von 33 Prozent gegenüber dem Vorjahre beweisen es, und die Gesamteinnahmen des Personenzugverkehrs haben dieselbe Höhe erreicht, wie in dem Friedensjahre 1913. Mit der Zunahme des Verkehrs haben sich die Personenzüge verlängert. Das hat eine Herabminderung der Pünktlichkeit bedeutet, und durch die entstehenden Verspätungen wurden die Schnellzüge auf den viel befahrenen Strecken, namentlich nach dem Westen, zu einem Hindernis für die auf der Strecke liegenden Güterzüge. Mit Rücksicht auf eine Erleichterung des Güterzugverkehrs und getragen von dem Wunsche, an Kohlen, Betriebsmaterial und vor allen Dingen auch an Menschen zu sparen, soll nun eine erhebliche Einschränkung im Schnellzugs- und Eilzugsverkehr durchgeführt werden. Eine Reihe von Schnellzügen sollen ganz gestrichen werden, andere sollen verkürzt werden. Als wichtigste Maßnahme, um den Verkehr abzumildern, wird aber die Erhöhung der Fahrpreise um etwa 100 Prozent geplant und bald durchgeführt werden. In der Praxis soll das derart erfolgen, daß zu den bisherigen Fahrkarten eine Ergänzungskarte verabfolgt wird, die folgende Beträge aufweist: auf ein Fahrgeld bis zu 5 Mark = 3 Mark, über 5 bis 10 Mark = 8 Mark, über 10 bis 15 Mark = 13 Mark, über 15 bis 25 Mark = 20 Mark, über 25 bis 35 Mark = 30 Mark, über 35 bis 45 Mark = 40 Mark usw. Diese Zuschläge sollen für alle Klassen gleichmäßig gelten. Aber sie sollen ebenso wie die Einschränkungen des Schnell- und Eilzugsverkehrs nur eine vorübergehende Maßnahme sein.

Da in den Schnellzügen der Soldatenverkehr fast 70 Prozent ausmacht, hat sich die Heeresverwaltung entschlossen, während des starken Herbstverkehrs den Urlaub einzuschränken. Bevor man zu der Preiserhöhung schritt, erwog man bei den Eisenbahnverwaltungen die Einführung von Erlaubnisscheinen. Aus praktischen Gründen hat sich dieser Weg als ungangbar erwiesen. Bei der preussischen Eisenbahnverwaltung allein werden täglich etwa 1½ Millionen Fahrkarten verkauft. Diesen Fahrkartenverkauf auf seine Notwendigkeit hin zu überprüfen, würde zu Ungerechtigkeiten führen und einen großen Personalapparat erforderlich machen.

Neben den Tarifierhöhungen, die wahrscheinlich schon in