No. 263. — 56. Jahrgang.

Berliner Volks-Zeitung

mit Täglichem Familienblatt und Illustriertem Sonntagsblatt

Morgen-Ausgabe

Sonnabend, 6. Juni 1908

Die „Berliner Volks-Zeitung“ erscheint täglich zweimal; Sonntags nur morgens, Montags nur abends.
Abonnementspreis für Berlin:
75 Pf. monatlich
frei ins Haus, vierteljährlich M. 2.25 einschl. 16seitigem Illustr. Sonntagsblatt
Abonnementspreis für auswärts bei Bezug durch die Post: monatlich M. 0.80, vierteljährlich M. 2.40 einschl. 16seitigem Illustr. Sonntagsblatt

Redaktion: Jerusalemer Straße 46/49.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt die Redaktion keine Verantwortlichkeit.

Insertionspreis für die Zeile 40 Pf.
Stellenangebote und Gesuche . . 30 „
Haupt-Expedition:
SW. Jerusalemer Straße 46/49.
Filialen: Prinzenstr. 41, Kottbuserstr. 1, Sorauerstr. 20, Petersburgerstr. 2, Gr. Frankfurterstr. 33 u. Gr. Frankfurterstr. 87, Rykestraße 31, Schiffbauerdamm 1, Schulzendorferstraße 27 (am Weddingplatz), Königstr. 56/57, Rathenowerstraße 3, Potsdamerstraße 33, Bayreutherstr. 32, Leipzigerstr. 103, Mittenwalderstraße 6, Rixdorf, Prinz Handjerystraße 83/84 u. Berlinerstr. 73, Schöneberg, Vorbergstr. 8, Charlottenbg., Kantstr. 34, Pankow, Berlinerstr. 13b, Lichtenberg, Frankfurter Chaussee 129, Weißensee, König-Chaussee 61b.

Chef-Redakteur: Karl Vollrath, Berlin W.
Verlag u. Druck: Rudolf Mosse, Berlin SW.

Hierzu die Illustrierte Sonntagsbeilage Nr. 23.

Die Eisenbahnreform vom 1. Mai 1908.

Von Professor Dr. Eduard Engel.

Wahrscheinlich werden wir in Zukunft alljährlich am Ersten des Maien mit einer neuen Eisenbahnreform beglückt werden, sintemalen die deutschen Eisenbahnverwaltungen bei ihrem unausrottbaren Hange zur Verwickelung aller Tarifbestimmungen den verhedderten und verknoteten Tarifwickelschwanz beileibe nicht auf einmal, sondern nur stückchenweise abschneiden wollen, weil ein einmaliger kräftiger Schnitt der Bureaukratie gar zu weh tun könnte. Die am 1. Mai dieses Jahres in Kraft gesetzten neuen Tarifbestimmungen für den Personenverkehr schaffen einige der ärgsten Belästigungen und Ungerechtigkeiten für die Reisenden aus der Welt, genügen aber noch bei weitem nicht zur Herstellung eines allgemein verständlichen, durchsichtigen, gerechten Zustandes unseres Personenverkehrs. Zwei der allerärgsten Uebelstände werden allerdings zum größten Teil beseitigt: die Doppelerhebung des Schnellzugszuschlages und die Verteuerung der Gepäckbeförderung durch das Fehlen direkter Fahrkarten. Alle wahrhaft Sachverständigen, nämlich solche Kenner unseres Eisenbahnverkehrs, die nicht mit Freikarten und mit unbegrenztem Freigepäck zu reisen pflegen, hatten schon vor dem 1. Mai des vorigen Jahres nachdrücklich darauf hingewiesen, daß jene beiden Uebelstände notwendig eintreten würden. Die Abgesandten aber der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die nach jahrelangen Konferenzen den Reformtarif vom 1. Mai 1907 vorbereitet, hatten alle Warnungen solcher Sachverständigen, die nicht mit Freikarten reisen, in den Wind geschlagen und müssen sich jetzt überzeugen, daß das Sachverständnis in dem Maße wächst, wie die Fahr- und Gepäckpreise bar bezahlt werden.

Ich gehe die neuen Tarifbestimmungen, nach denen sich in der bevorstehenden Hochreisezeit der Verkehr entwickeln wird, der Reihe nach durch, indem ich die ungeheuer weitschweifige Ausdrucksweise der Eisenbahnverwaltungen nach Möglichkeit vereinfache, wobei ich genau dasselbe mit dem zehnten Teil der Worte zu sagen verspreche.

Die Geltungsdauer der Fahrkarten beträgt jetzt 4 Tage. Warum nur 4 Tage, warum nicht 3 oder 30 oder 300? Es gibt nicht den geringsten Grund, warum eine Fahrkarte, das heißt eine Anweisung auf eine bestimmte Eisenbahnleistung, nicht unbegrenzte Dauer haben soll. Es handelt sich hierbei ja gar nicht ausschließlich oder überwiegend um einen Vorteil für die Reisenden, denn diese können in solchen Fällen, wo sie eine längere Reise vielleicht unterbrechen möchten, ihren Zweck ja dadurch erreichen, daß sie immer nur Karten bis zur nächsten Unterbrechungsstation kaufen. Der Hauptvorteil der unbegrenzten Dauer der Fahrkarte liegt auf seiten der Eisenbahnverwaltung, denn dieser wird die Mühe der mehrmaligen Ausgabe von Teilstreckenkarten dadurch erspart. Ich zweifle auch nicht, daß nach Verlauf von einigen weiteren ersten Maientagen die Eisenbahnverwaltungen zur Erkenntnis dieser so einfachen Wahrheit gelangt sein werden. Gut Ding will in unserem Verkehrswesen Weile haben.

Die Fahrtunterbrechung wird auch nach dem 1. Mai 1908 nur in bureaukratisch beschränktem Maße zugelassen. Auch hier handelt die Eisenbahnverwaltung nicht nur zur Belästigung und Aergerung der Reisenden, sondern noch weit mehr zu ihrem eigenen Schaden. Warum in aller Welt soll nur eine einmalige Unterbrechung gestattet sein? Aus technischen Gründen, wie die geheimnisvolle Erwiderung meistens lautet? Leider glauben die Reisenden schon lange nicht mehr an solche technischen Gründe, da sie in zahllosen Fällen erfahren haben, daß die technischen Gründe, die heute der selbstverständlichsten Reform angeblich widerstanden, im nächsten Jahre wie weggeblasen waren. Wie sollen wir an die technische Unmöglichkeit oder auch nur Schwierigkeit der schrankenlosen Unterbrechung glauben, wenn wir sie in einem der Hauptreiseländer, in der Schweiz, seit vielen Jahren in Kraft sehen, ohne daß sich Uebelstände für die Verwaltung daraus ergeben haben? Was ist einfacher, als eine Kontrolle über die Unterbrechungen dadurch zu üben, daß die Fahrkarte bei der Unterbrechung an der Bahnsteigsperre mit einem den Ortsnamen tragenden Zangenstempel gelocht wird? Die Sache ist so blitzeinfach und so unbedingt sicher, daß unsere Eisenbahnverwaltungen sie — wohl erst nach einigen Jahren einführen werden, wie denn alle Einfachheit nicht den Anfang, sondern den Abschluß einer Entwickelungskette bildet. Im Eisenbahnwesen mehr als in irgendeinem Zweige menschlicher Kultur.

Um nur ja eine neue Verwickelung zu schaffen, ist bestimmt worden, daß die unterbrochene Reise „am Tage der Unterbrechung oder am folgenden Tage fortgesetzt werden muß“. Es sollte der Eisenbahnverwaltung schwer fallen, einen halbwegs verständlichen Grund für diese vollkommen überflüssige Belästigung anzuführen. Ihre Ueberflüssigkeit wird unwiderleglich dadurch bewiesen, daß bei Doppel- und Rückfahrkarten „die Reise an einem beliebigen Tage innerhalb der Geltungsdauer fortgesetzt werden kann“. Wie heißt der Verwickelungsassessor, der es fertig gebracht hat, solche grundlosen Unterschiede zwischen einfachen und doppelten Karten herauszutifteln?

* * *

Die Schnellzugszuschläge waren bisher mit der schreienden Ungerechtigkeit behaftet, daß der Reisende auf Gnade oder Ungnade der Willkür jeder Eisenbahndirektion in der Auslegung direkter Fahrkarten preisgegeben war. Wer zum Beispiel von Berlin nach Konstanz über Nürnberg fahren mußte, der wurde höchst ungerechterweise gezwungen, den Schnellzugszuschlag zweimal zu bezahlen, nur weil die Eisenbahndirektion Berlin es unterlassen hatte, eine direkte Fahrkarte nach Konstanz zu drucken. Es konnte auch vorkommen, daß man den Zuschlag dreimal bezahlen mußte. Diesem unerträglichen Zustande, der aber den deutschen Eisenbahnverwaltungen längst vorausgesagt worden war, macht der Reformtarif vom 1. Mai 1908 ein Ende. Die Zuschlagskarte wird jetzt auf der Rückseite für die vom Reisenden beabsichtigte Endstation gültig geschrieben. Hierdurch wird übrigens auch herbeigeführt, daß der Reisende den Schnellzugszuschlag selbst in solchen Fällen nur einmal zu bezahlen hat, in denen er seine Reise unterbricht.

Die Rundreisehefte verlieren endlich diese Bezeichnung auch sachlich, denn seit dem 1. Mai dieses Jahres werden Fahrscheinhefte auch für solche Reisen ausgegeben, die nicht zum Ausgangsort zurückführen. Anstatt nun aber jede weitere Verklauselung der Bestimmungen für diese Fahrscheinhefte zu beseitigen, hat der Eisenbahnverwickelungsassessor zwei Wickelschwänzchen hängen lassen: die Entfernung muß mindestens 600 Kilometer betragen und die Geltungsdauer wird auf 45 Tage beschränkt. Es gibt nicht den Schatten eines Grundes, warum solche Hefte nicht für jede beliebige Entfernung und für jede Dauer gelten sollen. Die Einschränkung ist um so verkehrter, als ja die Preise der Fahrscheinhefte höher sind als die der einfachen Karten. Den Eisenbahnverwaltungen müßte es also sehr erwünscht sein, wenn recht viele Reisende sich statt der einfachen Fahrkarten aus irgendwelchen Gründen Fahrscheinhefte zu höherem Preise kauften. Der so allgemein beliebte Verwickelungsassessor hat aber für diese deutschen Fahrscheinhefte — sie gelten nämlich nur für deutsche Bahnen — eine neue geniale Verwickelung ersonnen: „Für diese Hefte werden Umschläge aus violettem Papier benutzt.“ Hurra! für den violetten Assessor!

* * *

Auch für das Reisegepäck haben die Eisenbahnverwaltungen jetzt das eingeführt, was von allen Sachverständigen, die ihre Gepäckfracht bezahlen müssen, seit Jahr und Tag verlangt worden war. Zunächst ist die Verdoppelung des überschießenden Gewichts bei Gepäcksendungen von mehr als 200 Kilogramm aufgehoben worden. Sie hatte eine Verteuerung namentlich für das Gepäck der Handelsreisenden herbeigeführt und wurde als eine besondere Ungerechtigkeit empfunden. Ferner wird jetzt der anderen Ungerechtigkeit ein Ende gemacht, daß es der Tarifwillkür jeder Eisenbahndirektion überlassen war, ob sie Gepäck bis zur Endstation befördern wollte. Der Reisende hing hierin völlig von dem Gutdünken der Verwaltung ab, nach welchen Stationen sie direkte Fahrkarten drucken lassen wollte. Konnte der Reisende keine direkte Fahrkarte bekommen, so mußte er durch telegraphische Vorausbestellung oder auf andere Weise sich die neue Fahrkarte unterwegs besorgen und wurde hierdurch belästigt. Die Nichtverabfolgung aber eines direkten Gepäckscheines bewirkte nicht bloß eine höchst unangenehme Belästigung, sondern schädigte den Reisenden aufs schwerste an seinem Geldbeutel. Seit dem 1. Mai lautet die Bestimmung, die zugleich das Eingeständnis der Schuld der Eisenbahnverwaltung enthält:

„Um den Reisenden, die zur Umabfertigung ihres Gepäcks gezwungen sind, gleichfalls die Vorteile zu bieten, auf die sie bei direkter Abfertigung Anspruch gehabt hätten, ist für die Reststrecke nur noch der Unterschied des Frachtpreises einzuziehen.“

Wir wollen uns freuen, daß die Verwaltung endlich zur Erfüllung dieser Forderung einfachster Gerechtigkeit vorgeschritten ist, wollen aber die ein ganzes Jahr hindurch verübte schwere Ungerechtigkeit nicht so bald vergessen.

Natürlich können sich die Reisenden mit der Zusatzreform vom 1. Mai 1908 noch keineswegs befriedigt erklären. Nach wie vor müssen die beiden Hauptforderungen erhoben werden: völlige Beseitigung des Schnellzugszuschlages und Wiedereinführung der Gepäckfreiheit für 25 Kilogramm. Die Eisenbahnverwaltungen tun selbst ihr Möglichstes, die Ungerechtigkeit des Schnellzugszuschlages zu erweisen, indem sie, entgegen dem ausdrücklichen Versprechen des Eisenbahnministers Budde, den Zuschlag nicht als Ausnahme, sondern nahezu als die Regel gelten lassen, in zahllosen Fällen auch für Schnellzüge, die fast bei jedem Dorfe halten. Die Reformbestrebungen werden durch den neuen Tarif von diesem Jahre nicht beschwichtigt, sondern belebt werden, und die Verwaltungen werden gezwungen sein, ihre Reform aufs neue zu reformieren.

Der internationale Zehnpfennigtarif.

Die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin nahmen in ihrer Sitzung vom 5. d. M. von der Zeitungsmeldung Kenntnis, wonach der englische Generalpostmeister im Unterhause die Erklärung abgegeben hat, daß die Vereinigten Staaten von Amerika der Einführung des Pennyportos im Verkehr mit Großbritannien zum 1. Oktober 1908 zugestimmt haben. Hierbei wurde dem lebhaften Bedauern darüber Ausdruck gegeben, daß die im Jahre 1905 begonnenen und seither in Denkschriften und Eingaben fortgesetzten Bestrebungen der Aeltesten der Kaufmanschaft von Berlin auf Abschluß solcher Sonderabkommen zwischen dem Deutschen Reiche und anderen Staaten bisher ohne jeden Erfolg geblieben sind, während seitens der englischen Postverwaltung bereits eine Reihe von solchen Abkommen geschlossen worden ist, die einen großen Verkehrsaufschwung zur Folge gehabt haben, und weitere, zum Beispiel mit Frankreich, in Aussicht stehen. Auch im Reichstage ist die Frage seitens des Abgeordneten Kaempf bereits vor zwei Jahren zur Sprache gebracht worden, ohne daß die Reichspostverwaltung sich zu den Anregungen geäußert hat. Auch jetzt wieder ist es das Ausland, das sich durch Verbilligung des Briefportos im Verkehr mit wichtigen Kulturstaaten enorme wirtschaftliche Vorteile sichert, während Deutschlands Handel und Industrie sich bisher vergeblich in dieser Richtung bemüht haben. Das Aeltestenkollegium beschloß, in einer neuen Eingabe an den Staatssekretär des Reichspostamtes diesen auf die zunehmenden Nachteile hinzuweisen, die dem deutschen Erwerbsleben aus dem Verhalten der Reichspostverwaltung in dieser Frage erwachsen. — Das wird Herrn Krätke vermutlich wenig rühren. Der Geist, der gegenwärtig in der Reichspostverwaltung herrscht, muß jede Hoffnung auf zeitgemäße Reformen großen Stils im Keime ersticken.

Warum König Eduard fern bleibt.

Nämlich von Berlin! Das erklärt eine Zuschrift „von geschätzter Seite“ an die „Germania“:

König Eduard macht nach und nach Besuch an allen größeren Höfen, nach Berlin kommt er jedoch gegen alles Erwarten nicht, seine Besuchserwiderung beschränkt sich auf ein fast als zufällig zu bezeichnendes Zusammentreffen. Das muß umsomehr auffallen, als König Eduard vor seinem Regierungsantritt geradezu eine Vorliebe für Deutschland hatte und lange Jahre regelmäßiger Gast in Bad Homburg gewesen ist. Daß er eine Abneigung gegen Deutschland habe, wird also wohl niemand behaupten können.

Wer die persönlichen Gewohnheiten Königs Eduard kennt, wird es jedoch begreiflich finden, daß er Berlin meidet. Er ist seiner ganzen Veranlagung nach ein Freund bequemen Verkehrs und Gegner aller geschraubten Förmlichkeiten, er liebt es nicht, gleich einem „weißen Elefanten von Siam“ durch das Brandenburgertor einzuziehen und vom Oberbürgermeister, Bürgermeister, den städtischen Vertretern, vielen Hundert von Ehrenjungfrauen und Tausenden von Schulkindern begrüßt zu werden. Ebensowenig gefällt ihm das militärische Aufgebot und sonstige Gepränge, welches ihm zu Ehren unerläßlich (?) wäre, wenn er einen offiziellen Besuch in Berlin machen wollte.

Auf ihn, als gereiften Mann und Regenten, der seinem Lande eine politische Stellung, wie es sie vielleicht noch nie zuvor besessen hat, (stimmt!) durch seine kluge Diplomatie, ohne jeden Tamtam zu schaffen wußte, machen die pomphaften Aeußerlichkeiten einen unangenehmen Eindruck, er weiß seine Zeit besser zu benutzen, als sich solchen ihm unerwünschten Ehrenbezeigungen auszusetzen. Man würde deshalb wohl fehl gehen, wenn man König Eduards Fernbleiben von Berlin als einen unfreundlichen Akt gegen Deutschland ansehen wollte. Viele andere, die derartige „Feierlichkeiten“ aktiv oder passiv mitzumachen genötigt sind, würden vielleicht am liebsten seinem Beispiel folgen, wenn sie nicht glaubten, sich ihnen unterziehen zu müssen.

In manchen anderen europäischen Staaten hat man für derartige geräuschvolle prunkhafte Ehrenbezeigungen, die für den Gefeierten des Tages mehr eine Last als eine Annehmlichkeit bilden, kein rechtes Verständnis mehr; selbst im Orient, wo doch die Wiege des Byzantinismus gestanden hat, kommt man allmählich davon ab. Vielleicht kommt auch für das Deutsche Reich einmal die Zeit, wo Monarchen sich ihre Besuche in einer Form abstatten, bei denen die Aeußerlichkeiten sich einfacher, dafür aber die inneren Sympathien sich um so aufrichtiger und herzlicher gestalten.

Das liest sich ganz gut und schön. Aber wir meinen, es genügte eine einzige Aeußerung Eduards, und es fiele alles weg, was ihm an äußerlichem Pomp überflüssig und lästig erscheint. Herr Kirschner käme dann freilich um eine seiner stereotypen Kutschenschlagreden. Aber auch er hätte für die darauf verwendete Zeit eine bessere Verwendung.

Die Hochseeflotte

hat, wie uns aus Kiel gemeldet wird, gestern mittag ihre diesjährige Sommerübungsreise mit einem Angriffsmanöver auf die Kieler Forts beendet. Prinz Ludwig von Bayern ist mit Staatssekretär v. Tirpitz auf Kreuzer „Nürnberg“ der Flotte entgegengefahren und hat sich an Bord der „Deutschland“ begeben, wo der Prinz vom Prinzen Heinrich von Preußen begrüßt wurde. Nach Beendigung des Manövers fuhr die Flotte unter Führung des Flaggschiffes in den Kieler Hafen ein. Auf der „Deutschland“ fand danach beim Prinzen Heinrich Tafel statt. Um 3 Uhr begab sich der Kronprinz mit dem Prinzen Heinrich unter Salut der Kriegsschiffe nach dem königlichen Schloß, während Prinz Ludwig von Bayern nach dem Flaggschiff des ersten Geschwaders, „Wittelsbach“ fuhr, das unter Hissung der Flagge salutierte.

Die unpolitische Maske

ist dem Deutschen Flottenverein endlich vom Gesicht gerissen worden. In Arnstadt, Thüringen hat der dortige Landrat v. Blödau die Ortsgruppe des Deutschen Flottenvereins für einen politischen Verein erklärt und auf Grund des § 17 des neuen Reichsvereinsgesetzes sämtliche Schüler veranlaßt, aus dem Flottenverein auszutreten. In Rudolstadt hat der dortige Landrat an den Vorstand des Landverbandes Schwarzburg-Rudolstadt des Deutschen Flottenvereins geschrieben:

„Nach § 3 des Reichsvereinsgesetzes ist jeder Verein, der eine Einwirkung auf politische Angelegenheiten bezweckt, als politischer Verein anzusehen. — Der Deutsche Flottenverein erachtet (nach § 2 Absatz 1 seiner Satzungen) aus bestimmten, hochpolitischen Gründen eine starke deutsche Flotte für notwendig. Er verfolgt (nach § 2 Absatz 2) den Zweck, das Verständnis und das Interesse des deutschen Volkes für die Bedeutung und die Aufgaben der Flotte zu wecken, zu pflegen und zu stärken. Die Schaffung und Erhaltung einer starken deutschen Flotte ist zweifellos eine politische Angelegenheit, und es fragt sich, ob der Flottenverein durch seine Aufklärungsarbeit, die er ausgesprochenermaßen bezweckt, zugleich, ohne daß dies ausdrücklich ausgesprochen ist, eine Einwirkung auf die Schaffung und Erhaltung einer solchen Flotte auszuüben beabsichtigt. Die Stärke der deutschen Kriegsflotte ist abhängig von den Beschlüssen der gesetzgebenden Faktoren, Bundesrat und Reichstag, und die Reichstagsabgeordneten werden wiederum von dem deutschen Volke gewählt, dessen Aufklärung über die Bedeutung der Flotte Zweck des Flottenvereins ist. Dadurch, daß der Verein seinen Aufklärungszweck erreicht, wird er also auch eine Einwirkung auf die Zusammensetzung des Reichstages und dessen Beschlußfassung in der