

* Die Benützung der Bahnklassen im Kriege. Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen wird immer geringer. Man schränkt in kurzen Zeiträumen die Zugzahl ein und pfercht die Fahrenden immer mehr in schlechte Wagen, weil es an einer ausreichenden Menge von Lokomotiven und Bahnwagen fehlt. Dennoch führen die Züge auf vielen Strecken unnötig viele Bahnwagen erster und zweiter Klasse mit, die in einzelnen sehr schwach besetzten Sitzzügen einen unverhältnismäßig großen Anteil an der ganzen Wagenzahl ausmachen. Nicht selten sieht man in solchen Wagen ganz leere Abteile, in manchen Wagen kaum fünf Leute. Unterdessen müssen die Fahrgäste der dritten Klasse auf den Trittsufen hängend weite Strecken zurücklegen. Grü. ein Einblick in die Betriebsverhältnisse

der Bahnen beweist, wie klein verhältnismäßig die Zahl der Fahrgäste ist, die in der ersten und zweiten Klasse fahren. Der jetzt erschienene Jahresbericht der Südbahn gibt darüber manche beachtenswerte Aufklärung. Im Jahre 1917 wurden auf ihren österreichischen Strecken befördert: in der ersten Klasse 212.000, in der zweiten Klasse 1.646.000, in der dritten Klasse 21 Millionen Personen. Außerdem haben 12,1 Millionen Militärpersonen die Bahn benützt, die zum größten Teil auf die dritte Klasse entfallen. Von der Gesamtheit des Personenverkehrs entfallen daher 0,6 Prozent auf die erste Klasse, 4,7 Prozent auf die zweite Klasse und 60 Prozent auf die dritte Klasse. Dazu kommen noch 34,6 Prozent auf die Militärpersonen. Es fahren daher hundertmal so viele Zivilpersonen in der dritten Klasse als in der ersten Klasse und etwa vierzehnmal so viele in der dritten als in der zweiten Klasse. Wenn man noch von den 34,6 Prozent der Militärpersonen 30 Prozent, die in der dritten Klasse oder in Lastwagen befördert werden, zu den zivilen Fahrgästen der dritten Klasse dazurechnet, so würden hundertfünfundzwanzigmal so viele Leute in der dritten als in der ersten Klasse und mindestens zwanzigmal so viele in der dritten als in der zweiten Klasse fahren. Diese unverhältnismäßig große Benützung der Personenwagen dritter Klasse vollzieht sich durch einen ziemlich häufigen Wechsel der Fahrgäste, die in der Regel kurze Bahnfahrten machen. Die Aufzeichnungen der Südbahn weisen aus, daß ein Fahrgast der dritten Klasse durchschnittlich 29,5 Kilometer, ein Fahrgast der zweiten Klasse durchschnittlich 59 Kilometer, ein Fahrgast der ersten Klasse durchschnittlich 74 Kilometer, ein Soldat aber durchschnittlich 174 Kilometer zurücklegt. Für die wohlhabenden Benutzer der ersten und zweiten Klasse werden also die Bahnwagen am weitesten in Anspruch genommen. Wenn man nach dem Benützungsverhältnis der Bahnklassen die Zahl der Personenwagen einstellen würde, dann müßten, wenn jeder Fahrgast der dritten Klasse durchschnittlich so weit fährt wie einer der ersten Klasse, dreißigmal so viel Wagen der dritten Klasse mitgeführt werden als der ersten Klasse, und wenn jeder Fahrgast der dritten Klasse so weit führe wie der der zweiten Klasse, dann wären etwa zwölffmal so viel Wagen der dritten Klasse nötig als der zweiten Klasse. Ein Bahnzug von fünfzehn Wagen, wie er im Nahverkehr geführt wird, dürfte demnach kaum einen Bahnwagen zweiter Klasse und nur ein Drittel Bahnwagen der ersten Klasse enthalten. In Wirklichkeit haben die Nahverkehrszüge zumeist einen bis zwei Wagen erster und drei bis vier Wagen zweiter Klasse. Eine derartige Raumverschwendung führt dazu, daß die Masse sich zusammendrängen muß und die Benutzer der ersten Klasse, die sehr oft nur mit Freikarten fahren, die größte Bequemlichkeit genießen. Wenn auch von den Staatsbahnen bisher kein Ausweis über den Verkehr vorliegt, so wird das Benützungsverhältnis kaum anders sein. Von den gesamten Einnahmen der Südbahn entfallen auf Reisende der ersten Klasse 1,9 Prozent, auf Reisende der zweiten Klasse 9,3 Prozent, auf Benützung der dritten Klasse 81 Prozent, auf Militärpersonen 5,8 Prozent. Auch dieses Verhältnis steht in keinem Einklang mit den mitgeführten Wagen der ersten und zweiten Klasse. Würden die Fahrplanordner nicht die erste Klasse selbst benötigen und das Glend einer Fahrt in der dritten Klasse mitmachen, dann wären sie längst für die Abschaffung des Unrechts dieser Wageneinstellung. Es wäre sehr dringlich, in der Zeit der Ueberfüllung der dritten Klasse und des Wagenmangels die bevorzugten Wagenklassen einzuschränken und sie dem Massenverkehr nutzbar zu machen wie auf der Stadtbahn.