

Die Fahrpreiserhöhung der Eisenbahnen.

Von V. G. Vohhard.

Die mit 5. d. auf den deutschösterreichischen Eisenbahnen erfolgte Erhöhung der Personalfahrpreise wird mit dem allgemeinen Mehraufwand der Eisenbahnen, insbesondere aber mit der Steigerung der persönlichen Ausgaben (Zuwendungen an die Bediensteten) begründet. Man könnte daraus schließen, daß die Personenbeförderung bisher ein einträgliches Geschäft gewesen und hierin erst neuestens eine Veränderung infolge der allgemeinen Mehrkosten und der sozialpolitischen Personalmaßnahmen eingetreten sei. Diese Annahme ist jedoch nicht ganz zutreffend, da im Personenverkehr bereits seit langer Zeit die Ausgaben nicht durch die Einnahmen gedeckt wurden und sich nicht nur keine Uberschüsse erübrigten, sondern sich von Jahr zu Jahr steigende Abgänge einstellten. Diese Abgänge wurden allerdings durch die Uberschüsse aus der Güterbeförderung ausgeglichen. Dieser Ausgleich mußte jedoch selbstverständlich in einer Verminderung des Gesamterfolges, das heißt in vermindelter Verzinsung des Anlagekapitals, beziehungsweise in den dadurch fortgesetzt notwendig gewordenen Staatszuschüssen zum Ausdruck kommen.

Technische Verhältnisse bestanden auf den deutschen Eisenbahnen, bei denen jedoch der Ausgleich durch die Uberschüsse aus der Güterbeförderung so reichlich war, daß noch immer eine hinlängliche Verzinsung erübrigte. Bei den sächsischen und den württembergischen Staatsbahnen ist dies bereits in den Jahren 1902 und 1904 durch wissenschaftliche Untersuchungen in unabweisbarer Weise nachgewiesen worden (vergl. „Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnerverwaltungen“ Nr. 92 und 93 vom Jahre 1902 und Nr. 38, 39 und 48 vom Jahre 1904). Bei den sächsischen Staatsbahnen betrug im Jahre 1901 der Betriebsabgang der Schnellzüge 2,6, jener der Personenzüge 10,3 Millionen Mark, insgesamt also 12,9 Millionen Mark. Bei den württembergischen Staatsbahnen wurde Anfangs des Jahrhunderts ein Fehlbetrag von 5,2 Millionen Mark festgestellt. Die leitenden Kreise der preussischen Eisenbahnerverwaltung haben nicht nur die Richtigkeit dieser Feststellungen anerkannt, sondern auch den Bestand gleich ungunstiger Ertragsverhältnisse bei den eigenen Bahnen als zweifellos angenommen. Nähere Untersuchungen jedoch deshalb unterlassen, weil es ihnen gegenüber dem fortgesetzten Drängen der Bevölkerung nach Verbilligung der Fahrpreise zwecklos erschien.

Bei den österreichischen Staatsbahnen hat der Verfasser im Jahre 1906 für den Zeitraum von 1897 bis 1904 einen durchschnittlichen Fehlbetrag von rund 11 Millionen Kronen jährlich festgestellt, der bis einschließlich 1907 auf zirka 28 Millionen Kronen gestiegen ist. Eine weitere Zunahme dieses Betriebsabganges in den anschließenden Jahren kann auf Grund der gepflogenen Untersuchungen mit Sicherheit angenommen werden. (Ueber den Betriebsabgang des Personenverkehrs der österreichischen Staatsbahnen vergleiche die Zeitschrift „Eisenbahn und Industrie“, Jahrgang 1906, Nr. 4.)

Dasormalige Eisenbahnministerium hat zu dieser Frage wahrscheinlich von denselben Voraussetzungen wie die preussische Staatsbahnerverwaltung ausgehend — soweit bekannt — nie Stellung genommen und deshalb blieben auch die angeführten Publikationen unberührt.

Aus alledem ergibt sich, daß Fahrpreiserhöhungen längst begründet waren, als noch nicht erfolgt und so lange hinausgeschoben worden sind, bis sich ihre Durchführung infolge der neuesten sprunghaft eingetretenen Steigerung der Betriebsauslagen als unvermeidlich erwies. Nebenfalls ist es bemerkenswert, daß die Tarifbildung bei den Eisenbahnen ohne vorläufige oder mindestens zeitweilige Ermittlung der Selbstkosten erfolgt, also eigentlich nicht nur der wissenschaftlichen, sondern auch der kaufmännischen Grundlagen entbehrt. Der Einwand, daß unbedingt verlässliche Grundlagen hierfür mangeln, hat nur scheinbar, jedoch kaum wirkliche Berechtigung. Nebenfalls beweist dieser Zustand — der übrigens noch in manchen Belangen besteht — die Notwendigkeit einer Studienämter, die sich mit der wissenschaftlichen Erforschung der Betriebsverhältnisse der Eisenbahnen zu befassen hätten. Im Zusammenhang mit der fortschreitenden Sozialisierung aller Großbetriebe dürfte die Verallgemeinerung der hier gegebenen Anregung immerhin zu weiterer Verfolgung geeignet sein. Je enger mit Recht die Grenzen der Ausübung des Menschenmaterials gezogen werden, je mehr Arbeiter und Angestellte wirtschaftlich gehoben werden sollen, desto notwendiger ist es, alle betrieblichen Einrichtungen wirtschaftlich auf diesen Zweck einzustellen und wissenschaftliche Grundlagen dafür zu gewinnen.

Zum eigentlichen Gegenstand zurückkehrend soll noch folgendes bemerkt werden: Alle Fahrpreiserhöhungen sind bisher erfahrungsgemäß zunächst in einer Verminderung der Anzahl der Reisenden, insbesondere aber in Abwanderung von den höheren in niedrigere Wagenklassen zum Ausdruck gekommen. Die erstere Erscheinung ist eine vorübergehende, die letztere eine bleibende. Durch beide Erscheinungen wird die Wirkung der Fahrpreiserhöhung beeinträchtigt. Zur Kennzeichnung der hinsichtlich der einzelnen Wagenklassen bestehenden Verhältnisse mögen folgende aus dem Jahre 1906 stammende Ermittlungen des Verfassers dienen:

a) Schnellzugverkehr. 1. Klasse: Einnahmen 3,7 Millionen, Kosten 4,2 Millionen
Abgang 0,5 Millionen Kronen = 1,33 Sellaer

auf 1 Personenkilometer. 2. Klasse: Einnahmen 3,8 Millionen, Kosten 10 Millionen, Abgang 1,2 Millionen Kronen = 0,79 Sellaer auf 1 Personenkilometer. 3. Klasse: Einnahmen 10 Millionen, Kosten 11 Millionen, Abgang 1 Million Kronen = 0,42 Sellaer auf 1 Personenkilometer.

b) Personenzugverkehr. 1. Klasse: Einnahmen 0,5 Millionen, Kosten 0,9 Millionen, Abgang 0,4 Millionen Kronen = 1,16 Sellaer auf 1 Personenkilometer. 2. Klasse: Einnahmen 5,2 Millionen, Kosten 8,3 Millionen, Abgang 3,1 Millionen Kronen = 2,66 Sellaer auf 1 Personenkilometer. 3. Klasse: Einnahmen 4,7 Millionen, Kosten 7,5 Millionen, Abgang 2,8 Millionen Kronen = 1,33 Sellaer auf 1 Personenkilometer.

Diesen Angaben ist kaum etwas hinzuzufügen. Die Entbehrlichkeit der ersten Wagenklasse erscheint dadurch bemittelt, die Beschränkung auf die Führung von nur zwei Wagenklassen als naheliegendste und natürlichste Maßnahme. Ob man nicht darüber hinausgehen und die Befriedigung von Luxusbedürfnissen überhaupt besonderen Gesellschaften überlassen sollte, mag hier nur als immerhin bestehende Möglichkeit erwähnt werden. Nebenfalls aber sollten die derzeit und wahrscheinlich noch für lange Zeit zu gewärtigenden hohen Instandhaltung- und Beschaffungskosten dazu nötigen, deren weitestgehende Einschränkung ins Auge zu fassen.