

eitung.

1916
24. September**7 $\frac{1}{2}$ -Pfennigscheine im Omnibus.****Die Einführung der Verkehrsmünze.**

Die gemeldete Erhöhung der Seilstredenpreise auf den Pferdeomnibuslinien von 5 Pf. auf 7 $\frac{1}{2}$ Pf. tritt am 1. Oktober in Kraft. Der Vorstand der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft schreibt uns dazu:

Nachdem uns bei Ausbruch des Krieges der Kraftwagenpark bis auf einen geringen Bruchteil für Heereszwecke entzogen worden war, blieben wir für die Weiterführung unseres Unternehmens fast ausschließlich auf den Pferdebetrieb angewiesen. Haben wir nun auch im Frieden aus dem Pferdebetrieb je nach den Kosten der Futtermittel recht wenig Gewinn erzielt, so betrachteten wir es doch als unsere Pflicht, den Betrieb auch im Kriege fortzuführen. Wir beförderten im Jahre 1915 im Pferdebetriebe noch immer über 78 Millionen Fahrgäste. Das Jahr 1915 kostete uns nahezu 800 000 Mark. Das Jahr 1916 würde nach den bisherigen Ergebnissen sogar einen Verlust von mehr als 1 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark ergeben. Es darf dabei allerdings nicht übersehen werden, daß wir den Familien unserer zum Kriegsdienst eingezogenen Angestellten Unterstützungen gewährt haben, die sich jährlich zwischen 400 000 und 500 000 Mark bewegen.

Die Unrentabilität des Pferdeomnibusses liegt ursächlich in dem niedrigen Tarif von 5 Pfennig. Wie die stete Ermäßigung des Tarifs auf die Rentabilität gewirkt hat, zeigt folgende Uebersicht:

Der einzelne Pferdeomnibus beförderte

im Jahre 1875	täglich	255	Personen
" "	1885	"	378
" "	1895	"	380
" "	1905	"	588
" "	1913	"	"
(letztes Friedensjahr)		644	"

Die Einnahmen des Pferdeomnibusses betragen

1875	39,94	für Tag und Wagen	15,65	Pfennig	für die Person
1885	44,45	" " " "	11,75	" " " "	"
1895	41,08	" " " "	10,81	" " " "	"
1905	35,35	" " " "	6,01	" " " "	"
1913	36,16	" " " "	5,61	" " " "	"

Mit den Tarifierabsetzungen hat der einzelne Pferdeomnibus zwar eine sehr viel höhere Frequenz, gleichwohl aber — im Gegensatz zu der landläufigen Annahme — eine erheblich geringere Einnahme erbracht. Die Pferde bekamen — mit anderen Worten, — viel mehr zu ziehen, die Schaffner weniger zu tassieren. Die Ausgaben sind demgegenüber natürlich laufend gestiegen.

Für den Pferdeomnibus ist noch immer auf Jahre hinaus ein Verkehrsbedürfnis vorhanden. Ja, es entstände sogar eine ernste Verkehrsalamität, wenn jetzt die Fahrgelegenheit für die 78 Millionen Fahrgäste verschwinden sollte. Es kann aber keinem Geschäft, auch keiner großen Aktiengesellschaft zugemutet werden, unter solchen Tarifverhältnissen weiterzuwirtschaften. Das Pferdefutter, das den Hauptausgabeposten darstellt, ist um nicht weniger als rund 150 v. S. teurer geworden, auch die anderen Verbrauchsgegenstände sind im allgemeinen um 50 v. S., 100 v. S. und mehr im Preise gestiegen. Dazu kommt, daß wir unserem Betriebspersonal eine Teuerungszulage geben möchten.

Das Gegebene wäre zurzeit der Einheitstarif von 10 Pf. Um aber den Verhältnissen unserer Fahrgäste Rechnung zu tragen, wollen wir es mit einem 7 $\frac{1}{2}$ -Pf.-Seilstredentarif versuchen unter Aufrechterhaltung des 10-Pf.-Tarifs für die ganze Fahrt. Wir sind uns bewußt, daß auch dann noch mit Verlust gerechnet werden muß, hoffen aber, ihn so in einigermaßen erträglichen Grenzen zu halten.