

stehenden constanten und variablen Kosten sofort erkannt werden können. Je mehr man Alles von dem Contirungsschema und der Statistik verlangen wird, desto weniger wird man Wahres und praktisch Erspriessliches darin finden.

Wir haben eine Berechnung vor Augen, welche auf Grund der veröffentlichten Rechenschaftsberichte von der k. k. General-Inspection der österreichischen Eisenbahnen aufgestellt worden ist, und wonach sich als Mehrkosten für einen weiter einzuleitenden durchschnittlichen Personen- und Lastzug nur nachstehende Kosten ergeben, nämlich:

Selbstkosten eines
Zugskilometers.

pro Zugskilometer Personenzug:

Buschtiehrader Bahn	54 Kr.
Mährisch-schlesische Nordbahn	57 »
Kaiser Franz Josefs-Bahn	58 »
Oesterr. (ungarische) Staatseisenbahn	59 »
Durchschnittlich	57 Kr.

pro Zugskilometer Lastzug:

Buschtiehrader Bahn	72 Kr.
Mährisch-schlesische Nordbahn	85 »
Kaiser Franz Josefs-Bahn	87 »
Oesterr. (ungarische) Staatseisenbahn	92 »
Durchschnittlich	84 Kr.

Hiernach bedürfte es nur einer Anzahl von 20, im Durchschnitt 3 Kr. pro Kilometer zahlenden Passagieren, um die Kosten eines weiteren Personenzuges, und einer Ladung von 25, durchschnittlich 3·4 Kr. pro Kilometer zahlenden Tonnen, um die Kosten eines weiteren Lastzuges zu decken.

Mit Rücksicht auf die bekannte schlechte Ausnützung der Plätze I. Classe hat man herausgerechnet, dass die Fahrpreise I. Classe im Verhältniss zu jenen der II. Classe zu niedrig seien und deshalb die Erhöhung der ersteren in Vorschlag gebracht.

I. Personen-Classe.

Es ist sehr fraglich, ob durch diese Massregel sich nicht die I. Classe noch mehr leeren und das Missverhältniss steigern würde. Nach unserer Auffassung wäre dem Uebel eher in entgegengesetzter Richtung durch Herabsetzung der I. Classe abzuhelpen, wenn Hoffnung vorhanden wäre, dass die neugewonnenen Reisenden den Ausfall an den bisherigen Reisenden mehr als decken würden. Es ist dies eine Frage, die sich allen mathematischen Formeln entzieht und ganz von den concreten socialen Verhältnissen des Landes abhängt. Im Verneinungsfalle bleiben nur wieder »Nebenmittelchen« übrig, als: minder freigebige Ausstattung der II. Classe, Auflassung der IV. Wagenclasse, falls eine solche besteht. Die Zurückströmung der Reisenden IV. Classe in die III. würde wohl auch eine solche von der III. in die II. und schliesslich von der II. in die I. Classe nach sich ziehen.