

Eisenbahntarife.

Die »Kölnische Zeitung« brachte Anfang October drei gröfsere Artikel über die Personenbeförderung auf deutschen Bahnen, deren erster manche Sympathie im Publikum gefunden hat, weil er thatsächlich eine lange Reihe, mehr oder minder lebhaft empfundener Mängel berührte, die allerdings grofsentheils von den Eisenbahnen selbst bereits öffentlich anerkannt und sogar als Motive einer beabsichtigten Umrechnung der Personentarife im Frühjahr d. J. dem Eisenbahnrathe in Köln in einer Denkschrift vorgelegen haben.

Die in der »Kölnischen Zeitung« für diese Mängel in Vorschlag gebrachten Verbesserungsvorschläge in den beiden folgenden Artikeln sind dagegen ziemlich klanglos zum Hades hinabgesunken, da aber in Nr. 314 neuerdings offenbar der gleiche Verfasser nochmals auf den Gegenstand zurückkommt, wollen auch wir unserer gegentheiligen Auffassung Ausdruck geben.

Es wäre sehr dankenswerth, wenn die »Köln. Zeitung« einer so wichtigen Frage, wie die der Eisenbahntarifrevision, selbst und ernsthaft näher treten wollte, diese von ihr gebrachten Einsendungen aber sind unseres Erachtens nicht geeignet, die Debatte in die rechten Wege zu leiten.

Zunächst scheint dem Herrn Verfasser die unangenehme Thatsache nicht bekannt zu sein, dafs die Personenbeförderung keine entsprechenden Ueberschüsse liefert, ja sogar wahrscheinlich noch Zuschufs erfordert, dafs deshalb jede erhebliche Herabsetzung der Personentarife Einnahmeausfälle verursachen würde, die nur auf Kosten der Gütertarife ausgeglichen werden könnten.

Noch sind aber die Gütertarife, namentlich die für Massengüter, bei uns so hoch, dafs sie z. B. die Erztransporte, besonders aus Lothringen und Luxemburg, in hohem Mafse gefährden, und bei Kohlen seit länger als einem Jahrzehnt nicht nur den Reinertrag des westfälischen Bergbaues, sondern einen grofsen Theil des in demselben verschlossenen Anlagekapitals aufgezehrt haben.

Daran ändert es durchaus nichts, wenn zur Zeit gerade infolge einer durch grofse staatliche Aufträge hervorgerufene Hausse zum erstenmal seit 10 Jahren wieder Kohlenpreise auftauchen, bei denen trotz der Eisenbahntarife etwas verdient wird.

Unter solchen Umständen ist es gewifs verwunderlich, den Herrn Verfasser von den »unhaltbaren und der deutschen Staatsbahnen nicht würdigen Zuständen des Personenverkehrs« reden zu hören und dagegen »von den nicht zu verkennenden grofsen Opfern, die die preussische Staats-

»bahnverwaltung im Güterverkehr durch »allgemeine Uebertragung der Staatsbahntaxen »gebracht hat. So habe z. B. allein die Ermäßigung der Kohlenfrachten in Schlesien rund 2 $\frac{1}{2}$ Mill. Mark gekostet.«

Was die »unhaltbaren und unwürdigen »Zustände der deutschen Staatsbahnen« betrifft, so sind wir im Gegentheil der Meinung, dafs die Verhältnisse der Personenbeförderung nirgends in der Welt besser geordnet und anständiger sind, als auf unseren deutschen, speciell den preussischen Staatsbahnen, und dafs es um so weniger angezeigt ist, gefährliche Experimente mit Herabsetzungen der Personentarife zu machen, als dieselben im ganzen niedriger sind, als in allen anderen Ländern (mit nur scheinbarer Ausnahme von Belgien, wo sehr wenig bequeme Wagen den Preisunterschied völlig verwischen, indem die I. und II. belgische Klasse der II. und III. deutschen an Ausstattung und Bequemlichkeit noch nicht entspricht, eine unserer I. Klasse entsprechende Klasse dagegen nicht vorhanden ist).

Nun ist ja nicht zu leugnen, dafs die Einnahmen aus dem Personenverkehr sich durch Herabsetzung der Fahrpreise unter Umständen infolge Vermehrung des Verkehrs nach und nach günstiger stellen können als zur Zeit. Aber eben nur unter Umständen, und da wir diese Umstände nicht genau kennen, wohl aber genau wissen, dafs nicht jede beliebige Preisherabsetzung bessere Rente bringt, ist grofse Vorsicht nöthig, sehr viel gröfsere, als der Gewährsmann der »Kölnischen Zeitung« für gerathen hält, der die Beseitigung des Freigepäcks und noch darüber hinausgehende Herabsetzungen der Tarifeinheitsätze verlangt. Die Beseitigung des Freigepäcks ist ja principiell offenbar ein sehr begründetes Verlangen des Publikums, denn es ist gewifs an sich nicht berechtigt, dafs man jeden Passagier nöthigt, per Kilometer 1,25 ö Gepäckfracht im Fahrbillet zu bezahlen, auch wenn er kein Gepäck hat. Das bedeutet eine starke Erhöhung der Einheitssätze, für welche die Bahn dem gröfseren Theil der Reisenden keine Gegenleistung bietet. Die Aufhebung desselben müfste jedoch einen sehr bedenklichen Einnahmeausfall zur Folge haben, der nur sehr theilweise durch erhöhte Gepäckfracht ersetzt werden würde.

Es betragen nämlich die Einheitssätze der Personenbillets auf den preussischen Staatsbahnen per Kopf und Kilometer in Pfennigen

bei Personenzügen				bei Schnellzügen		
I.	II.	III.	IV. Kl.	I.	II.	III. Kl.
8	6	4	2	9	6,67	4,67