

Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre

Von

Sir William M. Acworth

Kommandeur des Sterns von Indien
Magister Artium

Vom Verfasser unter Mitwirkung von **W. T. Stephenson**,
Baccalaureus A., Lektor für Transportwesen
an der Universität London, durchgesehene
und vermehrte Neuauflage

Aus dem Englischen übertragen

von

Dr. Heinrich Wittek

Eisenbahnminister a. D.



Wien und Berlin
Verlag von Julius Springer
1926

ISBN-13: 978-3-7091-9722-6 e-ISBN-13: 978-3-7091-9969-5
DOI: 10.1007/978-3-7091-9969-5

Erstauflage 1905
Wiederabdruck 1905, 1911, 1921, 1923

Alle Rechte vorbehalten

Vorwort des Verfassers zur Neuauflage

Nahezu zwanzig Jahre sind verflossen, seit dieses Buch zuerst herausgegeben wurde. Es ist wiederholt abgedruckt worden und in der letzten Zeit hat im Zusammenhang mit der stark steigenden Anzahl von Eisenbahnern, die zu Beginn ihrer Laufbahn regelmäßige Vortragskurse besuchen, die Nachfrage sehr zugenommen. Es entspricht daher offenbar noch immer einem wirklichem Bedürfnis. Es ist aber nie durchgesehen worden und die Rechnungsmuster sowie die zur Erläuterung der wirtschaftlichen Beweisführung eingefügte Statistik sind veraltet. Während es nun vor zwanzig Jahren unerlässlich war, zu diesen Erläuterungen andere Länder heranzuziehen, besitzen wir jetzt, dank der Tatkraft Sir Eric Geddes' während seines allzukurzen Verweilens im Transportministerium, genügende eigene Rechnungen und Statistiken. Überdies hat in der Eisenbahnwelt seit 1914 eine Umwälzung stattgefunden. Sieben Jahre „Inbesitznahme“ seitens der Regierung; das Gesetz von 1919, betreffend das Transportministerium; das Eisenbahngesetz von 1921; die großen Verschmelzungen von 1921 und 1922; die Errichtung des Tarifgerichtshofes und des Zentral- sowie des Nationallohnamtes — alle diese Ereignisse werden, so lange englische Eisenbahnen bestehen, als Marksteine in ihrer Geschichte fort dauern.

Sollte das Buch auch weiterhin seinen Zweck erfüllen, so bedurfte es einer durchgreifenden Überprüfung. Dieser Aufgabe hätte ich mich niemals unterzogen, wenn mir dabei nicht Herr W. T. Stephenson, der als langjähriger Lektor an der Londoner Schule für Volkswirtschaft eine einzigartige Erfahrung hinsichtlich der notwendigen Behelfe für Studierende aller Art, vom jungen Gehilfen bis zu Konsuln und Generalstabsoffizieren, sowie graduierten Studienbeflissenen aus aller Welt erworben hat, seine unschätzbare und bereitwillige Beihilfe gewährt hätte.

In dieser Neuauflage ist der Text der wirtschaftlichen Schlußfolgerungen im großen und ganzen unverändert geblieben, obgleich die Anordnung gewisser Feststellungen, die zu Mißverständnissen Anlaß geboten hatte, geändert wurde. Es wurden jedoch die letzten Ereignisse berücksichtigt und die Erläuterungen den neuesten Erfahrungen entnommen. Zwei neue Kapitel, die Kriegszeit und die ihr nachfolgenden durchgreifenden Veränderungen wurden hinzugefügt. Das Schlußkapitel über den Personenverkehr ist ebenfalls neu.

Die Tage der alten Eisenbahnmänner mit ihrer rein praktischen Ausbildung und ihren Anschauungsunterrichtsmethoden sind vorüber. Die Eisenbahnunternehmungen sind heutzutage auf einer solchen Basis organisiert, daß die Fassungskraft eines bloßen Praktikers für ihre Verwaltung unmöglich ausreichen können. Millionen und Millionen können bei den englischen Eisenbahnen, teilweise im Interesse der Aktionäre, aber in noch weit größerem Ausmaße im Interesse der Allgemeinheit erspart werden, wenn die heranwachsende Eisenbahnergeneration der Gegenwart und der nächsten Zukunft lernt, ihre Geschäftsführung auf Grundlage gesunder wirtschaftlicher Theorien einzurichten und zu vertreten, und dennoch dabei ständig die Anwendung der Theorie auf Grund ihrer Kenntnisse von allem, was außerhalb ihrer eigenen persönlich möglichen Erfahrung geschehen ist, geschieht oder versucht wird, einer Kontrolle unterziehen. Das Bewußtsein, daß dieses kleine Buch auch weiterhin zu diesem Zwecke dienlich ist, wird die bei seiner Durchsicht aufgewendete Mühe hinreichend belohnen.

Im Oktober 1924

W. M. A.

Vorwort zur Erstauflage

Während der letzten neun Jahre, in denen ich an der Londoner Schule für Volkswirtschaft Vorlesungen über Eisenbahnwirtschaftslehre hielt, fühlte ich mich stets durch den Mangel eines englischen Lehrbuches über den Gegenstand gehemmt. Nachdem ich lange Zeit in der Hoffnung zugewartet hatte, daß ein anderer diese Lücke ausfüllen werde, habe ich es endlich selbst versucht. Doch haben mich die Umstände daran gehindert, das Buch, das ich eigentlich plante, zu vollenden und so sind die folgenden Blätter nur eine Abschlagszahlung. Meine Entschuldigung dafür, ein unvollständiges Bruchstück zu veröffentlichen, besteht in der Hoffnung, daß meinen eigenen Hörern und vielleicht auch den Hörern der jüngst in Manchester und anderwärts eingerichteten Lehrkurse ein halber Laib Brot, und auch dieser nur notdürftig gebacken, lieber sein wird als gar kein Brot.

Ich bin für jeden etwaigen Verbesserungsvorschlag, was die Tatsachen betrifft, und für jede nur eingehende Kritik, die sich auf meine Ansichten bezieht, dankbar und hege das Vertrauen, daß das vollständige Werk bei seinem dereinstigen Erscheinen von ihnen Nutzen ziehen wird.

Im Dezember 1904

W. M. Acworth

Magister der Universität Oxford, Gerichtshofanwalt,
Verfasser von „Englands Eisenbahnen“,
„Die Bahnen und die Geschäftswelt“ usw.

Vorbemerkung des Übersetzers

Sir William Acworth weilt nicht mehr unter den Lebenden. Er wurde seiner rastlosen Berufstätigkeit am 2. April d. J. nach kurzer Krankheit durch den Tod entrissen. Sein Hinscheiden bedeutet einen schweren Verlust für die abstrakte und angewandte Wissenschaft. Mögen seine Anschauungen auch, wiewohl durch mehrfache praktische Tätigkeit außerhalb Englands erweitert und ausgeglichen, in der Neuauflage des Buches noch immer ihren Ursprung aus dem Gedankenkreise des englischen Privatbahnsystems erkennen lassen, der von der überwiegend sozialpolitischen Einstellung der kontinentalen Eisenbahnpolitiker abweicht, so schmälert diese Diskrepanz doch nicht den Wert eines Lehrbehelfs, der seit seiner ersten Ausgabe 1904 nicht weniger als viermal unverändert aufgelegt wurde und den wir als reifes Ergebnis der reichen wissenschaftlichen und praktischen Lebensarbeit eines hervorragenden Fachmannes und Forschers bezeichnen dürfen.

Als dritter Sohn des Rev. William Acworth zu South Stoke, Bath, am 22. November 1850 geboren, erhielt William Mitchell Acworth seine Erziehung in Uppingham und im Kolleg Christ Church (Oxford). Nach seinem Abgang von Oxford, wo er einen zweiten Preis in der Schule für moderne Geschichte erlangte, wirkte er durch 18 Monate als Lehrer der englischen Sprache des nachmaligen deutschen Kaisers und seines Bruders, des Prinzen Heinrich von Preußen, und wurde sodann als Präfekt im Dulwich-Kolleg angestellt, wo er bis 1885 blieb. Im nächstfolgenden Jahre wurde er zum Mitglied der Verwaltung des hauptstädtischen Asyls gewählt, dessen Obmannschaft ihm schließlich zufiel. Von 1889 bis 1892 diente er im Londoner Grafschaftsrat. 1890 erschien er zuerst als Sachverständiger im Parlament. Sir William Acworth erlangte die Ritterwürde im Jahre 1921 und die Kommandeurauszeichnung des Sterns von Indien 1922.

Er beteiligte sich an vielen amtlichen Untersuchungen in Eisenbahnangelegenheiten sowohl in Großbritannien als in anderen Ländern. Er war Mitglied der Verwaltung der Midland- und Südwestlichen Verbindungs-Bahn der Metropolitan Districtbahn und der Elektrischen Untergrundbahnen von London. Sein Hinscheiden war die Folge eines Schlaganfalls, der ihn bei seinem Vortrage im Arbeiterkolleg von St. Pancras zu London betraf.

Ihm, als einem unbefangenen und wohlmeinenden Berater bei der Reform der österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1923 ist das schwerkgeprüfte Land zu stetem Danke verpflichtet. Von diesem und dem Gefühle warmer Pietät für die sympathische Persönlichkeit des Autors ist die Anregung zur Übernahme der neuerlichen Übertragungsarbeit ausgegangen, deren Ergebnis nunmehr in der deutschen Ausgabe der Eisenbahnwirtschaftslehre vorliegt. Die Gesichtspunkte, die bei der Übertragung im Auge behalten wurden, sind die gleichen wie bei jener der Erstauflage im Jahre 1907. Es handelte sich vornehmlich darum, die frische Lebendigkeit der Darstellung zu wahren und die technischen Ausdrücke, die von den spezifisch englischen Einrichtungen ausgehen, durch möglichst gleichwertige, unserer Terminologie entnommene Bezeichnungen wiederzugeben. Ob und inwieweit dieser nicht immer einfachen Aufgabe entsprochen wurde, bleibt der nachsichtigen Beurteilung der fachkundigen Leser anheimgestellt. Die Fachkollegen werden aus dem Buche anziehende Einblicke gewinnen und darin manche nützliche Anregung finden.

Wien, im Sommer 1925

Wittek

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Bezeichnungen und Abkürzungen	IX
Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre	
I. Einleitung	1
II. Eisenbahnkapital	5
III. Eisenbahnausgaben	15
IV. Eisenbahnausgaben — Allgemeine Ausgaben und Erhaltung der Bahnstrecke	18
V. Eisenbahnausgaben — Fahrpark und Verkehr	29
VI. Eisenbahneinkommen — Einige unbrauchbare Tarifierungs- methoden	45
VII. Eisenbahneinnahmen — Ihre historische Entwicklung . . .	55
VIII. Tarifieren, soweit der Verkehr es trägt — Der Sinn dieses Ausdruckes	68
IX. Tarifieren, soweit der Verkehr es trägt — Einige Analogien	80
X. Die Methode der Tarifierung — Die Klassifikation	89
XI. Die Methode der Tarifierung — Die Tarifsätze	106
XII. Klassifikation und Tarife — Die Einflußnahme des Parlaments	119
XIII. Die Eisenbahnen im Kriege	146
XIV. Der Eisenbahntarifgerichtshof	157
XV. Personenverkehr	172
Namen- und Sachverzeichnis	186

Im Texte vorkommende Maß-, Gewichts- und Münzbezeichnungen, dann Abkürzungen

Unter „Meile“ ist durchwegs die englische Meile (British mile) = rund 1·6 Kilometer verstanden.

Die „Tonne“ (Ton) = 20 Zentner zu je 112 Pfund = 1016 Kilogramm.
„Pfund“ ohne Beisatz bezeichnet das Gewichtspfund (Pound) = 454 Gramm.

„Pfund Sterling“ (Pound Sterling) im Texte abgekürzt „Pfd Stlg“ oder „Pfd“ oder „£“ = 20 Shillings zu je 12 Pence = 20·420 Goldmark deutscher Reichswährung = 34·59 Schilling österreichischer Währung.

„Guinee“ (Guinea) englische Rechnungsmünze zu 21 Shillings = 21·45 Goldmark = 36·32 Schilling österreichischer Währung.

„Krone“ (Crown) zu 5 Shillings = 5·10 Goldmark = 8·65 Schilling österreichischer Währung.

„Shilling“ abgekürzt „sh“ oder „s“ = 1·02 Goldmark = 1·73 Schilling österreichischer Währung.

„Penny“ (Mehrzahl: Pence) abgekürzt „d“ = 8·5 Goldpfennig = 14·4 Groschen österreichischer Währung.

„Dollar“ abgekürzt „\$“ oder „D“, zu 100 Cents, abgekürzt „Ct“, = 4·20 Goldmark = 7·11 Schilling österreichischer Währung.

Der Vergleichung der Münzwerte liegen die Kurse vom 30. Juni 1925 zugrunde.

Die Anmerkungen des Übersetzers sind als solche ersichtlich gemacht.

Berichtigungen

- Seite 7, Zeile 6 von oben statt „Speditionsverkehr“ „Verkehrsbeförderung“
- „ 11, letzte Zeile statt „umzuschlagen“ „umzusetzen“
 - „ 17, Zeile 6 von oben statt „Locomotive running“ „Lokomotiv-Fahrdienstausgaben“
 - „ 25, Zeile 3 von unten statt „von und“ „und von“
 - „ 32, „ 10 „ „ „ „ „Conducting transportation“
„Transportbeförderung“
 - „ 134, Zeile 1 in der Anmerkung statt „erlöschendem“ „erlösenden“
 - „ 172, „ 4 von unten statt „Personenzüge“ „Personenzügen“
 - „ 186, erste Spalte Zeile 15 statt „f.“ „siehe“

Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre

I. Einleitung

Dieses Buch behandelt Eisenbahnen und Eisenbahngeschäft, vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus betrachtet. Es ist daher wohl angezeigt, sich vor allem darüber klar zu werden, was eine Eisenbahn überhaupt ist.

Geschichtlich und der Wortbildung nach bedeutet eine Eisenbahn ¹⁾ lediglich einen Fahrweg, auf welchem Schienen gelegt sind. Ursprünglich lagen die Schienen, gleichgültig ob aus Stein, Holz oder Eisen, flach auf der Straßenoberfläche und Fuhrwerke mit gewöhnlichen Rädern konnten entweder die hiedurch gebildete besondere Fahrbahn benutzen oder nach Belieben die ganze Breite der Straße befahren. Etwas später waren die Schienen fortlaufende Eisenplatten mit Flanschen an der Außenkante, welche die Räder in der richtigen Fahrbahn zu erhalten hatten, und schließlich hob man die Schienen über die Straßenfläche und die Flanschen wurden von den Schienen auf die Räder übertragen. Die Eisenbahn wurde hiedurch zu einem besonderen Verkehrsmittel; sie konnte nur von besonderen Wagen benutzt werden und diese besonderen Wagen kamen für eine Verwendung auf einer gewöhnlichen Straße nicht mehr in Betracht. Natürlich verließ die Eisenbahn die öffentliche Hochstraße und wurde auf eine ausschließlich für ihren eigenen Gebrauch bestimmte Bodenfläche gelegt.

In körperlicher Hinsicht können wir demnach die Eisenbahn als eine Straße definieren, die zur Benützung durch Fahrzeuge dient, welche vermöge ihrer Einrichtung auf erhöhten Schienen laufen können. Aber in praktischer Hinsicht umfaßt unsere Definition, selbst rein sachlich genommen, noch weit mehr. Dieser besondere Fahrweg sollte die Ersparnis von Transportkosten gewährleisten und da zeigte sich sehr bald, daß sich billiger Transport mit den Krümmungen und scharfen Wendungen

¹⁾ Im Englischen „Railway“ = Schienenweg (Anm. d. Übers.).
Aeworth-Witteck, Eisenbahnwirtschaftslehre, 2. Aufl. 1

sowie dem Hügelauf- und -absteigen gewöhnlicher Straßen nur schlecht vertrug. Und so kommt es zu den Brücken, Viadukten, Aufdämmungen, Einschnitten und Tunnels und all den kostspieligen Bauwerken, die wir mit dem modernen Begriffe einer Eisenbahn verbinden.

Nun schließt aber der Umstand, daß die Eisenbahn eine besondere Straße ist, ihre allgemeine Benutzung durch Eigentümer von entsprechend eingerichteten Fahrzeugen nicht aus. Ein Automobil- oder Radfahrweg kann von jedem befahren werden, der seine eigene Maschine beistellt und den verlangten Wegzoll bezahlt. Überdies sind die Kanäle, eine Art besonderer Verkehrswege, die den Eisenbahnen um mindestens ein Jahrhundert vorausgingen, nahezu immer und überall gegen Bezahlung der Gebühr der Allgemeinheit zur Verfügung gestanden; und noch heutzutage sind Kanaleigentümer nur ganz ausnahmsweise auch zugleich Frachtführer. Man nahm daher beim Entstehen der Eisenbahnen nicht nur in England, sondern beispielsweise auch in Frankreich und Amerika nicht zu Unrecht an, daß man die Kanalpraxis beibehalten und der Verkehr von Privatleuten sich auf dem gesetzlich noch immer als öffentliche Landstraße geltenden Bahnwege abwickeln werde, wenn er auch einer besonderen Gebrauchsart gewidmet und — wie die hier zu erwähnenden vormaligen Drehkreuzstraßen — auf einem eigens für diesen Zweck eingelösten Landstreifen angelegt war. Diese Annahme liegt unserer ganzen ursprünglichen Eisenbahngesetzgebung zugrunde und ein namhafter Teil der modernen Eisenbahngesetzgebung und Spruchpraxis ist durch das Bemühen der gesetzgebenden Gewalt und der Gerichtshöfe veranlaßt, Gesetze, die mit Rücksicht auf eine ganz anders geartete Sachlage zu stande gekommen waren, mit der modernen Wirklichkeit in Einklang zu bringen.

Das Eisenbahnrecht setzt als normalen Fall den unabhängigen Frachtführer voraus. Aber diese gesetzliche Voraussetzung beruhte selbst in den frühesten Zeiten auf keiner ernstlichen tatsächlichen Grundlage. Die einzige Rechtfertigung für den Aufwand eines Eisenbahnbaues war die Ersparnis an Transportkosten; diese Ersparnis aber war von zwei Bedingungen abhängig: mechanische Zugkraft und Vereinigung der zu befördernden Ladungen. Es ist klar, daß mechanische Zugkraft, die in Gestalt selbsttätiger schiefer Ebenen oder ortsfester Maschinen an

einen bestimmten Ort gebunden ist, von einem einzigen Besitzer beigestellt werden muß, und es liegt im Wesen der Sache, daß dies eher durch den Eigentümer der Bahn als durch einen Dritten geschieht. Zugkraft in Form einer Lokomotive ist eine Großhandelsware, welche sowohl die Mittel als auch den Bedarf der gewöhnlichen Kundschaft übersteigt, und so hat auch schon, mit wenigen Ausnahmen, die großes historisches, aber kein praktisches Interesse bieten, beinahe von allem Anfang an der Eigentümer auch zugleich allein die Eisenbahn mit Zugkraft versorgt.

Theoretisch blieb noch immer die Möglichkeit offen, daß der eigentliche Transport und der geschäftliche Verkehr mit dem Publikum in unabhängigen Händen belassen wurde. So hätte beispielsweise ein Fuhrwerksbesitzer das Fahrzeug beistellen, seine Fahrpreise öffentlich bekanntmachen, Reisende aufnehmen und dann der Bahnunternehmung die vom Parlament für die Bahnbenutzung festgesetzten Abgaben (a) für die Benutzung der Straße, (b) für die beigestellte Lokomotivkraft, bezahlen können. Doch ist dies in Wirklichkeit nie geschehen; die Personenbeförderung ist, wenigstens auf den englischen Bahnen, immer ausschließlich nur von den Eisenbahngesellschaften selbst mit ihren eigenen Fahrzeugen¹⁾ besorgt worden. Im Frachtenverkehre ist es allerdings nicht so rasch vorwärtsgegangen und haben die Dinge sich nicht so weit entwickelt. Bis in verhältnismäßig neuere Zeit hat mindestens eine große Firma von Privatfrachtführern als unabhängige Vermittlerin zwischen dem Publikum und den Eisenbahnen bestanden. Sie befaßte sich damit, Lastwagen von der Bahngesellschaft zu mieten, die ihr anvertrauten Waren in der Aufgabestation zu verladen und am Bestimmungsorte in ihren eigenen Abladepätzen auszuladen. Im Mineralien- und namentlich Kohlenverkehre ist es noch heute in England, wie wohl in keinem anderen Lande, stehende Gepflogenheit, daß die Frachtwagen

¹⁾ Auf dem Kontinent und in Amerika wird der Expresß-Fernverkehr zum großen Teile mit Fahrzeugen bedient, die Privatgesellschaften — der Compagnie Internationale des Wagons-Lits respektive der Pullman-Company — gehören. Aber diese beiden Gesellschaften lassen ihre Wagen nicht in Ausübung eines gesetzlichen Rechtes an dem öffentlichen Bahnwege, sondern lediglich als bestellte Agenten der Eisenbahnverwaltungen nach Maßgabe freiwilliger Vereinbarung verkehren.

Privateigentümern gehören und von ihnen instand gehalten werden, doch wenn sie auf der Eisenbahn sind, stehen sie im ausschließlichen Gewahrsam der Eisenbahngesellschaft.

Der im vorstehenden gegebene kurze Abriss der Entwicklung der Eisenbahnen läßt zwei Momente deutlich erkennen: Erstlich, daß, wenn wir von einer Eisenbahn sprechen — etwa in solchen Redewendungen, wie: „die Eisenbahn — ist eine der besten des Landes“ oder „Staatsbahnen sind besser oder schlechter als Privatbahnen“ — wir einen Organismus im Auge haben, welcher vier voneinander verschiedene und auch wenigstens theoretisch unterscheidbare Funktionen hat, nämlich (1) das Eigentum an der Bahnstrecke, (2) die Beistellung der Zugkraft, (3) das Eigentum an dem auf der Bahnstrecke benutzten Fahrpark, (4) die Durchführung des Verkehrs aller Art gegen Entgelt. Wir erkennen ferner, daß diese vier Funktionen normalerweise in einer einzigen Hand vereinigt sind und das entgegen einem anscheinend hievon abweichenden Herkommen und trotz des Druckes, den die öffentliche Meinung und die bestehenden gesetzlichen Verordnungen dagegen ausübten. Wir dürfen demnach annehmen, daß ihre Vereinigung mindestens eine gewisse wirtschaftliche Rechtfertigung in sich trägt. Beide Punkte sind von solcher Bedeutung, daß sie eine weitere eingehende Erörterung erfordern.

Wir stellen vorerst fest, daß die Vereinigung dieser vier Funktionen die Eisenbahnen von allen anderen Transportunternehmungen unterscheidet. Eine Kanalunternehmung ist im allgemeinen nur Eigentümerin des Verkehrsweges. Zuweilen stellt sie die Zugkraft bei, gelegentlich besorgt sie die Beförderung gegen Entgelt, nie aber ausschließlich. Ein Straßenverband beschränkte sich auf das Eigentum des Verkehrsweges, während andererseits Eigentümer von Postkutschen oder Frachtwagen sich auf das Eigentum an ihren Fahrzeugen und Beförderung gegen Entgelt beschränkten. Omnibusgesellschaften benutzen zur Gänze, Straßenbahngesellschaften zum großen Teile die Straßen, die ihnen aus öffentlichen Steuermitteln zur Verfügung gestellt werden; den Verkehrsweg für Dampfschiffahrts-Gesellschaften hat die Natur besorgt. Offenbar also müssen Eisenbahntarifsätze sich im Wesen von Kanalgebühren einerseits und Omnibus- oder Dampfschiffpreisen andererseits unterscheiden. Kanalgebühren

sind hauptsächlich Entgelt für das aufgewendete Kapital, Omnibus- oder Dampferpreise hauptsächlich Entgelt für geleistete Dienste. Ein Eisenbahntarifsatz vereinigt diese beiden Elemente; zu welchen Anteilen, wird sofort gezeigt werden. Ein solcher Tarifsatz schließt die Verzinsung des bereits aufgewendeten Kapitals und das Entgelt für die laufenden Auslagen des täglichen und stündlichen Dienstes in sich.

II. Eisenbahnkapital

Obwohl der im vorigen Kapitel gegebene Abriß der Eisenbahngeschichte hauptsächlich auf die englische Bezug nimmt, und zwar naturgemäß deshalb, weil sie nicht nur die älteste und eigenartigste, sondern auch die uns geläufigste ist, so darf doch nicht unerwähnt bleiben, daß das Gesagte ebenso auf andere Eisenbahnen, wer immer auch sie besitzen oder verwalten mag, Anwendung findet, und zwar ebenso auf die unabhängigen Unternehmungen in England und Amerika, als auf die vom Staate subventionierten und kontrollierten französischen und die nun gesellschaftlich betriebenen deutschen, sowie auf die im Staatseigentum und Staatsbetrieb stehenden Eisenbahnen Australiens.

Beginnen wir also zunächst mit dem Eisenbahnkapital. Auch hier wieder von englischen Erfahrungstatsachen, als den zur Erläuterung am besten geeigneten ausgehend, finden wir, daß das von den Eisenbahngesellschaften Großbritanniens zu Eisenbahnzwecken aufgebraachte Kapital 1.147,000.000 Pfd beträgt. Hievon stellen, roh gerechnet, 50,000.000 Pfd nominelle Kapitalserhöhungen dar. Dieser Betrag ergibt sich aus der Reduktion von 150,000.000 Pfd bei den jüngsten Verschmelzungen durch Gegenrechnung des die Abzüge übersteigenden Emissionsgewinnes von 31,500.000 Pfd sowie von weiteren 52,000.000 Pfd als Mehraufwand gegenüber dem Kapitalkonto. Die sich ergebenden 1.180,000.000 Pfd können als wirklich ausgegebenes Geld angesehen werden. Als Gegenwert besitzen die Gesellschaften Eisenbahnlinien von rund 20.300 Meilen Streckenlänge¹⁾, etwa 865.000 Fahrzeuge verschiedener Art, darunter 24.200 Lokomotiven, und eine große Menge

¹⁾ Die Meilenlänge von Eisenbahnen wird auf dreierlei Weise gemessen: a) Streckenlänge gleich Meilenzahl des durchlaufenden

verschiedenartigsten Eigentums, wie Werkanlagen, Straßenfuhrwerke, Dampfboote, Docks, Gasthöfe, elektrische Kraftstationen usw. Obwohl die einzelnen Gesellschaften ihren Kapitalsaufwand nach diesen mannigfachen Kapiteln ausweisen, ist doch ihr Gesamtaufwand erst seit 1913 summarisch zusammengefaßt worden. In runden Zahlen mag der eigentliche Bahnbestand, Bahn und Gebäude, etwa 878,000.000 Pfd, der Fahrpark 145,000.000 Pfd, der Besitz an Neubeschaffungs- und Reparaturwerkstätten 21,000.000 Pfd gekostet haben, während die verbleibenden 136,000.000 Pfd in den sonstigen verschiedenen Eigentumsbestandteilen ihren Gegenwert finden. Eine Prüfung der Eisenbahnertragnisse oder des Geschäftsberichtes einer britischen Eisenbahngesellschaft zeigt zwei verschiedene Arten von Verrechnungen. Die eine betrifft das Eisenbahnunternehmen als Ganzes einschließlich aller Neben- und Hilfgeschäfte der Gesellschaft. Die andere Verrechnung hat nur die Eisenbahn allein zum Gegenstande. Mit dieser letzteren haben wir uns hier vor allem zu befassen.

Der eigentliche Bahnbestand hat, sagen wir, 878,000.000 Pfd gekostet. Der erste wichtige Posten in dieser großen Aufwandsziffer sind die Kosten der Vorarbeiten. Lange bevor mit dem Bau einer Bahnlinie wirklich begonnen wird, müssen sorgfältige Ermittlungen über alle möglichen Trassenführungen angestellt werden; dann folgt eine noch sorgfältigere Erhebung bezüglich der endgültig festgestellten Bahntrasse; weiter haben ganze Geschwader von geschickten Rechtsanwälten und Feldmessern die Verhandlungen mit allen öffentlichen Behörden und Grundbesitzern, die durch die beantragte Bahnlinie in Mitleidenschaft gezogen werden, durchzuführen; mit jenen, die sich zu keiner gütlichen Einigung herbeilassen, muß der Streit bei den Gerichten, Parlaments- oder sonstigen Ausschüssen die zur Genehmigung des Bahnbaues ermächtigt sind, ausgefochten werden. Die Auslage ist notwendigerweise eine große — wie groß, weiß niemand, wiewohl sie einst von einer kompetenten Autorität auf 4000 Pfd pro Meile geschätzt wurde, was für alle Eisenbahnen des vereinigten Königreiches eine Hauptgleises, b) Fahrgleislänge gleich Meilenzahl der auf ein Gleis reduzierten Fahrgleise, c) Gesamtlänge gleich der Summe der Fahrgleis- und Ausweichgleiselängen.

Summe von 81,000.000 Pfd bedeuten würde. Aber diese Ausgabe ist unvermeidlich, und was noch wichtiger ist, stellt einen Geldbetrag dar, der ein für allemal ausgelegt und nicht zurückzugewinnen ist. Wenn die Bahn gar nicht zur Ausführung gelangt, wenn sie nach ihrer Herstellung sich unfähig zeigt, der Öffentlichkeit durch Speditionsverkehr Dienste zu leisten, ist das Geld ebenso gänzlich verloren, als wäre es auf Schürfen für Goldminen an Orten, wo kein Gold sich vorfindet, ausgegeben worden.

Wir sind indes mit den Vorauslagen noch nicht fertig. Grundstücke müssen eingelöst und die Eigentümer ausgezahlt werden, und zwar letztere nicht nur für die zum Bahnbaue selbst erforderlichen Grundflächen, sondern auch behufs Vergütung des Schadens an den ihnen verbleibenden benachbarten Grundstücken, welche von den die Bahn einschließenden Einzäunungen mitten durchschnitten werden. Grundeinlösung und Grundentschädigung müssen die englischen Eisenbahnen noch mehr als die Vorarbeiten gekostet haben. Und auch hier wieder ist der Aufwand unvermeidlich und unwiderruflich.

Denn sobald der Grund erworben ist, beginnt die Eisenbahn vor allem damit, ihn für alle anderen als ihre eigenen Zwecke unbrauchbar zu machen. Auf einem ebenen Felde wird eine Aufdämmung erbaut; ein Hügelabhang wird von einer, wie James Watt sich ausdrückte, „wirren Schmarre“ durchfurcht; wo einst städtische Baugründe waren, wird der Grund viele Fuß tief ausgehoben oder ebenso hoch über der nächsten Straßenebene¹⁾ aufgeschüttet. Und wieder ist der Aufwand dafür, daß der Grund für gewöhnliche Nutzzwecke unbrauchbar gemacht wird, für alle Zukunft endgültig und nicht wieder einzubringen. Wenn die mit all diesem Aufwande geschaffene Bahn sich nicht als Eisenbahn bewährt, ist sie sonst zu nichts mehr zu gebrauchen. Sie stellt dann einen glatten Verlust des aufgewendeten Kapitals dar, wie ein abgeteuffer Brunnen ohne Wasser oder ein Schiff, welches

1) Bei Anlage eines Endbahnhofs muß dies nicht gerade notwendig sein. Es hängt vielmehr von der Wichtigkeit der Straßen außerhalb des Endbahnhofs ab, ob ihr Niveau jenem der Bahn zum Opfer fällt oder nicht. Aber im Falle der Bahnführung durch die Stadt sind die Ausführungen im Texte vollständig zutreffend.

gebaut und ausgerüstet ist, ohne sich auf dem Wasser flott erhalten zu können. Die Aufdämmungen und Einschnitte, die Tunnel und Viadukte, die Brücken und Bahnsteige, die Abzugsgräben und das Bettungsmaterial — all dies ist für immer an seinen Platz gebunden. Wenn die Bahn ein verfehltes Unternehmen ist, können alle diese Anlagen weder an ihrem Platze anderen Zwecken dienen, noch können sie weggenommen und anderswo verwendet werden. Selbst die Bahngebäude haben eine so besondere Einrichtung, daß sie zu anderweitigem Gebrauche unverwendbar sind.

Fassen wir das Gesagte zusammen. Die Eisenbahnen Englands — nur die Bahnen, ohne das bewegliche Eigentum — stellen die Festlegung von etwa 900,000.000 Pfd an Kapital dar. Das Geld wurde in dem Glauben aufgebracht, daß der Verkehr sich genügend entwickeln und bald für den Transport Frachtsätze erzielen werde, die nicht nur zur Deckung der wirklichen Transportkosten aller Art, sondern auch der 40,000.000 Pfd Jahreszinsen — zu viereinhalb Prozent gerechnet, was ungefähr dem jetzigen Zinsfuß entspricht, — ausreichen würden. Es ist ferner zu bemerken, daß das Geld im guten Glauben an den allgemeinen Verkehr und zu dessen Nutzen beschafft wurde; also nicht speziell für Waren, noch weniger für irgend eine bestimmte Art von Waren; auch nicht für Reisende oder irgend einen bestimmten Kreis von Reisenden, sondern für jede Verkehrsmöglichkeit schlechthin. Der Gesamtanteil des in eigenen, ausschließlich für Waren oder Mineralien oder Reisende bestimmten Verkehrseinrichtungen investierten Kapitals ist verhältnismäßig ganz klein.

Noch eins müssen wir beachten. Die Herstellung des Bahnkörpers hat viel gekostet; seine Erhaltung kostet verhältnismäßig wenig. Eine Jahresausgabe von ungefähr 25,000.000 Pfd genügt zur ordnungsmäßigen Instandhaltung eines Bahnwertes von 900,000.000 Pfd, die Stationen und alle sonstigen Baulichkeiten inbegriffen. Augenscheinlich muß der in Baulichkeiten investierte Anteil des Gesamtkapitals, da deren Erhaltung nach alltäglicher Erfahrung sich als kostspielig erweist, nur ganz geringfügig sein, besonders wenn das Kapital zu Vorkriegspreisen ausgelegt wurde, während die Instandhaltungsziffern auf den Preisen von 1923 beruhen.

Hier ist auch ein weiterer Punkt von hervorragender Bedeutung zu besprechen. Einer heutzutage als Gemeinplatz geltenden Redeweise zufolge hängt die Rentabilität eines Geschäftes von der Möglichkeit ab, die zugehörigen Werksanlagen stets voll beschäftigt, das Kapital voll verwertet zu erhalten. Dies kann ein Eisenbahnunternehmen nur ausnahmsweise erzielen. Beispiele werden dies am besten klar machen. Die West-Hochlandbahn wurde im Jahre 1900 von Helensburgh am Clyde nach Fort William, Entfernung etwa 100 Meilen, zum Kostenpreise von ungefähr 13.000 Pfd per Meile erbaut. Dieser Aufwand war unerlässlich, wenn diese Bahnlinie überhaupt ausgeführt werden sollte. Kostspielige Bauten waren unvermeidlich, tiefe Täler mußten übersetzt, Gebirgswildbäche gebändigt, Granitfelsen durchschnitten werden, bevor ein brauchbarer Schienenweg angelegt werden konnte. Um Personenzüge mit annehmbarer Fahrgeschwindigkeit verkehren lassen zu können, mußte ein erstklassiger Oberbau gelegt, für Stationen, Bahnsteige und Signale vorgesorgt werden. Um Güter überhaupt zu befördern, mußten für deren geeignete Unterbringung notwendigerweise Ausweichen und Warenschuppen hergestellt werden. Nach ihrem jetzigen Bestande, den wir als Minimum der geforderten Type ansprechen können, ist die Bahnlinie wahrscheinlich geeignet, auf ihrer ganzen Länge nicht weniger als vierzig vollbelastete Züge pro Tag zu befördern. In Wirklichkeit wird sie von etwa sechs oder acht sehr leicht beladenen Zügen befahren. Und die Gesellschaft, welche sie erbaute, kann kaum ein hievon stark abweichendes Ergebnis erwartet haben, denn die Gegend vermag einen Verkehr, wie er nötig wäre, um die Bahn bis zu ihrer vollen Leistungsfähigkeit zu beanspruchen, nicht aufzubringen. Mit anderen Worten, es liegt in der Natur der Dinge, daß eine Eisenbahn sich mit der Tatsache, daß ihr Kapital sehr oft nicht voll ausgenutzt wird, abfinden muß.

Nehmen wir ein anderes, neueres Beispiel sehr ähnlicher Art. Eine andere, ungefähr 100 Meilen lange Linie, als Fortsetzung nach London hinein, ist von der Great Central-Gesellschaft im Jahre 1898 in Betrieb gesetzt worden. Sie hat die Gesellschaft pro Meile wahrscheinlich zehn- bis zwölfmal soviel gekostet als die West-Hochlandlinie. Wieder

war der Aufwand notwendig, wenn die Bahn überhaupt zustande kommen sollte. Fahrbahn, Stationen und alles sonstige mußte nach dem Muster der altangesessenen Bahngesellschaften eingerichtet werden, andernfalls hätte man im Wettbewerbe mit ihnen niemals einen Verkehr bekommen können. Und wenn man einen geeigneten und gut gelegenen Endbahnhof in London nur um den Preis des Ankaufs und der Demolierung ganzer Häuserviertel erlangen konnte, mußte auch mit diesem Aufwand gerechnet werden. Diese Perspektive schloß ein ernstliches Risiko in sich; ihr aus dem Wege zu gehen, bedeutete von allem Anfang an die Verurteilung des Unternehmens zu einem bleibenden Mißerfolg. Und nun ist das Geld ausgegeben und die Bahnlinie steht da, fertig ausgerüstet für die Abwicklung eines großen Massenverkehrs jeder Art. Natürlich wächst der Verkehr nur langsam und man kann selbst heute, nach 25 Jahren, mit Sicherheit behaupten, daß, wenn der Verkehr auf der Londoner Fortsetzungslinie sich verdoppeln würde, die Gesellschaft zu seiner Bewältigung nur einen verhältnismäßig geringfügigen Neuaufwand von Kapital für die Bahn benötigen würde.

Noch ein weiteres. Stellen wir uns vor, daß der Verkehr auf der Londoner Fortsetzungslinie so stark anwachsen würde, daß es nötig wäre, die zwei bestehenden Gleise auf vier zu vermehren, denken wir an eine Entwicklung der Hochlande, welche die West-Hochlandbahn zwingen würde, ihre bestehende eingleisige Linie auf zwei Gleise zu verdoppeln. Wieder würde, obwohl eine doppelgleisige Bahn keineswegs zweimal so viel kostet, als eine eingleisige, ein großer Neuaufwand von Kapital benötigt werden. Dabei würde aber kein dementsprechendes Hinaufschnellen des Verkehrs eintreten. Das alte Kapital würde sofort weniger Ertrag liefern, da die Reineinnahmen sich gleichmäßig auf das alte und das neue Kapital verteilen würden.

Hieraus ergibt sich eine wichtige Folgerung. Das Kapital kann, wie wir gesehen haben, unverändert bleiben, wenn auch der Verkehr und die Einnahmen aus demselben sich vervielfältigen. Wir können dies auch umkehren und so ausdrücken, daß, je größer die Verkehrseinnahme einer Bahn ist, desto kleiner der für Kapitallasten erforderliche Verhältnisanteil

dieser Einnahmen ist und umso weniger schwer die Kapitallasten jede Verkehrseinheit treffen. Angenommen, daß eine Bahn 10.000 Pfd pro Meile kostet und 2000 Pfd pro Meile und Jahr einbringt¹⁾, daß ferner die Betriebskosten 80 Prozent der Roheinnahmen betragen, so bleiben 400 Pfd zur Zahlung der Kapitalszinsen bei einem Zinsfuß von 4 Prozent übrig. Nehmen wir nun an, daß der Verkehr sich verdoppelt. Selbst angenommen, daß die Betriebskosten noch immer 80 Prozent der Einnahmen aufzehren, — wie wir jetzt sehen werden, zeigt der Prozentsatz der Ausgaben die Neigung, unter sonst gleichen Verhältnissen, bei zunehmendem Verkehr zu fallen — behalten wir 800 Pfd pro Meile als Reineinnahme verfügbar. Gewiß kann diese ganze Summe als erhöhte Vergütung für das Kapital verwendet werden. In der Praxis wird es aber wahrscheinlich so ausfallen: Mehr als die Hälfte des Kapitals sind Anleihen oder Prioritätsaktien, die Zinsen von bestimmter Höhe tragen. Aber nur die Hälfte angenommen, werden, wenn der Verkehr der Bahn im großen und ganzen ein nicht konkurrenzierter ist, die 800 Pfd sich folgendermaßen verteilen: 200 Pfd zu Gunsten der 5000 Pfd Prioritätsschulden und Vorzugstitel zum alten Zinssatze; etwa 300 Pfd für Dividenden auf das Stammaktienkapital zum Satze von 6 Prozent, indem zugleich von den verbleibenden 300 Pfund die eine Hälfte zu Verbesserungen auf der Bahn verwendet werden wird, die eigentlich dem Kapitalkonto angelastet werden könnten, und die andere Hälfte dem Publikum in Gestalt von Fracht- und Fahrpreisermäßigungen zufällt. Wenn jedoch im gegenteiligen Falle die Bahn entweder einer scharfen Konkurrenz von Seite anderer bestehender Linien ausgesetzt ist, die ihr den Verkehr zu entziehen vermögen oder wenn sie der Gefahr ausgesetzt ist, daß neu zu erbauende Linien in ihr Verkehrsgebiet eindringen, so spricht die Wahrscheinlichkeit

1) Dieses Verhältnis zwischen Kapital und Einkommen stellt die heutige Durchschnittsgestaltung dar. Vor dem Kriege war das Verhältnis wie 9:1. Das zu Vorkriegspreisen verausgabte Kapital ist seiner Substanz nach unverändert geblieben, wogegen die Roheinnahmen sich verdoppelt und die Ausgaben sich mehr als verdoppelt haben. Eine Eisenbahn in England war vor dem Kriege eines der sehr wenigen nutzbringenden Unternehmen der Welt, das neun Jahre brauchte, um sein Kapital umzuschlagen.

dafür, daß die Dividende nicht erhöht werden wird. Der neue verfügbare Reinertrag wird vielmehr entweder sofort für Frachtermäßigungen geopfert oder zur Verbesserung der Anlagen verwendet werden, um auf diese Weise nicht nur die Sicherheit der Aktionärdividende in der Gegenwart zu erhöhen, sondern auch dem Publikum, wenn schon nicht die Hoffnung auf eine Ermäßigung, so doch mindestens die Gewähr gegen eine Erhöhung der Tarife in Zukunft zu bieten.

Wir können diesen Gedanken noch weiter verfolgen und feststellen, daß, entgegen der allgemeinen Ansicht, mit der Wohlfeilheit der Bahn — wenn man den gewöhnlichen praktischen Fall und keine theoretischen Vermutungen zugrunde legt — die schwerere Belastung des Verkehrs aus dem Titel des für den Bau verwendeten Kapitals Hand in Hand geht. So kostet z. B. die Hochlandbahn 14.500 Pfd pro Meile, die Nord-Londonbahn 330.000 Pfd. Die erstere Bahnlinie verwendete im Jahre 1913 42 Pfd von je 100 Pfd ihrer Roheinnahmen zur Bestreitung der Kapitalslasten und zahlte nur $2\frac{3}{4}$ Prozent Stammaktiendividende. Die letztere Gesellschaft verwendete zu dem vorerwähnten Zwecke nur 35 Pfd von je 100 Pfd ihrer Einnahmen und zahlte doch $4\frac{3}{4}$ Prozent Interessen von einem Kapital, das pro Meile 23 mal so hoch war.

Die Schlußfolgerung hieraus drängt sich von selbst auf. Wir vernehmen oft die Behauptung, daß Nebenbahnen in armen landwirtschaftlichen Bezirken erbaut werden sollten, weil solche Bahnen billig gebaut und daher, nur mit einem geringen zu verzinsenden Kapital belastet, befähigt wären, den Verkehr zu billigeren Tarifen als die Hauptbahnen zu besorgen. In Wahrheit aber ist die Tatsache, daß der Bau solcher Bahnen mit Notwendigkeit künstlicher Unterstützung bedarf, dadurch bedingt, daß für sie wenig Aussicht besteht, mehr als einen recht schwachen Verkehr zu führen, daß daher die Kapitalslast, obgleich an sich gering, verhältnismäßig groß ausfällt, da sie von nur wenigen Kontribuenten getragen werden muß. Eine der englischen Hauptbahnen, die zwar 50.000 Pfd pro Meile kostet, aber 1.000.000 Tonnen pro Meile jährlich zu befördern hat ¹⁾, kann bei Betriebskosten von 80 Prozent der

¹⁾ Der Einfachheit wegen wurde der Personenverkehr hier außer Betracht gelassen, d. h. mit 100 Prozent Betriebskosten angenommen.

Roheinnahme eine befriedigende Dividende verdienen, wenn jede Tonne auch nur einen halben Penny pro Meile für das Kapital einträgt; eine amerikanische Hauptbahn mit 15.000 Pfd Baukosten pro Meile, aber mit der gleichen Verkehrsmenge und mit gleich hohen Betriebskosten, braucht nur einen halben Viertel-penny pro Tonne und Meile, um ein gleiches Resultat zu erzielen. Dagegen würde eine Nebenbahn, die nur 4000 Pfd pro Meile kostet, aber pro Meile mit nur 40.000 Tonnen Verkehr, selbst dann, wenn sie unwahrscheinlicherweise im stande wäre, ihre Betriebskosten auf 80 Prozent der Roheinnahme herabzudrücken, bemüßigt sein, ihren Frachtgebern nahezu fünf Pence pro Meile abzunehmen, um einen Penny als Gewinn zur Verzinsung ihres bescheidenen Kapitals zum Satze von 4 Prozent zu erzielen¹⁾.

Über die im Fahrpark investierten 145,000.000 Pfd²⁾ ist nicht viel zu bemerken. Immerhin haben wir hervorzuheben, daß, während die Eisenbahnlinie wirklich fertiggestellt sein Der Personenverkehr wird in vielen Ländern mit 100%igen und noch höheren Betriebskosten geführt, aber es ist anerkannt, daß er in diesem Lande (England) zum Reingewinn der Bahnen materiell beiträgt.

1) Zwei praktische Folgerungen aus dem vorstehenden mögen hier gezogen werden. Wenn eine Nebenbahn aus eigenen Mitteln erbaut werden muß, so sollte es ihr unbenommen sein, Frachtsätze und Fahrpreise einzuheben, die weit über das Ausmaß der bei Hauptbahnen angebrachten hinausgehen. Zweitens ist zu bemerken, daß die richtigen Unternehmer für den Bau von Nebenbahnen die Gesellschaften der an selbe anschließenden Hauptbahnen sind, denn diese erlangen von den neu erbauten Abzweigungslinien einen Zufluß neuen Verkehrs, der, indem er zur Verzinsung des alten Hauptbahnkapitals beiträgt, der Regel nach zu seiner Bedienung keine Aufwendung neuen Kapitals auf dieser Linie erfordert.

2) Diese Kapitalsziffer nimmt nicht Bezug auf das Verhältnis zwischen den Anschaffungskosten und dem Wert des eigenen Fahrparks der Bahngesellschaften. Eine lange Jahre beliebte Methode der Vorsorge für die Wertverminderung des Bahneigentums bestand darin, Zuwachs und Verbesserung des Fahrparks aus der Ertragsrechnung auszuscheiden. Hievon abgesehen, ist darin ein großer Teil des auf den Bahnen unseres Landes in Benützung stehenden Güterwagenparks nicht inbegriffen. Es gibt ungefähr 600.000 solcher Wagen von Privateigentümern; sie können, selbst zu Vorkriegspreisen angesetzt und mit Berücksichtigung der Abnützung, kaum weniger als ein Kapital von 36,000.000 Pfd darstellen.

muß, bevor sie den Verkehr aufnimmt und Einnahmen erzielt, dies bei den Maschinen und Fahrzeugen in geringerem Maße zutrifft. Ein namhafter Fahrparksbestand, und zwar größer als er wahrscheinlich benötigt wird, muß von Anbeginn bereithalten werden, aber es unterliegt keiner Schwierigkeit und verursacht keine besondere Kosten, nachträglich Neuanschaffungen vorzunehmen, wogegen Erweiterungen des Bahnkörpers oder der Stationen nach erfolgter Betriebseröffnung nicht nur die Kosten verteuern, sondern auch in bedeutendem Umfange den Verlust bereits investierten Kapitals bedingen. Ein anderer Unterschied liegt darin, daß, während die Bahn für den gesamten Verkehr gebaut ist, die Kosten des Fahrparks zum großen Teile den einzelnen Verkehrszweigen angelastet werden können. Der Fahrpark erheischt überdies nicht nur im Verhältnis viel größere Erhaltungskosten, sondern auch innerhalb verhältnismäßig weniger Jahre eine gänzliche Erneuerung. Die Erhaltung und Erneuerung des bahneigenen Fahrparks kostete in unserem Lande im Jahre 1923 ungefähr 28,700.000 Pfd oder mehr als 21 Prozent seines Buchwertes¹⁾.

Wir müssen jedoch festhalten, daß der Fahrpark in einem für den größten laufenden Bedarf genügenden Maße beschafft werden muß. Wenn dieser Maximalbedarf nur etwa während eines Monats im Jahre andauert, muß das Fahrzeug natürlich in diesem einzelnen Monat nebst anderem die volle Kapitallast und die Erhaltungskosten des ganzen Jahres einbringen. Mit anderen Worten, die Kapitallast des Fahrparks wird in diesem Monat außerordentlich hoch sein. Daher wird eine Bahngesellschaft, während sie es nutzbringend findet, durch neun Monate im Jahre Ausflügler um einen Viertelpenny pro Meile zu befördern, wobei diese Leute Fahrbetriebsmittel benutzen, die sonst unbeschäftigt wären, wohl naturgemäß den Ausflugsverkehr zu solchen Preisen im Monat August nicht ermuntern, wenn dies den Bau besonderer Fahrzeuge zur Beförderung der Ausflügler zur Folge haben würde.

Von dem Kapitalsaufwande für Häfen, Dampfboote, Gasthöfe, Kanäle und andere außerhalb des eigentlichen Eisenbahn-

¹⁾ Das richtige Prozentualverhältnis zwischen dem wirklichen Wert und den Instandhaltungskosten erreicht wahrscheinlich nicht viel mehr als die Hälfte dieser Ziffer.

unternehmens gelegenen Unternehmungen braucht in einem Buche, dessen Gegenstand die Betrachtung der besonderen Eigentümlichkeiten der Eisenbahnen bildet, weiter nichts gesagt zu werden.

III. Eisenbahnausgaben

In der gewöhnlichen Hauswirtschaft geht naturgemäß das Verdienen oder mindestens der Empfang eines Einkommens der Verausgabung voraus; bei einer Eisenbahn ist dies anders. Geradeso wie ein Gasthof von dem Tage ab, an dem er seine Pforte öffnet, seine Zimmer heizen und beleuchten, wie auch einen Stab von Bediensteten halten muß, ob nun Gäste kommen oder nicht; geradeso wie ein Ozeandampfer pro Fahrt nahezu das gleiche kostet, ob nun hundert oder tausend Passagiere an Bord sind: ebenso ist dies bei einer Eisenbahn der Fall. Und in noch erhöhtem Maße. Denn ein Gasthof kann zum Teil geschlossen werden, eine Dampfschiffahrtsgesellschaft ist im stande, außer der Saison kleinere und billigere Boote verkehren zu lassen: aber die große Masse der Auslagen einer Eisenbahngesellschaft läuft fort, ob der Verkehr, der sie nutzbringend macht, eintritt oder nicht. Außer dem Falle der Auflassung der Bahn überhaupt, was tatsächlich das Aufgeben jeder Hoffnung auf einen dereinst zu erzielenden Ertrag des in der Bahn verwendeten Kapitals bedeutet, gibt es keine Möglichkeit, die davor schützt, daß die Ausgaben die Einnahmen übersteigen¹⁾.

Eine Überprüfung der Ausgaben der englischen Eisenbahnen wird klarmachen, in welchem Umfange diese Ausgaben von den Einnahmen unabhängig sind. Die Eisenbahngesellschaften Großbritanniens haben laut der Geschäftsberichte im Jahre 1923 für den Betrieb ihrer Eisenbahnen 166,100.000 Pfd verausgabt. Diese Summe verteilt sich nach den statutenmäßigen Rechnungsabschlüssen der verschiedenen Gesellschaften und nach den auf denselben beruhenden und vom Transportministerium veröffentlichten amtlichen Berichten auf die nachstehenden Kapitel in folgender Weise:

1) Die Ausführungen im Texte beziehen sich nur zum Teil auf altbegründete Bahngesellschaften mit einem entwickelten und gleichmäßig fortlaufenden Transportgeschäfte. Und wenn auch ihre neu

	Pfd Stlg
Erhaltung der Bahnstrecke und Bahngebäude	25,000.000
Reparatur und Erneuerung der Lokomotiven	12,600.000
" " " " Personenwagen	8,000.000
" " " " Güterwagen	8,100.000
Lokomotiv-Fahrdienstausgaben	40,800.000
Ausgaben für Verkehrsdienst	54,300.000
Allgemeine Verwaltungskosten	5,700.000
Gebühren und Steuern	7,900.000
Regierungsabgabe	400.000
Entschädigungen:	
an Bedienstete	400.000
an Reisende	100.000
für Beschädigung und Verlust von Gütern	600.000
Gesetzliche und Gerichtskosten	300.000
Staatliche Versicherung	1,200.000
Sonstige Ausgaben	100.000
Verschiedene Ausgaben	600.000
Zusammen Pfd	166,100.000

Die vorstehende Zergliederung der Ausgaben beruht auf einer Parlamentsakte von 1911. Obwohl bedeutend verbessert, liegt ihr doch kein logisches System zugrunde. Wir werden die Rechnungen besser verstehen, wenn wir eine Neugruppierung derselben durchführen. „Gebühren und Steuern“ und „Regierungsabgabe“ können wir am besten insgesamt ausscheiden.

eröffneten Zweiglinien mehr ausgeben als sie verdienen, so ist dies doch aus den Rechnungen nicht ersichtlich. Es ist aber amtlich festgestellt, daß beispielsweise die West-Hochlandbahn, die nun in der London- und North-Easternbahn aufgegangen ist, neun Monate im Jahre mit Verlust betrieben wird. Die Eastern- und Midland-Bahn zeigte, bevor sie von der Great Northern- und Midland-Gesellschaft gemeinsam übernommen wurde, jahrelang in ihren Rechnungen einen Betriebsabgang im Juni-Halbjahr. Die Golden Valley-Bahn wurde mehrere Jahre lang von einer selbständigen Gesellschaft betrieben. Obgleich die Bahnerhaltungskosten so tief herabgedrückt wurden, daß schon fast die Betriebssicherheit bedroht war, überstiegen die Ausgaben doch immer die Einnahmen, und im letzten Jahre, bevor das Unternehmen aufgegeben wurde, war das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen 146 Prozent. Zur Erläuterung der im letzten Kapitel aufgestellten Behauptung, daß eine als solche unbrauchbare Eisenbahn auch für alle andern Verwendungszwecke wertlos ist, sei hier beigefügt, daß die Golden Valley-Bahn, nachdem sie während mehrerer Jahre unbenutzt gelegen hatte, der Great Western-Bahn um 10.000 Pfd verkauft wurde, welcher Betrag kaum die Kosten der Grundeinlösung erreicht haben kann.

Sie stellen nicht so sehr eine wirkliche Ausgabe als einen Abzug am Einkommen dar. Die „Entschädigungen“ sollten dorthin kommen, wohin sie gehören. Die Entschädigung für einen verletzten Oberbauarbeiter bildet richtig einen Teil der „Erhaltung der Bahnstrecke“; jene eines Lokomotivführers ist ein Teil der „Locomotive running“ usw. „Staatliche (Kranken- und Arbeitslosen-) Versicherung“ kostet dreimal so viel als die Entschädigungen an Bedienstete ausmachen und sollte gleich diesen auf das Konto gebracht werden, das die Löhne der Arbeiter enthält. „Parlamentarische Ausgaben“ sind, falls sie bei der Erwirkung einer neuen Linie auflaufen, eigentlich ein Bestandteil der Kapitalkosten dieser Linie; falls sie bei der Bekämpfung eines Projektes erwachsen, das den Interessen der Gesellschaft als nachteilig erachtet wird, bilden sie allgemeine Unkosten und sind — mit anderen Worten — in den Ausgaben inbegriffen, die nicht für einen bestimmten Dienstzweig, sondern zu Gunsten des ganzen Unternehmens gemacht werden. Ähnlicherweise sollten auch die Gerichtskosten an den richtigen Platz kommen. Die Bekämpfung eines Ersatzanspruches für beschädigte Güter ist ein notwendiger Kostenanteil der Güterbeförderung; die Verfolgung eines Bahnfrevlers gehört zu den Ausgaben für „Bahnstreckenerhaltung“, gleichwie die Kosten eines Rechtsstreites oder Vertragsabschlusses mit einem Baumeister wegen Erweiterung einer Station usw. Mit den „verschiedenen“ und den „nicht aufgeteilten Ausgaben“ können wir uns wohl nicht weiter befassen, wir können nur bemerken, daß sie, sofern sie Auslagen darstellen, die zu Gunsten des ganzen Unternehmens erwachsen, unter die „allgemeinen Unkosten“ eingereiht werden, falls sie aber Auslagen darstellen, die durch einen speziellen Dienstzweig oder rücksichtlich desselben auflaufen, unter dem Kapitel eben dieses Dienstzweiges aufscheinen sollten.

Bei Neuaufstellung der Tabelle streichen wir die 8,300.000 Pfd für Gebühren, Steuern und Regierungsabgabe und auch die 3,300.000 Pfd an kleinen Rechnungsposten, die wir zu unseren künftigen vier Hauptrubriken als richtig zuständig erkannt haben, die aber mangels der nötigen Einzelangaben nicht endgültig zugewiesen werden können. Die Verkehrsdienst- und Zugförderungskosten, die zusammen die Gesamtausgaben für

den Verkehr ausmachen, sollen unter einem neuen Titel verbucht werden, den die Amerikaner mit „Transportbeförderung“ bezeichnen. Unsere Tabelle wird dann folgendes Bild zeigen, wobei die neue Reihenfolge der einzelnen Überschriften demnächst begründet werden wird.

	Pfd	Stlg
A. Allgemeine Ausgaben	5,700.000	
B. Bahnstrecken- und Gebäudeerhaltung	25,000.000	
C. Erhaltung des Fahrparks:		
Lokomotiven	12,600.000	
Personenwagen	8,000.000	
Güterwagen	<u>8,100.000</u>	28,700.000
D. Transportbeförderung	<u>95,100.000</u>	
	<u>Zusammen Pfd . . .</u>	<u>154,500.000</u>

IV. Eisenbahnausgaben (Fortsetzung)

Allgemeine Ausgaben und Erhaltung der Bahnstrecke

. Im letzten Kapitel haben wir alle Eisenbahnausgaben auf vier Hauptrubriken zurückgeführt — allgemeine Unkosten, Erhaltung des festen, dann des beweglichen Bahnbestandes, Betriebsführung. Auch ließe sich vieles für eine Zusammenfassung der zweiten und dritten Rubrik und die nachstehende Gruppierung der Ausgaben anführen:

1. Erhaltung der Organisation;
2. Erhaltung des Bahnbestandes;
3. Besorgung des Betriebes.

Da aber das vierteilige Schema nicht nur allgemein angenommen ist, sondern auch der in allen Ländern üblichen administrativen Organisation der Eisenbahnunternehmungen entspricht, soll es hier vorzugsweise zur Anwendung kommen. Ob wir nun die Ausgaben unter drei oder vier Rubriken gruppieren, scheint eben die vorhin gegebene Reihenfolge der Logik entsprechend, da sie das naturgemäße Fortschreiten vom Allgemeinen zum Besonderen darstellt: erstens die Organisation eines Unternehmens, zweitens die Erhaltung der nötigen Arbeitsbehelfe und schließlich die Verwirklichung der Zwecke der Unternehmung.

Wir beginnen demnach mit den „Allgemeinen Unkosten“, deren Begriff im letzten Kapitel als ein Aufwand bestimmt

wurde, „der nicht für einen besonderen Dienstzweig, sondern zu Gunsten des Unternehmens als Ganzen gemacht wurde“. Der Betrag umfaßt 5,700.000 Pfd von 154,500.000 Pfd, d. i. $3\frac{3}{4}$ Prozent der Gesamtkosten¹⁾. Dieser Aufwand enthält die Bezüge und Ausgaben der Direktoren, die Gehalte und Ausgaben des Sekretärs, Generaldirektors und anderer Beamten, die mit ihren Untergebenen gewissermaßen den Stab des Hauptquartiers bilden, ferner die Kosten der Kontrolle und der Buchhaltung, Prozeßkosten, Eigentumsverwaltung, Versicherung, insoweit diese Dinge nicht teilweise besondere Dienstzweige angehen; die Korrespondenz mit den Aktionären und auswärtigen Behörden u. dgl.²⁾.

Wie man sieht, hat diese Gattung von Ausgaben nur eine schwache und mittelbare Beziehung zu dem Geschäftsumfange und den Geldeinnahmen der Bahn und wird sich kaum verringern, wenn das Geschäft abflaut und der Gewinn gänzlich verschwindet. Der Verkehr der London-Midland- und Schottischen Bahn kann um 20 Prozent steigen, ohne daß sich die Bezüge der Direktoren oder der Gehalt des Generaldirektors um einen Penny erhöhen. Andererseits würden für den Fall, daß die Zahl der Aktionäre sich vermehren oder das Transportministerium die Veröffentlichung so eingehender statistischer Berichte verlangen sollte, wie sie die Zwischenstaatliche Handelskommission in den Vereinigten Staaten anfordert, bei gleichbleibenden Verkehrseinnahmen und gleichem Kapital die allgemeinen Ausgaben in die Höhe gehen, obwohl dieser Mehraufwand im Vergleich zu den Gesamtbetriebskosten überaus geringfügig wäre. Wir können auch beobachten, daß je größer das Unternehmen desto verhältnismäßig kleiner

1) In früheren Auflagen betrug diese Ziffer 5 Prozent. Sie ist jetzt auf $3\frac{3}{4}$ Prozent gesunken, nicht weil die Ausgabensumme selbst gesunken wäre, die tatsächlich sehr gestiegen ist, sondern weil die anderen Ausgabenziffern in noch größerem Verhältnis zugenommen haben.

2) Es ist Tatsache, daß englische Rechnungsabschlüsse über „Allgemeine Unkosten“ so aufgestellt werden, daß sie viele Dinge enthalten, die sie eigentlich nicht enthalten sollten und die gar nicht unter die im Texte gegebene Begriffsbestimmung fallen, z. B. „Feuerversicherung“, die hauptsächlich jenen Dienstzweigen zugehört, die für das versicherte Eigentum verantwortlich sind. „Allgemeine Unkosten“ im eigentlichen Sinne ergeben in der Rechnung einen weit geringeren Betrag als $3\frac{3}{4}$ Prozent der Gesamtausgaben.

die Belastung mit „Allgemeinen Unkosten“ ist. Nehmen wir zum Beispiel zwei Gesellschaften, die in den Berichten des Transportministeriums für 1922 nebeneinander stehen, so finden wir die Londoner Elektrische Bahn bei einer Gesamtausgabe von nahezu 1,145.000 Pfd aus obigem Titel mit 48.000 Pfd oder rund $4\frac{1}{4}$ Prozent belastet, während die Lynton- und Barnstaple-Bahn hierfür nahezu 1400 Pfd von ihren 15.000 Pfd — über 9 Prozent — ausgegeben hat. Die Lynton- und Barnstaple-Bahn war außerstande, diese Ausgabe herabzumindern, obgleich ihre Stammaktionäre nur einmal seit ihrem Bestande einen Penny Kapitalsertragnis als $\frac{1}{2}$ prozentige Dividende empfangen hatten. Die Londoner Elektrische braucht diese Ausgabe nicht zu steigern, obwohl sie eine 4prozentige Dividende zahlt.

Wir gehen nunmehr zu einer Ausgabe von ernsterer Bedeutung über. Die „Erhaltung der Bahnstrecke und Bauten“ kostet jährlich 25,000.000 Pfd oder rund 1200 Pfd pro Meile der eröffneten Linien. Der Durchschnitt von 1200 Pfd ist von weit abweichenden Ziffern abgeleitet, wie dies klarer aus den Ziffern von 1922 vor den Verschmelzungen erhellt. Die London-Brighton- und South Coast-Bahn mit 457 Meilen (laut Statistik des Transportministeriums) verausgabte 831.000 Pfd oder 1800 Pfd pro Meile. Die Hochlandbahn mit 485 Meilen verausgabte 185.000 Pfd oder 380 Pfd pro Meile, etwa 20 Prozent der vorerwähnten Summe. Wenn wir an Stelle großer Gesellschaften, die viele verschiedene Linien von stark wechselnder Beschaffenheit zu erhalten haben, kleine gleichartige Bahngesellschaften betrachten, so werden wir noch weit auffälligere Verschiedenheiten vorfinden. An dem einen Ende der Stufenleiter haben wir die Metropolitanbahn mit einer jährlichen Ausgabe von über 5400 Pfd für jede ihrer 31 Meilen, am anderen Ende die Weston-Clevedon- und Portishead-Bahn, die ihre sämtlichen $14\frac{1}{2}$ Meilen mit nicht mehr als 1715 Pfd, sage 119 Pfd pro Meile, instand hielt.

Bevor wir fortfahren, müssen wir wohl bemerken, daß „eine Meile Bahn“ eine Rechnungsgröße ist, die sehr täuschen kann. Die von der London-Brighton- und South Coast-Bahn ausgegebenen 831.000 Pfd dienen in Wirklichkeit zur Instandhaltung von nicht 457, sondern 1266 Meilen eingleisiger

Fahrgleislänge, d. i. 100 Meilen eingleisige, 263 doppelgleisige, $47\frac{1}{2}$ dreigleisige, $35\frac{1}{2}$ vier- und mehrgleisige oder zusammen 911 Meilen Fahrstrecken und 355 Meilen Ausweichen. Andererseits entsprechen die nominellen 485 Meilen der Hochlandbahn einer wirklichen Meilenzahl von 647 Meilen, bestehend aus 401 Meilen eingleisigen und 84 doppelgleisigen Fahrstrecken nebst 78 Meilen Nebengleisen. Mit anderen Worten, pro Meile Fahrgleis verausgabte die London-Brighton- und South Coast-Bahn nicht 1800 Pfd, sondern 656 Pfd, die Hochlandbahn nicht 380 Pfd, sondern 286 Pfd. Das Verhältnis zwischen beiden ist also statt 21:100, ungefähr 43:100. Selbst wenn die Meilenzahl der Nebengleise beiseite gelassen wird, ist die in den veröffentlichten Ziffern durch Einführung des Begriffes „Fahrgleislänge“ statt „für den Betrieb eröffnete Linie“ eintretende Änderung genug bemerkenswert. Die 13 Meilen der Metropolitanbahn wachsen auf 78, die $14\frac{1}{2}$ Meilen der Weston-Clevedon- und Portishead-Bahn nur auf 15. Während die Ausgaben der letzteren Gesellschaft sich um 4 Pfd auf 115 Pfd pro Meile vermindern, sinken jene der ersteren auf 2165 Pfd herab.

Der Vergleich zwischen der Metropolitan, einer nicht nur mit Passagieren, sondern auch mit Gütern überfüllten Londoner Bahn, und der Weston-Clevedon- und Portishead-Bahn, die für den Vergnügungsverkehr zwischen einer Provinzstadt und einer nahegelegenen Kleinstadt, beide an der Seeküste gelegen, erbaut wurde, kann kaum Ergebnisse von großem praktischen Werte liefern und braucht daher nicht weiter verfolgt zu werden. Aber die London-Brighton- und South Coast-Bahn und die Hochlandbahn können sehr wohl als Muster dienen, die eine für Bahnen in geschäftstätigen und dichtbevölkerten Bezirken, die andere als rein landwirtschaftliche Linie. Vergleichen wir also ihre Erhaltungsausgaben in eingehenderer Weise. Wahrscheinlich liegt die beste Vergleichsbasis in der Mitte zwischen den beiden oben angewandten Methoden. Es muß hier die wirkliche Länge der zu erhaltenden Fahrstrecke berücksichtigt werden. Andererseits kosten Nebengleise nicht so viel als Fahrgleise. Vielleicht weichen wir, obwohl sich in den Erhaltungskosten der verschiedenen Arten von Nebengleisen und Fahrgleisen sehr große Unterschiede ergeben dürften, nicht sehr weit von der Wahrheit ab, wenn wir drei Meilen Nebengleis

einer Meile Fahrgleis gleichsetzen. Auf dieser Grundlage hat die London-Brighton-Bahn $911 + 355 : 3 = 1029$ Meilen zu erhalten und die Hochlandbahn $569 + 78 : 3 = 595$ Meilen. Nennen wir diese angenommenen Meilen der Kürze halber fortan „Einheitsmeilen“.

Im Jahre 1922 verausgabte also die Brighton-Bahn pro Einheitsmeile für Bahnerhaltung 808 Pfd, die Hochland 311 Pfd. In runden Ziffern heißt das: die Erhaltung einer Linie mit sehr dichtem Verkehr und hohen Arbeitslöhnen kostet etwas mehr als zweieinhalbmals soviel als die Erhaltung einer Linie mit schwachem Verkehr in einem Gebiet, wo die Arbeitslöhne verhältnismäßig niedrig sind.

Der Vergleich ändert sich aber von Grund aus, wenn wir den auf der Linie beförderten Verkehr in Rechnung ziehen. Bei Berücksichtigung der bloßen Zahlen der beförderten Reisenden und Gütertonnen ergibt sich, daß die Brighton-Bahn 33mal so viele Reisende, 9mal so viel Tonnen Kohle, 18mal so viel Tonnen andere Mineralien und $3\frac{1}{2}$ mal so viel Tonnen Waren überhaupt als die Hochlandbahn befördert hat. Wir können aber auf dieser Basis keinen Vergleich ziehen, denn in Schottland hat der Verkehr zweifellos durchschnittlich längere Distanzen durchlaufen (daher die Erhaltung einer größeren Meilenzahl der Strecke erfordert) als im Gebiet von Brighton. Die durchschnittliche Beförderungsdistanz im Frachtverkehr betrug bei der London-Brighthon- und South Coast-Bahn ungefähr 30 Meilen gegen 94 bei der Hochlandbahn. Ferner hat die London-Brighton-Bahn 1100 Tonnenmeilen Fracht per Streckenmeile und Betriebstag gegen 600 im Hochland. Bezüglich des Personenverkehrs, einer wichtigen Einnahmsquelle der Brighton-Bahn, stehen uns keine Ziffern zu Gebote. Aber wir wissen, daß jede Einheitsmeile der Brighton-Bahn im Jahr 6260 Pfd einbrachte; bei der Hochland 1980 Pfd. Die reiche Bahngesellschaft also verausgabte $2\frac{1}{2}$ mal so viel pro Meile für Bahnerhaltung, vereinnahmte aber $3\frac{1}{5}$ mal so viel. Allerdings sind Betriebseinnahmen, die ja das Produkt aus dem beförderten Verkehr mit den eingehobenen Tarifsätzen darstellen, nicht identisch mit der Betriebsleistung. Aber in diesem Falle können wir mit Sicherheit vermuten, daß, wenn eine Einheitsmeile der London-Brighton-Bahn, $3\frac{1}{5}$ mal so viel verdiente als eine Einheitsmeile

der Hochlandbahn, sie mindestens einen $3\frac{1}{5}$ mal so großen Verkehr bewältigte. Denn wir wissen, daß die englische Linie mehr als 4mal so viel Zugsmilen (12,100.000 gegen 2,750.000) zu befördern hatte, und wir können kaum annehmen, daß die normale Zugsbelastung in Surrey und Sussex eine geringere ist als im schottischen Hochland. Was die Frachten betrifft, zeigen die Ziffern der Tonnenmeilen, daß ein Zug der London-Brighton- und South Coast-Bahn 105 Netto-Tonnen beförderte, der Hochlandzug aber nur 67. Wir können außerdem mit Bestimmtheit annehmen, daß die Fahrpreise in England mit seinem hochentwickelten System billiger Personenfahrpreise (Arbeiterfahrkarten, Saisonkarten, Ausflugskarten) durchschnittlich niedrigere waren als in Nord-Schottland, wo die große Masse des Verkehrs sich zu normalen Tarifen abwickelt. Im ganzen dürften wir in der Annahme nicht fehlgehen, daß die Verkehrsdichte im ersteren Falle mindestens 4mal so groß ist als im letzteren. Mit andern Worten: die Bahnerhaltungskosten auf der Schwerverkehrslinie sind $2\frac{1}{2}$ mal, aber die Verkehrsdichte ist gut 4mal so groß, so daß die Bahnerhaltungskosten pro Verkehrseinheit auf der reichen Linie nur $\frac{5}{8}$ jener auf der armen Linie betragen¹⁾.

Glücklicherweise sind wir in der Lage, unsere England betreffenden Vermutungen durch die genaueren Ziffern bestätigt zu sehen, die von den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten veröffentlicht werden. Bei der Pennsylvania Railroad Division, dem Kern des Netzes der großen Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft, mit einem Verkehr, der wahrscheinlich der stärkste der Welt ist, kostete die Bahnerhaltung pro Meile

1) Die für den Verkehr angenommene Einheit ist eine Tonne Gut oder ein Reisender bei einer Meile Beförderung, oder abgekürzt, die Tonnenmeile und die Personenmeile. Für gewisse Zwecke können mindestens unter englischen Verhältnissen Tonnenmeilen und Personenmeilen als gleichwertig behandelt und zusammenaddiert werden, wodurch man Verkehrsmeilen erhält. Verkehrsdichte ist die Anzahl von Verkehrsmeilen für je eine Meile Bahn pro Jahr. Mit andern Worten, der Quotient aus der Gesamtzahl der auf der Bahn beförderten Verkehrsmeilen, geteilt durch die Meilenlänge der Bahn. Von diesen Ziffern, die in anderen Ländern allgemein gebräuchlich sind, werden hierlands die Tonnenmeilen derzeit ständig schätzungsweise ermittelt und veröffentlicht, während eine Veröffentlichung der Personenmeilen nur gelegentlich stattfindet.

der eröffneten Bahnstrecke im Jahre 1900 800 Pfd. Die Verkehrsdichte betrug 5,250.000 Verkehrsmeilen pro Streckenmeile Bahn, d. i. es entfiel an Bahnerhaltungskosten pro Meile zu Lasten jeder über diese Meile beförderten Verkehrseinheit ein Betrag von 0·038 Penny. Die Southern Pacificbahn mit nur zwei erstklassigen Städten (San Francisco und New Orleans) auf ihrer ganzen Strecke von 7500 Meilen verausgabte nicht mehr als 218 Pfd pro Meile, etwas weniges mehr als ein Viertel; aber die Verkehrsdichte betrug auch nicht mehr als 750.000 oder ein Siebentel. Demzufolge stellten sich die Bahnerhaltungskosten pro Verkehrseinheit auf 0·075 Penny — also eigentlich das Doppelte der Kosten der Pennsylvania-Bahn¹⁾.

Wir gelangen daher zu der Folgerung, daß in Bezug auf die Erhaltungskosten das gleiche zutrifft, was wir bereits in Betreff der Lasten für Kapitalsverzinsung als richtig erkannten, nämlich die Auslagen steigen zugleich mit dem Verkehr, aber in einem weit langsameren Verhältnisse. Mit anderen Worten, die Belastung pro Verkehrseinheit sinkt. Auch hier gilt wieder, soweit es sich um Erhaltungskosten handelt, der Satz, daß die Linien, welche das meiste ausgeben, es zuwege bringen, den Verkehr am billigsten zu befördern.

Wenden wir uns nun einer anderen Frage zu. Was verursacht eigentlich die Kosten der Bahnerhaltung? Inwiefern ist ihre Steigerung, die, wie wir gesehen haben, mit jener des Verkehrs Hand in Hand geht, der gesteigerten Inanspruchnahme und Abnutzung zuzuschreiben und inwieweit ist sie nur die Folge des Umstandes, daß ein größerer und kostspieligerer Apparat den Einflüssen von Wind und Wetter ausgesetzt ist? Die englischen Rechnungsabschlüsse bieten kaum genügende Details, um diese Frage beantworten zu

1) Die amerikanischen Ziffern im Texte sind pro Streckenmeile, nicht pro Einheitsmeile gegeben. Pro Einheitsmeile würden sie sich rund wie folgt stellen:

	Pennsylvania Railroad Division	Southern Pacific
Einheitsmeilenzahl	3.264	8.100
Bahnerhaltungskosten	\$ 6,834.000	\$ 8,261.000
Bahnerhaltungskosten pro Einheitsmeile .	Pfd 420	Pfd 204
Verkehrsdichte pro Einheitsmeile	2,500.000	600.000
Bahnerhaltungskosten pro Einheitsmeile .	0·04 Penny	0·08 Penny

können. Nachstehend folgt ein Musterbeispiel aus den Rechnungsabschlüssen der London- und Nordostbahn für das Jahr 1923:

Rechnung Nr. 10 (Auszug A)

Erhaltung und Erneuerung der Bahnstrecke und der Bauwerke. Jahr 1923

	Pfd	sh	d	Pfd	sh	d
Oberleitung:						
Gehalte	330.295		7 6			
Amtsausgaben etc.	33.193		1 3			
				<u>363.488</u>		8 9
Instandhaltung der Straßen, Brücken und Anlagen:						
Erdarbeiten	139.606		1 6			
Brücken, Tunnels, Einschnitte, Stützmauern u. sonstige Unterbauanlagen	398.703		6 3			
Straßen und Einfriedigungen	355.887		15 0			
				<u>894.197</u>		2 9
Erhaltung des Oberbaues:						
Erneuerung der Fahrstrecken,						
Löhne	232.200		16 3			
Materialien	644.858		6 9			
Maschinenkraft und Wagenreparatur	36.391		19 6			
				<u>913.451</u>		2 6
Reparatur der Fahrstrecken und Ausweichen:						
Löhne	2.182.751		7 8			
Materialien	680.680		17 8			
Maschinenkraft und Wagenreparatur	72.549		4 10			
				<u>2.935.981</u>		10 2
Erhaltung der Signalapparate				588.044		13 0
„ „ Telegraphen				197.568		17 5
„ „ elektrischen Streckenausrüstung				10.282		12 5
Reparatur der Stationen und Gebäude:						
Stationen, Niederlagen, Kanzleien	690.137		10 5			
Lokomotivschuppen	92.051		9 1			
Wagenschuppen	3.652		2 6			
Lokomotivwerkstätten	36.222		15 6			
Personenwagenwerkstätten	20.506		13 2			
Güterwagenwerkstätten	17.437		1 1			
Sonstige Gebäude	21.251		5 9			
				<u>881.258</u>		17 6
				<u>6.784.273</u>		4 6
Ab Übertrag vom Abschreibungsfonds von und schwebenden Erneuerungsrechnungen (Kreditpost)				58.365		7 3
				<u>6.725.907</u>		17 3

Rechnung Nr. 10
Erhaltung und Erneuerung der Bahnstrecke und der
Bauwerke
(Auszug A)

Mengen der	Gegenstand: wichtigeren verwendeten Materialien	Einheiten	Mengen
	Schotter	Kubik-Ellen	626.541
	Einfriedigungen	Meilen	180
	Schienen	Tonnen	61.901
	Schwellen	Zahl	1,264.162
Instandgehaltene Meilen:			
	Bahnstrecken	Meilen	6.403
	Bahnstrecke auf ein Gleis reduziert:		
	(a) Fahrgleise	„	11.440
	(b) Nebengleise	„	5.099
	Oberbauerneuerung	„	272

Von den drei Hauptausgabenkapiteln ist, wie wir ruhig behaupten können, die Instandhaltung¹⁾ der Gebäude hauptsächlich durch die Einflüsse von Wind und Wetter bedingt, die Instandhaltung von Brücken, Tunnels, Abzugsgräben, Viadukten u. dgl. — außer insofern ein stärkerer Verkehr den Ersatz schwacher Tragwerke durch schwerere erheischt — in der Hauptsache auch der gleichen Ursache zuzuschreiben. Die Instandhaltung von Straßen²⁾ und Einfriedigungen hängt offenbar mit Ursachen zusammen, die mit dem Bahnverkehr nicht in Verbindung stehen. „Erhaltung und Erneuerung des Oberbaues“, welche mehr als die Hälfte der Gesamtausgabe umfaßt, ist schwerer aufzuteilen. Schienen werden mehr durch Verschleiß als durch Rost abgenützt. Die Abnutzung durch Verschleiß ist gegen die durch Rost bei Hauptlinien verhältnismäßig größer als bei Abzweigungen. Auf Linien mit starkem Verkehr mit Steilrampen und scharfen Kurven nutzen sich die Schienen früher ab als

1) „Instandhaltung“ schließt natürlich den Ersatz von veralteten Gebäuden und Werkanlagen in sich. Darin sind auch Erweiterungsbauten inbegriffen, die nicht auf Kapitalkonto gehen, ein Prozentanteil, der auf den einzelnen Linien sehr schwanken dürfte. Jedenfalls ist so viel klar, daß Verbesserungen viel weniger durch Abnutzung und Verbrauch bedingt sind als Reparaturen im eigentlichen Sinne.

2) Straßen bedeuten in der Eisenbahnrechnung gewöhnliche fahrbare Straßen, entweder öffentliche, deren Erhaltung, wo sie die Bahn auf Brücken überkreuzen, der Bahn gesetzlich obliegt, oder Privatstraßen in Bahnhofsvorplätzen.

sie Zeit haben zu verrostet. Schwellen unterliegen mehr der Verwitterung als der mechanischen Abnutzung. Die fortgesetzte Erschütterung durch die verkehrenden Züge trägt Schuld daran, daß die Verbindung der Laschen immer wieder festgeschraubt und das Schotterbett frisch unterkrampft werden muß, welche Verrichtungen einen großen Teil der täglichen Oberbauarbeit ausmachen. Andererseits kommt es vor, daß der Oberbausotter selbst fortgeschwemmt oder durch Witterungseinflüsse zur Verwendung unbrauchbar gemacht wird. Die Erhaltung der Einfriedigungen, das Ausräumen der Bahngräben und ähnliches hat mit der Verkehrsmenge der Bahn nichts zu schaffen. Die tägliche Inspektion der Strecke spielt in den Bahnerhaltungskosten ebenfalls keine ernste Rolle.

Zu den vorhin angeführten Gebarungsziffern der Pennsylvania Railroad Division übergehend, finden wir unser Ausgabenkapitel „Erhaltung und Erneuerung des Oberbaues“ in mehrere Unterabteilungen gegliedert. Die Reparatur des Bahnkörpers ist von der Reparatur der Fahrbahn unterschieden; die Kosten für neue Schienen, Schwellen, Schotter usw. sind gesondert, die Entwertungen sogar unterteilt angegeben. Die englischen Rechnungen bieten andererseits den sachlichen Vorteil der Trennung der Lohn- von den Materialkosten.

Ohne den Gegenstand noch mehr im einzelnen zu verfolgen, kann mit Sicherheit behauptet werden, daß unter britischen Verhältnissen weniger als zwei Drittel der Reparaturen und Erneuerungen der Abnutzung zuzuschreiben sind und daß mindestens ein Drittel vom Verkehr unabhängig ist. Wenden wir dieses Verhältnis auf die Ziffern der London-Nordostbahn an, so dürften vom Kapitel „Reparatur und Erhaltung des Oberbaues“ etwa 2,560.000 Pfd auf Abnutzung, 1,280.000 Pfd auf Witterungseinflüsse entfallen. Die Ausgaben der anderen Kapitel hinzugerechnet, hätten wir dann 3,800.000 Pfd für Witterung und nur 2,560.000 Pfd für Abnutzung anzusetzen. Hieraus folgt, daß etwa drei Fünftel der Bahnerhaltungsauslagen von dem auf der Bahn beförderten Verkehre unabhängig sind, mit anderen Worten, nur mittelbar und entfernt von einer Zunahme des Verkehrs beeinflußt werden.

Wir werden auf diesen Umstand später ausführlicher zurückkommen. Inzwischen nehmen wir aber zur Kenntnis, daß ein

Eisenbahndirektor bei der Berechnung, ob ein — ihm wahrscheinlich zu ungewöhnlich niedrigen Tarifsätzen angebotener — neu zuwachsender Verkehr sich bezahlt macht oder nicht, befugt erscheint, bei der Schätzung der durch den neuen Verkehr wahrscheinlich erwachsenden Mehrkosten aus der Rechnung mehr als die Hälfte seiner Bahnerhaltungskosten auszuscheiden, da diese von der Verkehrsmenge unberührt bleiben.

Zum Schlusse können wir noch einen anderen Umstand feststellen. Mit Ausnahme eines Kostenanteils für Stationen und Gebäude, der dem Personen- bzw. Güterverkehre zugewiesen werden kann, erwächst die Gesamtheit der Bahnerhaltungskosten nicht für einen besonderen Zweig des Verkehrs, noch weniger für irgendwelche Unterarten dieses Verkehrszweiges, sondern für den Verkehr der Bahn im ganzen. Würde der Personenverkehr durch ein ganzes Jahr völlig aufhören, so könnte die Ausgabe nicht bedeutend verringert, höchstens auf eine günstigere Saison verschoben werden. Würde der Güterverkehr gänzlich aufhören und die Bahn den Reisenden allein überlassen bleiben, so würde die etwa mögliche Verringerung der Ausgaben noch unbedeutender sein. Wahrscheinlich müßten in den obigen Fällen entweder die Frachteinnahmen oder die Personenfahrpreise das ganze Geld aufbringen, um die Bahn zu erhalten. Oder sie müßte eingestellt werden.

In Wirklichkeit laufen die beiden Verkehrszweige natürlich nebeneinander fort. Es kann aber leicht eintreten, daß in gewissen Ländern oder mindestens auf gewissen Bahnen die ganze Bahnerhaltungsauslage nur einen Verkehrszweig trifft. In einem armen Lande mit großen Entfernungen, wie Indien, müssen die Fahrpreise sehr niedrig sein, oder es könnten sehr wenige Passagiere eine Reise überhaupt erschwingen. In einem kleinen wohlhabenden Lande, wie Holland, können und wollen die Passagiere verhältnismäßig hohe Fahrpreise pro Meile bezahlen, wogegen im Wettbewerbe mit den Kanälen, die das Land nach allen Richtungen durchkreuzen und verbinden, ein einigermaßen nennenswerter Güterverkehr nur durch sehr niedrige Frachtpreise herangezogen werden kann. Und dem Eisenbahndirektor, vorausgesetzt, daß seine Bahn überhaupt erhalten wird, liegt nichts daran, ob dies auf Kosten der Reisenden oder der Güter geschieht.

V. Eisenbahnausgaben (Fortsetzung)

Fahrpark und Verkehr

Über die Ausgaben für Erhaltung und Reparatur des Fahrparks braucht nicht viel gesagt zu werden. Wir haben oben¹⁾ gesehen, daß der Buchwert des ganzen Fahrparks der Eisenbahngesellschaften im Lande — Maschinen, Personen- und Güterwagen — sich auf 145,000.000 Pfd belaufen hat; mit anderen Worten, er stellte ungefähr 12 Prozent des gesamten Kapitals dar. Wir haben ferner²⁾ gesehen, daß die Kosten der Reparatur und Erneuerung nahezu 28,700.000 Pfd pro Jahr betragen, gleich 21·26 Prozent des Buchwertes, 15 Prozent der Gesamtausgaben und 12 Prozent der gesamten Betriebseinnahmen der Eisenbahnen³⁾. Es wird nützlich sein, diese rohe Schätzung durch Heranziehung der etwas detaillierteren Ziffern einer bestimmten Gesellschaft zu kontrollieren und weiter auszuführen. Die Rechnungen der Great Western-Bahn für das Jahr 1923 zeigen folgendes: Gesamtes für die Eisenbahn verwendetes Kapital 144,000.000 Pfd, worin der Fahrpark mit 19,600.000 Pfd, 13·6 Prozent, angesetzt ist. Auf Erhaltung und Erneuerung des Fahrparks wurden im obigen Jahre 4,247.000 Pfd, d. i. über 21 Prozent des Buchwertes, ausgegeben. Diese Ausgabe war gleich mehr als 13 Prozent der Roheinnahmen, mehr als 16 Prozent der Gesamtausgaben. Die ausgegebenen 4,247.000 Pfd unter die drei Hauptkapitel aufgeteilt, kosteten Reparatur und Erneuerung der Maschinen 2,123.000 Pfd oder 50 Prozent der Gesamtausgabe für den Fahrpark, jene der Personenwagen 1,136.000 Pfd oder 27 Prozent, jene der Güterwagen 988.000 Pfd oder 23 Prozent.

Die Tatsache, daß die Great Western-Bahn in jedem Jahr ebensoviel für die Erhaltung des Fahrparks, der doch nur 19,600.000 Pfd wert ist, ausgibt, als für die Erhaltung der Bahn und der Gebäude, die mit 120,000.000 Pfd zu Buch stehen, erscheint auf den ersten Blick auffällig. Dieser Unterschied im Prozentsatz hat noch einen weiteren Grund als die verschiedene Eigenart der instand gehaltenen Eigentumsobjekte.

1) Siehe S. 6. — 2) Siehe S. 14.

3) Aus S. 14 erhellt, warum der wirkliche Aufwand für Erhaltung des Fahrparks ein so hohes Zahlenverhältnis zum Buchwerte ausweist.

Zweifellos nutzen sich Fahrbetriebsmittel rascher ab als Dämme oder Brücken oder gar Stationen, aber doch kaum sechsmal so schnell. Offenbar rührt ein großer Teil der Fahrparkausgaben nicht von dem Ausflicken alter Maschinen und Wagen her, sondern davon, daß diese durch neue ersetzt werden. Und dieser Ersatz ist notwendig, weil der vorhandene Bestand, wenn auch ganz tüchtig und lauffähig, doch veraltet ist und den zeitgemäßen Anforderungen nicht mehr entspricht.

Diese Unterscheidung ist aus folgendem Grunde von einiger Wichtigkeit. Soweit die Ausgaben für Fahrpark durch Verbrauch und Abnutzung verursacht sind, müssen sie im geraden Verhältnis zu der Anstrengung zunehmen, die die beanspruchte Leistung mit sich bringt. Aber eine Maschine oder ein Wagen veraltet in der Remise ebenso bald wie bei unausgesetzter Fahrt auf der Strecke. Dies sich hieraus in der Praxis für den Eisenbahndirektor ergebende Moral geht dahin, so viele Fahrtleistungen als möglich aus seinem Fahrpark herauszuschlagen, so daß der Zeitpunkt seiner gänzlichen Abnutzung mindestens ebenso bald als jener seiner Veraltung eintreten mag. Für den Forscher ergibt sich die Moral, daß, insoweit als Fahrparkausgaben den Ersatz von Rollmaterial darstellen, welches veraltet, aber noch brauchbar ist, diese Ausgaben von der bewirkten Leistung unabhängig sind. Mit anderen Worten, Fahrpark, der sonst unbenutzt bliebe, kann mit Nutzen zur Beförderung des Verkehrs verwendet werden, wenn — nach getroffener sonstiger Vorsorge — die Einnahmen die Ausgaben für die eigentliche Erhaltung, wenn auch nicht jene für Ersatz, decken.

Hiezu kommt noch ein weiterer Umstand. Abnutzung und Verbrauch sind das Ergebnis der Bewegung. Eine Maschine, ein Personen- oder Güterwagen nutzt sich im Fahren tatsächlich ebenso rasch ab, wenn die Beladung eine leichte, wie wenn sie eine schwere ist. Daher bedeutet es für die Erhaltungskosten, wenn das Rollmaterial überhaupt fahren soll, keinen Unterschied, mag seine Beladung noch so gering sein. Offenbar sind in dieser Hinsicht Bahnlinien mit starkem Verkehr wieder gegen solche in armen Landesteilen im Vorteil. Ebenso kann in der Praxis der Eisenbahndirektor bei der Berechnung, wie weit er mit seinen Tarifen herabgehen kann, um einen sonst nicht erhältlichen Verkehr heranzuziehen, sich

dazu verstehen, aus seiner Rechnung die Reparaturkosten des Fahrparks, soweit es sich um einen tatsächlich in fahrplanmäßigen Zügen verwendeten handelt, ganz auszuscheiden.

Von der ganzen Ausgabensumme entfällt, wie gesagt, etwa die Hälfte auf die Maschinen. Nun sind die Maschinen zwar nominell in Güterzugs- und Personenzugsmaschinen eingeteilt, sie lassen sich aber in der Praxis sehr ausgiebig vertauschen. Güterzugsmaschinen können zwar nicht schnelle Expreszüge, noch auch Schnellzugsmaschinen Kohlenzüge ziehen; aber jede dieser Maschinentypen wird ihre eigentliche Arbeit durch die Bespannung der großen Mittelklasse schneller Güterzüge und langsamer Personenzüge vervollständigen. Ein großer Teil der Ausgaben für die Reparaturwerkstätten, die mechanische Einrichtung und die laufenden Kosten, erwächst ferner für alle Maschinengattungen gleichmäßig. Die Reparaturkosten der Maschinen in Bausch und Bogen genommen, läßt sich behaupten, daß ein namhafter Teil derselben nicht getrennt auf Güter und Reisende aufgeteilt werden kann. Solche Aufteilungen haben mehrfach auf Grund von Annahmen stattgefunden und sich als nützlich erwiesen, es hat sich aber herausgestellt, daß die in einem Falle zutreffende Grundlage in einem anderen Falle zu auffällig irrigen Ergebnissen führte. Mit anderen Worten: jede Aufteilung muß bis zu einem beträchtlichen Ausmaß auf zum großen Teil schätzungsweise angenommenen Zifferngrundlagen beruhen.

Mit der Erhaltung und Erneuerung der Personenwagen, 4·37 Prozent der gesamten Betriebsausgaben, und der Erhaltung und Erneuerung der Güterwagen, 3·80 Prozent, langen wir endlich und erstlich bei einem Ausgabenkapitel an, welches an sich, wenn auch nicht im Vergleich zu anderen, beträchtlich und nur einem Verkehrszweige zuzurechnen ist. Aber auch hier können wir auf keine weitere als die grobe Unterscheidung zwischen Personen- und Güterverkehr eingehen¹⁾. Ein Personenwagen

1) Fischtransportwagen, Plattformwagen für Fuhrwerkstransport, Milchwagen u. dgl. werden nach der bestehenden Gepflogenheit, was die Reparaturkosten anlangt, nicht den Güterwagen, sondern den Personenwagen zugezählt, weil sie, wenn auch nicht zur Personenbeförderung dienend, doch in Personenzügen mitlaufen und ihre Einnahmen in den Einnahmen aus dem Personenverkehr inbegriffen sind.

erster Klasse dient Verkehren von sehr verschiedener Art, wenn er des morgens einen Saisonkartenbesitzer, der einen Einheitsatz von ungefähr $\frac{1}{2}$ Penny bezahlt, und nachmittags dessen Gattin zum normalen Fahrpreise von $2\frac{1}{2}$ Pence pro Meile befördert. In gleicher Weise kann auch ein Güterwagen einen Tag Schiffsgüter um einen Minimalsatz, und den nächsten Tag verschiedenartige kleine Stückgüter um einen Frachtsatz führen, der pro Tonne vielmal höher ist.

Fassen wir nun die bisher gezogenen Schlußfolgerungen zusammen. Allgemeine Ausgaben und Bahnerhaltung sind zwischen Güter- und Personenverkehr nur auf Grund von Annahmen aufzuteilen. In weitgehendem Maße spielen ferner Annahmen bei der Aufteilung der Erhaltungskosten der Lokomotiven mit. Wir haben eine Ausgabenpost von 59,500.000 Pfd ($6 + 25 + 28\frac{1}{2}$) in ihre Bestandteile zerlegt und dabei gefunden, daß rund drei Viertel derselben infolge des Gesamtverkehrs erwachsen und wenig mehr als ein Viertel auch nur bis zur Unterscheidung zwischen Personen und Gütern aufgeteilt, dieses Viertel aber praktisch nicht weiter oder im einzelnen unterteilt werden kann.

Zu besprechen bleibt noch die Ausgabe von 95,000.000 Pfd, 61 Prozent der Gesamtsumme. Dies ist die Summe, die wirklich auf die Besorgung des Verkehrs verwendet wird, wofür sämtliche bisher behandelten Ausgaben nur eine notwendige Vorbedingung darstellen. Die Summe setzt sich, wie oben¹⁾ erklärt, daraus was wir in England „Verkehrsausgaben“ nennen, zusammen aus 56,000.000 Pfd und „Lokomotivfahrdienst-Ausgaben“ aus 41,000.000 Pfd. Es ist klar, daß wir diese beiden Posten zusammenziehen müssen, wenn wir zu den wahren Kosten der „conducting transportation“ gelangen wollen.

Kontrollieren wir zuerst unsere allgemeine Ziffer an den Beispielen einzelner Gesellschaften. Bei Annahme von zwei verschiedenen Typen, die eine ist hauptsächlich Frachten-, die andere vor allem Personenbahn, finden wir, daß die London-Midland- und Schottische Bahn von einer Bruttoausgabe von 61,290.000 Pfd auf „Verkehrdienst“ 21,840.000 Pfd, auf „Lokomotivfahrdienst“ 15,740.000 Pfd, zusammen 37,580.000 Pfd oder 61 Prozent ausgegeben hat. Die London-South Western-Bahn verausgabte zu gleichen Zwecken von einer Gesamtbrutto-

¹⁾ Siehe S. 18.

ausgabe von 17,830.000 Pfd, 5,580.000 Pfd und 4,450.000 Pfd, zusammen 10,030.000 Pfd oder 57 Prozent¹⁾.

Die englischen Rechnungsabschlüsse lassen trotz ihrer jetzt gegen früher wesentlich verbesserten Form die weitere Verwendung dieser Gelder nicht ersehen. Hier folgt der einschlägige Abschnitt aus den Rechnungen der London-North-Eastern-Bahn:

Rechnung Nr. 10

Auszug C. Zugförderungskosten

	Jahr 1923			
	Pfd	sh	d	
Oberleitung:				
Gehalte	259.839	0	1	
Amtsauslagen	<u>23.787</u>	<u>8</u>	<u>3</u>	
				283.626 8 4
Zugförderung mit Dampfkraft:				
Löhne im Lokomotivbetrieb	6,456.236	1	8	
Brennstoff	4,706.539	16	8	
Wasserbeschaffung	282.194	13	3	
Schmiermittel	147.537	9	10	
Andere Vorräte einschl. Kleider . . .	203.253	6	9	
Verschiedenes	<u>155.343</u>	<u>5</u>	<u>6</u>	
				11,951.104 13 8
Elektrische Zugförderung:				
Löhne der Motorwagenführer	14.958	15	1	
Kraftstromkosten	49.490	6	10	
Schmiermittel	566	11	5	
Andere Vorräte einschl. Kleider . .	<u>2.372</u>	<u>0</u>	<u>10</u>	
				67.387 14 2
Eisenbahnkraftwagen mit Petrolmotoren:				
Löhne der Wagenführer	1.655	7	5	
Petroleum	944	13	8	
Schmiermittel	39	13	2	
Andere Vorräte einschl. Kleider . .	<u>23</u>	<u>16</u>	<u>2</u>	
				2.663 10 5
				<u>12,304.782 6 7</u>

¹⁾ Verkehrsdienstauslagen sind naturgemäß auf einer vorzugsweise dem Personenverkehre dienenden Linie niedrig, da die Reisenden sich selbst ein- und ausladen.

Abzugspost:	Pfd	sh	d
Maschinenkraft der Gesellschaft oder von ihr beigelegt			522.152 16 0
	<hr/>		
Im ganzen Pfd. . .	11,782.629	10	7

Rechnung Nr. 10

Auszug D. Ausgaben für Verkehrsdienst

	Jahr 1923					
	Pfd	sh	d	Pfd	sh	d
Gehalte und Löhne:						
Oberleitung	1,180.013	2	9			
Stationsvorsteher und Hilfskräfte . .	3,570.383	19	9			
Signalsteller, Türhüter	1,839,397	19	11			
Fahrkartenkontrolloren, Polizeiorgane, Gepäckträger etc.	4,188.966	7	5			
Zugbegleiter	1,371.260	5	8			
				<hr/>		
				12,150.021	15	6
Brennmaterial, Beleuchtung, Wasser und sonstige Verbrauchsstoffe				617.004	7	8
Dienstkleider				152.431	7	8
Drucksorten, Ankündigungen, Schreibmaterial, Brief- marken und Fahrkarten				456.125	9	10
Güterwagenplachen etc.				240.701	17	10
Kosten der Gemeinschaftsstationen und Anschlüsse (Kreditpost)				7.791	13	4
Reinigung, Schmierer u. Beleuchten von Fahrbetriebs- mitteln				668.471	12	5
Verschubkosten (außer mechanischen):						
Löhne	1,199.100	17	6			
Sonstige Ausgaben	58.421	7	6			
				<hr/>		
				1.257.522	5	0
Betrieb stehender Maschinen, Aufzüge, Krane etc. . . .				271.477	14	6
Kohle etc., Schreibmaschinenkosten				5.358	6	1
Kosten der Eisenbahn-Abrechnungsstelle				253.044	12	10
Verschiedene Ausgaben				92.938	7	4
				<hr/>		
Im ganzen Pfd. . .	16,157.306	3	4			

Außerhalb der britischen Inseln haben englische Eisenbahn-
männer die rudimentären Formen, die sie zu Hause gewohnt

waren, so lange erweitert und verbessert, bis es möglich wurde, aus ihnen Belehrung zu schöpfen. Wozu sich unsere englischen Aufstellungen C und D in Argentinien entwickelt haben, zeigt der Geschäftsbericht der Central-Argentine-Eisenbahnaktiengesellschaft über das mit Juni 1923 endende Betriebsjahr, der auf Seite 36—39 vollständig wiedergegeben ist.

Aus dem vorstehenden kommen wir, obgleich dabei der Einfluß der altüberkommenen englischen Formulare sich zum Nachteil einer einfachen und logischen Anordnung geltend gemacht hat, und obwohl die örtlichen Verhältnisse in Argentinien und England sehr verschieden sind, uns eine Vorstellung des gegenseitigen Verhältnisses der Ausgaben für die verschiedenen Dienstzweige bilden¹⁾. Im großen und ganzen können wir die Ausgaben etwa in folgender Weise gruppieren:

- Lokomotivdienst;
- sonstige Zugsdienstausgaben;
- Stationen und Bahnhofräume;
- Bewachung und Signalisierung auf der offenen Strecke.

Bemerkenswert ist, daß in allen diesen Einzelposten nur sieben sehr untergeordnete Kapitel, die eine Ausgabe von etwa 100.000 Pfd gegenüber einer Gesamtziffer von nahezu 2,960.000 Pfd darstellen, endgültig dem Personen- oder dem Güterdienste zugeteilt werden.

Praktisch zutreffender ist die amerikanische Gruppierung. Die unten auf Seite 40 beigefügte, unwesentlich zusammengezogene Aufstellung rührt von einer Eisenbahn her, die viel eher als irgend eine andere mit englischen Bahnen zu vergleichen ist, nämlich von der New York-New Haven-Hartford Eisenbahn, welche den ältesten und dichtestbevölkerten Teil des Landes bedient und die Hälfte ihrer Einnahmen aus dem Personenverkehre zieht.

¹⁾ Die im Argentinier Geschäftsbericht vorgenommene Trennung der Löhne der Maschinführer und Heizer von jenen der Bediensteten in den Wagenremisen und bei der Maschinenbekohlung ist ein wertvoller Auskunftsbefehl, der ganz wohl bei uns zu Hause gegeben werden könnte.

14.754	9	8	Allgemeine Ausgaben	10.353	6	9
4.750	6	9	Wasserversorgung, Oberleitung	4.952	15	2
			Löhne			3.891 14 10
			Material und allgemeine Ausgaben			1.061 0 4
55.405	6	8	Wasser und Pumpen	43.555	17	8
			Löhne			14.958 17 3
			Wasserbezugsgebühren			7.607 8 6
			Material und Pferdehaltung			17.097 18 0
			Wassertransport			3.891 13 11
19.426	13	8	Reparatur von Pumpen etc.	23.591	19	6
			Löhne			9.828 14 2
			Material etc.			6.055 7 7
			Erneuerungsfonds			7.707 17 9
			Pfd.	2,122.388	10	5

F. Fahrzeuge, Dampf- und elektrische Betriebsausgaben

Jahresabschluß mit 30. Juni 1922								
Einzel		Im ganzen		Jahresabschluß mit 30. Juni 1923				
Pfd	sh	d	Pfd	sh	d	Pfd	sh	d
5.263	16	1	6.086	10	3	6.321	17	8
822	14	2						
Oberleitung								
Löhne		Material und allgemeine Ausgaben		Revisoren und Schmierer, Löhne und Kosten				
53.969	17	8	53.969	17	8	43.934	9	5
659	10	6	659	10	6	434	15	3
21.902	14	4	21.902	14	4	11.468	12	8
1.052	12	7	1.052	12	7	765	9	1
1.653	17	1	1.653	17	1	2.375	16	10
3.465	17	6	3.465	17	6	3.808	7	2
1	12	5	1	12	5	1	12	6
Erneuerungsfonds								
Pfd.		Pfd.		Pfd.				
88.792	12	4	88.792	12	4	69.111	0	7

98.556 18 9	358.687 19 3	Zugskosten	358.053 2 6	205.262 9 11
44.990 16 6		Zugsbegleiterlöhne		47.583 4 5
35.203 11 11		"-Zuschüsse		30.161 13 2
32.058 14 1		Belichtung der Personenwagen		30.303 4 2
2.446 16 11		Reinigung " "		2.861 7 8
16.645 12 2		Reinigung und Desinfektion der Güterwagen		14.079 10 6
5.334 14 5		Erhaltung und Erneuerung der Deckplachen		4.794 0 9
9.749 17 10		Materialien und Ausrüstung		10.797 3 5
3.634 19 2		Schlafwagenwärterlöhne		3.287 9 5
15.065 17 6		"-Pauschalzuschüsse		8.922 19 1
		"-Ausstattung		
	31.102 3 8	Uniformen	24.240 12 0	
	49.857 12 3	Niveauekreuzungen, Löhne, Material etc.	49.957 14 3	
	4.024 9 6	Fahrpläne	5.381 16 0	
	17.398 13 7	Allgemeine Ausgaben	18.316 1 6	
	19.896 18 7	Mitbenützungstrecken	18.374 6 8	
Kredit				
Pfd. . .	1,775.402 0 5		Pfd. . .	1,755.384 6 9

(New York-New Haven-Hartford Eisenbahn)

Transportdienst

	Jahr 1923
	Dollars
Oberleitung	1,594.310
Schnellzüge	360.499
Stationsbedienstete	8,442.664
Abwage, Aufsichts- und Lagerzeitbureaus	3.929
Kohlen- und Erzdepots	153.747
Stationsvorräte und Auslagen	618.938
Stationsvorsteher und Stationsgehilfen	1,248.434
Den Stationen zugewiesene Kondukteure und Bremser . . .	2,822.681
" " " Weichen- und Signalsteller . . .	356.026
" " " Maschinführer	1,418.482
" " " Motorführer	176.041
Brennstoff für Verschublokomotiven	2,007.402
Bahnhofweichen, Stellkraft, eigene	62.251
" " angekaufte	53.054
Anderer Bedarf für Verschublokomotiven (drei Unterrubriken)	130.545
Heizhausausgaben in Bahnhöfen	539.224
Bahnhofsbedarf und Auslagen	60.194
Betrieb der Gemeinschaftsbahnhöfe und Anschlüsse	1,760.038
Zugsmaschinführer	3,666.802
Zugsmotorführer	685.988
Brennstoff für Zuglokomotiven	8,553.729
Zugkraft, selbsterzeugte	886.777
" angekaufte	958.486
Sonstiger Bedarf für Zuglokomotiven (drei Unterrubriken)	644.194
Heizhausausgaben für Züge	2,154.674
Zugsbemannung	5,485.355
Zugsbedarf und Ausgaben	1,555.015
Signal- und Blockpostendienst	1,173.493
Aufsichtsdienst bei Bahnkreuzungen	951.527
Drehbrückendienst	131.115
Telegraphen- und Telephondienst	183.564
Aushilfswise Ausrüstung (sechs Unterrubriken)	1,375.861
Schreibmaterial und Drucksachen	416.588
Sonstige Ausgaben	56.096
Betrieb von Gemeinschafts- und mitbenützten Strecken . .	591.769
Versicherung	74.813
Wegschaffung zerstörter Betriebsmittel	256.065
Beschädigung fremder Liegenschaften (drei Unterrubriken) .	338.282
" von Herdenvieh auf der Strecke	1.632
Verlust und Beschädigung von Frachtgütern	277.131
" " " " Reisegepäck	14.438
Verletzungen von Personen	785.235
<hr/>	
Im ganzen Transportdienst Dollar . . 53,037.108	

Wieder sehen wir, daß nur ganz wenige Ausgabsposten eine besondere ausschließliche Beziehung zum Personen- oder Güterverkehr aufweisen.

Man darf eben hierin nicht zu weit gehen. Zweifellos könnte eine noch weit größere Ausgabensumme aufgeteilt werden. Ein Maschinführer führt entweder einen Personen- oder einen Güterzug und sein Lohn könnte dementsprechend aufgeteilt werden; obwohl, wenn er beispielsweise auf Grund einer 48stündigen Wochendienstleistung bezahlt wird, wovon er 18 Stunden im Personenzugsdienst, 25 Stunden im Güterzugsdienst zubringt und für die übrige Zeit dienstfrei ist, die Aufteilung der restlichen 5 Stunden nur eine schätzungsweise wäre. Das gleiche gilt von dem weiteren Zugsbegleitungspersonal. Das Stationspersonal in großen Stationen ist je nachdem ausschließlich dem Güter- oder Personendienste zugewiesen. Aber in ländlichen Stationen verwendet ein Stationsvorstand oder Portier seine Dienstzeit teilweise für den Güterdienst, teilweise für den Personenverkehr und während der übrigen Zeit, in der er auf die nächstkommende Arbeit wartet, kann sein Gehalt nicht wohl einem der beiden Dienstzweige angelastet werden. Die Ausgabe für Signalmänner und Wächter betrifft augenscheinlich den Verkehr im ganzen. Wir können also als feststehend annehmen, daß von den Transportdienstauslagen ein namhafter Teil nicht aufteilbar ist; das übrige könnte zwar aufgeteilt werden, wird es aber faktisch auch dort nicht, wo weit detailliertere als unsere englischen Rechnungen veröffentlicht werden.

Diese Tatsache ist gewiß nicht ohne Bedeutung. Die Rechnungen der Central-Argentine Eisenbahn sind aus den rudimentären englischen Formularen zu dem bestimmten Zwecke ausgearbeitet, um die heimischen Verwaltungsräte und Aktionäre in den Stand zu setzen, über die Verausgabung ihres Geldes in Argentinien eine gewisse Aufsicht auszuüben. Die Formel der amerikanischen Rechnungsabschlüsse ist das Ergebnis langwieriger Erörterung zwischen erfahrenen Volkswirten und Statistikern in Vertretung der Bundesregierung und einem Ausschusse der sachkundigsten Buchhaltungsbeamten der großen Bahngesellschaften. Wir sind also gewiß zu der Schlußfolgerung berechtigt, daß eine Aufteilung der

Ausgaben, wäre sie leicht gewesen, erfolgt wäre, und auch dann, wenn sie nur möglich, wiewohl schwierig gewesen wäre, sofern durch diesen Vorgang irgend ein größerer Vorteil hätte erzielt werden können.

Wir haben gesehen, warum eine solche Aufteilung schwer durchführbar ist. Sie würde eine Untersuchung und Zergliederung der Stundenpässe jeder Maschine sowie des gesamten Maschinen-, Zugs- und Stationspersonals bedingen; der gleiche Vorgang müßte bezüglich aller Verbrauchsmaterialien eingehalten werden und schließlich würde doch noch ein großer Teil der Löhne und Hilfsstoffe übrig bleiben, die nur auf Grund einer willkürlichen Schätzung aufgeteilt werden könnten. Und selbst wenn, wo bliebe dann der Vorteil? Maschinen und Personal mußten beigestellt werden, weil die Aussicht auf ihre nutzbringende Verwendung bestand, weil ein gewisses Mindestmaß von Ausrüstung und Personal notwendig war, um den Betrieb im Gang und bereit zu erhalten, den sich ergebenden Verkehr aufzunehmen. Was liegt daran, wenn die Zeit eines Türstehers im August hauptsächlich der Abfertigung von Reisenden und ihres Gepäcks, im November jener der Güter gewidmet wird?

Nochmals: die Verkehrsauslagen für einen vollbeladenen Zug sind nicht viel höher als für einen leeren; die Kosten einer vielbeschäftigten Station verhältnismäßig viel geringer als jene einer kleinen; die Ausgaben für Bahnbewachung und Signalisierung sind in der Praxis unveränderlich. Und wieder erkennen wir den Vorteil, der einer verkehrsreichen Bahn gegenüber einer solchen mit schwachem Verkehr zukommt. Wieder sehen wir, daß der Direktor im stande ist, bei der Schätzung des niedrigsten Tarifsatzes, bei dem ihm die Heranziehung eines neuen Verkehrs noch lohnend erscheint, die Hauptmasse der Verkehrsauslagen aus der Rechnung auszuschneiden, da der neu hinzukommende Verkehr sie nicht sehr namhaft erhöhen wird.

Als Endergebnis unserer Untersuchung über die Eisenbahnausgaben treten also anscheinend naturgemäß die gleichen Schlußfolgerungen zutage, die wir in Bezug auf das Eisenbahnkapital zu ziehen in der Lage waren:

1. Die Hauptmasse der Ausgaben erwächst in Bezug auf den Verkehr im ganzen; nur ein kleiner Teil derselben kann

nach willkürlichen Schätzungen zugeteilt und demzufolge so weit aufgeteilt werden, um ihn als gänzlich zum Personen- oder Güterverkehr gehörig zu bezeichnen; nur der geringste Bruchteil kann bestimmten Gruppen von Reisenden oder Güterkategorien zugewiesen werden. Für einzelne Reisende oder Güteraufgaben erwächst praktisch überhaupt keine Ausgabe.

2. Die Ausgaben steigen mit dem Verkehr, aber keineswegs in geradem Verhältnisse. Gewisse Ausgaben — beispielsweise Erhaltung von Bauwerken — steigen überhaupt kaum; andere — beispielsweise die Endabfertigung von Gütern in Hauptstationen, wo das Personal ständig vollbeschäftigt erhalten werden kann — wachsen nahezu gleich rasch wie der Verkehr; die Hauptmasse der Ausgaben hält sich in der Mitte zwischen diesen beiden Extremen. Im ganzen geht eine vielverbreitete und wahrscheinlich im großen und ganzen zutreffende Schätzung dahin, daß die eine Hälfte der Ausgaben feststeht, die andere sich je nach dem Verkehr verändert. Das heißt, daß, wenn x die Beförderungskosten von 1,000.000 Verkehrseinheiten bedeutet, 5,000.000 solche Einheiten nicht $5x$, sondern $\frac{1}{2}x + (\frac{1}{2}x \times 5) = 3x$ kosten werden. Demzufolge kann der Tarif, je größer der Verkehr ist, bei gleicher Kapitalsverzinsung, um so niedriger sein.

Kehren wir diesen Satz um, so finden wir einen gleich wahren und gleich grundlegenden im umgekehrten Sinne — je niedriger der Tarif, desto größer wird der Verkehr sein. Dies führt uns naturgemäß zu der demnächst zu erörternden Frage, wie eine Eisenbahn ihr Einkommen erwirbt.

[Der in Amerika lange fortgesponnene Streit über die Trennung von Personen- und Frachtenverkehrausgaben ist sehr lehrreich. Die Zwischenstaatliche Handelskommission wurde im Jahre 1887 eingesetzt. Sie übt nunmehr volle Kontrolle über alle Tarifsätze und strebt immer mehr darnach, diese Sätze mehr und mehr auf Grundlage der Betriebskosten festzustellen. In der ersten Zeit verlangte sie von den Gesellschaften die Aufteilung ihrer Ausgaben zwischen Personen- und Frachtenverkehr, stellte es aber jeder Gesellschaft frei, die gemeinsamen Ausgaben beider Dienstzweige nach ihrem Belieben zu verrechnen. Der Erfolg zeigte die weitgehende Verschiedenheit der angewendeten Methoden, indem ein Großteil dieser Ausgaben nach willkürlichen Schätzungen zugeteilt und demzufolge

der statistische Wert der erhaltenen Ziffern kein bedeutender war. Nach wenigen Jahren ließ die Kommission die abverlangte Aufteilung fallen. Noch später kam eine der großen Gesellschaften nach der anderen dazu, die Trennung von Fracht- und Personenverkehrsausgaben zu ihrer eigenen Information vorzunehmen. Nach dem Kriege nahm die Kommission den Gegenstand wieder auf und verlangte nochmals obige Trennung, u. zw. auf Grund von Dienstanweisungen, die sie nach sorgfältiger Untersuchung der ganzen Materie und nach vergleichender Prüfung der verschiedenen, in der Praxis angewendeten Aufteilungsmethoden selbst aufgestellt hatte. Aber diese in den Berichten an die Kommission vorgenommene Trennung ist, wie wir gesehen haben, für die Rechenschaftsberichte an die Aktionäre wahrscheinlich deshalb nicht vorgeschrieben, weil die ersteren Berichte zum Teil auf Schätzungen beruhen, ein Rechnungsabschluß aber nur mit tatsächlichen Daten zu tun haben soll.

Die verlangte Information ist zweifellos von bedeutendem statistischen Interesse. Sie beantwortet die — vom Gesichtspunkte der Betriebskosten wichtige — Frage nach der vergleichweisen Rentabilität des Fracht- und Personenverkehrs. Wenn nun das Ergebnis zeigt, daß durchschnittlich bei einer amerikanischen Eisenbahn der Personenverkehr eben nur seine Kosten deckt und daß das gesamte Reinerträgnis von den Frachten verdient wird, was folgt daraus für die Praxis? Theoretisch würde das heißen: „Erhöhung der Fahrpreise und entsprechende Ermäßigung der Frachtsätze.“ Aber der durchschnittliche amerikanische Personenfahrpreis per Meile, der mehr als 50 Prozent höher ist als der englische Durchschnittsatz, erreicht bereits jene Höhe, die der Verkehr noch ertragen kann. Wenn nun die Personenfahrpreise nicht erhöht und im allgemeinen Interesse der Personenverkehr nicht verkürzt werden kann, muß die Theorie den praktischen Tatsachen weichen. Die Fracht muß fortgesetzt die ganzen Kapitallasten tragen.

Eine weitere Erörterung der Materie im einzelnen liegt außerhalb der Bestimmung dieses Buches. Aber wenngleich die Bemerkung in einem der Wissenschaft gewidmeten Buche unangebracht scheinen mag, drängt sich doch der Zweifel auf, ob schließlich die nunmehr gegebene Information die sehr

ansehnlichen Kosten wert ist, die ihre Beschaffung verursacht hat.

VI. Eisenbahneinkommen

Einige unbrauchbare Tarifierungsmethoden

Die vorhergehenden Kapitel haben sich mit der Eigenart der Eisenbahnunternehmungen vom Gesichtspunkte sowohl des Kapitals- als auch des fortlaufenden Aufwandes befaßt. Wir haben erkannt, daß die hervorstechenden Merkmale, das Kapital anlangend, sowohl die Höhe desselben als auch die Unmöglichkeit seiner Rückgewinnung sind; anlangend beides, das Kapital und die laufenden Ausgaben, aber die Tatsache, daß das Geld für Errichtung und Aufrechterhaltung des Unternehmens als Ganzes ausgegeben wird und nur eine schwache Beziehung zu den besonderen Zweigen und einzelnen Posten des Verkehrs aufweist.

Nachdem wir einmal diese grundlegenden Tatsachen erfaßt haben, können wir mit ziemlich vielen, allgemein verbreiteten Irrtümern in Bezug auf die richtigen Grundlagen der Eisenbahntarife rasch fertig werden. Bände sind geschrieben worden, um zu beweisen, daß den Eisenbahntarifen die Beförderungskosten zu Grunde gelegt werden müssen. Zwei Generationen lang hat man Parlamentsausschüsse und königliche Kommissionen angefleht, die englischen Eisenbahnen zur Tarifierung auf dieser Grundlage zu verhalten. Ob es wünschenswert ist, die Eisenbahntarife auf dieser Grundlage zu erstellen, ist eine Frage, auf die wir an einer späteren Stelle zurückkommen werden. Für jetzt genügt es wohl zu bemerken, daß eine solche Grundlage eine Unmöglichkeit ist, da niemand weiß oder wissen kann, was die Beförderungskosten ausmachen. Vor allem ist schon der Ausdruck selbst zweideutig. Beförderungskosten eines einzelnen Gegenstandes können die Mehrkosten der Beförderung desselben bedeuten; diese sind gewöhnlich so klein, daß sie vernachlässigt werden können. Sie können aber auch die Mehrkosten zuzüglich eines angemessenen Teiles der laufenden Kosten des Unternehmens bedeuten. Diese Zusatzziffer bedeutet nicht mehr als eine willkürlich geschätzte Verhältnisziffer, die nur sehr roh, und wäre es auch durch einen geübten Eisenbahnstatistiker, dem

alle von ihm abverlangten Rechnungen und Berichte offen stehen, sichergestellt werden kann. Buchhaltungssachverständige würden, bei einer Aufforderung in das Detail einzugehen, namhaft voneinander in der Angabe abweichen, inwieweit die laufenden Kosten durch einen neuen Verkehrszuwachs beeinflußt werden; mit andern Worten, zu welchem der unzähligen Kapitel der laufenden Ausgaben der neue Zuwachs zur entsprechenden Beisteuer herangezogen werden sollte. Nehmen wir als feststehend an, daß der fragliche Rechnungsposten etwas zu einer besonderen Ausgabenkategorie beizusteuern hat, welches wird aber das der Billigkeit entsprechende Verhältnis sein? Diese Frage ist dann nicht mehr eine reine Buchhaltungsfrage; sie schließt soziale, ökonomische und politische Erwägungen in sich und jeder Sozialpolitiker, Volkswirt und Politiker würde sie anders beantworten. Offenbar ist hierin keine greifbare sachliche Grundlage für ein Eisenbahntarifsysteem zu finden. Wie wir sofort einsehen werden, müssen alle diese Erwägungen bei der Erstellung der Eisenbahntarife in Betracht gezogen werden, und es geschieht auch so. An dieser Stelle haben wir nur zu bemerken, daß bei der eigentümlichen Beschaffenheit des Eisenbahngeschäftes die Tariferstellung keine exakte Wissenschaft sein kann; verlangen, daß die Tarife automatisch auf Grund der Beförderungskosten erstellt werden sollen, heißt etwas verlangen, was unmöglich ist.

Auf einen weiteren praktischen Umstand sei hier hingewiesen. Tarife müssen im voraus erstellt werden. Die Beförderungskosten dagegen können auch annäherungsweise erst nachträglich in Erfahrung gebracht werden. Nehmen wir an, ein Tarifsatz sei etwa um 2 Shilling pro Tonne für einen gewissen Verkehr auf die Entfernung von etwa 20 Meilen festgesetzt, in der Voraussetzung, daß zu diesem Satze 1000 Tonnen Verkehr über die Bahn gehen werden. Wenn in Wirklichkeit nur 500 Tonnen versendet werden, wird der Tarifsatz — aus den in den früheren Kapiteln angegebenen Gründen — viel weniger Gewinn bringen als erwartet wurde. Wenn 5000 Tonnen versendet werden, wird der Gewinn um so viel größer sein, so daß ein beträchtlich niedrigerer Tarifsatz mehr als den vorausgesetzten Nutzen gebracht hätte. Mit anderen Worten: angenommen, die Absicht wäre auf Erstellung eines durchschnittlichen nutzbringenden

Tarifsatzes gerichtet gewesen, so hätte im Falle der Voraussetzung, daß nur 500 Tonnen gefahren würden, der Tarif viel höher, im Falle der Voraussetzung, daß 5000 Tonnen zur Versendung gelangen, viel niedriger sein können. Aber ein höherer Tarif hätte den Verkehr noch unter 500 Tonnen herabdrücken, ein niedrigerer Satz ihn sogar über 5000 Tonnen heben können, und um wie viel hinab oder hinauf, kann niemand anders als durch praktische Erfahrung wissen. Man gelangt also zu folgendem: daß, wenn es auch — was aber nicht der Fall ist — möglich wäre, anzugeben, wie hoch die Beförderungskosten von x -Verkehrseinheiten sich stellen, niemand im stande wäre, einen Tarifsatz so zu erstellen, daß er genau diese Kosten zuzüglich eines bestimmten Prozentsatzes an Gewinn einbringt, weil der Gewinnprozentsatz ungeheuer wechselt, je nachdem die wirkliche Menge des beförderten Verkehrs nach der einen oder der andern Seite von dem vorausgesetzten Quantum x sich entfernt.

Ein anderer oft erhobener Anspruch richtet sich auf „einheitlich gleiche“ Tarife. Nun bedarf es keiner Begründung, um darzutun, daß solche Tarife der Gegensatz der Beförderungskostentarife sind. Denn jedes Einzelgeschäft hat verschiedene Kosten, die das Ergebnis der sämtlichen Bedingungen sind, unter denen das Geschäft ausgeführt wird. Wir können diese Bedingungen unter zwei Hauptrubriken, nämlich physische und kommerzielle, zusammenfassen. Aus den physischen Bedingungen greifen wir zur Erläuterung den einen Punkt der Steigungen heraus. Es bestand bis in die neueste Zeit eine Linie in Derbyshire — die High Peak-Eisenbahn — wo an einer Stelle die Zuglast einer Maschine auf einen einzigen Güterwagen beschränkt war. Die Südwälliser Täler hinab kann eine Maschine zur Seeküste 70 oder 80 vollbeladene Güterwagen ziehen. Wird eine Tonne Kohle in beiden Fällen das nämliche zu zahlen haben? Die kommerziellen Bedingungen anlangend, haben wir erkannt, daß bei Hauptlinien die Kosten sich auf so viele Verkehrseinheiten verbreiten, daß erstere pro Einheit klein sind. Auf Linien mit schwachem Verkehr sind die Kosten pro Einheit notwendigerweise vielmal größer. Fassen wir die beiden Gruppen von Bedingungen zusammen, wie sie die Natur gewöhnlich vereinigt, und vergleichen wir

ein gebirgiges Weideland, wie Nord-Wales, mit einem flachen Bezirke mit dichter Bevölkerung, wie Südwest-Lancashire, und die Absurdität einheitlich gleicher Tarife muß sicherlich von selbst in die Augen springen¹⁾.

Der vielleicht unbewußt festgehaltene Lehrsatz, daß einheitlich gleiche Tarife das Wesen der Gerechtigkeit darstellen,

¹⁾ Die französischen Eisenbahngesellschaften sammeln und veröffentlichen eine Statistik, die für jede Strecke und Zweigbahn ihres Netzes getrennt den darauf beförderten Verkehr, die Einnahmen, Ausgaben und den Reingewinn zur Darstellung bringt. Allgemein ausgedrückt, soll das Ergebnis zeigen, daß die Hauptlinien mit durchschnittlich niedrigen Tarifen überaus nutzbringend sind, während die Linien mit schwachem Verkehr trotz höherer Tarife in den meisten Fällen mit wirklichem Verlust betrieben werden. Der einzige mir bekannte Versuch, hierzulande ähnliche Auskunft zu geben, wurde von der South Western-Bahn vor dem Gerichtshof der Eisenbahn- und Kanal-Kommission in dem Streitfalle bezüglich der Southampton-Docks gemacht. In diesem Streitfalle, wo es sich um die rechtliche Zulässigkeit der Einhebung viel höherer Frachtsätze für den Lokal- und Detailverkehr als für den Großhandel bei sonst gleichen Konditionen zwischen Southampton und London handelte, wurden Ziffern vorgebracht, die von den Klägern nicht bestritten und anscheinend von dem Gerichtshofe akzeptiert wurden. Der wesentliche Inhalt derselben war im ganzen folgender: eine im Dockverkehr beförderte Zugladung Speck, Butter u. dgl., welche 6 Shilling pro Tonne für 78 Meilen bezahlte, brachte 12 Shilling 6 Pence pro Zugsmeile ein, wobei der Gesellschaft nach Abzug von 2 Shilling 6 Pence pro Zugsmeile an Betriebskosten, 10 Shilling pro Zugsmeile als Reingewinn verblieben. Der Lokalverkehr stellte sich in so kleinen und unsicheren Mengen ein, daß, obwohl die eingehobenen Frachtsätze durchschnittlich 15 Shilling pro Tonne für die gleiche Entfernung betragen, ein Zug nur 5 Shilling pro Meile verdiente, wovon wieder nach Abzug von 2 Shilling 6 Pence pro Zugsmeile für Kosten, ein Reingewinn von nur 2 Shilling 6 Pence oder ein Viertel des im früheren Falle erzielten übrigblieb.

Die Nutzenanwendung scheint einleuchtend. Nach dem „Beförderungskosten“-Prinzip ist der Unterschied zwischen dem 6 und 15 Shillingsätze keineswegs ausreichend. Der englische Produzent sollte noch viel höher belastet werden oder andernfalls sollte sein amerikanischer Konkurrent viel weniger zahlen. Es mag für den Uneingeweihten paradox klingen, aber jeder Eisenbahnmann weiß, daß es, allgemein gesprochen, fast eine Tatsache ist, daß, so hoch die Frachtsätze für Detailverkehr im Vergleich zu jenen des Großverkehrs sind, sie noch höher sein müßten, wenn anders nicht die nutzbringende Natur des Großverkehrs den Eisenbahnen ermöglichen würde, im Kleinverkehr auf nahezu jeden — in manchen Fällen unzweifelhaft auf mehr als den ganzen — Gewinn zu verzichten.

und zwar nicht nur für die Bahngesellschaft, sondern auch unter konkurrierenden Versendern, liegt einer andern oft wiederkehrenden Täuschung zu Grunde. Die den Mersey mit London verbindenden Eisenbahnen pflegten große Mengen von amerikanischem Rindfleisch zum Frachtsatze von 25 Shilling pro Tonne zu befördern. Auf ihrem Wege nach London fahren die Züge durch Cheshire und Staffordshire und der Lokalfrachtsatz für Fleisch betrug von dort bis nach London 40 Shilling. Der amerikanische Verkehr wurde, so wurde wiederholt gesagt, „auf Kosten der englischen Landwirte“¹⁾ befördert. Nun ist es aber, sofern die oben angegebenen Ziffern für das Rentabilitätsverhältnis von Großhandels- und Detailverkehr auf der South Western-Bahn irgendwie als typisch angenommen werden können, augenfällig, daß ein Frachtsatz von 25 Shilling auf 190 Meilen für den Großhandelsverkehr nach Bezahlung aller Auslagen, die diesem Verkehre angelastet werden können, einen viel breiteren Gewinnspielraum übrig läßt als ein Frachtsatz von 40 Shilling auf etwa 150 Meilen im Falle des Detailverkehrs. Aber lassen wir das beiseite. Nehmen wir an, daß der Verkehr in beiden Fällen genau gleichartig sei und mit gleichen Kosten befördert werde. Dann können wir den 40 Shillingsatz, als einen normalen und gewinnbringenden betrachtend, — bei Berechnung der Betriebskosten vor dem Kriege mit rund 60 Prozent der Roheinnahmen — annehmen, daß von den 40 Shilling 24 Shilling die Kosten und 16 Shilling den Gewinn darstellen, während der 25 Shillingsatz nur einen Gewinn von 1 Shilling ergibt — einen kleineren per Tonne, aber diesen von einem größeren Umschlag. Wo bleibt da der Verlust auf Kosten des Lokalverkehrs?²⁾

1) Vgl. z. B. die Aussage eines ausgezeichneten Rechtskundigen und einflußreichen Parlamentsmitgliedes, Dr. Hunter, vor dem Ausschusse des Unterhauses 1881 über Eisenbahnfrachtsätze.

2) Sonderbarerweise hat von allen Schriftstellern und Rednern, welche den englischen Eisenbahnen die Beförderung fremder auf Kosten der heimischen Erzeugnisse zum Vorwurfe gemacht haben, kein einziger sich bei der Frage aufgehalten, warum dies geschieht. Weshalb sollte ein, wie wohl vorauszusetzen ist, geistig normaler Eisenbahndirektor, wenn nicht aus reiner Überbosheit „die Leute in Wolverhampton belasten, um den Verlust bei Liverpool herein-

Aber dies ist nicht die richtige Beleuchtung, in der die Sache angesehen werden sollte. Die Eisenbahn besteht nun einmal. Sie ist für Cheshire und Staffordshire eine absolute Notwendigkeit. Ohne sie könnte deren Fleisch überhaupt nicht nach London gelangen. Nur ein sehr kleiner Teil ihrer Erhaltungskosten könnte erspart werden, wenn jede Tonne amerikanisches Fleisch zur See direkt nach London ginge. Die Vorkriegs-Mehrkosten für einen Sonderzug zum Fleischtransport von Birkenhead nach London würden nach einer reichlichen Schätzung 50 Pfd betragen. 100 Tonnen zu 25 Shilling würden jedoch 125 Pfd bezahlt haben und so einen Reingewinn von 50 Pfd zu dem Zwecke übrig lassen, um den inländischen Bezirken die Last der Bahnbetriebskosten und der Verzinsung des Bahnkapitals tragen zu helfen, die sie sonst ohne fremde Unterstützung zu tragen haben würden¹⁾.

zubringen?“ (Aussage des Parlamentsmitgliedes Dr. Hunter.) Gewiß würde, wenn dort ein Verlust erwächst, ein vernunftbegabtes Wesen den Liverpooles Verkehr aufgeben und sich den ungeschmäleren Gewinn des Geschäftes mit Wolverhampton behalten. Und dies um so mehr, als, soweit die Konkurrenz zwischen englischen und amerikanischen Landwirten in Frage kommt, das ganze Interesse der englischen Bahn der Ermunterung des heimischen Produzenten zur Seite steht, für den sie nicht nur das tote Fleisch, sondern auch den Dünger, die Futterstoffe und alle Erzeugnisse aus den Häuten, Hörnern und Klauen befördert, geschweige sämtliche Gebrauchsartikel des Landwirtes und seiner Familie.

¹⁾ Man kann wirklich behaupten, daß ein gleicher Frachtsatz von etwa 30 Shilling für Cheshire und Liverpool für die Kunden gerechter und für die Eisenbahn ebenso gewinnbringend wäre. Soweit dieser Schluß mit der sehr schwierigen Frage der „ungehörigen Bevorzugung“ zwischen rivalisierenden Kunden der Eisenbahn zu tun hat, gehört diese verwickelte Rechtsfrage nicht in den Bereich eines Elementarsatzes der Volkswirtschaft. Aber hier ist schon hervorzuheben, daß der vorgeschlagene Vorgang auf Grund der gemachten Annahme selbst unmöglich ist. Wir sind zu der Annahme genötigt, daß die Eisenbahn in ihrem eigenen Interesse das amerikanische Fleisch so hoch belastet als es überhaupt möglich ist. Der niedrige Tarifsatz wurde dadurch erzwungen, daß bei einem höheren Satze das Fleisch zur See nach London gehen würde. Nach den Tatumständen des einzelnen Falles mag dies nicht so gewesen sein. In diesem Falle haben die Beamten der Gesellschaft einen Fehler begangen und unnötigerweise einen Teil ihres möglichen Reingewinnes geopfert, wie ein Kaufmann, der die Marktlage nicht richtig gewürdigt hat. Ein hervorragender französischer

Es ist noch eine andere Eisenbahntariftheorie aufgestellt worden. Für die Eisenbahntarife sollten, so wird erklärt, die Prinzipien der Post die Grundlage bilden; d. i. es sollte ohne Unterschied der Entfernung ein einheitlicher Satz wie für einen gewöhnlichen Brief bestehen. Einige Reformatoren sind nun allerdings in dem Gefühl, daß dieses ihr Ideal schwer erreichbar wäre, bereit gewesen, sich der bestehenden Praxis anzubequemen und sich mit den drei Zonen des Nah-, Mittel- und Fernverkehrs zu begnügen, innerhalb deren jeweils ein einheitlicher Fahr- oder Frachtsatz einzuheben wäre. Der Wunsch, einer bedeutenden Regung der öffentlichen Meinung zu Gunsten dieser letzteren Idee entgegenzukommen, war größtenteils an der im Jahre 1889 erfolgten Einführung des allbekannten ungarischen Personentarif-Zonensystems schuldtragend, welches indes ursprünglich 14 Zonen statt nur 3 enthielt und seit seiner Einführung wiederholt, und zwar immer in der dem postalischen Grundsatz der Einheitlichkeit entgegengesetzten Richtung abgeändert wurde.

Nun kann zwar gegen ein sogenanntes Zonensystem an und für sich keine Einwendung erhoben werden. Tatsächlich besitzt jedes Eisenbahnunternehmen, das jemals bestanden hat oder bestehen wird, einen Zonentarif oder es wird ihn besitzen. In gewöhnlichen Fällen ist die Zone eine Meile oder ein Kilometer für den Nahverkehr, wogegen bei größeren Entfernungen in den meisten Ländern die Tarifeinheit für den Güterverkehr und zuweilen auch für den Personenverkehr sich auf 3, 5, 10 oder noch mehr Meilen oder Kilometer erhöht. Daß das ungarische System auch auf kurze Entfernungen 10 Kilometer als unteilbare Einheit behandelt, schließt kein besonderes Prinzip in sich; es ist dies nur Sache der administrativen Zweckmäßigkeit. Es vereinfacht einigermassen die Billettausgabe und bringt in ganz geringfügigem Maße Ersparnisse in Bezug auf Drucksorten und Buchführung. Andererseits erregt es eher Mißvergnügen als erhöhte Zufriedenheit. Wenn der Fahrpreis für, sagen wir,

Schriftsteller, Colson (Transports et tarifs), gibt die Anregung, daß in Fällen dieser Art ein selbstregistrierender Meßapparat für die richtige Höhe des Ausnahmetarifsatzes in dem Umstande zu finden ist, daß der Seeweg einen gewissen Teil des Verkehrs an sich zieht oder behält.

30 Kilometer eingehoben wird, so erhält niemand mehr als wofür er bezahlt hat; der Mann, der nur 21 Kilometer zu reisen wünscht, bekommt jedoch viel weniger. Aber wenn die ungarische Verwaltung die ihr erwachsende Annehmlichkeit des Preises für wert hielt, um den sie erkaufte, ist darüber weiter nichts zu sagen.

Der entscheidende Punkt ist ein prinzipieller. Auf den ersten Blick und unter sonst gleichen Verhältnissen sollte der Tarif sich auf die Meilenzahl gründen, und je genauer dies der Fall ist, um so gerechter ist er sowohl für die Bahn als auch für ihre Kunden. Jede 100 Ellen weiter, die der Verkehr befördert wird, bedeuten eine weitere besondere Dienstleistung für den Kunden, wofür er billigerweise zu bezahlen hätte; sie bedeuten aber auch eine weitere Ausgabe für die Bahngesellschaft — sowohl an aufgewendetem Kapital, durchgeführter Beförderung als auch an Anlage und Betrieb, der zu diesem Zwecke forterhalten wird — wofür sie billigerweise zu bezahlen ist. Die Analogie mit der Post führt gänzlich irre. Bei der Behandlung eines Briefes sind die Beförderungskosten nur ein Bruchteil der gesamten Kosten, die hauptsächlich für Sortieren und Zustellung erwachsen. Nahezu die gesamten Kosten des Personenverkehrs und ein großer Teil der Kosten des Güterverkehrs sind Beförderungskosten, das Wort im weiteren Sinne für alle Kosten, ausschließlich jener am Bestimmungsorte, verstanden. Postbeförderungskosten sind überdies von der Entfernung ganz unabhängig. Es kostet zweifellos mehr, einen Brief von einem Dorfe in Roßshire zu einem Nachbarorte in einer andern Bergschlucht zu bringen, als ihn von Dingwall nach London zu befördern. Zu behaupten, daß es die Eisenbahn mehr kostet, wenn der Reisende von Dingwall in Inverness aussteigt, statt nach London weiterzufahren, wäre doch offenbar sinnlos. Vom Prinzip abgesehen, sind Tarife nach Art jener der Post aus praktischen Rücksichten unmöglich. Die Postanstalt kann durchschnittlich ihren 1½ Pennytarif einheben, zum Teil weil dieser Satz so gering ist, daß selbst wenn er (mit Rücksicht auf die wirklichen Kosten) ganz übermäßig wäre, das Übermaß zu unbedeutend ist, um Widerstreit zu erregen, hauptsächlich aber, weil die Post durch ihr gesetzliches Monopol vor der Konkurrenz städtischer Halbpenny-

oder Penny-Stadtposten in Bezug auf ihr einträglichstes Geschäft geschützt ist. Aber Eisenbahnen haben kein solches Monopol und ihr Durchschnittsfahrpreis ist keine Kleinigkeit. Er beträgt im Vereinigten Königreiche rund 5 Shilling, 2 Shilling 10 Pence und 1 Shilling 3 Pence für die drei Wagenklassen. Daß Fernreisende eine Tarifierung nach „postalischen Prinzipien“ begrüßen würden, muß nicht erst gesagt werden. Aber welcher Passagier würde von Oxford Street zur Bank oder von Charing Cross nach Mansion House den Durchschnittsfahrpreis bezahlen wollen? Natürlich würden einige hundert Millionen Passagiere ausfallen. Infolge des Verlustes ihrer Fahrgelder wären die Eisenbahnen bemüßigt, den Durchschnittsfahrpreis zur Hereinbringung des Verlustes zu erhöhen, sagen wir auf 7 Shilling, 4 Shilling und 1 Shilling 9 Pence. Wieder würden ein paar hundert Millionen Passagiere weggehen. Nochmals müßte der Durchschnittsfahrpreis erhöht werden und so fort da capo.

Die Erfahrung mit dem Einheitsfahrpreise hat in den Vereinigten Staaten selbst bei den Bahnen für den städtischen Verkehr dahingeführt, daß deren große Mehrzahl dem Bankrott verfiel, obgleich der Fahrpreis fast bis auf das Doppelte erhöht worden war, z. B. in Boston 9 Cents, früher 5 Cents. Praktisch wurde die Sache in London erprobt. Als die Central Londoner Eisenbahn eröffnet wurde, führte sie den Einheitsfahrpreis ein; sie wird deshalb oft auch „die Zweipenny-Röhrenbahn“ genannt. Das System war kein Erfolg. Kurzfahrende Passagiere wollten nicht zwei Pence zahlen, wenn sie im Omnibus um einen Penny fahren konnten. Indem alle Fahrgäste verhältnismäßig weite Entfernungen zurücklegten und es so der Gesellschaft unmöglich machten, ihre Wagen zwei oder dreimal zwischen der Bank und Shepherd's Bush voll und wieder leer zu haben, konnte die Gesellschaft den Betrieb mit obigem Fahrpreise nicht erschwingen. Durch Erfahrung klug, hob die Piccadillybahn bei der Eröffnung von 1 Penny bis zu 5 Pence abgestufte Fahrpreise ein, letzteren Preis für die ganze Entfernung von Finsbury Park bis Hammersmith. Bald ergab sich indes, daß für diese Relation so wenig Fahrkarten ausgegeben wurden, daß es nicht der Mühe wert war, solche zu drucken. So sank der Höchsthfahrpreis auf 4 Pence herab. Und späterhin hat

auch die Zweipennybahn sich den andern angeschlossen. So hat eine Erfahrung von mehreren Jahren, während welcher viele Millionen Passagiere befördert wurden, endgültig erwiesen, daß ein einheitlicher Fahrpreis selbst auf einer sechs Meilen langen Bahnlinie unmöglich war. Das hindert aber exzentrische Leute nicht, von Zeit zu Zeit Flugschriften herauszugeben, die die Annahme des postalischen Prinzips für ganz Großbritannien befürworten.

Die vorstehende Beweisführung will dartun, daß die Eisenbahntarife im großen und ganzen auf der Beförderungsdistanz aufgebaut werden müssen, und wir werden in dem Glauben an die Richtigkeit unserer theoretischen Beweisführung bestärkt werden, wenn wir uns erinnern, daß tatsächlich immer und überall, auf Staatsbahnen übereinstimmend mit Privatbahnen, die Tarife diese Grundlage haben und hatten. Aber wir haben auch erkannt, daß einheitliche, ohne Rücksicht auf Entfernung gleiche Tarife eine Unmöglichkeit sind und daß die Abweichungen von solcher Gleichförmigkeit nicht irgend einem Tarifierungsprinzip nach Maßgabe der Beförderungskosten zugeschrieben werden können. Wir haben ferner erfahren, daß Tarifsätze weit unter dem normalen Ausmaß noch gewinnbringend und sogar außerordentlich gewinnbringend sein können, und daß die Tarifsätze nahezu bis zu einem verschwindenden Punkte herabgesetzt werden müßten, bevor behauptet werden könnte, daß der mit ihnen bediente Verkehr auf Kosten anderer Verkehre befördert werde.

Aber die Behauptung, daß die Tarife im großen und ganzen auf Grund der Beförderungsdistanz erstellt werden müssen, bringt uns nicht viel weiter, wenn es, wie wir gesehen haben, zweckgerecht erscheint, den Verkehr derselben Artikel auf gleiche Entfernung über eine und dieselbe Bahnlinie gleichzeitig zu Frachtsätzen zu befördern, die sich zueinander wie 1 Penny zu 2¹/₂ Penny pro Tonne und Meile verhalten¹⁾. Wir müssen also irgendwie dem Grundsatz näherzukommen suchen, nach dem die Tarife in der Wirklichkeit festgesetzt werden. Wir werden wahrscheinlich am besten tun, wenn wir hiebei die historische Methode zur Anwendung bringen.

1) Siehe Anmerkung S. 48.

VII. Eisenbahneinnahmen

Ihre historische Entwicklung

Die ältesten englischen Eisenbahnen, nämlich die Straßenbahnen und Flachschielenbahnen, dann die Eisenbahnen im Tyne-Gebiet waren lediglich solche, die der moderne Eisenbahnsprachgebrauch als „Kohlenbahnen“ bezeichnen würde. Sie wurden erbaut, um Kohle und nichts als Kohle zu führen; praktisch genommen, beförderten sie keine anderen Güter, gewiß keine Passagiere. Die erste Bahn mit Personenverkehr war Liverpool—Manchester, 1830 eröffnet. Sie wurde ursprünglich für den Güterverkehr gegründet; tatsächlich strömten ihr aber die Reisenden in solcher Anzahl zu, daß einige Zeit nach der Eröffnung die Güter an der Bahn sich stauten. Ein Dutzend Jahre später, als der Hauptstock der jetzigen großen Durchgangslinien eröffnet war, stammten drei Viertel der ganzen Bahneinnahmen von den Reisenden und nur ein Viertel von den Gütern. Auf den Durchgangslinien selbst, der Great Western oder der Linie London—Birmingham, war das Verhältnis der Gütereinnahmen ungefähr ein Fünftel oder ein Sechstel der Gesamtziffer. Nach und nach gewannen die Güter gegenüber den Reisenden einen Vorsprung, bis sie zu Beginn der Fünfzigerjahre mehr als die Hälfte der Einnahmen darstellten. Über diesen Höhepunkt sind sie seither nicht sehr viel weiter gekommen. Vor dreißig Jahren stieg das Verhältnis bis auf 55 zu 41 Prozent; vor etwa einem Dutzend Jahren stand es auf rund 51 zu 43 Prozent¹⁾.

1) In den Berichten des Handelsamtes, denen diese Verhältniszahlen entstammen, sind außer „Personenverkehrs“-Einnahmen auch die Einnahmen von Paketen, Postsachen, Pferden, Fischen usw., die von den Personenzügen befördert werden, inbegriffen. Sie werden nunmehr in der Statistik des Transportministeriums getrennt ausgewiesen, u. zw. sind die Zahlen für 1923: Reisende 77,000.000 Pfd, Briefpostsendungen 2,100.000 Pfd, Postpakete 1,700.000 Pfd, sonstiger Personenzugsverkehr 13,300.000 Pfd, Güterzugsverkehr 110,000.000 Pfd. Der Prozentsatz von Güterzugs- zu Personenzugseinnahmen war in obigem Jahre rund 59 zu 41 Prozent. — [Die Ausgleichung behufs Aufrundung der oben angeführten 55 + 41 und 51 + 43 auf die vollen 100 Prozent Einnahmen stellt die verschiedenen, d. i. nicht aus dem Bahnverkehre stammenden Einnahmen der Gesellschaften dar (Anm. d. Übers.).]

Welche historischen Tatsachen liegen nun diesen Ziffern zugrunde? Der Personenverkehr der Vierzigerjahre weist auf wohlhabende Leute hin, Kunden, die größtenteils von Extrapost- und Eilwägen herüber versetzt sind und im Durchschnitt Fahrpreise von vollen 2 Pence pro Meile bezahlen. Es waren ihrer 18,000.000 im Jahre 1842, und nur ein kleines Häufchen unter ihnen reiste in der dritten Klasse. Sechzig Jahre später war die Zahl der Reisenden einschließlich der Inhaber von Saisonkarten auf 1.500,000.000 gestiegen; neun Zehntel hievon reisten in der dritten Klasse und der Durchschnittsfahrpreis pro Meile war von 2 Pence auf unter $\frac{1}{2}$ Penny, also auf weniger als ein Viertel¹⁾, herabgesunken. Was bedeutet dies? Die wohlhabenden Leute, die Kunden, welche die Bahnen schon für sie bereit fertig vorfanden, hatten in weitem Ausmaße an Zahl, Wohlstand und Gewohnheit zu reisen zugenommen. Sie zählen vielleicht für 130,000.000 Reisen gegen 18,000.000 vor sechzig Jahren und sie zahlen noch immer Fahrpreise, die nicht erheblich niedriger sind als die ursprünglichen 2 Pence. Inzwischen hat das allmähliche und stetige Sinken der Fahrpreise von den ursprünglichen $1\frac{1}{2}$ Pence pro Meile dritter Klasse über die Zwischenstufe des parlamentarischen 1 Penny-satzes pro Meile, zuerst nur für einen täglichen Zug, dann für alle Züge, bis herab auf die heutigen Ausflugs- und Arbeiterfahrpreise, die den Tiefstand von fünf Meilen für 1 Penny erreichen, einen gänzlich neuen Verkehr ins Leben gerufen, und zwar einen Verkehr von Volksklassen, die vor zwei Generationen überhaupt nicht reisten. Heutzutage reisen viel mehr als neun Zehntel der Passagiere dritter Klasse oder mit Saisonkarten weit unter dem Fahrpreis dritter Klasse. Ihre Anzahl beträgt ungefähr 1750 Millionen im Jahr²⁾.

1) Dies auf Grund der Voraussetzung, daß die für August 1903 von der North-Eastern-Bahn veröffentlichten Personenmeilenziffern als zutreffendes Muster für das ganze Land betrachtet werden können, wogegen meines Erachtens kein Grund vorliegt.

2) Die Zunahme in 20 Jahren ist viel größer als der Text ersehen läßt. Die alte Ziffer von 1500 Millionen war die Summe aus den Berichten der einzelnen Gesellschaften und diese behandelten einen über drei Bahnlinien Reisenden — mochte auch sein ganzer Reiseweg nur fünf Meilen betragen — als drei Reisende. Die Ziffer des Transportministeriums — 1750 Millionen — zählt jede Reise eines Passa-

Daß die Durchgangslinien vor sechzig Jahren einen sehr geringen Güterverkehr beförderten, braucht uns nicht zu überraschen. Die Überlegenheit eines Schnellzuges über einen Expresswagen ist überwältigend, ein Güterzug aber bietet gegen ein Kanalboot oder einen Küstendampfer keine so überwältigenden Vorteile. Die Kanalboote sind auch jetzt noch nicht ganz erschlagen und die Küstendampfer sind weit davon entfernt, es zu werden. In der Frühzeit mit ihren schwächlichen und sonderbaren Maschinen, mit fehlendem Signalsystem, rudimentären Handbremsen und einem beträchtlichen nutzbringenden Personenverkehr war die Schwierigkeit des Betriebes einer mit Zügen überfüllten Bahnlinie so groß, daß die Eisenbahn-Betriebsdirektoren nicht sehr versucht waren, den Verkehr niederer Klasse aufzunehmen und von konkurrierenden Frachtführern durch Aufstellung niedriger Frachtsätze herüberzuziehen. Der von ihnen wirklich erlangte Verkehr war von geringer Masse und hoher Klassifikation und für ihn war Schnelligkeit von größerer Bedeutung als der Kostenpunkt. Dem Direktor der London-Birmingham-Eisenbahn wird, als ihm nahegelegt wurde, daß seine hocharistokratische Linie in Konkurrenz mit dem Great-Junctionkanal und den Kohlenbriggs von Newcastle Kohle nach London führen solle, der Ausruf zugeschrieben: „Kohle! Nächstens wird man von uns verlangen, Mist zu führen.“ — Mag dieser Ausruf nun authentisch sein oder nicht, so bringt er doch eine wirkliche und nicht ungerechtfertigte Denkungsart zum Ausdruck. Und in der Tat, wäre es für die London-Birmingham-Eisenbahn möglich gewesen, fortzubestehen, wie sie begonnen hatte, als große Durchgangslinie ohne Erweiterungen und Zweigbahnen, welche den Gewinn verwässern, so wäre sie bis auf den heutigen Tag von tiefklassigen Neuerungen, wie Kohle und Reisende dritter Klasse, unbehelligt geblieben und würde doch fortdauernd ohne Schwierigkeit ihren Aktionären ihre ursprüngliche Dividende von 10 Prozent ausbezahlt haben.

Aber zum Glück für das Land, wenn auch nicht für die Aktionäre, war keine der großen Gesellschaften im Stande, eine solche Politik einzuhalten. Zu ihrer Selbsterhaltung mußten sie das Gebiet beiderseits ihrer Hauptverkehrslinie in giers, gleichviel ob sie über drei oder vier Bahnlinien gegangen ist, bloß als eine einzige.

Besitz nehmen. Und der neue Aufwand an Kapital für neue und unproduktive Zweiglinien erheischte neue Einnahmequellen, um ihn zu bestreiten. Der Verkehr hochklassiger Art, der sich von selbst eingestellt hatte, war erschöpft. Neuer Verkehr mußte irgendwie herangezogen werden und der einzige Weg hiezu war die Einhebung niedrigerer Tarife. Denn die Tatsache, daß die Eisenbahn ihn nicht bediente, zeigte, daß er die bestehenden Frachtsätze nicht bezahlen konnte oder wollte. Wenn beispielsweise die Kohle an der Grube in South-Staffordshire 10 Shilling und an der Bahnwerft in London 20 Shilling wert ist, kann der Kohlenhändler augenscheinlich eine höhere Bahnfrachtzahlung als 10 Shilling nicht erschwingen. Ebenso klar ist, daß ungeachtet der Verkaufspreis in London 20 Shilling beträgt, der Kohlenhändler eine Bahnfracht von 10 Shilling nicht zahlen wird, wenn die Kanalfracht nur 7 Shilling 6 Pence ausmacht. Demgemäß mußten neue Tarife erstellt werden, die sich dadurch voneinander unterschieden, daß die einen insbesondere den Zweck verfolgten, einen Verkehr heranzuziehen, der sonst über andere Routen gegangen wäre, andere dagegen im allgemeinen zu Gunsten solcher Güter bestimmt waren, die sonst mit Nutzen überhaupt nicht versendet werden können, alle aber darin übereinstimmend, daß sie weitgehende Herabsetzungen der früher in Kraft gestandenen Tarife darstellten.

In dieser Art hat sich in groben Umrissen die Entwicklungsgeschichte des Eisenbahnverkehrs und der Eisenbahntarife in unserem Lande vollzogen. Sie stellt in ihren Grundzügen die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen überhaupt dar. Die Bahn beginnt mit einer kleinen Menge hochwertiger Transporte zu hohen Tarifsätzen. Ihr unausgesetztes Bestreben geht dahin, die Masse des Verkehrs durch stetig abnehmende Tarifsätze zu vermehren, welche immer tiefer liegende Schichten des Verkehrs erfassen. Der durch solche Tarifsätze herangezogene Verkehr wird zum Teil schon früher bestehenden, aber weniger leistungsfähigen Beförderungsgelegenheiten weggenommen, zum Teil haben ihn die neuen, von der Bahn gebotenen Erleichterungen geschaffen. Sowie der Verkehr steigt, sinkt der durchschnittliche Tarifsatz und sowie dieser sinkt, steigt der Verkehr weiter. Und in dieser

Weise setzt sich der gegenseitige Prozeß fort bis auf jenen Punkt, wo die Bahn den ganzen Verkehr, der für sie erreichbar ist, an sich gezogen hat. Der Punkt, wo die Tarifiermäßigung innehalten muß, ist dann erreicht, wenn es gerade noch lohnt, den Verkehr zu übernehmen, d. i. wenn die durch den am billigsten tarifierten Verkehr zuwachsenden Kosten die aus diesem Verkehr erzielten Einnahmen nahezu erreichen¹⁾.

Die Geschichte Amerikas bietet ein Musterbeispiel dieses Entwicklungsprozesses. Schon in einem frühen Zeitpunkte — im Jahre 1825 — bildete der Eriekanal in Verbindung mit dem Hudsonflusse einen für die damalige Zeit sehr leistungsfähigen Verkehrsweg von den Großen Seen zur Atlantischen Meeresküste bei New York. Im Jahre 1842 wurde die durchgehende Bahnverbindung von New York bis Buffalo, durchwegs parallel dem Flusse und Kanal entlang führend, vollendet. Aber erst im Jahre 1853 begann die Bahn ernstlich mit dem Kanalverkehr in Mitbewerb zu treten. Zu jener Zeit war der Verkehr auf dem Kanal so stark, daß die Kanalzölle, obgleich sie durch wiederholte Herabsetzungen auf ein Drittel ihrer ursprünglichen Ziffer gesunken waren, dem Staate New York als Eigentümer des Kanals einen Jahresgewinn von über 50 Prozent des ursprünglichen Kapitalsaufwandes einbrachten. Zu diesem Zeitpunkte erschien die gebietende Persönlichkeit des Commodore Vanderbilt auf der Bühne. Er erwarb durch Ankauf die verschiedenen unabhängigen Gesellschaften — anfänglich waren es ihrer 14 gewesen — welchen die zusammenhängende Eisenbahnroute gehörte, verschmolz sie in ein einheitliches Gebilde, die New York-Zentraleisenbahn, und setzte dann Durchgangstarife in Kraft, die niedrig genug waren, um den Verkehr von dem Kanal abzuziehen. Der Verkehr kam wirklich und machte es Vanderbilt dadurch möglich, die ständigen Kosten seiner Bahn auf eine namhaft vergrößerte

1) Dieser Punkt, den man den Grenzwert des Tarifsatzes nennen könnte, wird offenbar in einem alten, dichtbevölkerten Lande wie England, wo die Erweiterung von Bahnanlagen und Stationen äußerst kostspielig ist und die Betriebskosten sich aus einer Reihe von technischen Gründen ungemein hoch stellen, viel früher erreicht sein als in einem Neulande, wo die angeführten Verhältnisse sich gegenteilig gestalten.

Verkehrsmenge zu verteilen. Da hiedurch die Kosten pro Verkehrseinheit sich erniedrigten, war der Weg für eine weitere Tarifierabsetzung frei. Nach ihrer Vornahme wurde dem Kanal eine weitere Verkehrsquote entzogen und die Bahn konnte neuerdings zu einer Tarifierabsetzung schreiten. Der Gewinn aus dem Kanale schrumpfte allmählich zusammen und verschwand. Der Staat New York, vergeblich bemüht, seinem Kanal den Verkehr zu erhalten, übernahm die ganze Last seiner Instandhaltung und hob die Kanalzölle auf. Nichts konnte den Niedergang des Kanals aufhalten.

Heutzutage ist sein Verkehr ein so geringfügiger, daß er praktisch nicht in Betracht kommt, und die Bevölkerung des Staates New York hat für einen Aufwand von 34,000.000 Pfund Sterling zum Zwecke der Verbreiterung und Vertiefung des Kanals aufzukommen, um ihn für Boote von 2000 Tonnen Ladegewicht schiffbar zu machen, in der Hoffnung, ihm hiedurch einigermaßen seine frühere Bedeutung wiederzugeben. Der Erfolg dieses gewaltigen neuen Aufwandes läßt sich in einem Satze wiedergeben: im Jahre 1916, vor der Eröffnung des erweiterten Kanals zählte der Verkehr 1,600.000 Tonnen, im Jahre 1922, volle 5 Jahre nach Eröffnung der Neuanlage, war der Verkehr auf 2,200.000 Tonnen gestiegen.

Mittlerweile befördern die Eisenbahnen nicht weniger als 150,000.000 Tonnen im Jahre an ihm entlang. Die New York Central Railway zieht, ungeachtet rund um sie her eine Unzahl konkurrierender Bahnen entstanden sind, glänzende Einkünfte aus der Beförderung einer vielfach größeren Verkehrsmenge, als notwendig gewesen wäre, um den alten Kanal zu überfüllen und zu verstopfen, und zwar bei Frachtsätzen, welche per Tonne und Meile nur einen Bruchteil jener betragen, die sie vor einem halben Jahrhundert einzuheben pflegte. Damit ist aber die Sache nicht zu Ende. Denn so wie es der bestehende Verkehr war, den die Bahn dem Kanal wegnahm und der die Bahngesellschaft in den Stand setzte, ihre Tarife herabzusetzen, so war es diese Tarifierabsetzung, welche die Besiedlung der ausgedehnten Getreidegebiete des Nordwestens ermöglichte und derart der Bahn die Entwicklung und Fortdauer eines neuen Verkehrs sicherte, der die kühnsten Träume der alten Bahndirektoren weit übertrifft.

An dieser Stelle muß aber bemerkt werden, daß, während der Durchschnittstarifsatz notwendigerweise mit der Entwicklung des Verkehrs einer Eisenbahn sinkt — und zwar aus zwei Gründen: weil niedrigere Tarifsätze eingeführt werden und weil die zu diesen Sätzen beförderte Verkehrs menge stetig einen immer größeren Anteil des Gesamtverkehrs darstellt — doch hieraus keineswegs folgt, daß etwa auch die höchsten Tarifsätze sich ermäßigen. Die Fahrpreise erster Klasse von London nach Dover waren vor dem Kriege höher als sie zur Zeit der Eröffnung der (damals 13 Meilen längeren) Linie vor siebzig Jahren waren; und wahrscheinlich waren die Frachtsätze für die höchsten Warenklassen, wie Zigarren oder Seidenwaren, zwischen Liverpool und Manchester selbst im Jahre 1914 ebenso hoch wie sie immer gewesen waren.

Nach der Natur der Dinge ist auch nichts anderes zu erwarten. Niemand — nicht einmal ein Eisenbahndirektor — macht aus dem Hergeben von Geld ein Geschäft. Der Direktor, der einen Kohlenfrachtsatz oder einen Fahrpreis dritter Klasse ermäßigt, tut dies in der Hoffnung, hiedurch den Verkehr so anzuregen, daß ein höherer Reingewinn aus dem größeren Verkehre zu dem niedrigeren Satze erwachsen wird, als er aus dem kleineren Verkehre zu dem höheren Satze sich ergab. Seine Erwartung mag eine Enttäuschung bringen, denn nicht jede Tarifiermäßigung bietet selbst für billige Transportartikel Anreiz; seine Ermäßigungen mögen übermäßig groß gewesen sein, die Gewinne die Verluste nicht decken; denn, was immer auch die Kritiker der Eisenbahnen sagen mögen, der Grundsatz der irischen Äpfelfrau, daß man es aushalten kann, jeden Apfel mit Verlust zu verkaufen, wenn man nur genug Äpfel verkauft, ist nicht allenthalben richtig. Doch handelte der Direktor eben in dieser Erwartung.

Nun kann wohl niemand voraussetzen, daß eine Ermäßigung des Schnellzugsfahrpreises erster Klasse nach Dover um 10 Shilling auch nur ein einziges menschliches Wesen dazu bringen wird, einen Monat an der Riviera zuzubringen oder sich für die Überlandroute nach Indien zu entschließen. Ebenso wenig würde ein Nachlaß von 10 Shilling pro Tonne von dem Bahnfrachtsatze für Zigarren — Wert per Tonne 2000 bis 7000 Pfd — dazu führen, in Manchester zu ihrem Verbrauch besonders anzureizen.

Wenn hochwertige Tarifsätze, sei es für Waren oder Reisende, herabgesetzt werden, ist der Grund hievon in der Praxis immer der Wettbewerb in dieser oder jener Form. Wenn die Fahrpreise nach Brüssel über Ostende ermäßigt werden, muß die Calais-Route nachfolgen oder einen wertvollen Teil ihres Verkehrs verloren gehen lassen. Eine direkte Dampferlinie von Havanna nach Manchester kann sehr wohl die Fracht für Zigarren nach Liverpool herabdrücken. Denn die Kundschaft der Eisenbahn ist ebensowenig wie die Bahndirektion geneigt, für nichts etwas herzugeben; und wie sehr auch der Zigarrenhandel imstande sein mag, eine Fracht von, sagen wir, 20 Shilling pro Tonne zu tragen, so wird der Zigarrenhändler sie doch nicht bezahlen, wenn er seine Zigarren um 10 Shilling gleich gut befördert bekommen und die 10 Shilling seinem eigenen Gewinn zuschlagen kann.

Hier muß jedoch auf einen Unterschied zwischen Personen- und Güterverkehr aufmerksam gemacht werden. Die Güter sind von der Bahngesellschaft in Klassen eingeteilt, nach einem System, das jetzt eingehender besprochen werden soll. Zigarren, haben, wenn sie überhaupt mit der Bahn befördert werden sollen, den Frachtsatz zu bezahlen, der für die Güterklasse, zu der sie gehören, als angemessen festgesetzt ist. Bei den Reisenden ist dies anders. Sie klassifizieren sich selbst; und dementsprechend stehen die Wagen erster, zweiter und dritter Klasse desselben Zuges miteinander in regelrechtem Wettbewerb um die Kundschaft des zu gewärtigenden Passagiers. So mancher, der vollauf imstande ist, den Fahrpreis erster Klasse zu bezahlen, und dem es nicht einfallen würde, das Reisen aufzugeben, wenn der Mindestfahrpreis 3 Pence pro Meile betragen würde, stellt sich selbst beim Gange zur Station die Frage, in welcher Klasse er den besten Gegenwert für sein Geld finden wird, und reist bald in der einen, bald in der andern Klasse, je nachdem ihn augenblickliche persönliche Erwägungen beeinflussen. Ein Personenfahrpreis erster Klasse von 50 oder 60 Prozent über jenem der dritten Klasse dürfte sich daher in der Praxis als der höchste Satz erweisen, der in unserem Lande noch mit Vorteil eingehoben werden kann. Denn während bei 3 Pence pro Meile wahrscheinlich nicht mehr als fünf Reisende von je hundert sich abhalten lassen werden, in der dritten Klasse

zu fahren, dürften bei $2\frac{1}{2}$ Pence pro Meile 12 Reisende Abstand nehmen, es zu tun. Im ersten Falle vereinnahmt die Bahn nur $7\frac{1}{2}$ Pence über den Fahrpreis dritter Klasse; im letzteren Falle bekommt sie 12 Pence und diese $4\frac{1}{2}$ Pence Überschuß sind mehr als ausreichend, die Mehrkosten zu decken. Dies wird durch die Erfahrung der Nachkriegszeit klar ersichtlich gemacht. Als die Fahrpreise in den Schmelztiegel geworfen wurden und $1\frac{1}{2}$ Pence als höchster bei Reisenden dritter Klasse zu erreichender Fahrpreis herauskam, stimmten die verschiedenen Bahngesellschaften, deren Fahrpreise erster Klasse bisher zwischen mindestens 67 Prozent und höchstens 200 Prozent über den Fahrpreisen dritter Klasse geschwankt hatten, einhellig zu, daß künftig die erste Klasse mit 1 Penny pro Meile über dem Fahrpreis dritter Klasse, das ist im Verhältnisse von 5 : 3, taxiert werden solle. Das Ergebnis dieser Verschiedenheit in der Natur des Personen- und Güterverkehrs liegt darin, daß, während ein normaler englischer Gütertarif pro Meile, auf eine Entfernung von angenommen 20 Meilen, eine Steigerung aufweist, die derzeit von etwa 1 Shilling 9 Pence bei Kohle bis zu 16 Shilling bei Zigarren reicht¹⁾, bei den gewöhnlichen Personenfahrpreisen der Unterschied sich nur zwischen dem Minimum von 2 Shilling 6 Pence und dem Maximum von 4 Shilling 2 Pence bewegt²⁾.

1) Einschließlich Nebengebühren am Ankunftsorte in beiden Fällen und angenommen, daß keine Zustellung berechnet wird.

2) Die Richtigkeit der Angabe des Textes zeigt sich treffend in der Geschichte eben dieser Fahrpreise nach Dover. Durch viele Jahre war der Expreßzugsfahrpreis I. Klasse 1 Pfd, der Personenzugsfahrpreis I. Klasse 18 Shilling 6 Pence. Vor dem Krieg wurde die Expreßzugstaxe, die vom Parlament auf 19 Shilling herabgesetzt war, nur bei den Durchgangszügen nach und von dem Kontinent eingehoben, welche keine Passagiere dritter Klasse beförderten. Praktisch genommen war das gar kein Lokalfahrpreis, sondern ein Anteil eines Transitsatzes für Reisende nach dem Auslande, die ihre Fahrt wahrscheinlich mit Zügen fortsetzten, welche nur Reisende erster Klasse beförderten. Die gewöhnlichen Fahrpreise der Lokalzüge zwischen Dover und London, von denen einige schneller fuhren als die sogenannten „Expreßzüge“ und die alle tatsächlich Passagiere dritter Klasse beförderten, betragen 13 Shilling in erster und 6 Shilling $5\frac{1}{2}$ Pence in dritter Klasse. Man kann sicher annehmen, daß die Bahngesellschaft aus der Beförderung von Lokalreisenden zum billigeren Fahrpreise von 13 Shilling mehr Gewinn zog als zum alten von 18 Shilling 6 Pence

Wir sind jetzt in der Lage, unsere Schlußfolgerungen summarisch zusammenzufassen. Die höchsten heutzutage eingehobenen Tarifsätze stellen die Fahr- und Frachtpreise dar, welche im Kindheitsalter der Eisenbahnen festgesetzt wurden, um den hochwertigen Verkehr, mit dem sie sich ausschließlich befaßten, von den früheren Beförderungsmitteln, wie Eilwagen und Botenfuhren abzuziehen. Seither hat das Bahnnetz durch allmähliche Einführung immer niedrigerer Stufen von Tarifsätzen einen ganz neuen Verkehr an sich gezogen, zunächst von neuen und entfernteren Gebieten, ferner in überaus geringwertigen Frachtartikeln und überdies in solchen Artikeln, die vermöge einer außergewöhnlich vorteilhaften Lage aus dem Bereiche rivalisierender Verkehrsmittel nur durch ausnahmsweise Zugeständnisse herangezogen werden konnten.

Als die dieser Politik — welche, um es nochmals zu wiederholen, eine allen Eisenbahnen, seien sie im Eigentum des Staates oder privater Gesellschaften, gemeinsame ist — zu Grunde liegenden Prinzipien können folgende drei bezeichnet werden:

I. Trachtet, Verkehr zu bekommen. Je mehr Verkehr befördert wird, desto weniger kostet die Beförderung. Daher trachtet zuerst und vor allem Verkehr zu bekommen.

II. Stellt keinen Tarifsatz so hoch, daß er den Verkehr hemmt, wobei jedoch wohl zu beachten ist:

III. daß kein Tarifsatz so niedrig sein darf, daß er nicht einmal die Mehrkosten deckt, welche der Bahn durch die Durchführung des Verkehrs erwachsen, auf den der Tarifsatz angewendet wird.

Man wird leicht erkennen, daß die Grundsätze I und II miteinander in innigem Zusammenhange stehen: denn ein ermäßigter Satz, der einen wirklichen Verlust bei einem gegebenen Ausmaße bestehenden Verkehrs in sich schließen würde, kann ganz vorteilhaft sein, wenn der Nachlaß die Verkehrsmenge verdoppelt, auf welche der Tarifsatz sich bezieht.

Ferner wird man bemerken, daß die Grundsätze II und III das Maximum und das Minimum feststellen, welches die Tarifsätze nicht überschreiten oder unterbieten dürfen. Es besteht indes bei Nummer II eine Lücke von gewisser theoretischer, wiewohl geringer praktischer Bedeutung. Millionäre und

Edelmetall sind nämlich *corvéables à discretion*¹⁾. Denn offensichtlich können Fahrpreise erster Klasse und Frachtsätze für Edelmetall um ein Vielfaches über ihre jetzt bestehende Höhe hinaufgesetzt werden, bevor ein Londoner Finanzmann sich dazu bestimmen ließe, entweder für seine Person lieber den Frachtdampfer von der Themse nach New York zur Reise oder zur Versendung seiner Goldrimessen zu benutzen, als den Bahntarif von London nach Liverpool oder Southampton zu bezahlen. In Wirklichkeit bilden die Millionäre und das Edelmetall einen so kleinen Teil des Gesamtverkehrs, daß sie für die Bahn eine zu vernachlässigende Größe darstellen. Selbst wenn sie nicht, was sie doch sind, in nahezu jedem Lande durch die bestehende Gesetzgebung vor ausnahmsweisen und erpresserischen Tarifsätzen geschützt wären, würde es für die Bahn noch nicht der Mühe lohnen, sie in eine getrennte Kategorie versetzt wissen zu wollen²⁾.

Wenden wir uns wieder der uns vorliegenden wichtigen Frage zu, so haben wir einen Maximalsatz, der sich nach Maßgabe der Zahlungsfähigkeit feststellt und einen Minimalsatz, der sich durch den Preis ergibt, zu welchem die Bahn mit Berücksichtigung ihres wirklichen und möglichen Verkehrsumfanges noch instande ist, das Geschäft anzunehmen. Diese beiden Grenzpunkte sind im großen und ganzen mit einer für praktische Zwecke ausreichenden Genauigkeit durch Erhebung und Untersuchung sicherzustellen. Sie können aber voneinander sehr weit entfernt sein und sind es immer bei gewissen Verkehren. Der Bahndirektor hat keinen genauen Maßstab, der ihn bei der Bestimmung eines einzelnen Tarifsatzes, der irgendwo zwischen den beiden Extremen liegt, leiten würde. Ist er von vorsichtigem und konservativem Temperament, oder ist er in einem Lande wie Irland mit verfallenden Industrien und abnehmender Bevölkerung angestellt, so strebt er naturgemäß darnach, die oberste Grenze einzuhalten. Ist er dagegen von sanguinischer Veranlagung, insbesondere, wenn er sich inmitten

1) „Nach Belieben besteuert.“ (Anm. des Übers.)

2) Die Kraftwagenbeförderung hat bereits eine solche Entwicklungsstufe erreicht, daß wahrscheinlich der Straßenverkehr künftig bedeutenden Einfluß auf die Niederhaltung der Tarife in gewissen Personen- und Frachtverkehren üben wird.

eines rasch fortschreitenden Gemeinwesens oder in einem Lande unbegrenzter Möglichkeiten befindet, wie es die Vereinigten Staaten sind, so hat er naturgemäß das Bestreben, die Gegenwart angesichts der Zukunftsaussichten aufs Spiel zu setzen. Beide Männer sind von denselben Motiven geleitet. Jeder von ihnen wünscht für seine Bahn — indem er dabei Einschränkungen unterliegt, die wir zum Teil schon angedeutet haben, und mit denen wir uns später noch ausführlich zu befassen haben werden — das Höchstmaß an Reinertrag. Aber der eine strebt sein Ziel durch Erzielung großen Gewinnes bei kleinem Geschäft zu erreichen, der andere erblickt das Heil darin, aus einem gewaltigen Geschäftsumsatz einen schlanken Gewinn herauszuziehen. Ein weiterer Umstand ist folgender: Frachtartikel, die einander genug ähnlich sind, um in dieselbe Klasse des Tarifschemas eingestellt zu sein, können dem Antrieb zu einer Tarifiermäßigung sehr ungleichmäßig entsprechen. Moralischer Druck gegen anscheinende Ungehörigkeit oder Besorgnis vor dem Ausgang einer Klage wegen ungehöriger Bevorzugung können in solchen Fällen einen Bahndirektor in bezug auf Experimentieren mit Tarifiermäßigungen ängstlich machen.

Es ist klar, daß die erstgenannte Methode der Verwaltung — großer Nutzen bei kleinem Geschäft — der Verwaltung die geringste Mühe macht; die letztere dagegen gereicht mehr der Gesellschaft im großen und ganzen zum Nutzen. Solange aber die eine oder die andere Richtung nicht bis zum anstößigen Übermaß verfolgt wird, kann niemand mit Bestimmtheit behaupten, der eine oder der andere Direktor habe Recht oder Unrecht. Es gibt kein Gesetz, dem sich ein besonderer Bahntarifsatz zu fügen hätte. Der erfahrenste Beamte der ausübenden Regierungsgewalt, der gelehrteste Richter eines Eisenbahngerichtshofes wird manchmal nicht entscheiden können, ob ein gegebener Satz von etwa einem Penny pro Tonne und Meile an und für sich ein vernünftiger ist oder ob einer von $\frac{15}{16}$ Penny oder $1\frac{1}{16}$ Pence mehr oder weniger zweckmäßig sein wird. Die Bestimmung eines Eisenbahntarifes ist, kurz gesagt, eine Kunst und nicht eine Wissenschaft, und es ist dies eine Kunst, welche nach dem Ausdrucke Bagehots geübt werden muß „in einer Art Zwielficht . . . in einer Atmosphäre von Wahrscheinlichkeit und Zweifel, wo nichts ganz klar ist,

wo manche Aussichten für viele Zwischenfälle bestehen, wo zugunsten verschiedener Richtungen gar vieles vorgebracht werden kann und wo nichtsdestoweniger eine Richtung entschlossen gewählt und unverrückt verfolgt werden muß¹⁾.

So weit haben wir uns in unserer Einbildung den Eisenbahndirektor beim Festsetzen eines besonderen Tarifsatzes vorgestellt. In Wirklichkeit ist seine Aufgabe unermeßlich schwieriger, als man darnach vermuten möchte. Er hat nicht einen, sondern Tausende und Millionen von Tarifsätzen festzustellen. Die Warenklassifikation eines hochentwickelten Landes, wie England oder Frankreich oder die Vereinigten Staaten, enthält einige tausend Posten und jedem derselben muß sein entsprechender Platz angewiesen werden. Dieser Gegenstand muß später noch eingehender behandelt werden. Für jetzt genügt es zu bemerken, daß dem Verhältnis des Tarifsatzes bei Artikeln, die mit anderen in Konkurrenz stehen oder von diesen ersetzt werden können, sorgsame Beachtung geschenkt werden muß, ebenso dem stufenweisen Abfall des Einheitssatzes nach Maßgabe der Entfernung, wie dem Nachlaß pro Tonne, je nachdem das Gewicht der Sendung steigt und so weiter.

In Wahrheit wäre, obwohl wir die Geschäftsleitung personifiziert und unter dem Bilde eines Mannes vorgestellt haben, der ein vollständiges System von Eisenbahntarifen feststellt, kein einzelner Mensch und keine Vereinigung von Menschen imstande, ein solches System kurzerhand von Grund aus aufzustellen. Es kann nur nach und nach erwachsen, indem es sich da entwickelt und dort ändert, je nachdem das Land selbst sich entwickelt und seine Industrie und sein Handel sich nach Zeit und Verhältnissen umgestalten. Aber der leitende Gedanke der Geschäftsleitung bleibt durchwegs der gleiche. Jeder Tarif hat, wie wir gesehen haben, sein Höchst- und sein Mindestmaß. Alle Tarife müssen aus sich heraus die gesamten Kosten decken und womöglich eine genügende Spannung übrig lassen, um die Verzinsung des Kapitals zum normalen

1) B a g e h o t Walter, englischer Nationalökonom und Publizist (1826—1877), Herausgeber der Zeitschrift „The Economist“ seit 1860, bezeichnete sich selbst als „letzten echten Schüler Ricardos“ (Anmerkung des Übersetzers).

Zinsfuß zu bestreiten. In ihrem gegenseitigen Verhältnisse zu einander, müssen die Tarife so eingerichtet sein, daß jede Tarifpost ihren vollen Anteil an den Gesamtkosten des ganzen Eisenbahndienstes trägt.

Wie schon bemerkt, kann dieser Ausspruch nicht immer auf den Personenverkehr angewendet werden. In vielen Fällen haben Bahngesellschaften ihren gesamten Personenverkehrsdienst geführt, ohne daß dieser irgendwie zum Gewinn beigetragen hätte. Im allgemeinen führen die Bahngesellschaften der Vereinigten Staaten ihren Personenverkehr ohne Gewinn, obwohl es Fälle, wie die Relation New York-Philadelphia, gibt, wo sich ein ansehnlicher Gewinn ergibt. Manche Eisenbahnen befördern zweifellos ihre Reisenden zu Tarifen unter den Selbstkosten, aber wenn die Bahn irgend eine Aussicht auf Erfolg bieten soll, muß eben ein Personendienst stattfinden, ob er nun seinen gehörigen Anteil zu den Gesamtkosten des Bahndienstes beisteuert oder nicht.

Welcher ist aber der „gehörige Anteil“? Im gewohnten Eisenbahn-Sprachgebrauche geht die Antwort dahin, daß der Direktor jeden Verkehrszweig tarifarisch mit dem zu belasten strebt, „was der Verkehr tragen kann“. Dieser Gedanke ist ein grundlegender; die Anwendung unbegrenzt. Eine weiter eingehende Prüfung ist demnach hier geboten. Wir werden demgemäß in den folgenden Kapiteln zuerst den Sinn des Satzes: „tarifieren, soweit der Verkehr es trägt“ und zweitens zu betrachten haben, inwieweit diese Tarifierungsmethode der Billigkeit entspricht; ferner drittens, durch welche Hilfsmittel dieser Vorgang zur praktischen Anwendung gelangt.

VIII. Tarifieren, soweit der Verkehr es trägt —

Der Sinn dieses Ausdruckes

Der Satz: „Tarifieren, soweit der Verkehr es trägt“, hat aus gewissen, nicht gerade einleuchtenden Gründen unzweifelhaft einen üblen Ruf erlangt. Auf den ersten Anblick hin scheint er sicherlich einen Grundsatz darzustellen, der keineswegs Ausbeutung, sondern Mäßigung bedeutet. So hoch tarifieren, als der Verkehr es erträgt, heißt mit anderen Worten: nicht

so hoch tarifieren, daß der Verkehr es nicht zu ertragen vermag. Gleichwohl wird der Satz im allgemeinen ganz anders verstanden. Man hat behauptet, daß Bahndirektoren den Anspruch erheben, von sich aus die Produktionskosten mit „A“ und den Verkaufspreis mit „B“ schätzungsweise anzusetzen und sich die ganze Differenz als Eisenbahntarif zuzueignen. Selbst ein nüchterner Schriftsteller, wie Herr Jeans, erklärte, „die Bahngesellschaften machen kein Geheimnis aus der Tatsache, daß in Fällen, wo wenig oder gar keine Konkurrenz zu einer abweichenden Vorgangsweise nötigt, ihr leitender Grundsatz darin besteht, dem Verkehre so viel aufzulasten, als er tragen kann“¹⁾. In Wahrheit aber hat, was immer für vorschnelle und unberufene Aussagen von einzelnen Eisenbahnleuten unter besonderen Umständen abgegeben worden sein mögen — ein berühmter französischer Direktor, Herr Aucoc, wie berichtet wird, erklärt: „*Faites payer au trafic tout ce qu'il peut payer; tout autre principe est un nonsens*“²⁾ —, keine Bahnverwaltung jemals nach einem derartigen Grundsätze gehandelt. So hat beispielsweise vor zwanzig Jahren der Kanzler des Schatzamtes den Zoll auf importierte Zigarren um 1 Shilling pro Gewichtspfund, gleich 112 Pfd pro Tonne erhöht. Zigarren werden, wohlverstanden, für fähig erachtet, diese Mehrlast zu tragen, obgleich sie schon mit mehr als 600 Pfd pro Tonne besteuert sind. Kann ein vernünftig denkendes Wesen sich einbilden, daß ein Frachtsatz von vielleicht 5 Pfd pro Tonne für die Beförderung von Liverpool nach London die Grenze dessen erreicht, was der Verkehr zu tragen imstande ist?

Der wahre Sinn des obigen Satzes ist, daß innerhalb der schon beschriebenen Grenzen — des Höchstmaßes, das irgend ein besonderer Verkehr zu erschwingen vermag, und des Mindestmaßes, um welches die Bahn ihn zu besorgen imstande ist — die Bahntarife für die verschiedenen Klassen des Verkehrs festgesetzt werden, und zwar nicht nach Maßgabe einer Schätzung der Betriebskosten, sondern im großen und ganzen nach dem Grundsätze, daß jeder Zahlende das gleiche Opfer zu bringen hat. Von diesem Standpunkt aus, ist „was der Verkehr tragen

1) Railway Problems. London, 1887, p. 233.

2) „Lasset den Verkehr alles zahlen, was er zu zahlen vermag; jeder andere Grundsatz ist Unsinn.“

kann“, ein Grundsatz, der keine Ausbeutung, sondern ein billiges Zugeständnis an die schwächeren Mitglieder des Gemeinwesens bedeutet. Hätten die Bahndirektoren seinerzeit erklärt, ihr Grundsatz sei „Milderung des Wetters für das geschorene Schaf“, so würde ihre Ausdrucksweise zutreffend, ihre Popularität dagegen vielleicht noch größer gewesen sein. Die Gesamtkosten der Erhaltung und Betriebsführung der Bahn müssen unter allen Umständen bezahlt werden, ebenso muß im großen und ganzen das in der Anlage der Bahn verwendete Kapital zum normalen Zinsfuß seine Vergütung finden. In einem System des Mitbewerbs mag dies nicht für jede einzelne Bahnlinie zutreffen, aber, obgleich die auf einer einzelnen Bahnlinie eingehobenen Tarife unabhängig von ihrem Kapitalsaufwande bemessen sein können, muß das im Eisenbahnnetz des ganzen Landes investierte Kapital, als Ganzes genommen, seine Verzinsung bekommen, wenn nicht aus den Eisenbahntarifen, dann aus der allgemeinen Besteuerung.

Kann wohl ein System der Aufteilung dieses notwendigen Aufwandes mehr der Gerechtigkeit entsprechen als jenes, wonach alle, die reich sind — wohlhabende Reisende, wertvolle Frachten, ein Verkehr, der den Vorteil der geographischen Lage nahe den Märkten genießt u. dgl. — von ihrem Überflusse etwas abgeben, während alles, was arm ist — Passagiere dritter Klasse, geringwertige Artikel von großem Umfang, Verkehr, der auf weite Distanz gehen muß, um den Markt zu erreichen und so weiter — auf Grund seiner Armut etwas leichter davonkommt? In die Eisenbahnsprache übersetzt, bedeutet das in Rede stehende Prinzip folgendes: das ganze Eisenbahneinkommen setzt sich aus Tarifen zusammen, die im Falle der Verkehr außerstande ist, einen hohen Tarif zu ertragen, so niedrig sind, daß sie kaum mehr als die tatsächlich hiefür verausgabten Kosten decken, aus Tarifen, die im Falle des mittelklassigen Verkehrs sowohl die effektiven Ausgaben als einen verhältnismäßigen Anteil an den unaufgeteilt auflaufenden Kosten decken, und die schließlich im Falle des hochklassigen Verkehrs nach Deckung der durch diesen selbst bedingten tatsächlichen Ausgaben einen großen und unverhältnismäßigen Überschuß übrig lassen, der als Zuschuß zu

den nicht aufgeteilten Kosten des tiefklassigen Verkehrs dienen kann, die dieser letztere nicht tragen könnte.

Dies ist in seinen Grundzügen und Umrissen das System, so hoch zu tarifieren, als der Verkehr es erträgt. Es ist dies System, welches — wie wiederholt anzuführen ist — besteht, immer bestanden hat und, soweit wir es zu überblicken imstande sind, jederzeit auf allen Eisenbahnen zur Anwendung gelangen muß, seien sie Staatsanstalten oder Privatunternehmungen.

Die deutschen Bahnen haben sich allerdings seinerzeit unter dem starken Einflusse abstrakter Theoretiker von diesem System entfernt. In der Praxis sind sie schon längst zu ihm zurückgekehrt, obgleich die Form ihrer Tarife noch zuweilen oberflächliche Beobachter zu der irrigen Annahme verleitet, daß ihre Tarife mehr auf den Selbstkosten, als auf dem Werte des geleisteten Dienstes beruhen. Überdies ist das vorhin besprochene, den Wert des geleisteten Dienstes berücksichtigende Tarifsysteem zugleich im Interesse der Bahn gelegen, weil selbst der Verkehr niedrigster Klasse, sofern seine Tarife nur um einen ganz geringen Betrag die durch seine Aufnahme erwachsenden Mehrkosten übersteigen, zu den allgemeinen Kosten des Unternehmens beisteuert; ebenso ist es im Interesse des Publikums gelegen, weil dadurch ein Verkehr ermöglicht wird, der sonst gar nicht entstehen könnte, wenn von jedem Bruchteil des Verkehrs verlangt würde, daß er nicht nur seine eigenen unmittelbaren Kosten, sondern auch seinen vollen Anteil an den laufenden Auslagen zu tragen habe; es liegt aber auch im Interesse des hochklassigen Verkehrs, weil alles und jedes, was der tiefklassige Verkehr mehr als seine eigenen wirklichen Ausgaben zahlt, dazu beiträgt, die allgemeinen Unkosten des Unternehmens zu bestreiten, die der hochklassige Verkehr andernfalls ohne solche Unterstützung zu tragen haben würde.

Die Zwischenstaatliche Handelskommission der Vereinigten Staaten, als deren Vorsitzender ursprünglich Richter *Cooly*, einer der hervorragendsten Staatsrechtsanwälte, fungierte, die Amerika je besaß, war bemüht, beim Beginn ihrer Arbeiten im Jahre 1887 der Frage näherzutreten, ob Tarife, die eingestandenermaßen auf der Grundlage beruhten, was der Verkehr tragen könne — oder mit andern Worten, nicht auf den

Selbstkosten, sondern auf dem Werte des geleisteten Dienstes — als der Billigkeit entsprechende angesehen werden könnten. Und sie sprach ihre Schlußfolgerung in ihrem ersten Jahresberichte in folgendem Sinne aus:

„Schon sehr früh in der Geschichte der Eisenbahnen wurde die Wahrnehmung gemacht, daß, sofern diese Verkehrsmittel den größtmöglichen Nutzen bringen sollten, die Tarife für die Beförderung der verschiedenen Frachtartikel nicht auf dieselben streng nach Maßgabe der für sie auflaufenden Transportkosten aufgeteilt werden könnten, da ein derartiger Vorgang, wenn diese Kostenverteilung überhaupt möglich wäre, den Verkehr solcher Artikel, deren Raumumfang oder Gewicht im Vergleich zu ihrem Werte beträchtlich ist, auf sehr enge Grenzen beschränkt hätte. Nach dem System der Aufteilung der Tarife genau nach den Kosten würden gewisse Handelsverkehre, die dem Lande sehr nützlich gewesen sind und namhaft dazu beigetragen haben, seine verschiedenen Teile in innigere geschäftliche und soziale Beziehungen zu bringen, niemals zu irgendwelcher namhafter Bedeutung gelangt sein, und sie hätten in manchen Fällen gar nicht ins Leben treten können, schon aus dem einfachen Grunde, daß der Wert am Ablieferungs-orte den Ankaufspreis zuzüglich des Transportes nicht erreicht haben würde.“

„Der Verkehr wäre demgemäß hintangehalten worden, weil die Transportkosten größer gewesen wären, als er sie tragen konnte. Andererseits würden die Tarife für die Beförderung von Artikeln, die bei kleinem Umfang oder Gewicht einen großen Wert darstellen, nach diesem Bestimmungssystem unvernünftig niedrig im Verhältnis zum Werte der Artikel ausfallen und dies vielleicht nicht minder im Vergleich zu dem Werte der Leistung ihrer Beförderung. Es wurde daher als nicht ungerecht erkannt, die ganzen Betriebskosten auf sämtliche beförderte Artikel auf einer Grundlage aufzuteilen, die den verhältnismäßigen Wert der Leistung mehr als die verhältnismäßigen Kosten der Beförderung berücksichtigt. Eine solche Methode der Aufteilung würde die beste für das Land sein, denn sie würde den Handelsverkehr heben und die Verbindungen erweitern; sie wäre die günstigste für die Eisenbahnen, da sie ein großes Transportgeschäft aufbaut; und sie

wäre nicht ungerecht gegen die Grundbesitzer, die auf diese Art zur Zahlung in einem gewissen Verhältnis zu den empfangenen Vorteilen herangezogen würden. Ein derartiges System der Tarifierung würde im Prinzip einer Besteuerung nahekommen, indem der Wert des beförderten Artikels das wichtigste Element bei der Bestimmung darüber bildet, was für denselben zu zahlen ist.“

.....

„Jede Frachtklasse für sich vorzunehmen und die Berechtigung ihres Tarifs durch Vergleich mit den Kosten des Transports eben dieser Klasse abzumessen, könnte zwar, abstrakt betrachtet, der Gerechtigkeit entsprechend scheinen, würde aber weder für die Frachtunternehmer ausführbar, noch mit dem öffentlichen Interesse vereinbar sein. Dem öffentlichen Interesse wird am besten gedient, wenn die Tarife so aufgeteilt sind, daß sie zu dem größtmöglichen Austausch von Erzeugnissen zwischen den verschiedenen Teilen unseres Landes und mit fremden Ländern aneifern; und dies kann nur dadurch bewirkt werden, daß man dem Werte eine maßgebende Beachtung schenkt und daß auf die höheren Frachtklassen ein gewisser Teil der Last übertragen wird, der bei verhältnismäßig gleicher Aufteilung, wenn lediglich die Leistung in Betracht gezogen wird, auf jene von geringem Werte entfallen würde. An dieser Methode der Tarifierung ist wenig auszusetzen und vielleicht gar nichts von Seite solcher Beurteiler, die den Gegenstand vom Standpunkte des öffentlichen Interesses betrachten.“

Wiewohl es aber einem leidenschaftslosen Nichtfachmann, der die Frage bloß als eine solche der abstrakten Wirtschaftslehre betrachtet, nicht schwer fällt, sich dabei zu beruhigen, nicht nur, daß der Grundsatz, so hoch zu tarifieren als der Verkehr es trägt, an und für sich der Billigkeit entspricht, sondern auch, daß dieser Grundsatz gleichmäßig bei uninteressierten öffentlichen Behörden, wie bei kommerziell denkenden Direktoren von privaten, auf Dividende ausgehenden Unternehmungen Gunst gefunden hat, so kann doch nicht in Abrede gestellt werden, daß das Laienpublikum diesen Grundsatz mit Mißtrauen und sogar mit Abneigung betrachtet. Ein

Eisenbahndirektor vermag vielleicht einen einfachen Mann zu überzeugen, daß es vernunftgemäß und im öffentlichen Interesse gelegen ist, 6 Shilling per Tonne für eine Sendung von 20 Tonnen Butter von Southampton nach London einzuheben und 12 Shilling per Tonne für eine Sendung von drei Zentnern von Winchester, aber ihm befriedigend klarzumachen, daß es vernunftgemäß und im öffentlichen Interesse gelegen ist, gleiche Sendungen derselben Güter zu befördern und die Fracht auf 10 Shilling für 100 Meilen, aber nur auf 7 Shilling in dem Falle anzusetzen, wenn die Ware noch weitere 50 Meilen reist, das ist eine weit schwierigere Aufgabe. Und doch gibt es Fälle, wo die Tatsachen so klar und einfach liegen, daß selbst Handelsleute, die gewiß voreingenommen sind, sich gezwungen sehen, die Gerechtigkeit dieser Behandlung zuzugestehen. Wir lassen hier einen Fall folgen, der sich wirklich zuge-tragen hat¹⁾:

„An der Küste von Delaware gab es vor ein paar Jahren einen Ort, den wir X nennen wollen und der sich vortrefflich zur Austernzucht eignete, aber nur sehr wenige Austern auf den Markt brachte, weil die Eisenbahntarife so hoch waren, daß sie dem Gewinn keinen Spielraum offen ließen. Die dortigen Austernzüchter machten die Bahn darauf aufmerksam, daß das Geschäft gewinnbringend werde, wenn der Tarif auf einen Dollar für 100 Pfund herabgesetzt würde, und die Bahn auf regelmäßige Frachtsendungen zu diesem Preise rechnen könnte. Die Eisenbahnleute gingen darauf näher ein. Sie fanden, daß der Austernpreis auf dem Markte von Philadelphia es den an jenen Orten ansässigen Austernzüchtern der Bahn einen Dollar für 100 Pfund zu zahlen erlaubte, ja daß sie sogar noch einen angemessenen Gewinn übrig behielten. Wenn die Bahn versuchen würde, einen höheren Tarif einzuheben, würde dieser den Gewinn so tief herabmindern, daß den Leuten kein Anreiz zum Eingehen des Geschäftes verbliebe. Das heißt, diese Austern würden einen Tarif von 1 Dollar für 100 Pfund tragen können und nicht mehr. Auch fanden die Eisenbahnleute, daß ein Verkehr von ungefähr einer Wagenladung täglich zu diesem Tarifsatz die Kosten der Beförderung eines Anhängewagens

¹⁾ Hadley: Railroad Transportation: its History and its Laws. New York and London: Putnam & Sons.

mit einem Schnellzuge hin und her täglich samt den erwachsenen Auslagen für Verzinsung und Reparaturen reichlich decken würde. Sie hängten daher den Wagen an und waren enttäuscht, als sie bemerkten, daß die Lieferungen der dortigen Austernzüchter den Wagen nur etwa zur Hälfte füllen konnten. Die der Bahn erwachsenden Kosten für den Lauf des halbgeladenen Wagens waren nahezu ebenso groß wie bei voller Ladung, das Einkommen aber war auf die Hälfte gesunken. Durch eine Erhöhung des Tarifs vermochten sie es nicht aufzubessern, denn dieser war so hoch, als der Verkehr es tragen konnte. Sie konnten ihr Geschäft auch nicht durch eine Tarifierabsetzung erweitern, denn die Schwierigkeit lag nicht in dem eingehobenen Frachtpreise, sondern in dem Umfange des am Orte möglichen Geschäftes. Es schien, als müsse dieser Spezialdienst aufgelassen werden.

Doch bot sich indes noch eine andere Möglichkeit. In einiger Entfernung von X, der Endstation dieser Bahn, lag ein anderer austernzüchtender Ort Y, der seine Austern über eine andere Route auf den Markt sandte. Die Auflieferung in Y war viel größer als in X. Die Leute in Y zahlten für die Versendung ihrer Austern zum Markt 1 Dollar für 100 Pfd. Ihr Transport von Y nach X hätte kaum 25 Cents betragen. Hob die Bahn von dort nach Philadelphia nur 75 Cents für 100 Pfd von den Austern, die von Y herkamen, ein, so konnte sie ihren Wagen unschwer ganz anfüllen und das tat sie auch. Sie hatte sodann eine halbe Wagenladung Austern aus der Zucht von X, von denen sie einen Dollar einhob, und eine halbe Wagenladung von Y, von denen sie für genau die gleiche Leistung 75 Cents zur Einhebung brachte.

„In X erhob sich natürlich großes Geschrei. Ihr Handel würde — so sagten die Leute — in der ärgsten Weise differentiell benachteiligt, und sie beklagten sich bei der Eisenbahn. Aber die Eisenbahnleute zogen sich auf die Logik der Tatsachen zurück. Ihre Beweisgründe waren die folgenden: (1.) eine volle Wagenladung zu 75 Cents würde die Ausgaben für Manipulation und Beförderung nicht bezahlt machen; (2.) zu einem höheren Tarife als 75 Cents könnten sie nicht eine volle, sondern nur eine halbe Wagenladung bekommen und eine solche zum Tarif von 1 Dollar (dem höchsten Frachtsatz,

den der Artikel ertragen würde), würde die Kosten nicht decken. Demgemäß (3.) müßte die Bahn bei jedem für jedermann gleichen Tarifsatz ihr Geld verlieren und (4.) würde sie entweder gezwungen sein, den Austernwagen ganz und gar abzuziehen oder andernfalls soviel als möglich zu einem Dollar bekommen und die Auffüllung zu 75 Cents bewirken. Aus dieser Logik gab es kein Entrinnen und die Austernleute von X zogen es schließlich vor, den höheren Frachtsatz zu zahlen, als den Versand ganz zu verlieren.“

Dieser Fall war ein ganz ungewöhnlich einfacher. Hier stand nur ein Spezialfrachtsatz für eine einzelne Warengattung im Verkehre zwischen zwei bestimmten Orten in Frage. Die betroffenen Händler waren wenig zahlreich und man konnte mit ihnen individuell und direkt verkehren. Aber nehmen wir einen Fall wie den folgenden vor:

Yarmouth war vor der Gruppenbildung von London auf der, in nahezu gerader Linie führenden, Great Eastern-Railway 121 Meilen entfernt, Norwich 114 Meilen und Cromer 138 Meilen. Aber es gab noch eine andere Route über die Midland-Bahn, die damals vom Bahnhof St. Pancras, über Peterborough, 118 Meilen, und Lynn, 157 Meilen, sich längs der Nordküste von Norfolk gegen Osten wendete und Cromer mit 202 Meilen, Norwich mit 209 Meilen, Yarmouth mit 229 Meilen erreichte. Und diese letztere Route ist nicht nur nach Cromer um ein gutes Stück länger und auch nach Norwich und Yarmouth viel länger, sondern wird auch in ihrer ganzen Strecke von Lynn im Westen bis Cromer im Osten von direkten Linien der Great Eastern-Bahn, die von London herkommen, durchschnitten. Das Ergebnis war unvermeidlich. Sofern die Umwegsrouten sich nicht gänzlich vom Durchgangsverkehre zurückzog und einverständlich auf die Konkurrenz verzichtete (wofür sie wahrscheinlich von der Great Eastern anderwärts ein Entgelt erhielt), waren ihr die für den Londoner Verkehr anwendbaren Tarife fest vorgezeichnet. Ihren Höhenpunkt erreichten sie irgendwo in der Nähe von Cromer, auf Grund der Distanz der Great Eastern-Bahn für London—Cromer, von wo sie in westlicher Richtung gegen Lynn, in südlicher Richtung gegen Norwich und Yarmouth abfallen mußten. Mit andern Worten, kein Tarifzuschlag konnte für die Beförderung des

Verkehrs über die letzten 100 Meilen seines Laufes bis Yarmouth erhoben werden. All das bezieht sich indes nur auf London allein. Für Zwischenorte an der Midland-Bahn, wie etwa Bedford oder Wellingboro' war die Great Eastern-Route nicht erreichbar. Sie mußten ihren Verkehr mittels der Umwegroute besorgen. Der Tarif für diesen Verkehr mußte sich, wie wir annehmen dürfen, auf der normalen Distanzgrundlage aufbauen, und deshalb waren die Tarifsätze von Bedford nach Yarmouth, 179 Meilen, beträchtlich höher, als wenn die Bahngesellschaft den Verkehr in London übernommen und ihn, bevor er Bedford erreicht, um 50 Meilen weiter zu befördern gehabt hätte.

Es ist anzunehmen, daß ein Handelsmann in Bedford darüber entrüstet gewesen wäre, wenn er dies zufällig entdeckt hätte. Auf den ersten Blick scheint ihm allerdings Unrecht zu geschehen. Aber ist es auch in Wirklichkeit der Fall? Lagen besondere Umstände vor, die ihn berechtigten, mit einem niedrigeren Satze als nach dem normalen Entfernungstarif belastet zu werden? Wenn nicht, durfte er sich nicht beklagen; er war nur nach der wirklichen Entfernung tarifiert worden. Wurde der Yarmouther Verkehr „auf seine Kosten“ befördert? Nein. Denn wir haben gesehen, daß es selbst bei Tarifen, die weit unter dem Durchschnitte stehen, für die Bahn doch vorteilhafter ist, den Verkehr zu befördern, als ihn gänzlich zu verlieren. Befähigte die Bahn den Handelsmann in London, einen ungehörigen Vorteil gegen seinen Konkurrenten in Bedford oder Wellingboro' zu erlangen? Abermals nein. Der Londoner Handelsmann hat Zutritt zu der kurzen und direkten Route. Es liegt kein Grund vor, warum er mehr als den dieser Route eigentümlichen Tarif zahlen soll. Bedfords einzige Route nach Yarmouth war eine Umwegsrute. Das mag ein Unglück für Bedford sein, fällt aber weder dem Londoner Händler noch der Bahngesellschaft zur Last. Im großen und ganzen scheint kein Zweifel daran begründet, daß die Bahngesellschaft befugt war, den Verkehr in der Strecke hinter Bedford von London für bedeutend weniger als nichts zu befördern¹⁾.

1) Und doch ist die von den Amerikanern so genannte „Lang- und Kurzfahrklausel“ — eine Klausel, die vorsieht, daß der Tarifsatz für die kürzere Entfernung, die in einer längeren inbegriffen ist,

Man wird nun verstehen, daß der Ausdruck „Tarif, den der Verkehr tragen kann“, zwei Bedeutungen hat. „Tragen kann“, kann einfach bedeuten „zu tragen vermag“, wie im Falle der Austern zu X, die bei einem höheren Tarif einfach vom Markte ausgeschlossen würden; es kann aber auch bedeuten und bedeutet sehr oft „zu tragen genötigt werden kann“. Offenbar kann, wenn zwischen zweien, 100 Meilen von einander in gerader Linie entfernten Orten zwei Bahnen von je 100 und 150 Meilen Länge bestehen, die längere Bahnlinie keinen höheren Tarif bekommen als die kürzere. Auch kann, wenn eine direkte Bahn und eine Umwegsrouten von 200 Meilen zur See vorhanden sind, die Bahn nur einen Tarifsatz bekommen, welcher der durchschnittlichen Seefracht nebst einem Zuschlage für die erhöhte Sicherheit, Raschheit, Regelmäßigkeit und Annehmlichkeit entspricht, welche die Bahn bietet. Es zeigt sich, daß, wenn „tragen kann“ im letzteren Sinne verstanden wird, mit anderen Worten, dann die wirkliche Schwierigkeit entsteht, wenn die Frage des Mitbewerbs entweder mit dem Wasserwege oder konkurrierenden Bahnen auftaucht. Die wirtschaftliche Rücksicht, der kommerzielle Instinkt scheinen auf unter sonst gleichen Umständen nie höher als jener für die längere Entfernung sein darf — in der Bundesgesetzgebung der Vereinigten Staaten und in der jedes Staates der Union anzutreffen. Sie kommt auch in kontinentalen Verkehrsordnungen vor. In diesem Falle erlangen, sofern der Durchgangsverkehr von solcher Größe und Bedeutung ist, daß die Bahngesellschaft ihn nicht entbehren kann, die Zwischenstationen einen Vorteil, auf den sie billigerweise keinen Anspruch haben. Ist der Durchgangsverkehr nicht von solcher Bedeutung, so läßt die Bahngesellschaft dieses Geschäft einfach zu Gunsten der konkurrierenden Gesellschaft, welche die kürzere Route besitzt, vielleicht auch des konkurrierenden Kanals oder Küstendampfers im Stich. In solchen Fällen ist die Bahngesellschaft der leidende Teil, denn sie verliert einen, wenn auch möglicherweise kärglichen Gewinn; nicht minder leiden darunter die Handelsleute in den Zwischenstationen, denn es verbleibt kein Durchgangsverkehr, welcher zu den allgemeinen Auslagen der Bahn beitragen könnte, auf die sie ausschließlich angewiesen sind. Die Konkurrenten — Bahn, Kanal oder Dampfer — haben den Gewinn; die Handelsleute in den Zwischenstationen der Konkurrenzlinie, wenn diese eine Bahn ist, streben auch danach, zu gewinnen; die Handelsleute in der Endstation bleiben in der gleichen Lage wie zuvor, außer insoweit sie etwa den Vorteil der Konkurrenz — in Erleichterungen, nicht im Tarif — zwischen zwei Gesellschaften einbüßen.

den einen Weg zu weisen, das Gerechtigkeitsgefühl des gewöhnlichen Bürgersmannes nach dem andern. Und der Erfolg der Gesetzgebungen und Gerichtshöfe in Bezug auf die Versöhnung der Gegensätze ist bisher kein glänzender gewesen.

Vielleicht ist ein Hauptgrund, warum die Gerechtigkeit des Grundsatzes, so hoch zu tarifieren, als es der Verkehr trägt, nicht bereitwilliger anerkannt wird, in dem Umstande zu erblicken, daß dieser Grundsatz als etwas ausnahmsweises betrachtet wird — als ein Anspruch, der lediglich in Bezug auf das Eisenbahngeschäft, vermöge einer angenommenen Verschiedenartigkeit der Bahnen von anderen Geschäften, erhoben wird. Die Wahrheit liegt aber viel eher darin, daß die Bahnen nur Musterbilder der großen modernen geschäftlichen Organisationen darstellen. Sie traten zuerst ins Leben und ihre Tarifierungsmethoden zeigten nahezu von Anbeginn einen tiefgreifenden Unterschied von jenen der zeitgenössischen kleinen Händler, denen die Eigenkosten zuzüglich eines Gewinnes einen sowohl genau bestimmbar als auch erreichbaren Preis darstellten. Heutzutage sind bei industriellen Unternehmungen die „Eigenkosten“ eine sehr unbestimmte Ziffer; „Gewinn“ schwankt in noch viel weiteren Grenzen, sowohl als solcher zwischen verschiedenen Zweigen desselben Geschäftes wie auch in Bezug auf das Geschäft als Ganzes. Die öffentliche Meinung der bürgerlichen Gesellschaft geht, im großen betrachtet, gleichwohl noch immer von der Annahme aus, daß die alten Geschäftsprinzipien maßgebend seien. Sehr viele Leute haben es wahrscheinlich selbst erfahren, daß sie von A nach B mit einer normalen Fahrkarte reisten, die vielleicht 1 Pfd kostete, und dabei wahrnahmen, daß ein Mitreisender in demselben Wagen sich eine vom Freitag bis Dienstag gültige Rückfahrkarte um den Zuschlag von nur 6 Shilling 8 Pence verschafft hatte. Dies erscheint unbillig und sehr viele Leute haben deswegen die Empfindung gehabt, äußerst ungebührlich behandelt worden zu sein. Wenn die Bahn es erschwingen konnte, einen Reisenden nach B und wieder zurück um 26 Shilling 6 Pence zu befördern, müßten 20 Shilling, so urteilen sie gefühlsmäßig, für eine Einzelreise einen wucherischen Gewinn ergeben. Und wenn die Beförderungskosten eines einzelnen Reisenden eine bestimmte Ziffer wären und es jederzeit angehe, dieser einen

festen Prozentualbetrag, der einen durchschnittlichen und der Billigkeit entsprechenden Gewinn darstellt, zuzurechnen, so würde die Kritik gerechtfertigt sein. Aber da diese beiden Voraussetzungen haltlos sind, trifft die Kritik nicht zu. „Es gab einst“, berichtet ein amerikanischer Schriftsteller, „einen Gasthof in Arkansas, dessen Besitzer jedem Gaste die Kosten des Hauses seit der Abreise des letzten Vorgängers aufrechnete und sie mit dem Schießgewehr einhob“¹⁾. Aber das moderne Geschäft ist gewöhnlich nicht so einfach. Der Gasthofbesitzer in Arkansas, der nicht nur ein Monopol, sondern auch ein Schießgewehr besaß, nahm bei der Aufstellung seines Tarifs eine Stellung von größerer Freizügigkeit und geringerer Verantwortlichkeit ein, als sie im allgemeinen ein Bahndirektor innehat. Betrachten wir nun in Kürze, inwieweit der Grundsatz, der in der Eisenbahnsprache „tarifieren, was der Verkehr tragen kann“, heißt, nicht nur in Bezug auf das eigentliche kommerzielle Geschäft, sondern auch anderwärts in den gewöhnlichen Geschäftsangelegenheiten des Lebens zur Anwendung gelangt.

IX. Tarifieren, soweit der Verkehr es trägt — einige Analogien

Der einfachste Fall des Verkaufes zu „Eigenkosten zuzüglich Gewinn“ ist vielleicht im Lohn für unqualifizierte und nichtorganisierte Arbeit zu finden. Der Arbeiter verkauft seine Dienstleistungen um die Selbstkosten, d. i. Nahrung, Wohnung und Kleidung, gemäß dem Lebensfuße seiner Klasse zuzüglich eines Gewinnes, d. i. um so viel mehr, als die Konkurrenz seiner Genossen ihm zu bekommen ermöglicht. In Kalifornien oder in Klondike ist der Gewinn groß; in Bengalen oder China ist er klein. Aber auf jeden Fall behält der Arbeiter alles für sich, was er bekommt. Er hat keine Kapitalsverzinsung zu bezahlen, keine Einrichtungsauslagen, keine Erhaltung von Anlagen, keine Verkaufskosten. Der kleine Handwerksmeister aus der Zeit vor hundert Jahren war vielfach in gleicher Lage. Sein Haus war seine Werkstätte, er hatte auch keine Arbeitsmaschinen, fast

¹⁾ Railway Practice. By General E. Porter Alexander. New York; Putnam Sons. 1887. Ein vortreffliches kleines Buch.

keinen Warenvorrat und demzufolge nahezu kein Kapital. Wenn er eine Bestellung auf einen Anzug oder ein paar eiserne Türen erhielt, kaufte er so viel Tuch oder Eisen, als er für die bestimmte Arbeit brauchte, unmittelbar bei dem wirklichen Erzeuger, verarbeitete es bis zur Fertigstellung unter Aufwendung einer bestimmten Anzahl Arbeitsstunden, und berechnete dem Käufer die Kosten des Materials und der Arbeit zuzüglich seines eigenen Gewinnes, der ohne Zweifel nach einem herkömmlichen Maßstabe bemessen war.

Aber wer kann bestimmen, wie viel an Kosten und wie viel an Gewinn in dem Preise eines heutzutage vom Konfektionär verkauften Anzuges enthalten ist?

Das Material, aus aller Welt zusammengeholt, ist durch viele Hände gegangen — wobei jeder derartige Geschäftsabschluß möglicherweise einen Gewinn oder einen Verlust darstellte — bevor es in der Walkmühle anlangte. Das Tuch ist, wenn es aus der Walke kommt, nicht nur mit den Kosten der Arbeit und des Materials, die recht genau ermittelt werden können, sondern auch mit einem Anteil an den Kosten der Aufsicht und Verwaltung sowie der Gebäude, Maschinen, Webstühle usw., die weniger gut bestimmbar sind, belastet; und überdies mit einem ganz unbestimmten Anteil an den Kosten und Gehältern der Einkäufer, Reisenden, Verkäufer, den Zinsen des Betriebskapitals usf. Ist es für den Walkmühlenbesitzer nicht offensichtlich unmöglich, die genauen Kosten für die Elle eines bestimmten Stückes Tuch als feststehende Tatsache hinzustellen? Ist es ferner nicht klar, daß, wenn er 10 Shilling pro Elle als den ungefähren Preis annimmt, der ihm seine Kosten nebst einem mäßigen Gewinn rückerstattet, dies kein Grund ist, weshalb er es um 10 Shilling verkaufen sollte? Denn er wird es gewiß nicht um 10 Shilling verkaufen, wenn er 12 Shilling bekommen kann, er wird auch gewiß um 8 Shilling verkaufen, wenn er 10 Shilling nicht bekommen kann. Und bei 8 Shilling wird er noch besser wegkommen, als wenn er gar nicht verkauft; denn 8 Shilling werden ihm seine baren Auslagen für Arbeit und Material decken und noch etwas für seine allgemeinen Unkosten übrig lassen. Sogar 4 Shilling wären für ihn besser als nichts; denn wenn das Tuch in seinen Händen bliebe, würde es für ihn nutzlos sein und 4 Shilling würden doch

mindestens einigermaßen im Sinne einer Abschlagszahlung auf die Barauslagen der Erzeugung wirken. Ferner würde es sich, wenigstens für geraume Zeit, dem Mühlenbesitzer besser auszahlen, sein ganzes Erzeugnis zu dem von uns genannten 8 Shillingsätze auszuverkaufen, als die Erzeugung gänzlich einzustellen, denn — selbst abgesehen von der Frage des Verlustes seiner Kundschaft — ist es doch besser, einen gewissen, wenn auch unzureichenden Gewinn aus seinem Kapital, Betriebsinventar und der Werksanlage zu ziehen, als gar keinen.

So weit haben wir im Umriß die Geschichte des Tuches dargestellt und erkannt, daß es keine genauen Erzeugungskosten besitzt. Sehen wir nun ab von all den verschiedenen Händen — der Walker, der Färber, der Warenhausbesitzer — durch die es geht, wiewohl tatsächlich jede von ihnen in dem langen Erzeugungsgang den Preis beeinflußt, und stellen wir uns vor, daß das Tuch bei dem Schneider angelangt ist. Wieder beginnt das gleiche Spiel. Der Schneider kauft seinen Rohstoff, das Tuch, gibt einen gewissen Betrag an Lohn für das Zuschneiden und Machen aus und verkauft dann den Anzug seinem Kunden zu einem Preise, der zuzüglich der Barauslagen für den einzelnen Anzug gerade so viel von den allgemeinen Unkosten seiner Werkstatt und seines Ladens deckt, als nach seiner Meinung diesem Einzelgeschäft zu tragen auferlegt werden kann. Mit einem Worte, die Belastung des Kunden beruht auf dem Werte, den der gekaufte Gegenstand für den Käufer hat, und nicht auf den Kosten des verkauften Gegenstandes für den Erzeuger.

Wenn wir an die Stelle eines Schneiders in Whitechapel¹⁾, der mit Artikeln des notwendigen Bedarfes Handel treibt, Geschäftsleute setzen, die in Luxusartikeln arbeiten, wird die Preisabstufung noch viel größer sein. Das Damenkleid, welches im Mai für 30 Guineen von einem Modewarenhändler in der Bond-Straße²⁾ ausgebaut ist, wird vielleicht im Schaufenster Ende Juli mit einem Drittel des Preises bezeichnet sein. Verkauft der Modewarenhändler deshalb seine zurückgesetzte

¹⁾ Eines der Arbeiterviertel im Osten Londons. (Anm. d. Übers.)

²⁾ Straße mit eleganten Kaufläden im Westen Londons. (Anm. d. Übers.)

Ware „auf Kosten“ seiner regelmäßigen Kundschaft? Ist es nicht im Gegenteil einleuchtend, daß der Handel mit Sommerkleidern am Schlusse der Saison nur einen niedrigen Satz ertragen kann; daß, wenn dieselben nicht zu herabgesetztem Preise verkauft würden, sie überhaupt nicht zu verkaufen wären, und daß dann der Durchschnittssatz für die regelmäßige Kundschaft sich verhältnismäßig erhöhen müßte? Nochmals ist der Grundsatz, aufzulasten, was der Verkehr tragen kann, nicht ein Prinzip der Ausbeutung, sondern der Gleichstellung der Belastung. Die reichen Kunden bekommen ihre Toiletten wohlfeiler, weil die ärmeren die wirklichen Erzeugungskosten des Überschusses bezahlen, welche die anderen übrig gelassen haben; die Nachsaisonkäufer bekommen Gegenstände fast zu den Selbstkosten, die sie nie hätten haben können, wenn das Risiko und allgemeinen Unkosten des Kaufladens nicht durch die Einkäufe der regelmäßigen Kundschaft gedeckt wären.

Man könnte die Beispiele zur Erläuterung desselben Grundsatzes ins Unendliche vervielfachen. Ein Haus in Mayfair¹⁾ kann möbliert um 20 Guineen pro Woche für August und September vermietet werden, was weniger als $\frac{1}{52}$ der jährlichen Auslagen ist. Dasselbe Haus bringt in der Saison 100 Guineen ein. Wird der Herbstmieter, den der niedrige Mietzins angezogen hat, auf Kosten des Saisonbewohners untergebracht? Oder tragen nicht beide, ihrer beiderseitigen Leistungsfähigkeit entsprechend, die Gesamtkosten? Zieht der Hauswirt einen wucherischen Gewinn aus dem Mieter, der zu bezahlen imstande ist? Oder legt er nicht vielmehr grob und fein zusammen und bekommt dadurch, im ganzen genommen, den mittleren Mietwert seines Hauses für das ganze Jahr? Nehmen wir noch ein Beispiel von einem Geschäfte, das einer Eisenbahn noch weit ähnlicher zu sein scheint. Ein Kraftwagenführer fährt einen Gast zu einer Jagdhütte 20 Meilen von der Bahnstation und verlangt dafür 2 Pfd. Auf dem Rückwege überholt der Motorführer einen Fußgänger und bringt ihn für 5 Shilling zur Station. Geschieht dadurch irgend ein Unrecht dem ursprünglichen Mieter des Wagens, wenn der Wagen eine Crown²⁾ extra verdient? Es ist klar, daß der Fußgänger nur

1) Vornehmes Stadtviertel im Westen Londons. (Anm. d. Übers.)

2) 1 Crown = 5 Shillings. (Anm. d. Übers.)

durch den ausnehmend niedrigen Fahrpreis zum Einsteigen bewogen wurde. Es stand außer Frage, ihn die halben Kosten der beiden Fahrten des Wagens zahlen zu lassen.

Genug an dem, was zur Erläuterung des Grundsatzes ausgeführt wurde. Die Preise beruhen in allen geschäftlichen Angelegenheiten und nicht allein im Eisenbahnbetriebe, nicht auf den Kosten des Produzenten, sondern auf dem Werte für den Konsumenten; wobei jedoch das Gesetz gilt, daß der niedrigste Preis auf die Dauer nicht unter die speziellen Kosten des verkauften Artikels oder des geleisteten Dienstes herabgehen kann und daß alle Preise auf die Dauer die gesamten allgemeinen und besonderen Kosten aller betreffenden Artikel oder Dienstleistungen decken müssen. Oder, um denselben Gedanken in der Sprache der volkswirtschaftlichen Handbücher auszudrücken, der Minimalpreis eines Manufakturartikels ist auf die Dauer gleich seinen eigentlichen Kosten plus so viel als ihm von seinen Zusatzkosten, angelastet werden kann. Der Gesamtpreis der ganzen Erzeugung der Fabrik muß den Gesamtkosten des Geschäftes plus der Verzinsung des darin angelegten Kapitals zum normalen laufenden Zinsfuß sein.

An dieser Stelle könnte man indes einwenden: „Eine Eisenbahn ist kein Kaufladen und keine Fabrik, noch ist ein Bahndirektor ein gewöhnlicher Geschäftsmann. Eine Eisenbahn ist ihrer Natur nach ein öffentliches oder eine Art von öffentlichem Unternehmen; sie ist in gewisser Hinsicht mindestens ein Monopol. Die Methoden, die im Falle eines Fabrikanten oder Ladenbesitzers zu rechtfertigen sind, sind es nicht notwendigerweise auch im Falle einer Eisenbahn.“ Diese Einwendung ist berechtigt und man muß sich wohl mit ihr befassen. Vor allem sind die allgemeine Bedeutung und die monopolistische Natur der Eisenbahntarife in allen Ländern anerkannt worden. In vielen Ländern haben sie dazu geführt, daß diese Tarife unmittelbar von öffentlichen Amtspersonen aufgestellt, in allen andern, daß sie in bedeutendem Ausmaß der öffentlichen Kontrolle unterworfen wurden. Auf welche Art und Weise und bis zu welchem Ausmaß der Staat die Eisenbahnen und die Erstellung ihrer Tarife verwalten oder beaufsichtigen soll, ist eine Frage, mit der wir uns hier nicht zu befassen haben. Einstweilen wollen wir annehmen, daß die

Anwendung dieses Grundsatzes in der Praxis nicht ungehindert vor sich gehen wird. Augenblicklich haben wir uns nur mit der Frage zu beschäftigen, ob der Grundsatz an sich richtig ist. Durch unsere Beispiele aus dem Geschäftsleben können wir es wohl als erwiesen betrachten, daß Differentialtarife für dieselben verkauften Artikel oder geleisteten Dienste unter verschiedenen Umständen nicht notwendigerweise ungebührlich sind oder dem Interesse der Bezahler des höheren Satzes widersprechen. Wir werden demnächst untersuchen, wie weit der Grundsatz, verschiedene Tarife für Dienste einzuheben, die mit denselben Kosten für den Dienstleistenden erwiesen werden, sich auf kommerzielle Geschäftsabschlüsse beschränkt. Vorher mag aber noch eine Analogie hier Erwähnung finden.

Die Lieferung von elektrischem Strom ist für gewöhnlich Monopol und in unserem Lande zumeist in Händen von öffentlichen Körperschaften. Trotzdem pflegen Elektrizitätsunternehmen ihre Tarife noch viel differentieller zu stellen, als es bei einer Eisenbahn für gewöhnlich der Fall ist. Ein typischer Tarifsatz ist 5 Pence pro Beleuchtungsstromeinheit, 1 Penny pro Kraftstromeinheit. Vom kommerziellen Standpunkte sind die 5 Pence für Beleuchtung als das Höchstmaß angesetzt, das die Konkurrenz von Gas und andern Beleuchtungsmitteln erträgt; der 1-Penny-Tarifsatz soll die Verbraucher von Dampfkraft, Gasmaschinen usw. zum Konsum von Elektrizität heranziehen. Vom Billigkeitsstandpunkte betrachtet, stellt sich die Sache so dar: das Elektrizitätsunternehmen wurde ursprünglich zwecks Lieferung von Beleuchtung errichtet. Es bedingte große Kapitalauslagen für eine sich schnell abnützende maschinelle Einrichtung und Kabel. Anlage und Personal müssen den größten Anforderungen gewachsen sein und diese größte Anforderung — „die Gipfelspannung“, wie sie für gewöhnlich genannt wird — tritt nur während rund zwei Stunden im Tag ein und auch dies nur während der Wintermonate des Jahres. Während 22 von den 24 Stunden ist der Großteil der Anlage unbeschäftigt; aber Verzinsung, Abnutzung und ständige Auslagen laufen während der ganzen Zeit fort. Die Leistung eines solchen Dienstes kann nicht anders als kostspielig sein. Es gibt aber ein Mittel, ihn weniger kostspielig zu machen. Wenn Konsumenten durch den niedrigen Satz von 1 Penny veranlaßt werden können,

Elektrizität als Triebkraft zu verwenden, so werden sie dieselbe in den Tagesstunden benutzen, bis zu einem gewissen Ausmaß sogar spät in der Nacht, zu einer Zeit, wo sonst die Maschinen unbeschäftigt blieben. Der eine Penny — wir nehmen ihn hier als höchsten Satz, den das Geschäft tragen kann — wird die Mehrkosten an Brennstoff vollauf decken und wird dazu beitragen, die allgemeinen Unkosten des Unternehmens abzuschwächen. Weit davon entfernt, daß der niedrige differentielle Satz den Konsumenten von Licht Nachteil brächte oder auf ihre Kosten ginge, ist vielmehr das Gegenteil der Fall. Die ständigen Auslagen — die große Masse des Ganzen — verteilen sich nun, statt daß sie etwa der einen Million Einheiten zur Last fielen, auf sechs Millionen Einheiten und die Kosten der Beistellung pro Einheit werden verhältnismäßig herabgemindert. Die Zunahme der billig tarifierten Kraftabnehmer ist die einzige Möglichkeit, von der die Lichtabnehmer eine Herabsetzung ihrer eigenen Tarife erwarten können¹⁾.

¹⁾ Wir haben hier eine vollkommene Analogie zu den Verhältnissen auf der Eisenbahn vor uns. Gleichzeitig ist der vorliegende Fall infolge des Umstandes, daß das Elektrizitätsunternehmen nur einen einzigen Artikel liefert, um so einfacher, daß er verdient, noch eingehender betrachtet zu werden. Nehmen wir an, daß für die erste Million Einheiten (infolge der sehr kurzen Zeitdauer der Maximalspannung) die Erzeugungskosten 2 Pence pro Einheit betragen. Nehmen wir ferner an, daß weitere 5 Millionen Einheiten mit Mehrkosten von 0·75 Pence pro Einheit erzeugt werden können. Die gesamten Kosten für 6 Millionen Einheiten betragen dann $\frac{5\cdot75}{6}$ Pence oder weniger als 1 Penny pro Einheit. Die Erzeugungskosten sind auf die Hälfte gesunken und das Ergebnis ist, daß die Lieferung zum tief herabgesetzten Preise, welche nur zur Bestreitung ihrer eigenen Mehrkosten eingegangen wurde, tatsächlich die durchschnittlichen Erzeugungskosten zur Gänze deckt und noch einen Bruchteil zur Bezahlung von Kapitalszinsen übrig läßt. Mittlerweile ist ein weiterer Penny von den 5 Pence, welche die Lichtkonsumenten pro Einheit bezahlen, von der Widmung für Erzeugungskosten freigemacht und zur Zahlung von Kapitalsverzinsung und Abnutzung verwendbar geworden. Es ist klar, daß die Abnehmer zu hohem und niedrigem Preise einander gegenseitig wohlthuend beeinflussen. Ohne die Abnehmer zu hohen Preise wäre das Geschäftsunternehmen nie geschaffen worden und ohne die Erzeugung im großen, die durch die Heranziehung eines Geschäftes großen Umfangs zu niedrigem Preise ermöglicht wurde, könnten die Preise nie herabgesetzt werden.

Stellen wir uns ferner vor, daß weitere 6 Millionen Einheiten nur Erzeugungskosten von 0·60 Penny per Einheit in sich schließen würden.

Wenn wir von geschäftlichen Unternehmungen zu berufsmäßigen Dienstleistungen übergehen, werden wir finden, daß der Grundsatz der Preisstellung, soweit sie der Verkehr tragen kann, überall in Geltung ist. Makler, Versteigerer und der ganze Heerbann der Kommissionsagenten arbeiten nach keinem anderem System. Man kann 500 Pfd Krieganleihe um eine Kommissionsgebühr von 25 Shilling verkaufen; wenn man 50.000 Pfd verkauft, wird man 100mal so viel zahlen müssen. Und doch sind Mühe und Auslagen für den Makler in beiden Fällen fast genau dieselben. Aber der größere Abschluß kann den schwereren Tarifsatz tragen und der Makler könnte nicht leben, wenn alle seine Kunden mit Beträgen von 500 Pfd Sterling handeln würden. Die Kommissionsgebühr des Maklers steigt nicht in allen Fällen im Verhältnis zu der Größe des betreffenden Betrages, aber sie steigt immer, wenn vielleicht auch in langsamerem Maße. Im Falle der Sachwalter wiederum hat die Gesetzgebung in den letzten Jahren erkannt, wie widersinnig es ist, ihre Entlohnung bei Vermögensübertragungen nach Maßgabe der Länge der hierüber ausgestellten Urkunden zu bemessen, worin wohl ein schwacher Versuch lag, die Bezahlung auf eine Grundlage von „Kosten des geleisteten Dienstes“ zu stellen, und sie hat festgesetzt, daß der Wert des übertragenen Vermögens nicht die Schwierigkeit des Übertragungsaktes, den Maßstab der Gebühr zu bilden hat. Oder nehmen wir den Fall eines Arztes. Der Prinzipal zahlt eine halbe Guinee und der Handlungsgehilfe 5 Shilling für denselben Rat. Würde die Gebühr durchschnittlich bemessen werden, so könnte sie der Gehilfe nicht bezahlen und der Arzt könnte nicht leben. Wir können sogar zu einer Sphäre aufsteigen, in der geschäftliche Erwägungen

Die gesamten Kosten für 12 Millionen Einheiten würden dann $\frac{5 \cdot 75 + 3 \cdot 69}{12}$ Penny = $\frac{9 \cdot 35}{12}$ Pence pro Einheit sein. Die Gesellschaft oder Gemeindeverwaltung wäre nun in den Stand gesetzt, elektrische Kraft zu $\frac{7}{8}$ Penny pro Einheit zu verkaufen, wobei noch ein namhafter Rest übrig bleibt, um den Tarif für Licht herabzusetzen. Aber der Direktor muß notwendigerweise den geschäftlichen Unternehmungsgeist und die Klugheit besitzen, um die Möglichkeiten der Entwicklung zu ermessen, bevor er seine Ermäßigungen ins Werk setzt. In einem Sommererholungsorte an der Seeküste werden Kraftabnehmer kaum geschaffen werden können, selbst wenn die Elektrizität umsonst abgegeben würde.

wohl eine geringe Rolle spielen. Von Parteien, die vor der Verheiratung stehen, werden mit bischöflicher Guttheißung Gebühren eingehoben, und zwar je nachdem, ob sie mit Aufgebot oder mit Nachsicht dessen getraut werden. Bei Begräbnissen hängt es davon ab, ob der Verstorbene in einem gewöhnlichen Grabe, in einer Gruft oder in einem Familiengrabgewölbe beigesetzt wird. Das hier zu Grunde liegende Prinzip ist klar. Irgendwie muß der Geistliche, der Arzt, der Sachwalter oder der Makler eine angemessene Entlohnung erhalten für seine gesamte Tätigkeit. Würde diese Entlohnung auf alle Personen, denen er dient, durchschnittlich aufgeteilt, so würde sie eine Summe darstellen, deren Zahlung seine ärmeren Klienten nicht erschwingen könnten. Würde er sich dann weigern, ihnen weiter zu dienen, so würden sie darunter leiden, ebenso auch die reicheren Klienten, denn sie würden nun allein für ihren Sachwalter oder Arzt die gesamte Entlohnung aufzubringen haben, von der die ärmeren Klassen derzeit einen beträchtlichen, wenn auch verhältnismäßig ungleichen Anteil tragen.

Noch eines. Gehen wir von dem Verhalten der Einzelpersonen zu der Handlungsweise der Allgemeinheit in ihrer Eigenschaft als Gesamtorganismus über. Unsere Vorfahren, die der richtigen Ansicht waren, daß die Verteidigung des Landes jeden Bürger gleichmäßig angehe, hoben eine Kopfsteuer ein, deren Betrag für jeden Einwohner gleich hoch war. Noch heutzutage bringen französische Städte die Mittel für ihre Gemeindeausgaben in großem Umfange durch Oktroigebühren auf zum Leben notwendige Bedarfsartikel auf, die von allen gleichmäßig verbraucht werden. Die moderne Grundregel der wissenschaftlichen Besteuerung ist jedoch nicht Gleichheit der Zahlung jedes Steuerzahlers, sondern vielmehr Gleichheit der Last oder des Opfers. Ein Haus in Mayfair, dessen Bewohner wahrscheinlich niemals unmittelbar von einigen der kostspieligsten Zweige der örtlichen Verwaltung Vorteil ziehen wird, wie etwa Armenpflege und Unterricht, wird jährlich 200 Pfd an Gemeindeumlagen zu entrichten haben, wogegen der Bewohner eines gleich großen Hauses in Brixton¹⁾ vielleicht ein Fünftel dieser Summe bezahlen wird. Die dem Hausbewohner in Mayfair geleisteten

1) Ärmliches Viertel im Süden Londons. (Anm. d. Übers.)

Dienste sind nicht größer als für jenen in Brixton; aber der erstere bewohnt ein fünfmal wertvolleres Haus und man nimmt darum von ihm an, daß er fünfmal so viel zahlen kann. So geht es auch mit der staatlichen Besteuerung. Nicht nur, daß der größere Teil des Staatseinkommens bloß von einem kleinen Teile der Gesamtbevölkerung eingehoben wird, sondern gewisse Steuern sind absichtlich so abgestuft, daß die Armen begünstigt und den Reichen besondere Lasten auferlegt werden. Noch ein letztes und besonders bemerkenswertes Beispiel soll hier erwähnt werden — die Vermögenssteuer, die sich von Null im Falle eines ganz kleinen Vermögens bis zu nicht weniger als 40 Prozent des Wertbetrages im Falle eines Vermögens, das 2,000.000 Pfd übersteigt, abstuft. Kurz und gut, was immer auch gegen die einzelnen Ziffern der derzeit bestehenden Gradeinteilung gesagt werden mag, niemand zieht die Gerechtigkeit des Grundsatzes in Frage. Das Staatseinkommen muß irgendwie aufgebracht werden. Die Masse der Gesamtbevölkerung kann nur kleine Summen zahlen, der Besitz des Millionärs kann eine andere Besteuerung ertragen.

Wir haben nun die Bedeutung des Satzes „Tarifieren, was der Verkehr tragen kann“, erörtert. Wir haben erkannt, daß das ihm zu Grunde liegende Prinzip nicht Ausbeutung, sondern Ermäßigung und Erleichterung bedeutet. Wir haben ferner erkannt, daß es, weit davon entfernt eine Eigentümlichkeit der Eisenbahnen zu sein, ein Grundsatz ist, der nicht nur alle Geschäfte und das ganze Verkehrs- und Berufsleben durchdringt, sondern auch vom Volke weitgehend sowohl örtlich, wie in seiner Eigenschaft als Nation, als wirkliche Grundlage für ein im allgemeinen gerechtes System der Besteuerung unter den verschiedenen Klassen der Volksgemeinschaft angewendet wird. Wir haben nunmehr die Methode zu erörtern, nach welcher dieser Grundsatz in der Eisenbahnpraxis Anwendung findet.

X. Die Methode der Tarifierung

Die Klassifikation

Die vorhergehenden Kapitel haben eine allgemeine Übersicht der charakteristischen Merkmale des Eisenbahngeschäftes gegeben. Vom Gesichtspunkte der Ausgaben sehen wir diese

in einer großen vorgängigen Verausgabung von Kapital, welches einmal ausgegeben, festgelegt und nicht zurückziehbar ist, und in einem großen laufenden Aufwande für die Instandhaltung und den Betrieb der Bahnlinie als Ganzes, — einem Aufwande, der in hohem Grade unabhängig ist von der Menge, und nahezu gänzlich unabhängig ist von den besonderen Arten und Einzelposten des auf der Bahn beförderten Verkehrs. Vom Gesichtspunkte der Einnahmen gelangen wir zu dem Schlusse, daß es, da die Ausgaben nahezu gänzlich zu der Bahnlinie als Ganzem gehören, unausführbar ist, Tarife mit einigermaßen annähernder Genauigkeit auf Grundlage dessen zu erstellen, was die Beförderung des Verkehrs kostet, und daß dies ferner, wenn möglich, weder zweckmäßig noch im öffentlichen Interesse gelegen wäre. Denn jeder Kategorie und Einzelheit des Verkehrs nicht nur ihre besonderen Kosten, sondern auch den vollen Anteil an den allgemeinen Kosten und der Kapitalsverzinsung anzulasten, wäre gleichbedeutend mit der Ausschließung einer großen Verkehrsmenge, die im Interesse der Allgemeinheit befördert werden soll; auch würde dies eine große Einschränkung der Gesamtmenge des möglichen Verkehrs und daher einen höheren Durchschnittstarif für den wirklich beförderten Verkehr bedeuten.

Die Eisenbahnen aller Länder haben deshalb denselben allgemeinen Entwicklungsgang eingehalten. Mit kleinem Verkehr zu hohen Tarifen beginnend, haben sie nach und nach durch immer niedrigere Tarife eine immer größere Verkehrsmenge an sich gezogen, zum Teil Artikel von immer geringerem Werte, zum Teil Artikel mittleren Wertes, die auf immer weitere Entfernungen befördert wurden. In die Feststellung der Tarife für solche Artikel wurden die „Kosten der Leistung“ nur insoweit einbezogen, als die Tarife insgesamt und für die Dauer nicht tiefer herabgesetzt werden konnten, als auf das Ausmaß, bei welchem der für die Beförderung vereinnahmte Betrag die Mehrkosten des beteiligten Spezialdienstes deckte. Unter Festhaltung dieser unteren Grenze und der oberen Grenze — die in der modernen Praxis, Güter von geringem Werte im Verhältnis zu ihrem Rauminhalt ausgenommen, selten erreicht wird —, daß kein Tarifsatz, die Deckung der wirklichen Kosten vorausgesetzt, derart hoch sein darf, daß er

Verkehr verhindern könnte, werden die Tarife, wie wir gesehen haben, gegenseitig auf Grundlage dessen, was der Verkehr tragen kann, erstellt. Mit andern Worten, der Verkehr zahlt die gesamten Auslagen (einschließlich der Verzinsung des Kapitals) als Ganzes. Und von dieser Gesamtsumme zahlt jede Einzelpost und Einzelart des Verkehrs einen solchen Anteil, als sie anstandslos zu zahlen imstande ist. Die Aufteilung ist nur eine ungefähre und annäherungsweise, denn sie geschieht durch Menschen, die irren können und auf Grundlage von ungenauen Angaben. Aber sie strebt wenigstens dahin, die Last entsprechend der Stärke der Schultern zu verteilen, die sie zu tragen haben.

Wir haben schließlich erkannt, daß dieses Tarifierungsprinzip keineswegs etwas besonderes oder den Eisenbahnen eigentümliches ist, sondern daß alle hochorganisierten industriellen und kommerziellen Unternehmungen ihr Einkommen auf derselben Grundlage beziehen, daß das Prinzip allgemein berufsmäßigen Einnahmen zugrunde liegt, und daß die örtliche und staatliche Besteuerung nicht nur im Einklange mit demselben auferlegt, sondern auch allgemein und richtigerweise in dieser Form als berechtigt betrachtet wird. Wir haben indes einen Punkt bemerkt, wo die Analogie mit der Besteuerung nicht zutrifft. Dem Steuereinnahmer kann man nicht entgehen. Wenn der Kanzler des Schatzamtes bestimmt, daß Zigarren eine Zusatzsteuer von 1 Shilling pro Pfund — mehr als 100 Pfund pro Tonne — tragen können, so hat der Kaufmann zu zahlen. Wenn aber der Eisenbahndirektor bestimmt, daß Zigarren einen Eisenbahntarifzuschlag von 10 Shilling pro Tonne tragen können, so wird der Kaufmann das nicht zahlen, wenn ihm andere und wohlfeilere Transportmittel zugänglich sind. „Tragen können“ muß daher, wie wir uns erinnern, nicht allein bedeuten „zu tragen vermögen“, sondern es kann auch die Bedeutung haben „zu tragen gewillt sein“; und ein großer Teil der Schwierigkeit von Eisenbahntariffragen erwächst aus dieser doppelten Bedeutung des Satzes. Betrachten wir nun den Mechanismus und die Methoden, mittels welcher das Prinzip, so hoch zu tarifieren, als es der Verkehr trägt, wirklich zur Anwendung kommt.

Theoretisch besitzt jede Gattung, jede Einzelpost des Verkehrs ihre besondere Eignung, einen Bahntarifsatz zu tragen. Ein Millionär würde mehr als ein gewöhnlicher Passagier

erster Klasse zahlen, bevor er das Reisen aufgeben würde; Wein kann einen Shilling oder ein Pfund pro Flasche wert sein usf. Aber in der Praxis sind Millionäre und auserlesene Weinsorten Quantitäten, die nicht ins Gewicht fallen; es ist unmöglich, mit jedem Reisenden oder Konsignant einen besonderen Abschluß zu machen, und Einfachheit sowie klare Verständlichkeit sind viel wichtiger als theoretische Gerechtigkeit. Demgemäß hatten noch vor der Erfindung der Eisenbahnen die Kanäle den Anfang einer Klassifikation mit entsprechenden Tarifstufen geschaffen.

Ein wichtiger Punkt verlangt jedoch hier besondere Beachtung. Neue binnenländische Kommunikationsmittel, seien es Kunststraßen, Kanäle, Eisenbahnen, Straßenbahnen oder Kraftwagenrouten, dürfen unter gewöhnlichen Umständen nicht ohne besondere Ermächtigung seitens des Parlaments eröffnet werden. Denn die Befugnis, zwangsweise Grundbesitz zu erwerben oder auf denselben störend einzuwirken, sowie öffentliche Straßen und Wasserläufe zu verändern, abzulenken oder zu versperren, ist fast immer eine wesentliche Vorbedingung des Baues. In unserem Lande hat die Gesetzgebung seit den frühesten Zeiten bis auf das Eisenbahngesetz von 1821 den Gründern niemals die notwendigen Befugnisse verliehen, ohne sie entsprechend zu verpflichten und die Tarife zu begrenzen, welche dem Publikum für die Benutzung des ihm zugedachten Kommunikationsmittels auferlegt werden sollten. Wir haben daher in dem Statutenbuch die Liste der „Tonnengebührentarife“ erhalten — in moderner Ausdrucksweise: die Klassifikation und Abstufung der Maximalwegzölle — so wie sie ursprünglich auf jedem Kanal des Landes eingehoben werden durften. Inwiefern die Maximalwegzölle tatsächlich allgemein zur Geltung gebracht wurden, können wir heutzutage nicht wissen. Die Aufzeichnungen sind zumeist verloren gegangen. Wir können aber nicht bezweifeln, daß die statutenmäßigen Wegzölle seinerzeit die Resultierende der Anschauung der Gründer einerseits und jener der öffentlichen Behörden in Bezug auf die Grundlage eines vernunftgemäßen und passenden Tarifs andererseits darstellte. Und wenn wir die Einfachheit der Abstufungen jener frühen Zeit und ihre mit der Zeit fortschreitende Ausgestaltung betrachten, so können wir noch weniger bezweifeln,

daß wir das allmähliche Wachstum des Wissens in Bezug auf die richtige wirtschaftliche Grundlage der Tarife vor uns haben.

Wenden wir uns jetzt den besonderen Beispielen zu, ohne zu vergessen, daß sie möglicherweise nicht das darstellen, was die Kanalgesellschaft je als Tarif einhob, sondern was sie wenigstens nach dem Erachten des Parlaments gerechterweise einheben sollte. Auch ist zu bemerken, daß Kanalzölle nur eine Abgabe für die Benutzung des Wasserwegs sind. Die Kosten der Beförderung, behufs welcher jeder einzelne Konsignant entweder seine eigenen Einrichtungen traf oder ein Vertragsverhältnis mit dem von ihm gewählten Frachtführer einging, sind eine Sache für sich, mit welcher die statutarischen Wegzollschemen nichts gemein haben.

Der Glamorganshire-Kanal datiert vom Jahre 1790. Sein Wegzollschema ist die Einfachheit selbst:

T o n n e n g e b ü h r e n	Pro Tonne und Melle Pence
Eisenstein, Eisenerz, Kohle, Kalkstein und Dünger aller Art	2
Steine, Eisen, Bauholz, Güter, Waren, Handelsartikel oder sonstige Gegenstände	5

Das nur vier Jahre später sanktionierte Schema des Peak Forest-Kanals ist etwas weiter entwickelt und charakteristischer:

T o n n e n g e b ü h r e n	Pro Tonne und Melle Pence
Für Kalkstein aller Art	1 1/2
Für Steine ohne Unterschied (ausgenommen Kalkstein), Kalk, Kohle und sonstige Mineralien	2
Für Dünger, Lehm, Sand und Schotter aller Art ohne Durchfahung einer Schleuse	1
Für Dünger, Lehm, Sand und Schotter aller Art im Falle der Durchfahung einer Schleuse	2
Für Bauholz, Güter, Waren und andere Handelsartikel jeder Art und alle anderen Artikel, Materialien und Gegenstände, soweit sie nicht oben besonders angeführt sind	3

Nachstehend folgt ein drittes Schema, welches vom Jahre 1815 datiert, und zwar jenes des Sheffield-Kanals. Es kann als die am weitesten vorgeschrittene Form der alten Kanalschemen gelten.

T o n n e n g e b ü h r e n		Pro Tonne und Meile Pence
Für alle Arten Kohle, Koks, Holzkohle, Kalkstein, Eisenstein, Schlacke, Sand, Abbrände, Kehrlicht, Steine, Schiefer, Pflastersteine, Klafferholz, Kohlenrückstände, Dünger, Knochen zur Düngerbereitung, Zuckerrüben, Mohrrüben, und Kartoffeln	2	
Für alle Arten Rohblei, Roheisen, Ballasteisen, Eisen in Klumpen oder Blöcken, altes Gußeisen, Ziegeln, altes Tauwerk und Lumpen, unbehauenes Bauholz, Knochen und Hufe	3	
Für alle Arten Eisen oder Stahl in Stangen, Stäben oder gewalzt, Gußeisenwaren, Bohlen und anderes behauenes Bauholz, Kalk, Zwiebeln, Äpfel, Birnen, Erbsen, Bohnen, Raps, Flachs, Kohl, Senfsamen und alle Arten Grünwaren, soweit sie nicht nach dieser Akte besonders tarifiert sind	4	
Für alle trockenen Spezereien, und alle Arten Manufakturartikel, Waren und Kaufmannsgüter, in Fässern, Oxhofts oder anderen Verpackungen	5	

(T o n n e n g e b ü h r e n)		Pro Tonne und Meile Pence
Für alle Arten Getreide, Körnerfrüchte oder Malz 1 Penny pro Quart = rund	5	
Für alle anderen Waren, Materialien und nicht besonders tarifierten Gegenstände	6	

Man wird nun bemerken, daß die ganze Existenzberechtigung dieser Klassifikation auf der Zahlungsfähigkeit beruht. Die Kanalgesellschaft besorgte den Verkehr nicht, beförderte ihn nicht und leistete dafür keine Versicherung. Eine Tonne Kartoffeln verursachte ihr keine größeren oder geringeren Kosten als eine Tonne Äpfel. Dennoch waren die Kartoffeln nur halb so hoch als die Äpfel tarifiert. Altes Tauwerk konnte nach der geltenden Meinung nur eine Gebühr von 2 Pence tragen. Neues Tauwerk konnte 6 Pence tragen und hatte demgemäß 6 Pence zu bezahlen. Denn eine allgemeine Gebühr von 2 Pence pro Tonne und Meile hätte in Zeiten eines noch unentwickelten Verkehrs die Kanaleigentümer nicht angemessen entlohnt; Güter von geringem Werte konnten nur 2 Pence tragen, deshalb mußten Güter von höherem Werte bis zum Dreifachen dieses Betrages zahlen, damit die durchschnittliche Gebühr ausreichen konnte.

Die Eisenbahnen der frühesten Zeit stimmten mit den Kanälen darin überein, daß der Verkehr, für den sie gedacht waren — anfangs nur Güter, nicht Personen — nicht durch die Gesellschaft, sondern durch Privatpersonen mit ihren eigenen Fuhrwerken, von ihren eigenen Pferden gezogen, befördert werden mußte. Ein Eisenbahn-Wegzollschema der frühesten Zeit unterscheidet sich daher in keiner Hinsicht von einem gleichzeitigen Kanalschema. Nachstehend folgen die Wegzollsätze, wie sie im Jahre 1801 für die erste öffentliche Eisenbahn genehmigt wurden, welche eine Akte des Parlaments erlangte, nämlich die Surrey-Iron-Eisenbahn, die Croydon mit der Themse bei Wandsworth verbinden sollte.

T o n n e n g e b ü h r e n	Pro Tonne und Melle Pence
Für alle Arten von tierischem Dünger, der auf der Bahn befördert wird	2
Für alle Arten Kalkstein, Kreide, Kalk und allen sonstigen Dünger (ausgenommen tierischen), Lehm, Kehrlicht, Asche, Sand und Ziegeln	3

(T o n n e n g e b ü h r e n)	Pro Tonne und Melle Pence
Für alle Arten Zinn, Blei, Eisen, Kupfer, Steine, Kiesel, Kohle, Holzkohle, Koks, Kohlengrus, Walkerde, Getreide und Sämereien, Mehl, Malz und Kartoffeln	4
Für alle anderen Güter, Waren und Handelsartikel	6

Die Rhymney-Eisenbahn im Südwalliser Kohlenreviere wurde im Jahre 1825 genehmigt. Ein großer Verkehr war fraglos zu erreichen und die Gründer sowie die Legislative hatten zu jener Zeit von der Leistungsfähigkeit einer Bahn schon eine gewisse Vorstellung. Demgemäß finden wir hier die Maximalwegzölle der Surrey Iron-Railway auf die Hälfte herabgesetzt. Im übrigen ist das Schema und das Verhältnis zwischen den höchsten und niedrigsten Klassen vielfach das gleiche.

T o n n e n g e b ü h r e n	Pro Tonne und Melle Pence
Für alle Arten Kalkstein, Kalk, Straßenbaumaterial, Mist, Kompost und alle Arten Dünger	1
Für alle Arten Kohle, Koks, Kohlengrus, Schlacke, Steine, Mergel, Sand, Lehm, Eisen, Eisensteine, Eisenerze und andere Mineralien, Bausteine, Stampf- und Pflastersteine, Mauerziegel, Dachziegel, Schiefer und alle rohen und unverarbeiteten Artikel und Baumaterialien	1 1/2
Für Eisen jeder Art, bearbeitet und unverarbeitet	2
Für alle Arten Blei, Bauholz, Dauben und Bretter sowie alle sonstigen Güter, Waren und Handelsartikel	3

Das Jahr 1825 bezeichnet ungefähr den Schluß der ersten Periode der Eisenbahntwicklung, denn die Stockton-Darlington-Gesellschaft hatte zwei Jahre früher die Bewilligung erhalten, Lokomotivmaschinen zu verwenden. Überdies sah das Jahr 1825 den ersten Gründungsantrag für die Liverpool-Manchester-Eisenbahn und im nächstfolgenden Jahre wurde die ursprüngliche Akte der Gesellschaft verabschiedet. Die Liverpool-Manchester-Eisenbahngesellschaft erwartete auch von Anbeginn, daß Personen ihre Linie benutzen würden und sie selbst war ermächtigt, auf derselben sowohl von Personen als Gütern Frachtführer zu werden, was sie auch von der Eröffnung der Bahn im Jahre 1830 an wirklich war. Es ist als Beweis, für wie gänzlich getrennt das Geschäft des Bahneigentümers von jenem des Frachtführers zu jenen Zeiten erachtet wurde, bemerkenswert, daß eine Akte der Liverpool- and Manchester-Gesellschaft im Jahre 1828 Vorsorge traf, daß zum Zwecke „der Bildung einer Anstalt für die Beförderung von Gütern“ ein besonderer Fonds von 127.500 Pfd aufgebracht, daß die Rechnungen dieser Geschäftsabteilung getrennt geführt werden sollten und bezüglich derselben besondere Dividenden zu berechnen waren. Die Manchester-Liverpool-Bahn hatte nicht ein Geschäft, sondern deren drei zu führen. Sie hatte (1) für die Benutzung der Bahn durch Güter, (2) durch Reisende Wegzölle einzuheben; ferner (3) hatte sie sich auf ihrer eigenen Strecke als gemeinsamer Frachtführer von beiden zu betätigen. Sie bedurfte daher nicht nur eines, sondern dreier Schemen mit genehmigten Tarifsätzen. Das erste ist das uns schon vertraute:

Tonnengebühren	Pro Tonne und Meile Pence
Für Kalksteine aller Art	1
Für alle Arten Kohle, Kalk, Mist, Kompost, Dünger und Straßenmaterial	11/2
Für alle Arten Koks, Kohlengrus, Holzkohle, Schlacke, Steine, Sand, Ton, Bau-, Stampf- und Pflastersteine, Fliesen, Mauerziegel, Dachziegel und Schiefer	2
Für alle Arten Zucker, Getreide, Körnerfrüchte, Mehl, Farbhölzer, Bauholz, Dauben, Bretter, Blei, Eisen und sonstige Metalle	21/2
Für alle Arten Baumwolle und sonstige Wolle, Häute, Spezereien, Manufakturwaren und alle sonstigen Waren, Kaufmannsgüter, Materialien und Gegenstände	3

Dann folgt, um den neuen Verhältnissen Rechnung zu tragen, etwas Neues. Halbkutschen, Gabelwagen, Kutschen und Reisende sowie Vieh können auf die Bahn gegen Bezahlung folgender Tarifsätze übergehen:

Für jeden Reisenden in einem derartigen Fahrzeuge auf eine	sh	d
Bahnentfernung von nicht mehr als 10 Meilen	1	6
Desgleichen über 10, aber nicht über 20 Meilen	2	6
Desgleichen über 20 Meilen	4	0
Für jedes Pferd, Maultier, Esel oder anderes Zug- oder Last- tier und für jedes Stück Ochs, Kuh, Stier oder sonstiges Hornvieh, wenn es in oder auf einem solchen Wagen nicht weiter als 15 Meilen befördert wird	2	6
Desgleichen über 15 Meilen	4	0
Für jedes Kalb, Schaf, Lamm oder Schwein auf jede beliebige Entfernung	0	9

Diese zweite Tabelle ist, wie sicher bemerkt werden wird, ebenfalls ein Wegzollschema. Sie enthält weder Zugkraft, noch Beistellung von Fahrzeugen. Die Fahrzeuge gingen wie die Kanalboote gebührenfrei durch. Die Gebühr wurde von ihrem Inhalt erhoben.

Schließlich besitzen wir die nachstehende Tabelle genehmigter Frachtsätze für Beförderung, die früheste Form dessen, was jetzt technisch als „Schema der genehmigten Maximaltarifsätze“ bekannt ist.

Die Bahneigentümer dürfen Güter usw. aller Art auf dem oben genannten Bahnweg befördern und für dieselben, einschließlich der vorhin erwähnten Wegzölle, folgende Tarife einheben:

Beförderungstarife	Pro Tonne
	sh d
Für alle Arten Kalk, Kalkstein, Mist, Kompost, Dünger und Straßenbaumaterial, Steine, Sand, Lehm, Bau-, Stampf- und Pflastersteine, Dachziegel, Schiefer, Bauholz, Dauben und Bretter	8 0
Für alle Arten Zucker, Getreide, Körnerfrüchte, Mehl, Farb- hölzer, Blei, Eisen und andere Metalle	9 0
Für alle Arten Baumwolle und sonstige Wolle, Häufe, Apo- thekerwaren, Materialwaren und Manufakturwaren	11 0
Für alle Arten Weine, Sprite, Vitriol, Glas und andere trans- portgefährliche Waren	14 0
	Pro Meile
Für alle Arten Kohle, Koks, Kohlengrus, Holzkohle und Schlacke	0 2 1/2

Alle kürzeren Entfernungen im entsprechenden Verhältnis.

Für alle Reisenden, Vieh und andere Tiere, Tarifsätze nach Ermessen der Gesellschaft.

Zwei Dinge sind hier bemerkenswert. Die Maximaltarife werden für Güter, nicht aber für Reisende, Vieh und andere Tiere festgesetzt. Offenbar wurde angenommen, daß Wagenbesitzer und Viehtreiber imstande sein würden, mit ihren eigenen Fuhrwerken den Wettbewerb aufzunehmen und so die Preise niederzuhalten. Ferner steigen die Wegzölle für Güter von der niedrigsten bis zur höchsten Warenklasse im Verhältnisse von 1:3, die Beförderungstarife für Güter aber nur im Verhältnis von 1:2¹⁾. Denn wenn wir annehmen, daß die Bahn 30 Meilen lang ist, würden 2¹/₂ Pence pro Tonne und Meile für Kohle einen Gesamtfrachtsatz von 2¹/₂ Pence \times 30 = 6 Shilling 3 Pence für Kohle, gegenüber 14 Shilling in der höchsten Warenklasse ergeben. Die Theorie ging augenscheinlich davon aus, daß die Beförderungskosten, die für alle Verkehrsklassen zumeist gleich waren, auch allen gleichmäßig anzulasten waren, der Wegzoll hingegen von der verschiedenen Fähigkeit des Verkehrs, den Frachtsatz zu tragen, abhängen sollte.

Es wäre nutzlos, die Geschichte der gesetzlichen Maximaltarifschemas während der sechzig Jahre nach der Eröffnung der Liverpool-Manchester-Railway in ihren Einzelheiten zu verfolgen. In der Tat haben die „Tonnengebühren“ oder Wegzölle für Waren keine weitere Geschichte. Sie werden noch in jeder Akte als eine Förmlichkeit, durch welche einer neuen Eisenbahngesellschaft die Rechte der Inkorporation erteilt wurden, wiederholt, zumeist in der Fassung, die sie vor fast einem Jahrhundert erlangten. Heutzutage jedoch ist die Bahngesellschaft der einzige Frachtführer auf ihrer Linie — oder falls eine andere Gesellschaft im Wege von „Mitbenutzungsrechten“ auf Grund eines Spezialgesetzes oder einer Vereinbarung den Beförderungsbetrieb ausübt, so tut sie das nicht mittels Zahlung von Wegzöllen, sondern unter besonderen Bedingungen, wie sie für diesen Fall durch die ihr das Mitbenutzungsrecht einräumende Urkunde vorgesehen sind — und die Vorschriften über Wegzölle sind für praktische Zwecke ebenso veraltet wie das königliche Veto.

1) Ein Wegzoll ist eine Abgabe für die Benutzung des Weges. Ein Frachtsatz ist eine Abgabe sowohl für die Benutzung des Weges als auch für die Leistung der Beförderung auf demselben.

Die Beförderungs- oder Transporttarife wurden in den zwanzig Jahren nach 1825 einigermaßen abgeändert. Gesamtsummen wurden durch Sätze pro Meile ersetzt. Mitunter wurde eine Mittelstufe, höher als der Wegzoll, aber niedriger als der den Transport einschließende Frachtsatz eingeschaltet, um für den einzelnen Fall vorzusorgen — ein Vorgang, der in der Praxis stets nur eine Ausnahme gebildet haben kann, wobei die Gesellschaft die Zugkraft, vielleicht auch das Fahrzeug beistellte, aber nicht als Frachtführer tätig war. Maximaltarife für die Beförderung von Personen oder Vieh und andern Tieren wurden gleichfalls festgesetzt, sobald es klar wurde, daß die Bahngesellschaften dieses Geschäft notwendigerweise als Monopol besitzen mußten. Von etwa 1845 jedoch, als die gesetzlichen Schemas für die Praxis unwandelbar festgelegt wurden, bis 1891, wo das Parlament neuerdings in Angelegenheit der Klassifikation und Maximaltarife wirksam eingriff, hat die Eisenbahngeschichte sich nicht mit der Gesetzgebung, sondern vielmehr mit der nahezu unabhängigen Wirksamkeit der Gesellschaften selbst zu beschäftigen.

Die Warenklassifikation, wie sie das Parlament beließ, zählte, wie wir gesehen haben, einige vierzig Artikel auf, die für gewöhnlich in vier Klassen eingeteilt waren. Die vielen hundert und tausend im Handel bekannten Artikel unterlagen, sofern nicht besonders aufgezählt, ordnungsmäßig als „andere Artikel, Materialien oder Gegenstände“ der Tarifierung in der höchsten Klasse. Ferner beruhte die gesetzliche Klassifikation auf der Grundvorstellung einer Gesellschaft, die nur zum Bezüge von Wegzöllen berechtigt und kein Frachtführer war, während die Gesellschaften insgesamt Frachtführer geworden waren. Nun liegt dem Wegzollberechtigten nicht das mindeste an der Verpackungsmethode, Beschädigungsgefahr, dem Verhältnis des Volumens zum Gewicht und der durchschnittlichen Größe der Sendung. Für den Frachtführer dagegen bedeuten diese Dinge sehr viel. Noch eins. Die gesetzliche Klassifikation war örtlich jeder Gesellschaft angepaßt und unterschied sich öfter von Grund aus bei zwei benachbarten Bahnnetzen oder bei zwei aneinander angrenzenden Teilstrecken, die im Laufe der Zeit zu einem und demselben Netze geworden waren. Ein noch viel wichtigerer Umstand liegt darin, daß

die gesetzlichen Maxima mit so und soviel pro Meile bemessen waren. Die Unterbringung und die Dienstleistungen in den Endstationen vor und nach der Beförderung waren ganz unabhängig von der Länge der Beförderungsstrecke, die allein für das Ausmaß des gesetzlichen Tarifsatzes maßgebend war. War der gesetzliche Tarifsatz dazu bestimmt, diese Vorsorge und diese Leistungen zu decken, oder war er es nicht? Selbstverständlich hielten sich die Handelsleute an die eine, die Bahngesellschaften an die andere Auffassung und der Streit zwischen ihnen glomm während einer Generation, von Zeit zu Zeit zur hellen Flamme aufschlagend, bis er endlich um 1890 zuerst vor den Gerichtshöfen, dann vom Parlament im wesentlichen zugunsten der Bahnen entschieden wurde.

Lange vorher hatten jedoch die Bahngesellschaften auf ihre eigene Verantwortlichkeit hin gehandelt und hatten, indem sie sich der im Jahre 1842 errichteten und im Jahre 1850 durch Parlamentsakt mit Korporationsrecht ausgestatteten Eisenbahnabrechnungsstelle als Hilfswerkzeug bedienten, selbständig eine gleichförmige Klassifikation ausgearbeitet, welche sich wenigstens für den Durchgangsverkehr über das ganze Land ausdehnte. Die drei, vier oder fünf Klassen der gesetzlichen Klassifikationen wurden auf sieben erweitert. Am untersten Ende der Stufenleiter stand eine Mineralienklasse, die in zwei Unterklassen M (A) und M (B) geschieden war. Diese Klasse betraf nur Sendungen von mindestens vier Tonnen, von den Eigentümern beladen und entladen, und der Tarif deckte nur die Beförderung von Station zu Station. In M (A) war zuerst nur Kohle enthalten, dann aber auch Koks, Eisenerz und Hochofenschlacke. M (B) bildete eine viel längere Liste und enthielt andere Rohstoffe von gleichfalls geringem, oft sogar noch kleinerem Werte, die jedoch nicht in so großen Mengen, wie Kohle und Eisenstein, aufgegeben werden. Ton, Sand, Dünger, Kalkstein, Kreide, Salz oder Rohsteine sind für diese Unterklasse charakteristisch, obwohl sie auch Erze von geringer Qualität, wie Zink und Kupfer, und manche Artikel von einfacher Bearbeitung, wie Ziegel, Pflastersteine, Roheisen, enthielt. Dann kam Klasse S (Spezial-), auf Sendungen von nicht weniger als zwei Tonnen anwendbar, und nur von einer Station zu

einer anderen befördert, welche unter den wichtigeren Artikeln Heu und Stroh (maschinell gepreßt), Körnerfrüchte, Mehl und Sämereien, künstliche Dungstoffe, Chemikalien, Bleierz und Roheisenwaren, wie Schienen, Stangen, Träger und dergleichen umfaßte. Im allgemeinen waren die Güter in diesem Teile der Klassifikation — den Klassen mit Buchstabenbezeichnung — bekannt als S—S- (Station bis Station-) Verkehr, weil die Gesellschaften in der Regel nur die Beförderung ohne Verantwortlichkeit für das Ein- und Ausladen an beiden Endpunkten übernahmen. Die Güter legten die Fahrt in der Regel in offenen unbedeckten Güterwagen zurück und wurden auf Ausweichen, nicht in Güterschuppen, beladen und entladen.

Nach den Buchstabenklassen kamen fünf Klassen, in aufsteigender Ordnung mit den Zahlen I—V bezeichnet¹⁾. Die Tarife dieser Klassen waren unter C und D (Abholungs- und Zustellungstarife)²⁾ bekannt, weil sie nicht nur die Beförderung auf der Bahn, sondern auch die vorherige Abholung der Güter bei dem Aufgeber und die nachherige Zustellung an den Empfänger innerhalb einer angemessenen Entfernung in sich schlossen³⁾. Sie wurden, um einen französischen Ausdruck zu gebrauchen, ohne Bedingung des Gewichtes tarifiert, mit der Ausnahme, daß bei Sendungen unter 500 Pfund ein Aufschlag über den üblichen Tonnentarif eingehoben wurde.

1) Die Eisenbahnen zeigen so wie die Schulen in England ihre insulare Eigenart dadurch, daß sie in entgegengesetzter Weise numerieren wie die übrige Menschheit. Die englische sechste Schulklasse entspricht der deutschen oder französischen „Prima“. Für den Nicht-Engländer bedeutet ein „erstklassiger Tarifsatz“ den höchsten eingehobenen Satz. Der Ursprung der gegenteiligen Praxis bei den englischen Bahnen ist offenbar darin zu suchen, daß die gesetzlichen Klassifikationen, obwohl sie keine Nummern angaben, stets die niedrigsten Klassen zuerst aufzählten.

2) C und D sind die Anfangsbuchstaben der englischen Worte Collection (Abholung) und Delivery (Zustellung). (Anm. d. Übers.)

3) Das System, die Zustreifgebühren in den Eisenbahntarif einzubeziehen, ist ein England eigentümliches und wird mit der Einführung der neuen Normaltarifsätze verschwinden. In den meisten anderen Ländern besorgt die Bahnanstalt diese Dienste entweder direkt oder läßt sie durch ihre Agenten besorgen, aber es wird dafür stets eine besondere Mehrgebühr eingehoben. Vergleiche zwischen englischen und auswärtigen Bahntarifen sind oft unzutreffend, weil auf diesen wichtigen Unterschied keine Rücksicht

Die Güter der mit Zahlen bezeichneten Klassen erheischten gewöhnlich Schutz gegen Wetter während der Fahrt sowie Ein- und Ausladung unter Dach. Daher bezeichnete man sie oft als „Magazinsgüter“. Überdies wurde die Arbeit des Beladens und Entladens von der Bahn besorgt und die Auslage hierfür war in dem eingehobenen Totalfrachtsatze inbegriffen.

Nachstehend folgen Beispiele der in den fünf Klassen enthaltenen Artikel:

Klasse I. Eisen- und Stahlreifen, Röhren, Platten, Bleche; gewöhnliche Gemüse und Obst; Material zur Papiererzeugung und ordinäres Papier; Rohbaumwolle; Schiffs- oder Hundezwieback; Flaschen (gewöhnliche); Bier in Fässern; Talg; Öl in Fässern; lockeres Brucheisen; Zinnerz.

Klasse II. Mineralwasser; Bier in Flaschen; britische Weine in Fässern; geräucherter Speck (verpackt); Biskuits; Messing; Porzellan in Fässern oder Kisten; Kokosnußmatten; Nickelerz.

Klasse III. Baumwoll- und Leinenwaren; geräucherter Speck (unverpackt); Decken; Bücher; Schuhe in Tonnen, Kisten oder Schachteln; Porzellan in Körben; Schafwolltuch, verpackt in Bündeln, Päckchen oder Ballen; Tee; Silbererz.

Klasse IV. Pinienäpfel; Schuhe in weißen Rutenkörben; frische Schinken oder Speck; Besen und Bürsten, unverpackt; Porzellan in Schachteln oder Kisten; Schafwolltuch in Schachteln, Kisten, Paketen oder Körben.

Klasse V. Bernstein; Anilinfarben; Pfirsiche und Aprikosen; Hutschachteln; Korbflechterwaren; Wismut; Schuhe in Körben (weiße Weidenkörbe ausgenommen); Uhren; Modewaren; künstliche Blumen; Seide.

genommen wird. Die Eisenbahngesellschaften südlich der Themse pflegten sich diesem System nicht anzuschließen und taten es auch nach 1892 nicht, soweit es ihren Lokalverkehr betraf. Das System der Einbeziehung von Zustreifgebühren in den Bahntarifsatz hatte ein seltsames Ergebnis. In einer kleinen Station auf dem Lande unterhielt die Bahngesellschaft keinen Zustreifdienst, der Empfänger mußte daher seine Güter selbst abholen. Er wurde aber mit einem Tarifsatz belastet, der auf der Voraussetzung beruhte, daß die Güter ihm zur Haustüre zugestellt wurden, wie es auch bei seinem Nachbar in der angrenzenden Stadt gebührenfrei geschah. In solchen Fällen, wo ein Eisenbahngeschäftsfreund seine Rechte kannte und beharrlich verfolgte, wurde ein „Zustreif-Nachlaß“ nach Maßgabe einer festgesetzten Abstufung zugestanden.

Wie schon bemerkt, unterscheidet sich die vorgenommene Warenklassifikation vom Gesichtspunkte eines Wegzolleigentümers von jener, die für einen Frachtführer angemessen ist. Den Wegzolleigentümer geht nur der Wert der Waren an, d. i. ihre Fähigkeit, einen höheren oder niedrigeren Gebührensatz zu tragen. Der Frachtführer hat die Unterschiede zwischen den Waren hauptsächlich insofern zu beachten, als sie die Transportkosten berühren. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet er den Raumumfang im Verhältnis zum Gewicht, die Verpackungart, je nachdem sie sowohl die Leichtigkeit des Anfassens und Verladens und die Möglichkeit der Beschädigung als auch die durchschnittliche Menge betrifft, die mit einer Sendung befördert wird, und dies noch in besonders höherem Grade, wenn der Artikel, wie Guano oder Gaskalk ein solcher ist, daß er seiner Beschaffenheit nach getrennt verladen werden muß. Nun vereinigt eine Bahngesellschaft die Tätigkeit des Wegzolleigentümers und des Frachtführers. Die Klassifikation hat daher an den Gesichtszügen ihrer beiden Erzeuger Anteil, und es herrscht bald mehr der eine, bald mehr der andere Zug in ihr vor. Nehmen wir z. B. Erze, welche von Eisen in der niedrigsten Klasse bis zu Silber in Klasse III eingereiht sind. Hier ist die nahezu ausschließlich herrschende Ursache der Klassifikation der Wert. Andererseits sind wohl wenige Dinge so wertlos, wie alte zinnerne Kessel. Aber sie ergaben in der Eisenbahnsprache eine „ungewöhnlich schlechte Verladung“, daher werden sie aus Rücksichten der Transportkosten in Klasse I als lockeres Brucheisen gesteckt und das Wertprinzip muß weichen. So recht deutlich zeigt sich der Konflikt zwischen diesen beiden Prinzipien in den verschiedenen Einreihungen des Porzellans: Porzellan in Fässern oder Kisten Klasse II; Porzellan in Körben Klasse III; Porzellan in Schachteln oder Kisten Klasse IV. Es ist klar, daß sich Porzellan in einer Schachtel besser in den Waggon verpacken läßt als Porzellan in Körben, und daß es so auch einer Beschädigung weniger ausgesetzt ist. Aber die Erfahrung lehrte, daß es üblich war, die wertvolleren Sorten in Schachteln, die billigeren in Körben zu verpacken. Demnach ist Porzellan in Schachteln am höchsten klassifiziert, sowohl weil es mehr geeignet ist, den Tarif zu tragen, als auch weil es wahrscheinlich war, daß es zu teureren Ersatzansprüchen

für Bruch führen würde. Noch ein Beispiel mag hier angeführt werden. Der Wert von Bier ist derselbe wie jener von englischem Wein und die Fässer sind die gleichen. Aber englischer Wein wird in einzelnen Fässern versendet, Bier dagegen in Wagenladungen, wenn nicht in Zugladungen. Demnach erscheint Bier in Klasse I, der Wein in Klasse II. Der Leser kann selbst aus den oben gegebenen Musterartikeln weitere Anwendungen der sich widerstreitenden Prinzipien ausarbeiten.

Ein noch weit schlagenderes Beispiel liefert die Klassifikation von Heu. Vom Schober abgeschnitten und handgebündelt, verladet es sich so schlecht, daß ein gewöhnlicher Waggon in der Regel nicht viel mehr als 30 Zentner faßt. Folglich ist dieser Verkehr in die verhältnismäßig hohe Klasse II eingereiht. Ist Heu mit einer Handmaschine gepreßt, so gehen 40 Zentner in einen Wagen, und es sinkt in Klasse I, wogegen von hydraulisch gepreßtem Heu ein Wagen mindestens drei Tonnen faßt und in der Tarifklasse C Aufnahme findet. Nun sind die der Eisenbahn durch die Fortschaffung eines mit 30 Zentner Heu beladenen Wagens erwachsenden Kosten nur um einen winzigen Bruchteil geringer, als wenn der Wagen mit drei Tonnen beladen ist. Wir werden später aus dem Kapitel über Tarife ersehen, daß die Einnahmen von den 30 Zentnern zum höheren Tarifsatz kleiner sind, als die von den drei Tonnen zum niedrigeren Satze. Aber der Tarifsatz für handgebündeltes Heu ist im Verhältnis zum Werte des Artikels so hoch, daß der Landwirt, der über keine Presse verfügt, von jedem Markte außerhalb seiner unmittelbaren Nachbarschaft ausgeschlossen ist. Im vorliegenden Falle ist es klar, daß der für die Tarifiklassifikation ausschlaggebende Faktor nicht „was der Verkehr tragen kann“ ist, sondern „was die Eisenbahn forttragen kann“.

So weit haben wir uns mit der Klassifikation beschäftigt, welche die englischen Eisenbahngesellschaften, ohne seitens der öffentlichen Behörden unterstützt oder behindert zu werden, selbständig in den ersten fünfzig Jahren ihrer Geschichte ausarbeiteten. Viele der darin vorkommenden Tarifierungen standen wahrscheinlich außerhalb des Gesetzes, manche waren ohne Zweifel geradezu ungesetzlich. Aber andererseits waren die in den Gesetzen über die Gesellschaften normierten Klassifikationen und Tarifierungsbefugnisse ebenso veraltet wie die

Statuten der Universität Cambridge, welche verfügten, daß die Studenten bräunliche Gewänder tragen und sich enthalten sollen, auf den Stufen des Senatsgebäudes Marmor zu spielen, und der Verkehr des Landes hätte unmöglich nach diesen Normen geleitet werden können.

In den Händen der Gesellschaften und der Abrechnungsstelle wuchs die Klassifikation rasch empor. Im Jahre 1852 waren darin 748 Artikel oder, genauer ausgedrückt, Artikelgruppen aufgezählt; denn derselbe Artikel kehrt, wie wir gesehen haben, mehrmals wieder. Im Jahre 1860 war die Zahl der Posten 816, im Jahre 1870 1621, im Jahre 1880 war sie auf 2373 und im Jahre 1886 auf 2753 gestiegen. Von diesen 2753 Posten bezogen sich 103 auf Artikel außerhalb der Normalklassen, die übrigen 2650 waren wie folgt aufgeteilt:

Mineralklasse (A und B)	80
Spezialklasse	446
Klasse I	453
" II	500
" III	672
" IV	319
" V	180 ¹⁾

Der weitaus größte Teil dieser Artikel fiel, da sie das Parlament nicht angeführt hatte, gesetzlich unter „andere Artikel, Materialien oder Gegenstände“, für welche die Gesellschaften ermächtigt waren, ihre Maximaltarife einzuheben.

In den folgenden Kapiteln werden wir uns mit den zwei späteren Stadien der Geschichte der Klassifikation in unserem Lande beschäftigen: erstens mit der Feststellung einer auf gesetzlichen Höchstsätzen beruhenden Klassifikation, die im Jahre 1893 in Kraft trat, aber die Klassifikation der Abrechnungsstelle in der Hauptsache ungeändert beließ; und zweitens mit der neuen radikalen Klassifikation, die den Gesetzen vom Jahre 1919 und 1921 gemäß aufgestellt wurde, aber noch nicht in Kraft getreten ist, und welche die alten acht durch nicht weniger als einundzwanzig Klassen ersetzt hat.

¹⁾ Railway Rates, English and Foreign. By J. Grierson. London: Stanford. 1886.

XI. Die Methode der Tarifierung

Die Tarifsätze

Im letzten Kapitel haben wir, auf gewisse Einzelheiten eingehend, die Entwicklung der englischen Eisenbahnklassifikation dargestellt. An und für sich jedoch bedeutet eine Klassifikation nichts; sie ist nur das Fundament, auf welchem das Gebäude erbaut ist — das Fachwerk, an welches die Tarife oder Schemas der Tarifsätze anzugliedern sind. Jede Klasse der Klassifikation erfordert und setzt als notwendige Ergänzung eine Tabelle der Frachtsätze voraus, die für die Beförderung der in der Klasse inbegriffenen Artikel einzuheben sind.

Hier befindet sich nun ein vom englischen Gesichtspunkte ausgehender Schriftsteller in ernstlichem Nachteil. Andere Länder haben normale, nach der Entfernung bemessene Tarife. Solche Tarife mögen tatsächlich so häufigen Ausnahmen unterworfen sein und sind es auch, daß die Normaltarife zuweilen gänzlich aus dem Gesichtsfelde verschwinden. Aber die Normaltarife bestehen doch wenigstens; sie sind in zweckdienlicher Form gedruckt; man kann sie studieren, und das Tarifschema, auf dem sie beruhen, kann klargestellt und kritisch erörtert werden. In Großbritannien gibt es, vielleicht als dem einzigen unter den zivilisierten Ländern, keinen anerkannten Normalgütertarif für eine einzelne Gesellschaft, geschweige denn für die Bahnen des Landes überhaupt. Die Erklärung dieser Anomalie — soweit sie nicht dem instinktiven Hasse des praktischen Engländers gegen Logik und Symmetrie zuzuschreiben ist — ist in der Geschichte zu suchen¹⁾.

Die ursprünglichen gesetzlichen Maximalschemen waren, wie wir gesehen haben, ganz symmetrisch angelegt — ein Penny, zwei Pence, drei Pence für jede zurückgelegte Meile. Aber diese Schemen fanden nur auf ganz kurze Entfernungen Anwendung — die Great Northern-Bahn mit 162 Meilen von London nach Shaftholme Junction, 4 Meilen nördlich von Doncaster, war vermutlich die längste Linie, die je mit einer einzelnen Akte

¹⁾ Über die Normaltarife, welche die Eisenbahnen im Einklang mit dem Gesetze vom Jahre 1921 ausgearbeitet und dem Eisenbahntarif-Gerichtshof unterbreitet haben, der sie indes bisher noch nicht in Behandlung genommen hat, wird später noch einiges zu sagen sein.

genehmigt wurde; ein Viertel dieser Länge würde zweifellos den Durchschnitt weit übersteigen. Die gesetzlichen Maxima auf der North Western-Bahn von London nach Carlisle waren in mehr als einem halben Dutzend verschiedener Akte für Teilstrecken der Gesamtroute enthalten — die North London, London-Birmingham, Trent Valley, Grand Junction, Lancashire Union, Lancaster-Carlisle und wahrscheinlich noch andere mehr. Überdies wurden, wie wir gesehen haben, die gesetzlichen Schemen mit ihren noch in den Anfangsgründen befindlichen Klassifikationen schon in sehr früher Zeit praktisch belanglos. Aber selbst wenn sie in Anwendung geblieben wären, würden sie auf die Sachlage keinen besonderen Einfluß ausgeübt haben. Denn die Entfernungen sind in England so kurz, die Konkurrenz des Seeweges, eines Kanals oder einer rivalisierenden Bahn ist so groß und unvermeidlich, daß selbst auf Entfernungen über 20 oder 30 Meilen ein bloßer Distanztarif häufig nicht mehr anwendbar erscheint. Wenn nun Normaltarife nicht angewendet werden konnten, worin bestand dann, wird wohl der Praktiker fragen, der Nutzen ihrer Zusammenstellung, zumal keine Vorschrift verlangte, daß die Tarifsätze vor ihrer Inkraftsetzung veröffentlicht werden sollten?

Ein englischer Bahndirektor hat und hatte demnach nie einen formalen Tarif vor sich, an Hand dessen er angeben kann — wie sein französischer, deutscher oder amerikanischer Kollege es sofort imstande ist — wie viel sein normaler Frachtsatz für Verkehr nach Klasse I auf 30 Meilen, Klasse III für 75 Meilen usf. beträgt. Er hat keine allgemeine Frachtsatztafel; nur eine ungemessene Zahl besonderer und individueller Tabellen; eine Tabelle der einzuhebenden Frachtsätze von Station A mit Namensangabe nach allen andern Stationen, mit denen jene im Verkehr steht; eine zweite Tabelle der einzuhebenden Frachtsätze von Station B mit Namensangabe nach allen andern Stationen usf.; so viele besondere Tabellen als es besondere Stationen gibt. Es gibt nicht nur keinen gemeinsamen normalen Entfernungstarif für das ganze Land, oder auch nur für das ganze Netz einer Gesellschaft, sondern es hat auch keine einzelne Station einen Tarifmeilenzeiger, der sie als Grundlage annimmt; jede Station hat nur ein Tariftuch, welches die Entfernung und den hiefür entfallenden

Frachtsatz nach Maßgabe der Tarifklasse nach jeder andern Station angibt, mit der direkte Tarife in Anwendung stehen.

Nun müssen Abstufungen des Tarifs, die auf diese unsystematische Weise entstanden sind, natürlich vieles enthalten, was reiner Zufall ist und durch keinerlei logische Gründe erklärt werden kann. Nichtsdestoweniger muß hier doch irgendein System zu Grunde liegen. Ein roher Umriss des englischen Tarifsystems, wie es jetzt besteht, würde sich demnach etwa folgendermaßen darstellen. Wir sehen vorläufig von der Erörterung der Veränderungen von 1891 ab, als das Parlament eingriff, um das System umzugestalten, zu vereinfachen und abzuändern und lassen auch die demnächst bevorstehenden, noch viel weitergehenden Veränderungen außer acht. Auf jeder beliebigen Station besteht ein Tarifbuch, welches für jede Klasse der Klassifikation die Tarifsätze von dieser Station ab zu allen Stationen in allen Richtungen angibt, in die der Verkehr abgefertigt wird. Mit Ausnahme der Güter der niedrigsten, mit Buchstaben bezeichneten Klassen begreifen die obigen Tarifsätze, unter dem Fachausdruck „Klassentarife“ bekannt, wie bereits erwähnt, die Leistungen der „Abholung und Zustellung“, d. i. das Abholen der Güter von der Haustüre des Versenders und die Ablieferung derselben bis zur Haustüre des Empfängers in sich. Nun ist aber Abholen und Zustellen nicht nur mit Auslagen verbunden, sondern es bleiben sich diese auch gleich, ob nun die Güter auf der Bahn 10 oder 500 Meilen laufen. Das gleiche gilt von Leistungen und Unterbringung in den Endstationen, wenn die Ware die Eisenbahnlinie erreicht oder verläßt. Sortieren, Wiegen, Fakturieren, Aufladen, Abladen, Bezetteln usw. muß besorgt und bezahlt werden ¹⁾. Ferner hat die Gesellschaft Konti zu führen, Rechnungen

¹⁾ Vor dem Krieg rechneten die Gesellschaften unter sich — wenn sie also keinen Grund hatten, zu übertreiben — für die Dienstleistungen in den Endstationen einschließlich Abholen und Zustellen in London durchschnittlich 8 Shilling 6 Pence Kosten pro Tonne, anderwärts 4 Shilling pro Tonne. Mit anderen Worten, wird eine Tonne Güter von London mit der Great Eastern-Bahn nach Halstead der Colne Valley-Eisenbahn auf eine Entfernung von 66 Meilen gesendet, so wird, einen eingehobenen Frachtsatz von 15 Shilling angenommen, hievon die Great Eastern-Bahn für sich 8 Shilling 6 Pence auf Manipulationskosten beanspruchen und die kleine Bahngesellschaft 4 Shilling für Manipulation in Halstead. Der Restbetrag

auszuziehen und in der Regel einen Monat auf den Empfang der Bezahlung zu warten. Noch eins ist zu beachten. Die Tarife sind pro Tonne aufgestellt, aber eine Bezugnahme auf die im letzten Kapitel als Musterbeispiele aufgezählten Artikel zeigt, daß die Güter der höheren Klassen der Klassifikation wahrscheinlich selten anders als in ganz kleinen Partien zur Versendung gelangen, und deshalb müssen die auf sie entfallenden Frachtsätze nach geschäftlichen Grundsätzen auf der Voraussetzung beruhen, daß dies der Fall sein wird. Kleine Sendungen bedeuten nun für die Bahn mehrere ganz bestimmte Ursachen von namhaften Mehrauslagen: besondere Abholung und Zustellung, besondere Manipulation, Eintragung, Rechnungsaufstellung usw. in den Endstationen, schlechtes Verladen in den Wagen, wahrscheinlich eine oder mehrere Umladungen unterwegs und erhöhte Verantwortlichkeit. Die folgenden Beispiele sollen die praktische Auswirkung der obigen Grundsätze beleuchten. Sie beruhen auf Vorkriegstarifen und damaligen Verkehrsbedingungen. Die in den wenigen letzten Jahren vorgenommenen Änderungen in den Tarifen, sowohl nach aufwärts als auch nach abwärts, waren so häufig und einschneidend, daß normale Verkehrsbedingungen nie wieder hergestellt wurden. Künftige Auflagen dieses Buches mögen sich mit noch schärferen Änderungen, wie sie auf Grund des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1921 verlangt werden, zu befassen haben. Hiefür ist indes die Zeit noch nicht gekommen, denn wiewohl die Umriss des neuen Systems schon vorgezeichnet sind, ist es doch noch nicht möglich, sie mit den Einzelheiten auszufüllen.

Wie oben erwähnt, ist Nahverkehr verhältnismäßig kostspieliger als Fernverkehr. Hochklassiger Verkehr bewegt sich in kleineren Mengen als niedrig klassifizierter und die Behandlung kleiner Sendungen ist außerordentlich teuer.

Natürlich müssen demnach die Tarife für kurze Entfernungen überaus steile Aufstiege von den niedrigsten zu den höchsten Klassen aufweisen. Ein Tarifsatz für 6 Meilen

von 2 Shilling 6 Pence, der auf die eigentliche Fahrleistung entfällt, wird zwischen den beiden Gesellschaften nach Maßgabe der zurückgelegten Meilenzahl verteilt, nämlich $\frac{52}{66}$ an die Great Eastern und $\frac{14}{66}$ an die Colne Valley-Company.

ist vielleicht in Klasse A 9 Pence, in Klasse V 12 Shilling. Der Tarif der Klasse A setzt einen Güterwagen voraus, der einem Privateigentümer gehört und der Bahngesellschaft fertig mit Kohle beladen an einer Anschlußweiche des Kohlenwerks übergeben wird. Die Gesellschaft hat nur die Maschine anzuhängen, den Wagen in einen Zug einzureihen, ihn an den Bestimmungsort zu führen und ihn dem Empfänger zur weiteren Behandlung abzuliefern. Mit andern Worten, die Barauslagen, die der Frachtsatz zu decken hat, betragen nicht viel mehr als die wirklichen Beförderungskosten. Andererseits muß die Gebühr als sogenanntes Entgelt für die Benützung der Bahnlinien verhältnismäßig hoch bemessen werden, da ein Expresß-Personenzug eine Meile der Bahnlinie etwa eine Minute lang besetzt, ein Kohlenzug aber fünf Minuten lang. In der Klasse V jedoch wird der 12-Shilling-Frachtsatz von — sagen wir — 5 Zentner Strohüte von Luton nach Dunstable eingehoben. Die Bahngesellschaft hat in diesem Falle eine Anzahl großer Kisten von der Fabrik in Luton abzuholen, sie unter einem Flugdach in den Güterwagen zu verladen, sie auf der Bahn zu befördern, sie am andern Ende der Beförderungsstrecke abzuladen, dem Empfänger zuzustreifen und den wertvollen und zerbrechlichen Inhalt unterwegs gegen Verlust oder Beschädigung zu versichern. Für all das erhält die Bahn 3 Shilling. Es ist ferner zu bemerken, daß der Kohlengüterwagen 10 Tonnen faßte, der Güterwagen mit den Hüten wahrscheinlich kaum mehr als 1 Tonne befördern wird. Nominell beträgt der Frachtsatz für Kohle 1 $\frac{1}{2}$ Pence pro Tonne und Meile; jener für Hüte 2 Shilling pro Tonne und Meile, und doch kann es sehr leicht sein, daß der erste Satz zu hoch und der zweite zu niedrig bemessen ist.

Noch ein weiterer Umstand ist zu beachten. Von kleinen gemischten Sendungen abgesehen, ist die 12-Shilling-Fracht im ganzen und großen ein sogenannter „Tarif auf dem Papiere“. Das heißt, es ist kein Tarif, mit dem der Verkehr wirklich geht. Jeder, der regelmäßig zwischen Luton und Dunstable mit Hüten handelt, würde es weit lohnender finden, seine Ware den ganzen Weg auf der Straße zu führen, als den Eisenbahntarif zu zahlen. Es läuft auf folgendes hinaus. Die Bahn ist nicht imstande, für hochklassige Güter, die auf

kurze Entfernungen befördert werden, einen anderen als einen sehr hohen Tarifeinheitssatz zu gewähren. Dieser Satz ist in der Regel höher, als ihn der Verkehr erträgt. Der Verkehr kommt daher gar nicht auf die Bahn. Für Kohle kann die Bahn dagegen einen viel niedrigeren Tarif ansetzen, als ihr Eigentümer bei jedem anderen Transportmittel erlangen könnte, und so bekommt die Bahn den Verkehr.

Nehmen wir nun eine Entfernung von 100 Meilen statt 6 Meilen an. Hier wird der Tarifsatz Klasse A wahrscheinlich ungefähr 6 Shilling sein, Klasse V etwa 35 Shilling. Das Verhältnis zwischen den beiden Sätzen ist 6:1, statt 16:1. Der Kohlenfrachtsatz ist auf das Achtfache gestiegen, die Entfernung aber auf das Sechzehnfache. Der Tarif der höchsten Klasse ist gleichwohl weniger als auf das Dreifache gestiegen. Der Kohlensatz ist viel gleichmäßiger gestiegen als der Satz der Klasse V, weil er fast ganz auf der Entfernung beruhte, wogegen der andere Satz hauptsächlich auf Manipulationskosten in beiden Endstationen beruhte und von der Entfernung ganz unabhängig war. Wir dürfen annehmen, daß für die Manipulationskosten bei dem hochklassigen Verkehre 10 Shilling pro Tonne aufgehen. Es verbleibt sodann für die Fahrleistung eine Fracht von 2 Shilling, gleich 4 Pence pro Meile auf die kürzere Entfernung, und von 25 Shilling gleich 3 Pence pro Meile auf die längere Entfernung. Im Falle der Kohle können wir die Manipulationskosten zur Gänze fallen lassen und behaupten, daß der Frachtsatz $1\frac{1}{2}$ Pence pro Tonne und Meile für die kürzere und $\frac{3}{4}$ Penny für die längere Distanz ist.

Der Traktionssatz pro Meile sinkt,¹⁾ wie man bemerken wird, in beiden Fällen mit der Zunahme der Entfernung, und dies erklärt sich aus zwei Gründen. Erstens kostet es viel weniger, 1 Tonne 100 Meilen weit zu fahren, als 16 Tonnen 6 Meilen weit, obgleich in jedem dieser Fälle der Vorgang sich als die Beförderung von 100 Tonnenmeilen ausdrücken läßt¹⁾. Ferner verliert der Verkehr mit jeder weiteren Meile,

1) Offenbar werden deshalb bei langen Fahrten mehr Leistungseinheiten aus den Maschinen, Wagen, dem Zugspersonal usw. erzielt, als bei einer Anzahl kurzer Fahrten, zwischen denen notwendigerweise Wartezeiten liegen; Maschinen und Wagen sind besser beladen und der Verkehr ist gleichmäßiger über die ganze Länge der Strecke verteilt.

die zurückgelegt und im Tarif eingehoben wird, immer mehr und mehr die Fähigkeit, den Tarif zu tragen. Die frühere Erwägung — jene, der die Selbstkosten der Bahn zu Grunde liegen — findet gleichmäßig auf alle Arten Verkehr Anwendung. Die letztere — die auf der Fähigkeit des Kunden, zu zahlen, beruht — wirkt naturgemäß mit immer geringerer Kraft, je nachdem der Wert des beförderten Artikels ein höherer ist. Im Falle der Kohle, wo die Differenz zwischen den Kosten an der Grube und dem wirklichen Bezugspreise am Verbrauchs-orte einige wenige Shillinge beträgt, wirkt die zuletzt besprochene Erwägung sehr bald und heftig. Im Falle der Hüte, welche viele hundert Pfund pro Tonne wert sind, findet sie kaum Anwendung, selbst dort, wo die Tarife am höchsten und die Distanzen die längsten sind, die in der Praxis überhaupt auf Eisenbahnlinien erreichbar sind. Wir sehen daher, daß, während die bloße Anwendung des Prinzips der Selbstkosten ohne weitere Unterstützung den Tarif für Hüte von 4 Pence auf 3 Pence herabdrückt, das Zusammenwirken beider Grundsätze das Fallen des Kohlentarifs von $1\frac{3}{4}$ Pence auf $\frac{3}{4}$ Penny bewirkt, im ersten Falle im Verhältnis 4 : 3, im zweiten 2 : 1.

Nehmen wir nun an, daß unsere beiden gedachten Stationen 150 Meilen weit auseinanderliegen. Die Preisskala der Tarife würde sodann wahrscheinlich etwa die folgende sein:

Klasse A	8 sh	Klasse II	25 sh
”	B 11 sh	”	III 32 sh
”	C 15 sh	”	IV 40 sh
”	I 20 sh	”	V 47 sh 6 d

Die Kohle streift bereits den Maximaltarifsatz, den sie tragen kann; folglich ist sie nur mit einer Mehrfracht von 2 Shilling oder weniger als $\frac{1}{2}$ Penny pro Tonne und Meile für die weiteren 50 Meilen belegt. Andererseits sind die Hüte mit dem vollen Satze von 3 Pence für jede weitere Meile belastet. Der Totalfrachtsatz pro Meile ist bei 150 Meilen niedriger als bei 100 Meilen, weil die Manipulationskosten sich auf eine längere Entfernung verteilen. Aber die Belastung für die Fahrtleistung hat sich nicht weiter ermäßigt. Und das ist nur selbstverständlich, denn bloß bei verhältnismäßig kurzen Beförderungsdistanzen bewirkt ihr Anwachsen ein scharfes Abfallen der Beförderungskosten pro Meile.

Über diese Entfernung von 150 Meilen hinaus das Anwachsen der nach der Entfernung abgestuften Tarifsätze zu verfolgen, hat keinen Zweck. Sie werden bald zu Sätzen, die der Verkehr der niedrigeren Klassen nicht mehr tragen kann. Sie können im Tarifbuch fortleben, werden aber nicht viel mehr als „Tarife auf dem Papiere“ sein. Nicht einmal die hochklassigen Tarifsätze lassen eine regelmäßige arithmetische Steigerung erkennen. Nicht etwa, daß Hüte u. dgl. einen Frachtsatz von 85 Shilling für 300 Meilen, 110 Shilling für 400 Meilen und so fort nicht tragen könnten. Aber wie schon früher¹⁾ angedeutet, „tragen können“ bedeutet zuweilen „zu tragen fähig sein“ und zuweilen „zu tragen gewillt sein“. Von London nach Edinburgh ist der Tarif für Hüte nicht auf Grund abstrakter Erwägungen von Gerechtigkeit und Gleichheit der Abgabe angesetzt, sondern zu einem Preise, der gerade so hoch über der Dampferfracht steht, als der Hutmacher für die größere Sicherheit, Regelmäßigkeit, Raschheit, Häufigkeit und Bequemlichkeit des Eisenbahndienstes zu zahlen gewillt ist.

Die Wasserkonkurrenz jedoch ist nicht der einzige Faktor, der die symmetrische Steigerung der Entfernungsstufenleiter stört. Selbst nach den neuen Verschmelzungen gibt es zwischen je zwei großen Städten unseres Landes zwei oder mehrere konkurrierende Bahnrouen von verschiedener Länge. Von London nach Manchester gibt es beispielsweise verschiedene Routen, deren kürzeste und längste 184 bzw. 238 Meilen Länge beträgt; von London nach Exeter führten, bevor die Great Western ihre direkte Linie über Westbury eröffnete, zwei Linien von 171 und 194 Meilen; von London nach Bristol besteht die direkte Route mit 118 Meilen und eine nahezu doppelt so lange Umwegsroute, die über die vormalige Midland-Bahn führt, von Birmingham über Worcester, Cheltenham und Gloucester, lauter Punkte, an denen die Midland-Linie von einer direkten Linie der Great Western-Bahn von London her durchschnitten wird. Es versteht sich von selbst, daß die lange Linie aus Konkurrenzgründen nicht höher tarifieren kann als die kurze. So ist, wie man zu sagen pflegt, „die kurze Linie tarifbildend“ und die Great Eastern-Route mußte nach Manchester die Tarife der North Western-Bahn, die auf deren 184 Meilen beruhen,

¹⁾ S. Seite 91

annehmen, und diese Meilensätze sind im Londoner Tarifbuch der Great Eastern-Gesellschaft eingetragen. Wie steht es aber um die Stationen auf der Great Eastern-Route, die vor Manchester gelegen, aber von London mehr als 184 Meilen entfernt sind; mit denen auf der Great Western-Bahn, mehr als 171 Meilen von London, aber vor Exeter gelegen; denen auf der Midland-Bahn zwischen Birmingham und Bristol?¹⁾ Drei Lösungen sind möglich. Die Tarife nach den letzten paar Great Western-Stationen vor, sagen wir, Exeter, können den Tarifen nach Exeter gleichgestellt werden oder sie können bei ungefähr 183 Meilen von London am höchsten ansteigen und dann wieder gegen Exeter hin abfallen. Schließlich kann die Gesellschaft, wenn der Distanzunterschied zu groß ist, den Versuch einen Konkurrenzverkehr aufzunehmen, unterlassen und ihre Lokaltarife aufrechterhalten. Es hängt von einer Anzahl von Umständen ab, welche dieser Lösungen tatsächlich angenommen wird. Der instinktive Wunsch der Gesellschaft wird natürlich dahin gehen, die Lokaltarife aufrechtzuerhalten und gleichzeitig die Tarife auf Konkurrenzniveau, d. h. auf gleiche Höhe mit jenen der kurzstreckigen Nebenbuhlerin herabzusetzen. Doch erweckt es immer den Anschein von Unrecht, wenn die Tarife für kurze Beförderung die der längeren übersteigen und obwohl dies häufig vom wirtschaftlichen Standpunkt aus vollständig gerechtfertigt sein mag, wird es häufig durch die öffentliche Meinung, manchmal sogar durch ein regelrechtes Gesetz²⁾ unmöglich gemacht.

1) Es schien weniger verwirrend, die Namen der alten Gesellschaften zu gebrauchen. Der Eisenbahnfachmann wird sich selbst klarmachen, inwieweit die alten Verhältnisse durch die neuen Verschmelzungen berührt wurden.

2) In den Vereinigten Staaten gibt es im Eisenbahnrecht der Bundesregierung und der meisten, wenn auch nicht aller Staaten der Union „Lang- und Kurzfahr-Klauseln“ von verschiedenem Grad der Strenge. Unser eigenes Recht (Eisenbahn- und Kanalverkehrsakte 1888, Abschnitt 27 [3]) ermächtigt die Eisenbahnkommission zum Verbote höherer Tarife für kürzere Entfernungen, ohne sie dazu zu verpflichten. Es ist jedoch nicht bekannt, daß ein Rechtsfall nach diesem Abschnitt der Akte zur Entscheidung gelangt wäre. Das Eisenbahngesetz von 1921 ermächtigt den Eisenbahntarif-Gerichtshof, Wettbewerb über Umwegsrouten, deren Mehrlänge einen bestimmten Prozentsatz übersteigt, zu verbieten. Man muß daher abwarten, ob und welchen Gebrauch der Gerichtshof von dieser Ermächtigung machen wird.

Bis hierher haben wir die normalen Abstufungen der Tarife behandelt, welche einfach auf der Meilenzahl beruhen. Wenn wir aber die an allen Ecken und Enden auftretende Eisenbahnkonkurrenz in unserem Lande selbst für ganz kurze Entfernungen und die der Wasserkonkurrenz für längere Entfernungen betrachten, wenn wir uns weiter vergegenwärtigen, daß die Konkurrenz notwendigerweise die Abstufung nach der Meilenzahl umstößt, und zwar nicht nur an dem konkurrenziierten Orte, sondern innerhalb seines ganzen Einflußbereichs, so vermögen wir es zu würdigen, daß selbst diese normalen Abstufungen weit davon entfernt sind, symmetrische Entfernungstarife darzustellen. Dies ist aber nicht die ganze, noch auch wirklich der hauptsächlichste Teil der Geschichte der englischen Eisenbahntarife. Unsere Entfernungstarife betreffen, im allgemeinen, nur das Detailgeschäft des Landes. Der Großhandelsverkehr, die Massensendungen, der ständige Austausch zwischen den großen Mittelpunkten, der Export-, Import- und Transitverkehr — all das vollzieht sich zu sogenannten „Spezial“- oder „Ausnahme“-Tarifen.

„Ausnahme“ genannt, bilden sie doch mehr die Regel als die Ausnahme. In welchem Verhältnisse der Gesamtverkehr je nachdem „normale“ oder „Ausnahme“-Tarife zahlt, sei es auf den englischen Bahnen überhaupt oder auf den Bahnen einer Einzelgesellschaft, weiß niemand genau, da hierüber nie Statistiken veröffentlicht wurden. Man kann indes mit Sicherheit annehmen, daß nicht mehr als ein Viertel des gesamten Warenverkehrs des Landes zu normalen Tarifen befördert wird.

Ausnahmetarife sind immer niedriger als die normalen Tarife gehalten. Sie können aber etwa um 5 bis 50 Prozent oder noch viel niedriger sein. Ferner können sie mit Bezug auf die normalen Sätze — unter Abzug von so und soviel Prozent — oder ohne Rücksicht auf die Meilenzahl mit einer bestimmten Ziffer, so und soviel pro Tonne von A nach B, bemessen sein. In letzterem Falle ist der Frachtsatz natürlich nur zwischen den genannten bestimmten Orten gültig. Spezialtarife mit prozentuellen Nachlässen sind gewöhnlich auf der ganzen Bahnlinie anwendbar, sofern die Bedingungen erfüllt werden, an welche sie geknüpft sind.

Die einfachste Form eines Tarifs dieser Art ist die Reihe von Tarifen „auf Gefahr des Eigentümers“. Ein Nachlaß von 10, 15 oder 20 Prozent von den gewöhnlichen Klassenfrachtsätzen, je nach Art der Waren, wird für eine große Anzahl Artikel, Glas, Marmor, bruchgefährlicher Eisenguß, Maschinen usw. — gewährt, wenn der Versender sich verpflichtet, die Bahngesellschaft von ihrer gewohnheitsrechtlichen Haftung für Verlust oder Beschädigung zu entbinden. Man wird bemerken, daß der Prozentnachlaß viel mehr ausmacht als der Betrag, den die Versicherungskosten erreichen könnten. Es ist in der Tat eine Methode der Differenzierung zwischen dem ständig Handelntreibenden, der sich des Prämiengeschäfts in den meisten Fällen bedienen wird, da ein zehn- oder zwanzigprozentiger Abzug von seiner monatlichen Frachtrechnung für ihn sehr viel bedeutet und dem Zufallskunden, der jede ihm berechnete Bahnfracht ohne Nachfrage bezahlen wird. Diese „Tarife auf Gefahr des Eigentümers“ werden indes vielleicht richtiger mit ihrem offiziellen Titel als „ermäßigte Klassentarife“, denn als Ausnahmetarife bezeichnet.

Ein Beispiel etwas anderer Art findet sich in den Ausnahmetarifen für Getreide. Getreide ist in Klasse C eingereiht, sofern es in Sendungen von mindestens 2 Tonnen aufgegeben wird. Aber eine Sendung von zwei Tonnen erfordert zu ihrer Verfrachtung voraussichtlich einen ganzen Güterwagen, wenn sie ihn auch nicht ausfüllt. Die Eisenbahngesellschaft hat daher das größte Interesse, den Landwirt zur Aufgabe seiner Erzeugnisse in größeren Posten zu ermuntern. Es liegt auch im Interesse des Landwirtes, an seiner Frachtrechnung zu sparen. Daher wird demgemäß ein Tarif, der niedriger ist als der Normaltarif Klasse C, für Versandpartien von 4 Tonnen, ein noch niedrigerer für Parteien von 6 Tonnen in Wirksamkeit gesetzt. Ob nun diese Tarife in die Tarifbücher des gesamten Netzes als angeblicher Prozentualnachlaß für große Quantitäten oder, wie üblicher, *nominatim* als Spezialfrachtsätze von einer bestimmten Station nach den benachbarten Markt- oder Mühlenplätzen eingetragen werden, so sind sie doch in Wirklichkeit alle allgemeine Vergünstigungen, die unter der Voraussetzung der Wahrscheinlichkeit größerer Transporte gewährt werden. Die beiden leitenden Grundsätze, „was die Bahn tragen kann“

einerseits, „was der Verkehr tragen kann“ andererseits, wirken zu ihrer Erklärung zusammen.

Schließlich gelangen wir zu den Spezial- oder Ausnahmetarifen im eigentlichen Sinne. Nehmen wir zur Erläuterung einen ganz besonderen Verkehr. In den Tälern von Monmouthshire und Süd-Wales werden Hunderttausende von Tonnen Weißblech erzeugt. Von dort geht es in Großverkehrsquantitäten an die Fabrikanten von Küchengeschirr — Pfannen, Kannen, Kessel u. dgl. — oder zu den Händlern in den großen Mittelpunkten, in noch größeren Mengen aber nach Liverpool und London zur Verschiffung über die ganze Welt. Der Wiederverkäufer versendet nun seinerseits das Weißblech, in je ein oder zwei Kisten, an alle Eisenhändler seines Bezirkes. Wir werden finden, daß, diesen drei verschiedenen Geschäftsbeziehungen entsprechend, Weißblech drei verschiedenen Tarifierungen unterliegt. Es steht in der Klassifikation in Klasse I und der lokale Kleinverkehr wird mit dem Tarif Klasse I, durchschnittlich etwa 2 Pence pro Tonne und Meile, vor sich gehen. Von dem Walzwerk nach Süd-Staffordshire dürfte der Tarifsatz 12 Shilling oder 15 Shilling für die Tonne betragen, entsprechend einem Satze von $1\frac{1}{2}$ Pence oder $1\frac{1}{4}$ Pence pro Meile in Partien von 2 oder 4 Tonnen. Nach Liverpool endlich kann der Satz auf 9 Shilling oder 10 Shilling sinken, d. h. ziemlich tief unter 1 Penny pro Tonne und Meile. Bei einem höheren Frachtsatze würden Küstenfahrer den Verkehr auf dem Seeweg von Newport oder Swansea befördern, und für den Eisenbahndirektor ist, wie wir in einem früheren Kapitel gesehen haben, „jeder Frachtsatz besser als gar keine Fracht“.

Nehmen wir ein anderes Beispiel. Die Gemeinde Birmingham hat vor zwanzig Jahren in einem weit entfernten Tale von Wales eine Reihe mächtiger Reservoirs angelegt und von dort eine Wasserleitung nach Birmingham gebaut. In einem Bezirk, dessen Bedürfnisse unter gewöhnlichen Verhältnissen im Wege des bescheidensten Kleinhandels gedeckt wurden, mußten Zehntausende von Fässern Zement und Tausende von Tonnen eiserner Röhren eingebracht werden. Für diesen Ausnahmeverkehr wurden Spezialtarife eingeführt, die nach Vollendung der Arbeit zurückgezogen wurden. Noch ein Fall

ganz anderer Art. Ein Eisenwerk bezieht seinen Bedarf an Kalkstein innerhalb eines Umkreises von 30 Meilen. 50 Meilen von ihm entfernt liegt ein Steinbruch von guter Beschaffenheit, der auch leicht zu bearbeiten ist. Der Eigentümer begibt sich zu der Bahngesellschaft, führt an, daß er seinen Kalkstein im Werke um 7 Shilling die Tonne verkaufen kann; er ist imstande, den Stein, die Bergwerksabgabe, Kosten und Gewinn eingerechnet, um 4 Shilling zu erzeugen; er könnte ein Geschäft von 30.000 Tonnen jährlich machen, wenn ihm ein Bahntarifsatz von 3 Shilling pro Tonne zugestanden würde. Obwohl nun der Normaltarifsatz Klasse A gegen 5 Shilling betragen würde und obgleich der Bahndirektor bemüht sein wird, nachzuweisen, daß die Erzeugungskosten weniger als 4 Shilling ausmachen und der Verkaufspreis höher als 7 Shilling sein wird, so wird doch der Steinbruchbesitzer, wenn er für seine Aufstellung eintreten kann, große Aussichten auf eine günstige Erledigung seines Ansuchens um den Ausnahmetarif haben¹⁾. Dieser Frachtsatz aber wird wahrscheinlich an die Bedingung geknüpft sein, daß nicht weniger als zehn Güterwagen mit einer Sendung abgeschickt werden dürfen oder daß der Verkehr mindestens den Betrag von 2000 Tonnen pro Monat ausmachen muß.

Ausnahmetarife werden häufig nicht für eine einzelne Grube, ein einzelnes Werk oder eine einzelne Station, sondern für eine ganze „Gruppe“ erstellt. Es gibt beispielsweise einen Gruppentarif von dem Süd-Yorkshire-Kohlenreviere nach London, ohne Unterschied der Ursprungsgrube und des Bestimmungsbahnhofs. Der Vorteil hinsichtlich der Einfachheit springt in die Augen; der Londoner Kohlenhändler kann bei jedem Schachte innerhalb der Gruppe unter gleichen Bedingungen kaufen; der Bergwerkseigentümer kann seine Kohle

¹⁾ Im Texte ist keine Anspielung auf die Wirkung enthalten, die dieser Spezialtarifsatz auf andere damit vergleichbare Tarife oder auf konkurrierende Produzenten üben kann. Es scheint zweckmäßiger, die allgemeine Frage der Tarifierstellung nicht durch Hereinziehung des sehr schwierigen Punktes der „ungehörigen Bevorzugung“ zu erschweren. Es ist dies ein Punkt, den sich ein Eisenbahndirektor im Geiste stets gegenwärtig halten muß, so oft er um einen neuen Spezialfrachtsatz angegangen wird. Hier ist die Erörterung der Frage nicht am Platz.

an jedem Punkte des Reviere, wo es ihm paßt, auf die Rampe legen. Und wenn die in der Gruppe vereinigten Kohlenwerke nach allen Windrichtungen Geschäfte machen, wird wahrscheinlich niemand einen Einwand erheben. Wenn aber die ganze Förderung in einer Richtung abgeht, kann es dem den Verbrauchsstellen am nächsten befindlichen Werkbesitzer einfallen, daß die Bahngesellschaft ihn dessen beraubt, was er „den natürlichen Vorteil seiner geographischen Lage“ nennt.

XII. Klassifikation und Tarife

Die Einflußnahme des Parlaments

In den zwei vorausgehenden Kapiteln haben wir die Entwicklung unseres englischen Tarif- und Klassifikationssystems skizziert. Wir fanden Grund zur Annahme, daß die parlamentarischen Schemen der frühen Zeit, wenigstens soweit sie den Güterverkehr betrafen, veraltet waren, bevor sie noch Gesetz wurden. Sicherlich veralteten sie bald. Sie wurden vergessen oder stillschweigend nicht beachtet, wie viele andere Gesetze, die im Gesetzbuche fortleben, weil niemand versucht hat, sie in Kraft zu setzen. Es konnte vorkommen und geschah auch wirklich, daß ernstliche Beschwerden über verhältnismäßige Ungleichheit in den Tarifen erhoben wurden, und das Parlament setzte mehr als einen Gerichtshof ein, um diese Angelegenheiten zu untersuchen. Der absoluten Höhe des Tarifs wurde jedoch wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Allerdings, die Fabrikanten und Kaufleute, die mit Hilfe des sich ungemein rasch ausbreitenden Bahnnetzes den Welthandel an sich rissen und die daran dachten, welche Frachten in der Zeit vor der Errichtung der Eisenbahnen bestanden hatten, dachten kaum daran, sich sehr ernstlich zu beschweren. Die Gesetze blieben aber stets im Gesetzbuche aufrecht und als dem großen Aufschwung der Geschäftstätigkeit in den ersten Siebzigerjahren ein Rückschlag folgte, fingen die Geschäftsleute an, ihren Schutz anzurufen. Man behauptete ungescheut, daß die Gesellschaften Tarife mit Überschreitung ihrer gesetzlichen Befugnisse erstellten.

Dies war leicht behauptet und schwer zu beweisen. Denn, um nur eines zu erwähnen, es war keineswegs ersichtlich, welche Tarifierungsbefugnisse die Gesellschaften besaßen. Nicht nur,

daß eine Durchgangsrouten oft aus einem halben Dutzend verschiedener Teilstrecken bestand, wovon jede mit einer andern Akte, mit abweichenden Klassifikationen und wechselnden Abstufungen der Tarifsätze genehmigt war, sondern es war zuweilen sogar unklar, auf Grund welcher Akte die Bahn tatsächlich gebaut worden war. Es gab Fälle von Linien, wo gar keine Maxima bestanden. Angenommen, daß der gesetzliche Maximaltarif ermittelt wurde, so blieb noch die Frage offen, worauf dieser Tarif sich beziehen sollte. Daß er zum mindesten die Dienstleistungen der Abholung und Zustellung außerhalb der Gebietsgrenzen der Bahn nicht deckte, wurde zugegeben. Von seiten der Handelsleute wurde aber beansprucht, daß er für alles übrige aufzukommen habe, von seiten der Bahnen, daß er nur die Beförderung auf der Bahn zu decken habe und daß alles übrige, also die Benutzung der Stationen, das Kontrollieren, Abwiegen, Eintragen, Verladen, Ordnen, Abladen usw. gesetzlich einer angemessenen, aber unbestimmten Zuschlagsgebühr unterliege. War die Ansicht der Kaufleute richtig, so stellten sich Millionen Tarifsätze unzweifelhaft als ungesetzlich dar. War der Anspruch der Bahnen begründet, so hätte es schon ein sehr wucherischer Tarifsatz sein müssen, bevor man ihn wegen Überschreitung des gesetzlichen Maximums hätte belangen dürfen. Über diese Frage der Berechtigung der Einhebung von Manipulationsgebühren wurde in den Gerichtshöfen ein langer Kampf ausgefochten. Die Entscheidung drehte sich hauptsächlich um die Frage, welche Bedeutung in und um das Jahr 1840 eine wechselnde Körperschaft von Gesetzgebern, die, wie man annehmen darf, keine besondere Vertrautheit mit dem Gegenstande besaßen, über den sie Gesetze erließen, den Worten „die Leistungen des Frachtführers“ beizulegen beabsichtigte. Eine Fülle antiquarischer Untersuchungen, die natürlich von den Bahngesellschaften erfolgreicher als von ihren Gegnern angestellt wurden, zielte auf die Lösung dieser Frage ab. Schließlich blieben die Bahnen in der Hauptsache Sieger, aber bevor die endgültigen und belangreichsten Entscheidungen erfolgten, war die Angelegenheit aus dem Bereiche der Gerichtshöfe vor das Parlament gebracht worden.

Die Frage der Eisenbahntarife nahm die Aufmerksamkeit des Parlaments während 13 Jahren fast ununterbrochen in

Anspruch. Im Jahre 1881 wurde vom Unterhaus ein Ausschuß eingesetzt. Dieser Ausschuß stellte sehr langwierige Erhebungen an und wurde, da er nicht mehr Zeit hatte zu berichten, neuerdings im Jahre 1882 bestellt, in welchem er seine Erhebungen fortsetzte und seinen Bericht erstattete. Er empfahl:

(1) „Daß eine einheitliche Klassifikation auf dem ganzen Eisenbahnnetze eingeführt werden solle.“

(2) „Daß Manipulationsgebühren anerkannt werden, jedoch der Veröffentlichung durch die Gesellschaften und im Falle ihrer Anfechtung der Genehmigung durch die Eisenbahnkommission unterliegen sollten.“

(3) „Daß im Falle des Ansuchens eines Eisenbahnunternehmens um parlamentarische Vollmachten dem Vorschlage die Aufmerksamkeit einer öffentlichen Behörde zugewendet werden sollte, im Falle einer schon bestehenden Gesellschaft aber den bestehenden Fracht- und Fahrтарifen im Hinblick auf ihre Untersuchung durch den Ausschuß.“

Der Ausschuß sprach weiter seine Meinung dahin aus, „daß es für den Schutz des Publikums von wesentlichem Belange sei, daß ein Maximaltarif in allen Fällen bestimmt werde“.

Dem Handelsamte fiel natürlich die Aufgabe zu, einen Gesetzesvorschlag zur Verwirklichung der Berichtsantträge einzubringen. Zwei Punkte waren hiebei auffällig, obwohl sie der Aufmerksamkeit des Ausschusses entgangen zu sein scheinen. Eine neue Klassifikation konnte unmöglich auf die alten Maximaltarife der verschiedenartigen Bahnen angewendet werden. Ferner war eine Einzel-Überprüfung der bestehenden Tarife, so oft sich eine Gesellschaft an das Parlament um neue Vollmachten wandte, nicht ausführbar. Ein Ausschuß für Sondergesetzesvorschläge, vor welchen die North Western-Bahn mit einem Vorschlage für irgend eine kleine neue Zweiglinie kam, unmöglich den Versuch machen konnte, die bestehenden Tarife auf dem ganzen Netze der North Western-Bahn zu überprüfen.

In den dem Jahre 1882 folgenden Sessionen wurden von den jeweiligen Präsidenten des Handelsamtes verschiedene Versuche gemacht, die Frage der Behandlung zuzuführen.

Schließlich setzte eine Akte, die unter dem Titel der Eisenbahn- und Kanalverkehrsakte 1888 Gesetz wurde, die Vorgangsweise fest, nach der eine Überprüfung der gesetzlichen Gütertarife — Personenfahrpreise und Durchgangsgebühren für Güter blieben davon unberührt — durchgeführt werden sollte.

Die Akte von 1888 setzte fest, daß jede Gesellschaft, oder an ihrer Stelle das Handelsamt, für jede Gesellschaft eine revidierte Klassifikation und ein Schema der Maximaltarife zur Vorlage an das Parlament aufzustellen habe und daß solche Klassifikationen und Schemen im Falle ihrer Genehmigung durch das Parlament an die Stelle jener treten sollten, die in den gesamten bestehenden Akten enthalten waren. In Ausführung dieser gesetzlichen Anordnung hielten zwei von dem Handelsamt bestellte Spezialkommissäre eine Untersuchung ab, die sich über die Jahre 1889 und 1890 erstreckte. Schließlich unterbreitete das Handelsamt dem Parlament eine Reihe von 35 provisorischen Verordnungen. Diese Verordnungen wurden durch einen aus beiden Häusern zusammengesetzten Ausschuß in den Sessionen von 1891 und 1892 einer weiteren eingehenden Prüfung unterzogen und erlangten nach bedeutender Abänderung im Ausschusse unter dem Titel „Akte, womit die für die A-B-Eisenbahngesellschaft erlassene (Tarif- und Gebühren-) Verordnung bestätigt wird“, 1891 oder 1892 Gesetzeskraft. Die führenden Gesellschaften bekamen jede für sich eine Verordnung; die kleineren Gesellschaften wurden gruppenweise behandelt.

Jede dieser Verordnungen enthält zwei Hauptteile, die Klassifikation und das Schema der Maximaltarife. Die Klassifikation ist in allen 35 Verordnungen völlig gleichlautend. Mit andern Worten, es gilt nunmehr im ganzen Vereinigten Königreiche eine einheitliche gesetzliche Klassifikation. Für die künftige Einreihung neuer Artikel ist ein Vorbehalt gemacht, aber jede Abänderung würde einen neuen Beschluß des Parlaments erfordern. Diese gesetzliche Klassifikation ist indes nur ein Maximum. Jede einzelne Gesellschaft hat die Berechtigung, jeden beliebigen oder jeden der dort aufgezählten Artikel in eine niedrigere Klasse zu versetzen. In der Praxis geschieht dies übrigens nicht. Änderungen der Klassifikation erfolgen

nur im Einverständnis unter allen Gesellschaften und im Einklang mit der „Betriebs“- oder „Abrechnungstellen“-Klassifikation, welche neben der gesetzlichen Klassifikation einhergeht und von ihr abhängt — d. h. oft unter sie sinkt, sie aber nie übersteigt — und gleichfalls einheitlich für das ganze Land gilt.

Über die gesetzliche Klassifikation braucht nur wenig gesagt zu werden. Sie nahm als Grundlage — die einzige Grundlage, die in der Tat möglich war — jene Klassifikation, deren Methoden und Prinzipien, wie in einem der vorhergehenden Kapitel geschildert, von den Gesellschaften während fünfzig Jahren, in denen um den Markt gefeilscht wurde, ausgearbeitet worden waren. Eine Änderung fand in den Namen der mit „Buchstaben bezeichneten“ Klassen statt. Die Bezeichnungen der Gesellschaften M (A), M (B) und S wurden in die einfacheren gesetzlichen Bezeichnungen A, B, C umgewandelt; auf diese Weise erhöhte sich die Zahl der verschiedenen Klassen von sieben auf acht. In gewissen Fällen verstanden besondere Handelszweige das Handelsamt oder den Vereinigten Parlamentsausschuß zu überzeugen, daß den Artikeln, an denen sie interessiert waren, früher von den Gesellschaften mehr als der ihnen gebührende Anteil an der Gesamtlast aufgebürdet worden war. In einem solchen Falle wurde ein Artikel, der bisher etwa in Klasse IV der Klassifikation der Abrechnungsstelle erschienen war, in Klasse III der gesetzlichen Klassifikation eingereiht. In der Hauptsache aber gibt die gesetzliche Klassifikation jene der Abrechnungsstelle wieder, wie sie im Jahre 1890 bestand. Auch mag hinzugefügt werden, daß diese letztere bei ihrer zeitweiligen Neuausgabe von seiten der Gesellschaften nur geringfügige Abweichungen von der gesetzlichen Klassifikation aufweist. Eine Verschiedenheit zwischen beiden muß gleichwohl hervorgehoben werden. Die Betriebsklassifikation überstellt häufig Güter in eine niedrigere Klasse unter der Bedingung, daß gewisse Methoden der Verpackung oder der Versendung eingehalten werden, indem eine derartige besondere Behandlung zum Teil wegen der Ökonomie der Beförderung, zum Teil als Zugeständnis an den Großhandel gerechtfertigt erscheint. Wir lassen einige Beispiele folgen:

Klassifikation der Abrechnungs- stelle	Gesetzliche Klassifikation
Lederschläuche, n. b. g. ¹⁾ Klasse IV	} Lederschläuche Klasse IV
Lederschläuche in Ballen „ III	
Matratzen, n. b. g. „ IV	} Matratzen „ IV
Matratzen, verpackt „ III	
Matratzen, in Drahtnetze ein- gerollt und mit Segeltuch umgeben „ II	
Käselab, n. b. g. „ III	} Käselab „ III
Käselab in Fässern „ II	

In beiden Klassifikationen finden die Klassen A und B nur auf Sendungen von mindestens vier Tonnen Anwendung, Klasse C auf solche von mindestens zwei Tonnen. Die andern Klassen enthalten keine Bedingungen in Bezug auf das Gewicht der Sendung; während aber nach der alten Vorschrift Artikel von weniger als 500 Pfund Gewicht, technisch als „kleine Fracht“ bekannt, einer Zuschlagsgebühr unterlagen, findet nunmehr die erhöhte Gebühr für „kleine Fracht“ auf Sendungen über drei Zentner keine Anwendung, mit der Ausnahme, daß solche Sendungen die Tarifbegünstigung für höheres Gewicht nicht genießen, wenn der bei dieser Einteilung sich ergebende Tarif nicht mindestens dem Tarif für 3 Zentner zum kleinen Frachtsatz gleich ist.

Es kann kaum bezweifelt werden, daß die neue gesetzliche Klassifikation eine große Wohltat für alle Teile bedeutete. Einfachheit und Einheitlichkeit traten an die Stelle eines Schalles von Verwirrung und Widersprüchen. Dies war aber nicht alles. Die alten Akte hatten anerkannt, daß es der Billigkeit entspreche, Roheisen einen größeren Teil der gemeinsamen Lasten tragen zu lassen als Eisenstein, und fertiges Eisen wieder mehr als Roheisen. Nunmehr wurde dieser Vorgang weiter durchgeführt und alle anderen Artikel, Materialien und Gegenstände wurden mit sorgsamer Anwendung desselben Grundsatzes unterschiedlich behandelt.

Was dagegen die neuen Schemen der Maximaltarife anlangt, so bieten sie dem Zweifel größeren Spielraum. Professor Hadley, später Präsident der Universität Yale, dessen Buch in Amerika zu der Zeit erschien, als in England der Streit auf seinem Höhepunkte stand — ein Schriftsteller, dessen

¹⁾ n. b. g. bedeutet „nicht besonders genannt“.

Sachkenntnis ebensowenig anfechtbar ist als seine Unparteilichkeit — hat einen Warnungsruf vernehmen lassen. „Jeder, der die Frage sorgfältig studiert, von Morrison im Jahre 1836 ab bis zu den Ausschüssen von 1872 und 1882, ist zu dem Schlusse gelangt, daß festgesetzte Maxima behufs Verhütung von Ausbeutungen nahezu nutzlos sind“¹⁾. Dennoch hatte das Parlament dahin entschieden, daß revidierte Schemen von Maximaltarifen in Kraft gesetzt werden sollten, und das Handelsamt hatte nur zur Ausführung zu bringen, was das Parlament beschlossen hatte. Auf welcher Grundlage aber? Hierüber schwieg sich die Akte aus. Die neuen Schemen sollten so sein, wie es „nach Ansicht des Handelsamtes gerecht und zweckdienlich war“. Übrigens hatte das Parlament einen Fingerzeig gegeben, wenn dieser auch nur negativer Art war. Der Ausschuß von 1882 hatte von der „gebührenden Rücksichtnahme auf das Interesse der bestehenden Gesellschaften“ gesprochen. Und der Gesetzesvorschlag für die Akte von 1888 hatte in der Form, wie er aus dem Oberhaus — in welchem er zuerst eingebracht worden war — hervorging, das Handelsamt angewiesen, die neuen Maxima so festzusetzen, daß sie mit den bestehenden Maximaltarifen „im ganzen gleichwertig“ sein sollten. Das Unterhaus beseitigte die Verpflichtung, die bestehenden Rechte der Gesellschaften zu berücksichtigen und beließ dem Handelsamt die Freiheit, beliebige neue Maxima, welche es auf beliebige Gründe hin für gerecht und zweckdienlich erachtete, festzusetzen.

Es hat sich vielleicht wohl selten ein schlagenderes Beispiel der Fähigkeit der englischen Verfassung gezeigt, eine friedliche Umwälzung in Form eines regelrechten Gesetzes zu bewirken. Die Eisenbahnaktionäre hatten Hunderte von Millionen Pfund im Vertrauen darauf investiert, daß ihnen gestattet sein werde,

¹⁾ Railroad Transportation S. 178. Der hier genannte war James Morrison, zeitweilig Parlamentsmitglied für Inverness und zu seiner Zeit im Unterhaus eine anerkannte Autorität für Eisenbahnfragen. Sein Buch „Tracts on Railways“, London 1848, ist auch jetzt noch lesenswert. Der Ausschuß von 1872 war ein Vereinigter Ausschuß aus beiden Häusern, und er war ganz besonders energisch. Sein Bericht besagte: „Gesetzliche Maximaltarife gewähren dem Publikum wenig wirklichen Schutz.“ Ich selbst bin nicht imstande, im Berichte des Ausschusses von 1882 irgend einen Satz aufzufinden, der sich auf Präsident Hadleys Beurteilung der Haltung des Ausschusses in dieser Frage beziehen würde.

gewisse spezialisierte Tarife aufzustellen. Von nun an durften sie nur Tarife aufstellen, die der Genehmigung eines nicht-sachverständigen Parlamentsausschusses unterlagen, der sie seinerseits wieder von dem Bericht zweier nichtsachverständiger Beamten des Handelsamtes abhängig machen sollte. Und dennoch wurde der Kurs der Eisenbahnaktien dadurch kaum berührt. Wenn jemand in Wirklichkeit zu bedauern war, so waren es nicht so sehr die Eisenbahnaktionäre, als die Beamten des Handelsamtes, von denen man verlangte, daß sie auf Grund ihres eigenen inneren Verantwortungsgefühls eine Richtlinie für Gerechtigkeit und Vernunft aufstellen sollten.

Wenn eine Vereinigung von Gründern oder eine bestehende Gesellschaft sich an das Parlament mit der Bitte um eine neue Bahn wendet, so ist es wohl zu rechtfertigen — mag es nun politisch sein oder nicht — die Maximaltarife so niedrig festzusetzen, als die Gründer es sich gefallen lassen. Angenommen jedoch, es wäre richtig, die verschiedenen Maximalsätze eines bestehenden Unternehmens durch einen neuen Maximalsatz zu ersetzen, der sich auf das ganze System anwenden läßt, so ist wohl der einzig berechtigte Plan, sie so anzusetzen, daß sie den Höchstsatz von bereits bestehenden und begründeten Tarifen nicht unterbieten. Und ein Tarifsatz innerhalb der alten Maximalgrenzen konnte sicherlich als zweckmäßig und gerechtfertigt angesehen werden, solange nicht das Gegenteil bewiesen war. Serienweise aber all die hunderttausend Fälle zu untersuchen, in denen Tarife angewendet wurden, die den Durchschnitt merklich überstiegen, war eine unmögliche Aufgabe. Sie konnte nicht versucht werden und wurde es auch nicht.

Die Grundsätze, nach denen die Revision durchgeführt wurde, sind in dem Berichte der Kommissäre dargelegt, die von dem Handelsamt zur Vornahme der speziellen Untersuchung ernannt wurden. „Die Bahngesellschaften“, wird dort gesagt, „haben einen für sie nutzbringenden Verkehr mit Tarifen geschaffen, die im allgemeinen viel niedriger sind als die jetzt vom Parlament bewilligten, und wir erachten es demzufolge für billig, ihre jetzigen Vollmachten einzuschränken und Tarife festzustellen, die in weitem Umfange auf den bestehenden Tarifen beruhen, aber einen angemessenen Spielraum für Gewinn übrig lassen, falls möglicherweise eintretende

Veränderungen in den Verhältnissen die Kosten oder die Erträgnisse der Güterverfrachtung mittels Bahn nachteilig berühren sollten.“ Die Bedeutung dieses Satzes liegt in den Worten „in weitem Umfange auf den bestehenden Tarifen beruhen.“ Wie sie die Kommissäre verstanden, erhellt aus dem folgenden Satze:

„Die Bahngesellschaften haben beständig und nachdrücklich darauf gedrungen, daß die künftigen Maxima in einer Weise festgestellt werden, daß sie keinen Verlust an Einkommen für die Gesellschaft zur Folge haben. Wenn damit beabsichtigt wird, daß die künftigen Maxima alle bestehenden Tarife decken sollen, sind wir außerstande, diesem Vorschlage stattzugeben. Bis zu welchem Umfange sich für die sehr ausgedehnten Verschiedenheiten in den bestehenden Tarifen eine Rechtfertigung finden läßt, sind wir nicht berufen zu beurteilen. Es ist aber zum Zwecke einer gerechten Festlegung der Tarifierungsvollmachten von Wichtigkeit, daß es den Gesellschaften paßt, in einer großen Zahl von Einzelfällen den Verkehr zu viel niedrigeren Sätzen zu führen, als solche in ihren gegenwärtigen Akten oder in den diesen angeschlossenen Schemen bewilligt sind. Wenn Maxima im Ausmaße von Tarifen festgesetzt würden, die hoch genug wären, um dermalige außer Konkurrenz stehende Sätze zu decken, würden die Geschäftsleute, die ausschließlich auf eine einzige Bahn angewiesen sind, des von ihnen, und zwar wie wir glauben, mit Recht beanspruchten Schutzes des Parlaments verlustig gehen.“

Auf zwei Behauptungen in dem letzten Absatze muß auf Grund der in früheren Abschnitten dieses Buches dargelegten Erwägungen über die Natur des Eisenbahngeschäftes hier näher eingegangen werden. „Es paßt den Gesellschaften in vielen Fällen“, sagt der Bericht im wesentlichen, „viel niedrigere Tarife aufzustellen als die vorgeschlagenen neuen Maxima, daher müssen solche Tarife einen angemessenen Gewinn bringen.“ „Es ist für den Staat angemessen, gewisse bestehende Tarife, die außer dem Falle der Konkurrenz eingehoben werden, zwangsweise herabzusetzen.“

Hier ist zweierlei zu bemerken. Eine Bahn arbeitet mit einem Minimalgewinn, wo ein größerer Gewinn unerreichbar

ist. Sie nimmt einen hohen Tarif, wo sie kann, und einen niedrigen, wenn sie muß; und so wird im ganzen ein angemessenes Einkommen gesichert. In einigen Fällen ist es, um den Verkehr zu ermöglichen, richtig, die Tarife bis zu einem Punkt herabzusetzen, wo sie nur mehr die laufenden Ausgaben decken, in anderen Fällen wieder ist es richtig und möglich, Tarife auf eine Höhe zu bringen, wo sie mehr als den üblichen Gewinnprozentsatz einbringen und für die Verzinsung des Kapitals aufkommen; wenn aber die eine Hälfte durch wirtschaftlichen und die andere durch legislativen Zwang auf Grund des Irrtums niedergehalten wird, daß Gleichheit identisch ist mit Gerechtigkeit, gibt es keine Stelle, an der sich das Kapital verzinsen kann. Eine Bahngesellschaft aufordern, daß sie einer Stadt im Binnenlande Tarife im gleichen Ausmaße einräume wie jene, die sie gewährt, wo Seekonkurrenz besteht, einfach aus dem Grund, weil sie sie dort gewährt, heißt ihr zumuten, nicht etwa die Gleichheit aufrechtzuhalten, sondern einer Ungleichheit zu widerstreben, für welche nicht die Bahngesellschaft, sondern der Schöpfer des Weltalls verantwortlich ist.

Die andere Bemerkung ist folgende: Tarife sind angeblich deshalb hoch, weil sie außerhalb der Konkurrenz stehen. Es wäre mindestens ebenso richtig, zu behaupten, daß Tarife außer Konkurrenz stehen, weil sie hoch sind. Mit anderen Worten, niemand sucht um den Verkehr eines Bezirkes zu konkurrieren, wo die Tarife von Natur aus hoch sind. Denn ein solcher Bezirk ist notwendigerweise im Nachteil, gar ein Bezirk mit kärglichen natürlichen Hilfsquellen. Die Tarife aber sind nicht zu hoch; sie sind in der Regel nicht so hoch als sie billigerweise sein könnten und als sie es sein würden, wenn die Gesellschaft nicht andere und mehr Gewinn bringende Tätigkeitsfelder zu bearbeiten hätte¹⁾. Ein armer Bezirk bedingt, wie schon früher angedeutet wurde, einen kärglichen Verkehr; ein kärglicher Verkehr bedingt, daß die gesamten Kosten der

1) Es ist nicht zu viel gesagt, daß es vor den neuen Verschmelzungen im Vereinigten Königreiche kaum eine einzige, behufs ihres Lebensunterhaltes ausschließlich auf den Lokalverkehr von Landbezirken angewiesene Gesellschaft gab, die ein annehmbar gewinnbringendes Unternehmen darstellte.

Bahn wenigen Posten zur Last fallen müssen; mit anderen Worten, daß jede Einzelpost einen viel größeren Verhältnisanteil tragen muß, als sie ihn bei einer großen Durchzugslinie tragen müßte.

Vor fünfzig Jahren hat Albert Fink, ein Mann, der in vielleicht unerreichtem Maße praktisches Geschäftstalent mit der Fassungskraft für die abstrakte Wirtschaftstheorie verband, die veröffentlichten Rechnungsabschlüsse der Louisville-Nashville-Eisenbahn, deren Präsident er damals war, bis in die kleinsten Einzelheiten zergliedert. Er ermittelte die Beförderungskosten pro Tonne und Meile auf der Hauptlinie und auf jeder der verschiedenen Nebenlinien. Nachdem er zahlreiche ins einzelne gehende Erläuterungen seiner Methode gegeben, faßte er sie, wie folgt, zusammen: „Eine sorgfältige Untersuchung zeigt, daß unter gewöhnlichen Verhältnissen, unter denen der Transportdienst sich im allgemeinen vollzieht, die Kosten pro Tonne und Meile in gewissen Fällen $\frac{1}{7}$ Cent nicht übersteigen dürften und in andern auf derselben Bahn 73 Cents pro Tonne und Meile betragen werden.“ Mit anderen Worten, die dem Frachtführer erwachsenden Beförderungskosten wechseln, wie die wirkliche Erfahrung zeigt, fallweise im Verhältnisse von 1:500. Wenn sodann der Versender von Gütern, die unter den kostspieligsten Bedingungen verfrachtet werden, in der Praxis einen Tarif zu entrichten hat, der nicht mehr als das Zehnfache des niedrigsten eingehobenen Tarifs ist — der tatsächliche Unterschied in den Verfrachtungstarifen für Kohle auf weite und Hüte auf kurze Entfernungen ist nie größer als der erwähnte gewesen — so hat der Verfrachter sicherlich keine besondere Berechtigung, den „Schutz des Parlaments“ anzurufen. Der Schutz des Parlaments führt letzten Endes dazu, daß das Dazwischentreten des Staates die Kohle dazu zwingt, einen Teil der Beförderungskosten der Hüte zu tragen, oder, was auf eines herauskommt, einen Geschäftsmann, der so glücklich ist, an der Hauptlinie der Great Western-Bahn zu wohnen, zwingt, einen Teil der Transportrechnung eines andern Geschäftsmannes zu zahlen, der in Cornwallis oder Cardigan wohnt¹⁾.

1) In Frankreich veröffentlichen die Gesellschaften eine Statistik, welche die Einnahmen und Ausgaben jeder Strecke ihres Netzes getrennt darstellt. Die Hauptlinie der Paris-Lyoner Eisenbahn

Im vorstehenden wurde die von den Kommissären des Handelsamtes eingenommene Haltung vom Standpunkte der reinen Theorie aus beurteilt. Als Gegenstand praktischer Politik dagegen war ihr echt britischer Sinn für unlogische Kompromisse überaus erfolgreich. Man kann ruhig behaupten, daß die öffentliche Meinung und das Parlament ein Revisionschema nicht geduldet hätten, welches den Gesellschaften alle jene Vollmachten eingeräumt hätte, auf die sie einen, gesetzlich und wirtschaftlich betrachtet, begründeten Anspruch hätten erheben können. Die Vollmachten der Gesellschaften wurden mit schonungsloser Hand beschnitten. Der Reingewinn aber, den ihnen die Schemen der Kommissäre entzogen, war nur ein kleiner Prozentsatz dessen, welcher ihnen ungeschmälert erhalten blieb. Und im großen ganzen erschienen die Schemen der Kommissäre — obwohl an ihnen gewiß beträchtliche Änderungen vorgenommen wurden, vielleicht ebensoviele zu Gunsten als zum Schaden der Gesellschaften — dem parlamentarischen Vereinigten Ausschusse empfehlenswert. Aber welche Änderungen immer in den Einzelheiten stattfanden, ihre Form und die ihnen zu Grunde liegenden Prinzipien blieben im wesentlichen unbestritten.

Die schließlich zur Annahme gelangten Maximaltarif-schemen beziehen sich nicht nur auf Waren im eigentlichen Sinne, sondern auch auf Tiere, Fuhrwerke, leicht verderbliche Waren auf Personenzügen und kleine Pakete auf Güterzügen. Für alle diese letzteren Gruppen wurden die Maximaltarife einheitlich, wie die Klassifikation für das Gebiet des ganzen Landes festgesetzt. Wir haben uns indes nur mit Waren im Paris—Marseille zählt 540 Meilen, ungefähr $\frac{1}{8}$ des ganzen Netzes. Natürlich steht ihr Kapitalsaufwand pro Meile weit über dem Durchschnitt. Ebenso liegen natürlich ihre Tarife pro Tonne und Meile, da sie hauptsächlich Ausnahmetarife sind und vom Großhandelsverkehr auf lange Entfernungen eingehoben werden, weit unter dem Durchschnitt. Dennoch rentierte sich die Hauptlinie vor dem Kriege mit rund 17 Prozent ihrer Kosten. Im großen und ganzen wurden die halben Reinerträge der Gesellschaft auf einem Achtel der Netzlänge hereingebracht. Da aber viele Zweiglinien, ungeachtet ihres geringen Kapitalsaufwandes und ihrer gegenüber dem Normaltarif verhältnismäßig hohen Einheitstarifsätze, ihre Auslagen nicht deckten, war der durchschnittliche Reinertrag des gesamten Kapitals der Gesellschaft nicht 17, sondern ungefähr 4 Prozent.

eigentlichen Sinne zu befassen. Es versteht sich, daß die Schemen nur auf den mit Güterzügen beförderten Verkehr Anwendung finden. Eine Gesellschaft war vor dem Eisenbahngesetz von 1921 nicht verpflichtet, andere als leicht verderbliche Güter auf Personenzügen zu befördern. Sie konnte es tun, wenn sie es so für passend fand; wenn sie es aber tat, hatte sie das Recht, ihre eigenen Bedingungen zu stellen.

Die gesetzlichen Tarifschemen für Güter von 1891 und 1892 enthalten eine Einleitung und zwei Teile. Die Einleitung bestimmt, daß gewisse Dienste, wovon die wichtigsten die Abholung und Zustellung sowie die Dienstleistungen auf privaten Ausweichen sind, außer den Bereich der Schemen fallen. Die Gebühren für die genannten Leistungen liegen im freien Ermessen der Gesellschaft, sie müssen aber der Billigkeit entsprechen und werden im Streitfalle durch Schiedsspruch festgestellt. Teil I gibt die Maximalgrenze für Stations- und Manipulationsgebühren bekannt, wobei dieser Ausdruck so verstanden ist, daß er alle möglichen anderen als die vorerwähnten, besonders ausgenommenen Gebühren vor oder nach der Beförderung in sich schließt. Die Stations- und Manipulationsgebühren sind mit einer einzigen örtlichen Ausnahme für das ganze Land einheitlich geregelt. Sie erhielten im Gesetze folgende Form:

M a x i m a l - N e b e n g e b ü h r e n

Betreffend die in nach- stehenden Klassen ent- haltenen Waren	Stations- gebühren an jedem End- punkte pro Tonne	Nebengebühren für Dienstleistungen							
		Aufladen		Abladen		Bedecken		Abdecken	
		pro sh	Tonne d	pro sh	Tonne d	pro sh	Tonne d	pro sh	Tonne d
A	3	—	—	—	—	—	—	—	
B	6	—	—	—	—	—	—	—	
C	1 0	3	3	1	1				
I	1 6	5	5	1·50	1·50				
II	1 6	8	8	2	2				
III	1 6	1 0	1 0	2	2				
IV	1 6	1 4	1 4	3	3				
V	1 6	1 8	1 8	4	4				

Nachstehend folgt eine zweite Tabelle, welche die Beförderungstarifsätze ersichtlich macht, diesmal jedoch nur auf

eine einzige Gesellschaft — die Great Eastern-Bahn — anwendbar ist, deren Verordnung zufälligerweise den Anfang der Reihenfolge bildet:

Maximaltarife für die Beförderung				
Betreffend die in nachstehenden Klassen enthaltenen Waren	Für die ersten 20 Meilen oder einen Teil dieser Entfernung	Für die nächsten 30 Meilen oder einen Teil dieser Entfernung	Für die nächsten 50 Meilen oder einen Teil dieser Entfernung	Für die restliche Entfernung
	pro Tonne und Meile	pro Tonne und Meile	pro Tonne und Meile	pro Tonne und Meile
A	1·15	0·90	0·45	0·40
B	1·40	1·05	0·80	0·55
C	1·80	1·50	1·20	0·70
I	2·20	1·85	1·40	1·—
II	2·65	2·30	1·80	1·50
III	3·10	2·65	2·—	1·80
IV	3·60	3·15	2·50	2·20
V	4·30	3·70	3·25	2·50

Dieses Tarifschema der Great Eastern-Bahn kann ebenso gut wie jedes andere typisch genannt werden. Im allgemeinen haben die großen Linien von London nach dem Norden niedrigere Maxima als die hier angeführten; die Linien südlich der Themse und jene, die London gar nicht berühren, haben in der Regel noch etwas höhere Maxima. Der Unterschied — im Prozentsatz, nicht im absoluten Betrag — tritt bei den niedrigeren Klassen mehr hervor. Das Schema der Great Eastern-Bahn ist indes ungewöhnlich einfach. Es findet auf dem gesamten Netze der genannten Bahn Anwendung. Die meisten großen Gesellschaften besitzen mehr als ein Schema, zuweilen sogar drei oder vier, die auf verschiedenen Strecken ihrer Linien in Geltung stehen. Überdies wird in sehr vielen Fällen für Tarifierungszwecke ein sogenannter „Längenzuschlag“ der wirklichen natürlichen Entfernung zugeschlagen. Der Severn-Tunnel zum Beispiel wird als 12 Meilen lang gerechnet, die Forth-Brücke als 23 Meilen für gewisse, als 14 Meilen für andere Verkehre.

Es ist ferner keineswegs leicht, in vielen Fällen zu erkennen, welches Schema auf eine bestimmte Bahn anzuwenden ist. Die Tarife der Great Western-Bahn nach Abingdon, Calne,

Bridport, New Quai und vielen andern Orten, die im Bradshaw¹⁾ als an der Great Western-Bahn gelegen erscheinen, werden beispielsweise nicht durch die Schemen der Great Western-Bahn allein, sondern zum Teil durch abgesonderte Schemen jener Sukkursalgeseellschaften geregelt, deren Linien im Jahre 1890 der Great Western-Bahn nur verpachtet waren, obgleich die meisten von ihnen seither von dieser Gesellschaft erworben wurden. In einigen Fällen erwies sich die Schwierigkeit, die Verwirrung der bestehenden Tarifierungsmethoden in den Rahmen eines Schemas einzufügen, welches eine Bahngesellschaft binden, aber nicht verkrüppeln sollte, als so schwierig, daß die Aufgabe fallen gelassen werden mußte, und es verfügt demnach eine Verordnung, daß in Bezug auf eine bestimmte Strecke der Linie „durch diese Verordnung die nach der A-B-Akte vorgeschriebenen Wegzölle, Tarife, Gebühren und Abgaben in keiner Weise berührt werden sollen“²⁾.

1) Vielbenütztes Fahrplanbuch (Anm. d. Übers.).

2) Selbst Eisenbahn-Maximaltarife haben ihre humoristische Seite. Eine der Verordnungen, die mit dem Namen der Midland- und South Western Junction-Eisenbahn bezeichnet war, betraf unter anderen zwei kleine Bahnen in Cornwallis, die Liskeard-Looe- und Liskeard-Caradon-Eisenbahn. Das Maximaltarifschema hält die übliche Form so ziemlich ein und unterscheidet sich nicht sehr von dem der Great Eastern-Bahn, wie es oben angeführt ist. Aber die beiden erwähnten Linien haben ein ganz eigenes Maximum von 3 Pence pro Meile nur für den Verkehr der Klasse A bekommen. Diese Abweichung ist folgendermaßen zu erklären: Das Handelsamt stellte das Maximum in dieser Klasse für diese beiden sowie für alle anderen in der Verordnung behandelten Bahnen mit 1·50 Pence für die ersten 20 Meilen fest. Als die Verordnung vor den vereinigten Parlamentsausschuß kam, erschien ein Sachwalter in Vertretung der beiden Liskeard-Gesellschaften und erklärte, auftragsgemäß ersuchen zu müssen, daß der Tarif Klasse A auf 3 Pence erhöht werden möge. Die Bahnen wären, wie er mitteilte, in Händen eines Zwangsverwalters, da sie ihre Anlehenszinsen nicht aufbrachten; es bestand praktisch kein Verkehr außer von Granit für Straßenschotter aus den Steinbrüchen von Caradon, der zum Tarifsatze von 3 Pence pro Tonne und Meile ging; wenn der Satz auf 1½ Pence herabgesetzt würde, könnte die Linie nicht einmal die Betriebskosten einbringen, und der Verwalter wäre gezwungen, den Betrieb einzustellen. Die Steinbruchbesitzer erschienen zur Bestätigung als Zeugen und gaben selbstverständlich an, daß ein flottes Geschäft selbst zum Tarifsatze von 3 Pence ihnen von größerem Nutzen wäre als eine aufgelassene Eisenbahn mit einem

Dennoch sind im Vergleich zu der unauflösbaren Verwirrung der alten Akte die neuen Schemen ein Muster von Einfachheit und Gleichförmigkeit. Es wäre andererseits eine besondere Kühnheit, über den gesetzlich zulässigen Maximaltarif etwa von Bridgewater nach Grantham oder von Tunbridge nach Rochdale eine bestimmte Behauptung aufstellen zu wollen, wenn man nicht über ein bedeutendes Wissen im Eisenbahnrecht, der Eisenbahngeschichte und Eisenbahnpraxis, zugleich mit einer völligen Vertrautheit in der Eisenbahngeographie verfügt. Praktisch ist dies jedoch nicht besonders wichtig, denn zugleich mit der Inkraftsetzung der neuen Schemen traten zufällig Ereignisse ein, welche dieselben fast unmittelbar des größeren Teils der Bedeutung, die sie etwa besitzen mochten, beraubten.

Betrachten wir nun, bevor wir in der Geschichte fortfahren, in welcher Weise die Verabschiedung der Tarif- und Gebührenverordnungen die damals bestehende Tariflage beeinflusste. Die in die Stationsbücher eingetragenen Tarife wiesen — wie sie es auch derzeit noch tun — nur eine Gesamtgebühr aus. Die neuen Maxima waren in mehrere Rubriken gespalten — Beförderungsgebühr, Stationsgebühr (falls eine Station vom Verkehr benutzt wurde), Nebengebühren für bestimmte Leistungen (falls solche ausgeführt wurden), alle in namentlich angegebenen Beträgen; und schließlich eine nicht näher zergliederte Summe für auswärtige Dienste (Abholung, Zustellung u. dgl.), falls diese geleistet wurden. Wie läßt sich nun die Summe der neuen Maxima mit den vor Dezember 1892 in Geltung gestandenen summarischen Tarifsätzen vergleichen? Diese Frage wurde nie mit einiger Genauigkeit beantwortet und konnte es auch nach Beschaffenheit der Sachlage niemals werden. Denn es bestand, wie gesagt,

nominellen Maximum von $1\frac{1}{2}$ Pence. Unter erlöschendem Gelächter gestand der Ausschuß die erbetene Abänderung zu. Derart war auf der Liskeard-Caradon-Eisenbahn der gesetzliche Maximaltarifsatz für Straßenschotter 3 Pence, während Kaffee und Zuckerbäckerwaren 2·65 Pence zahlten. Die Sache ist nicht von großer praktischer Bedeutung, zumal selbst der 3-Penny-Satz es dem Verwalter nicht ermöglichte, die Linie im Betriebe zu erhalten. Aber das Beispiel zeigt, wie schwer es ist, abstrakte amtliche Formeln auf konkrete geschäftliche Tatsachen anzuwenden.

keine normale Abstufung nach Maßgabe der Entfernung, womit eine Vergleichung hätte stattfinden können. Einzelne Gesellschaften stellten rohe Schätzungen an, wonach in gewissen Fällen, die als typisch gelten sollten, bestimmte Tarifsätze gewaltsam um 10, 15 oder 20 Prozent herabgesetzt wurden und berechneten, daß ihr reiner Einnahmeausfall sich auf so und soviel tausend Pfund jährlich belaufen würde. Man gab an, daß die gesamte zwangsweise Tarifierabsetzung seitens aller Gesellschaften eine Jahressumme von einer halben Million Pfund erreichen dürfte. Dieser Verlust schien in der Hauptsache bei dem engsten Nahverkehr zu erwachsen, er trat aber auch bei dem Verkehr auf weitere Entfernungen in den höchsten Klassen und hin und wieder in allen Klassen auf alle Entfernungen ein.

Die neue gesetzliche Beschränkung der Tarifierungsrechte ließ indes die Tarife, zu denen die große Masse des Verkehrs befördert wurde, gänzlich unberührt. Sie konnte — und tat es wirklich in einigen sehr wichtigen Fällen, beispielsweise beim Kohlenverkehr nach London — jeden Spielraum für künftige Tarifierhöhungen abschneiden, sie ließ aber die bestehenden Tarife im allgemeinen ungestört. Wirtschaftliche Notwendigkeiten hatten längst die Fernverkehrstarife herabgedrückt und das Zugeständnis von Spezialtarifen weit unter der Grenze, in welcher die neuen Maxima festgesetzt waren, erzwungen. Innerhalb der Grenzen des Maximums behielten ja die Gesellschaften nach wie zuvor die Freiheit, ihre Tarife nach Belieben¹⁾ einzurichten und abzuändern. Aber die neuen Maximalschemen und die denselben beigegebenen Bedingungen ihrer Anwendung verstießen in so vielen Punkten gegen die alten Tarife, daß die Gesellschaften zu der Erkenntnis kamen, das einzige Mittel, ihre Tarife innerhalb der gesetzmäßigen Grenzen sicherzustellen, bestehe darin, die vorhandenen Tarifbücher insgesamt zurückzuziehen und mit einer gänzlichen Neuausgabe vorzugehen.

Die Aufgabe war, wie nicht versichert zu werden braucht, geradezu entsetzlich. Es sollen mehr als 7000 Stationen

¹⁾ Natürlich unter der Kontrolle des Gerichtshofs der Eisenbahnkommission für alle Fälle, in denen ungerechte Bevorzugung im Spiele war.

im Vereinigten Königreiche bestehen. Für jede dieser 7000 war der gesetzliche Maximaltarif für jede Klasse nach allen andern Stationen, mit denen direkte Tarife in Geltung standen, auszurechnen. Ferner mußten die Tarife ausgearbeitet werden, die in Zukunft tatsächlich einzuheben waren. Hierbei war nicht nur das Verhältnis der einzelnen Klassen zu einander, sondern auch das Verhältnis zwischen benachbarten Stationen, der Billigkeitsanspruch der Geschäftswelt in Bezug auf die Erhaltung der von ihr erreichten Tariflage sowie das Konkurrenzverhältnis zwischen den Kunden der Gesellschaft auf verschiedenen Strecken der Linien, bei denen das Parlament aus historischen Gründen zwei verschiedene Abstufungen von Maximaltarifen aufrechterhalten hatte, zu berücksichtigen. Ferner mußten alle Spezialtarife von Grund aus überprüft werden. In einigen Fällen mochte in der Tat der alte Spezialfrachtsatz höher sein als der neue Klassentarif. In vielen andern Fällen aber war das Verhältnis zwischen Klassenfracht und Spezialfracht auf den Kopf gestellt. Einen Spezialsatz von 20 Shilling für 4-Tonnen-Sendungen neben einem Klassensatze von 20 Shilling 3 Pence für Sendungen von 3 Zentnern und darüber fortbestehen zu lassen, war offenbar ungereimt. Ferner erschien es natürlich und richtig, den neuen Ausgangspunkt zu benutzen, um das Tarifbuch von zahlreichen Spezialtarifen zu entlasten, die durch Zeitverlauf und veränderte Umstände veraltet waren.

Die Aufgabe wäre ganz ernst genug gewesen, wenn jede Gesellschaft sich nur mit ihrer eigenen Bahn zu befassen gehabt hätte. Tatsächlich aber bilden den Großteil der Tarife im Tarifbuch einer bedeutenden Station die direkten Tarife nach Stationen auf Linien anderer Gesellschaften und solche Tarife sind gewöhnlich auf mehrere verschiedene Routen anwendbar. Die Erstellung eines direkten Tarifs etwa zwischen Limerick und Birmingham berührt die Interessen — und wird daher auch der Entscheidung einer Konferenz von Vertretern vorgelegt — nicht nur aller bedeutenden Bahngesellschaften der drei Königreiche, sondern ebensowohl zahlreicher Dampfschiffahrts-Gesellschaften. Bevor mit der Festsetzung dieser Tarife zweckentsprechend begonnen werden konnte, mußte jede beteiligte Gesellschaft genau ermittelt haben, wie weit ihre eigenen Vollmachten reichten, und sie mußte wenigstens

versuchsweise bestimmt haben, wie hoch ihr eigener Lokalfrachtsatz sich stellen sollte. Und dabei handelte es sich nicht bloß um die durchzuführende Tarifausgleichung, sondern es waren ebenso wichtige Prinzipienfragen zur Entscheidung zu bringen. Es war beispielsweise eine ernste Frage, ob das alte System der Tarifierung einschließlich Abholung und Zustellung weiter belassen oder ob, wie in allen andern Ländern, diese besonderen Leistungen der Eisenbahn zum Gegenstande einer besonderen Gebühreneinhebung gemacht werden sollten. Sollten, wenn das alte System beibehalten wurde, die Gesellschaften südlich der Themse mit dem ganzen übrigen Land gleichgestellt werden? ¹⁾ All das erforderte natürlich geraume Zeit.

Die zugemessene Zeit aber war gänzlich unzureichend. Von den 35 provisorischen Verfügungen waren 9 im August 1891 verabschiedet, die übrigen 26 erst ein Jahr später. Sie sollten alle mit 1. Januar 1893 in Kraft treten und das Handelsamt, welches ermächtigt war, den Termin zu verlängern, wies die darum ansuchenden Gesellschaften ab. Die ganze Arbeit mußte daher in ungefähr fünf Monaten geleistet werden. Doch als der 1. Januar kam, war sie nicht fertig. In den meisten Teilen des Landes enthielten die neuen Tariftbücher nur die Klassentarife. Die alten Spezialtarife waren gestrichen und an ihrer Stelle keine neuen eingetragen. Handelsleute, die gewohnt waren, für einen gewissen Verkehr etwa 12 Shilling pro Tonne zu zahlen, erhielten Frachtrechnungen, in denen 16, 18 oder 20 Shilling beansprucht wurden. Die Gesellschaft handelte zweifellos innerhalb ihrer

¹⁾ Hier liegt ein Problem in konkreter Form vor. Es bestand für etwa 300 Meilen, wovon 100 über die Linie A und 200 über die Linie B gingen, ein Frachtsatz von 44 Shilling. Dieser Frachtsatz wurde in der üblichen Weise verteilt, 4 Shilling an jede Gesellschaft für Nebengebühren und der Rest im Verhältnis der Meilendistanz 12 Shilling für A, 24 Shilling für B. Nach dem neuen Schema ist A's Vollmacht in bezug auf das Maximum für obige Entfernung nur 15 Shilling, während jene B's für 200 Meilen 30 Shilling beträgt. Wie sollte nun der neue Tarif aussehen? Die Gesamtziffer des alten Tarifsatzes ist durch die Summe der Vollmachten der beiden Gesellschaften gedeckt. Ist also dieser Satz aufrechtzuerhalten? Und wenn ja, wie sollte er geteilt werden? Sollte A davon mehr als ihr gesetzliches Maximum erhalten? Oder soll B von dem Mißgeschick des Nachbarn Nutzen ziehen? Man wird kaum behaupten können, daß die Frage so einfach sei, um eine Lösung kurzer Hand zuzulassen.

gesetzlichen Rechte; es bestand ja keine Verpflichtung, Spezialtarife zu gewähren und die an den einzelnen Orten bestellten Vertreter der Gesellschaft hatten keinen Auftrag, über den Buchstaben ihres Tarifbuches hinauszugehen.

Ein Aufschrei ging durch das ganze Land. Hunderte und Tausende von Handelsleuten weigerten sich, ihre Monatsrechnungen zu bezahlen. Man rief das Parlament an und die Vertreter der Bahnen im Unterhaus waren außerstande, irgend eine befriedigende Verteidigung vorzubringen. Der Präsident der Handelskammer beeilte sich, in einer Ausdrucksweise, die von einem Kabinettsminister in öffentlicher Rede von einem großen Verwaltungszweig des Staates wohl noch selten vernommen worden war, die Versicherung abzugeben, daß man die Bahngesellschaften „schon zu Verstand bringen werde“. Und doch hatten die Bahngesellschaften nur versucht, die Tarife einzuheben, die das Parlament nach zehnjähriger Untersuchung dieser Frage soeben als jene Tarife festgesetzt hatte, welche die Gesellschaften „gesetzmäßig aufrechnen und einhalten“ dürften. Nichts fehlte zur vollkommenen Ironie dieser Sachlage. Die eigene Erfahrung hatte binnen einer Woche bewirkt, was alle Schriften derer, die „die Frage sorgfältig studiert“ hatten, in einem halben Jahrhundert nicht herbeizuführen vermochten, und sie hatten den praktischen Mann, sei er nun Gesetzgeber oder Geschäftsmann, davon überzeugt, daß „feste Maximaltarife als Schutz gegen Ausbeutung so gut wie nutzlos sind“.

Man setzte auf der Stelle einen Ausschuß des Unterhauses ein, um zu erwägen, was zu tun war. Männer der Praxis, welche die Schwierigkeit der legislativen Kontrolle in Bezug auf eine Sachlage wesentlich wirtschaftlicher Natur erfahren hatten, waren sofort mit Vorschlägen für eine weitere Gesetzgebung fertig. Man schlug allen Ernstes vor, jedem Richter eines Grafschaftsgerichtshofes die Kompetenz zu verleihen, nicht bloß Maximaltarife, sondern die wirklich einzuhebenden Tarife festzusetzen. Eine Zeitlang schien es möglich, daß irgend eine Schreckensmaßregel Gesetz würde. Die Vertreter der Bahnen wurden vor den Ausschuß berufen und aufgefordert, ihr Vorgehen aufzuklären. Die Aufklärungen stimmten natürlich nicht ganz überein, da Verwaltungsräte, wie bekannt, stets

geteilter Meinung gewesen sind. In einigen Fällen schien Zeitmangel die ganze Schwierigkeit verursacht zu haben, und ein Direktor konnte dem Ausschusse erklären, daß die alten Spezialtarife zur Gänze wiederhergestellt worden seien, oder daß sie andernfalls ehestens wiederhergestellt werden solten, und daß man den Geschäftsleuten bedeutet habe, ihre bis zum 1. Januar zurückreichenden Rechnungen würden zu den alten Preisen ausgefertigt werden. In einem anderen Falle hatte der Direktor anscheinend die Probe machen wollen, was der Verkehr zu tragen vermochte; nachdem er durch die Einführung der neuen Maximalschemen vielleicht 50.000 Pfd von seinem Reinertrage verlor, hatte er eine Gelegenheit gesucht, sich schadlos zu halten. Seine neuen Tarifaufmaße würden wohl im Falle ihrer Aufrechterhaltung einen vielfach größeren Mehrertrag, als der Verlust ausmachte, einbringen; er konnte aber nicht damit rechnen, sie vollständig zu behaupten. Weitere Nachlässe, mußte er zugeben, würden notwendig sein; er hoffte aber schließlich so viel zu behalten, als seinen Verlust decken würde. Im großen und ganzen ließen diese Aufklärungen den Ausschuß unbefriedigt. Vergebens nahmen die Bahngesellschaften es auf sich, daß keinem Geschäftsmann eine Zahlung von mehr als 5 Prozent über seinen alten Tarif angelastet werden sollte. Der Ausschuß verwarf tatsächlich alle ihm unterbreiteten radikalen Vorschläge oder ließ sie unbeachtet, berichtete aber, er sei außerstande einzusehen, daß irgend eine Tariferhöhung gerechtfertigt wäre; das Vorgehen der Gesellschaften hätte unbilligerweise den Verkehr des Landes gestört, und es sollte ihrem Machtbereiche benommen sein, künftig in ähnlicher Weise vorzugehen.

In der folgenden Session wurde ein Gesetzesvorschlag zum Zwecke der Verwirklichung dieser Vorschläge des Ausschusses vom Handelsamte eingebracht und erlangte im üblichen Verlaufe als Eisenbahn- und Kanalverkehrsakte von 1894 Gesetzeskraft. Durch dieses Gesetz wurde die Berechtigung der Bahngesellschaften, ihre Tarife nach Belieben innerhalb ihrer gesetzlichen Maxima zu ändern, zum ersten Male der öffentlichen Kontrolle unterworfen¹⁾. Das Gesetz, welches rückwirkend

¹⁾ Die Ausführungen im Texte vermeiden natürlich jede Erwähnung der unberechtigten Bevorzugung. Ab 1854, unter gewissen

erlassen wurde, verfügte, daß jeder Handeltreibende bei dem Gerichtshofe der Eisenbahnkommission über jede am 1. Januar 1893 oder seither vorgenommene Tarifierhöhung Beschwerde erheben konnte und daß in einem jeden derartigen Falle die Bahngesellschaft dazu verhalten werden solle, vor dem Gerichtshof einen befriedigenden Beweis für die gerechtfertigte Erhöhung zu erbringen. Die dieser neuen Gesetzgebung zu Grunde liegende Absicht ging augenscheinlich dahin, daß jenes Recht, Erhöhungen vorzunehmen, welches den Gesellschaften infolge des Unterschiedes zwischen ihren alten, wirklich angewendeten Tarifen und den neuen Maxima gewährt worden war, nicht willkürlich und mit sofortiger Wirkung ausgeübt werden, sondern bloß in Bereitschaft gehalten werden sollte, um unvorhergesehenen Schwierigkeiten zu begegnen, wie etwa einer ernstlichen und dauernden Steigerung der Löhne, der Kohlenpreise oder dergleichen Möglichkeiten mehr. Die Sache war der Einsicht der Gesellschaften überlassen worden; sie waren überwiesen, so dachte man, diese Einsicht mißbraucht zu haben; sie mußte ihnen daher entzogen und in die Hände einer außenstehenden richterlichen Behörde gelegt werden.

Infolge der Gesetzwerdung der Akte von 1894 waren die nach jahrelanger Bemühung von der Exekutive und vom Parlament ausgearbeiteten gesetzlichen Maximaltarife zunächst unbrauchbar, u. zw. sowohl zur Hintanhaltung von Ausbeutung als auch zu irgend einem anderen nützlichen Zweck. Die Tarife, die am 31. Dezember 1892 bestanden hatten, wurden nun tatsächlich die neuen Maximaltarife der Eisenbahnen. Die einzig mögliche Verwendung der gesetzlichen Maxima bestand darin, der Eisenbahnkommission in gewissen Fällen eine Erhöhung der bestehenden Tarife, soweit diese auf Grund der gepflogenen

Umständen schon seit 1845 und in vielen Fällen noch früher — konnte ein Handelsmann sich beschweren, nicht daß eine Tarifierhöhung an sich drückend sei, sondern daß sie ihn im Vergleich zu einem Mitbewerber, dessen Tarif unverändert geblieben war, in Nachteil setze. Wenn aber der Gerichtshof zugunsten des Anspruchs des Handelsmanns A entschied, war die Bahngesellschaft vollauf berechtigt, die Ungleichheit zu beheben, jedoch nicht durch Ermäßigung des Tarifs für A, sondern durch eine entsprechende Erhöhung des dem B vorgeschriebenen Tarifsatzes.

Untersuchung angebracht erschien, zu erschweren — sicherlich ein bemerkenswerter durchschlagender Triumph des Professors über den praktischen Geschäftsmann, der auf den durch die gesetzlichen Maxima gewährten Schutz sein ganzes Vertrauen gesetzt hatte.

Obwohl das Parlament der Eisenbahnkommission uneingeschränktes Verfügungsrecht eingeräumt hatte, gab es ihr keinen Fingerzeig dafür, wie dieses Recht ausgeübt werden sollte. Eines war klar. Man ging von der Voraussetzung aus, daß jeder bestehende Frachtsatz am 1. Januar 1893 so hoch war, als er vernünftigerweise sein konnte. Es lag der Gesellschaft ob, in jedem Falle, wo eine Einwendung erhoben wurde, nachzuweisen, daß besondere Umstände eine Erhöhung rechtfertigten.

Die zahlreichen Fälle, die nun auf Grund der Akte von 1894 vor den Gerichtshof gekommen sind, lassen sich im großen ganzen in zwei Klassen einteilen. In die erste Klasse gehört der Fall, wo eine Gesellschaft eine Erhöhung mit dem Verlangen nach Aufhebung einer Anomalie gerechtfertigt hat. So wird z. B. Mehl zu Säcken der Klasse C (welche die Zustreifung nicht einschließen) befördert und auf der North Eastern-Bahn waren diese Säcke auf der einheitlichen Grundlage der Meilenzahl festgestellt. Viele Jahre hindurch bestand in Hull der überkommene Brauch, daß die Bahn das Mehl von den Mühlen kostenfrei in Lastfuhrwerken oder Leichtern abholte. Die Müller in anderen Städten beklagten sich, daß auf diese Weise die Müller in Hull, die ihnen Konkurrenz machten, ungebührlich bevorzugt wurden. Der Gerichtshof fand es für zweckmäßig, der Ungleichheit durch Aufhebung des Anachronismus ein Ende zu machen und die in der einen Stadt als Entgelt für den Tarif gewährten Leistungen auf das Niveau der anderen Städte herabzusetzen, anstatt allen übrigen die Vorteile von Hull zu gewähren. Mit anderen Worten, der Gerichtshof setzte den primären, allen geschäftlichen Transaktionen zugrunde liegenden wirtschaftlichen Leitsatz „was der Verkehr tragen kann“ beiseite. Er beschränkte seine Aufmerksamkeit auf die engere Frage „was die Eisenbahn tragen kann“ und zog die Grenzen seiner Erwägung noch enger, indem er seine Beachtung nicht darauf lenkte, was die Eisenbahn,

ohne ihr Auskommen aus dem Verkehr als ganzem zu gefährden, tragen konnte, sondern wie sie einen aliquoten Teil ihres Unterhalts aus jenem Verkehr beziehen konnte, der dem Gerichtshof vorlag.

In der zweiten Art von Fällen wurden die Tariferhöhungen mit den erhöhten Auslagen der Gesellschaft begründet. Hier lassen die Entscheidungen drei Voraussetzungen für die Haltung des Gerichtshofs zu. Die Kostensteigerung darf keine zeitweilige, sondern muß eine voraussichtlich ständige sein; sie muß im richtigen Verhältnisse zu der Tariferhöhung stehen und sie muß bezüglich jenes Verkehrs erwachsen sein, dessen Tariferhöhung beantragt ist. Es mag wohl sein, daß eine Kostensteigerung, die sich nachweisbar auf das ganze Geschäft der Gesellschaft erstreckt, eine Erhöhung gewisser Tarife rechtfertigen würde, selbst wenn die Gesellschaft Anstand nehmen sollte, um die Bewilligung zur Erhöhung anderer Tarife anzusuchen. Erhöhte Betriebskosten im Stückgutverkehre würden aber eine Erhöhung des Kohlentarifs nicht genügend rechtfertigen; erhöhte Betriebskosten in Liverpool würden der North Western-Bahn nicht zur Rechtfertigung dienen können, falls sie ihre Tarife zwischen London und Birmingham erhöhen wollte.

Wir befassen uns in diesem Buche nicht mit Rechtssachen, sondern mit Wirtschaftslehre. Wir können hier daher hervorheben, wie unangebracht die Behandlung wirtschaftlicher Probleme durch den mechanisch-maschinellen Betrieb der Gesetze ist. Ein Gerichtshof ist kein geeigneter Platz für wirtschaftliche Erörterungen. Er kann lediglich festumschriebene Streitfragen zwischen bestimmten Parteien auf Grund der feststehenden Regeln der Beweisführung und des Verfahrens untersuchen. Er kann, falls er nicht durch den Mangel an Vertrautheit mit den Grenzen der mitspielenden kommerziellen Möglichkeiten behindert wird, die Frage aufwerfen: „Um wie viel sind die Transportkosten für Kohle von A nach B in einem gegebenen Zeitraume gestiegen?“ Und er kann entscheiden, welche prozentuelle Erhöhung des betreffenden Tarifsatzes bei sonst gleichbleibenden Umständen, die wohl nie gleich sein werden, diese erhöhten Kosten decken würden. Stellen wir aber die strittige Frage in folgender Weise: „Welcher Verkehr soll,

da die Transportkosten für Kohle nachweislich gestiegen sind und die Gesellschaft berechtigter Weise für ihren Verlust an Einkommen schadlos zu halten ist, unter Berücksichtigung der allgemeinen Billigkeitsgrundsätze und unter möglichster Bedachtnahme auf die Interessen der Allgemeinheit, zur Aufbringung des erhöhten Tarifs herangezogen werden?“ Eine derartige Streitfrage vermag kein Gerichtshof zur Austragung zu bringen. Und doch ist dies die zu untersuchende Frage, wenn anders die in den früheren Kapiteln dieses Buches gegebene Darstellung der Natur des Eisenbahngeschäftes einigermaßen der Wahrheit entspricht.

Beweisen wir unsere Behauptung an einem angenommenen konkreten Falle. Nehmen wir an, es sei infolge ausländischer Konkurrenz der Kohlenexportverkehr aus Northumberland und Durham auf die Hälfte seines jetzigen Umfangs herabgesunken. Es bedarf keines Nachweises, um zu zeigen, daß die Kosten der Beförderung der übrigen Hälfte für die North Eastern-Bahn sehr namhaft gestiegen sein werden. Das halbe Kapital, das in Verladerrampen und Abladeplätzen, in Rangierbahnhöfen und Aufstellungsgleisen, in Kohlenzugsmaschinen und Wagen zur Abwicklung dieses Verkehrs angelegt ist, wird nichts mehr einbringen. Die allgemeinen Unkosten und Erhaltungsauslagen werden nur mit einer geringen Ermäßigung fortlaufen und indem sie nur den halben Verkehr belasten, doppelt schwer auf die Einheit fallen. Die Bahngesellschaft kann offenbar einen Fall der Tariferhöhung anhängig machen. „Aber“, wird der Gerichtshof sagen, „die Erhöhung muß auf Exportkohle gelegt werden. Wir haben keinen Nachweis erhöhter Kosten bei andern Verkehren. Die Parteien, die durch Erhöhung anderer Tarife betroffen würden, stehen nicht vor der Kommission und in ihrer Abwesenheit kann gegen sie kein Urteil gefällt werden.“ Wir können uns die Antwort vorstellen, die von der Gesellschaft, allerdings nicht vor Gericht, aber vor dem Forum einer volkswirtschaftlichen Erörterung gegeben werden würde: „Wir sind außerstande, den Tarif für Exportkohle zu erhöhen. Dies würde den letzten Rest des Verkehrs umbringen. Wir müssen uns begnügen, diesen Verkehr für jetzt aufrecht zu erhalten, vielleicht sogar zu niedrigeren Tarifsätzen bis zu jenem Punkt, wo die Roheinnahmen unsere effektiven Auslagen

für dieses Geschäft nicht mehr decken. Ihr gebt ja doch zu, daß wir berechtigt sind, unsere Tarife zu erhöhen, um uns schadlos zu halten, sofern uns dies möglich ist. Gebt uns daher die Erlaubnis, unsere Tarifsätze für den Verkehr fünfter Klasse zu verdoppeln. Dieser kann den Tarif tragen. Mag er auch verdoppelt sein, so wird deshalb doch weder ein Seidenkleid noch ein Opernglas, noch eine Spieldose weniger verkauft werden¹⁾.

Glücklicherweise ist eine solche Krisis in der englischen Industrie vor dem Zusammenbruch von 1914 nicht eingetreten, doch bleibt die Tatsache bestehen, daß es für einen Gerichtshof in der Praxis unmöglich wäre, sie auf die dargestellte Weise zu bekämpfen. Selbst wenn der Gerichtshof sich mit ihr so befaßt hätte und durch das Vorgebrachte überzeugt worden wäre, wäre seine Entscheidung unwirksam geblieben. Denn bevor die Tarife fünfter Klasse ernstlich erhöht werden könnten, müßte das Maximaltarifschema der Gesellschaft vom Parlamente widerrufen werden. Feste Maxima können also, während sie „behufs Verhütung von Ausbeutung nahezu nutzlos sind“, indem sie die Herstellung der wirtschaftlichen Ordnung verhindern, bedeutenden Einfluß gewinnen.

Kurz vor dem Krieg ergab sich eine ernste Situation, wiewohl man sie nicht gerade als Krise bezeichnen kann. Der große Eisenbahnstreik von 1911 wurde rasch dadurch beendet, daß die Gesellschaften unter dem scharfen Druck

1) Es ist der Mühe wert, nochmals auf die analoge Frage der Besteuerung zurückzukommen. Die Ausgaben der Regierung sind gestiegen und eine neue Besteuerung ist notwendig. Es wird z. B. für den Elementarunterricht mehr Geld gebraucht. Würde ein Kanzler des Schatzamts seine Sache dann etwa so führen: „Die zu unterrichtenden Kinder gehören der arbeitenden Klasse an. Ich muß deshalb das Geld durch Steuern aufbringen, welche hauptsächlich von der arbeitenden Klasse gezahlt werden, z. B. durch die Bier- und Tabaksteuer.“ Würde er nicht eher erklären, daß die Regierungsauslagen dort aufzuerlegen sind, wo sie am wenigsten schwer drücken, und sonach die Stempelsteuer, die Nachlaßgebühren oder die Einkommensteuer erhöhen, in der Meinung, hierdurch nahezu das Ideal der Gleichheit der Verpflichtungen zu erreichen? Hätte er nicht Recht?

Auch verdient der Umstand Erwähnung, daß eine Verminderung der Kohlenladungen notwendig den Verhältnisanteil der allgemeinen Kosten — $\frac{3}{4}$ der Gesamtkosten — für den ganzen übrigen Verkehr erhöht.

der Regierung im Hinblick auf die drohende internationale Situation namhaften Erhöhungen der Eisenbahnlöhne zustimmten. Die Regierung nahm dagegen auf die Gesetzgebung Einfluß, um eine Erhöhung der Bahntarife zur Deckung der Mehrkosten zu erleichtern. Das Ergebnis bildete die Akte von 1913. Dieses Gesetz verfügte, kurz gesagt, daß der Gerichtshof Tarifierhöhungen genehmigen sollte, die zur Deckung der erhöhten Personallöhne überhaupt nötig waren, ohne dabei allzu peinlich nachzuforschen, ob die erhöhte Belastung jeder Kategorie des Verkehrs im genauen Verhältnis zu den diese betreffenden Mehrkosten stehe. Es kann indes nicht behauptet werden, daß dieses Gesetz irgend ein neues Prinzip eingeführt hat; es befreite nur den Gerichtshof von den Fesseln des Präzedenzfalles, die ihm seine eigene, allzu enge Auslegung der Akte von 1894 auferlegt hatte.

Noch ein Umstand von ernster praktischer Tragweite soll erwähnt werden. Die Gesetzgebung der Jahre 1891—1894 hat viel getan, um natürliche und stufenweise Tarifiermäßigungen zu verhindern. Die Bahngesellschaften durften zwar noch immer Ermäßigungen gewähren, aber die Berechtigung zu Erhöhungen hatten sie verloren. Ein Bahndirektor kann den Wunsch hegen, einen Tarif zu ermäßigen, wenn er hoffen kann, dadurch nicht nur dem Geschäftsverkehr zu nützen, sondern auch durch eine starke Vermehrung des Verkehrsausmaßes seinen eigenen Reinertrag zu erhöhen. Dies ist aber nur eine Hoffnung. Gewißheit hierüber ist der Natur der Sache nach im voraus nicht zu erlangen. Ein vorsichtiger Direktor wird daher, außer seine Hoffnung wäre gleich mit Gewißheit, einen Tarif nicht ermäßigen, wenn er sich gemäß der Auslegung der Akte von 1894 einem Rechtsstreit aussetzt, bevor er ihn wieder auf seine frühere Höhe hinaufsetzen kann. Noch weniger wird eine Direktorenkonferenz — und die wichtigsten Tarife berühren viele Gesellschaften — einem aus ihrer Mitte, sei er nun temperamentvoller oder weitblickender als die übrigen, gestatten, Sturm zu laufen und Experimente zu machen. Dies ist es mindestens, was wir a priori erwarten dürfen. Jeder Geschäftsmann, dessen Erfahrung bis auf die Jahre zurückreicht, bevor das Parlament begann, sorgfältig die Eisenbahntarife im Interesse des Handels zu regeln, kann aus eigener Erinnerung angeben, ob ein

Eisenbahndirektor einem Vorschlage auf Tarifiermäßigung in den zwanzig Jahren vor dem Krieg mehr oder weniger Sympathie entgegenbrachte als in früheren Zeiten¹⁾.

XIII. Die Eisenbahnen im Kriege

Der Weltkrieg begann am 4. August 1914. An demselben Tage vollzog die Regierung auf Grund eines Gesetzes, das mehr als vierzig Jahre früher erlassen war, als die Erfahrungen des preußisch-französischen Krieges von 1870 der Öffentlichkeit noch in frischer Erinnerung waren, die im Wortlaut des Gesetzes als solche bezeichnete „Inbesitznahme“ der Eisenbahnen. Die Besitznahme war, wenngleich eine gesetzliche, doch keine tatsächliche und sie war auf eine Woche beschränkt, wofern nicht der Staatssekretär die Fortdauer des Anlasses bestätigte und so die Fortdauer der Besitznahme für eine weitere Periode von einer Woche sanktionierte. Diese Bestätigungen wiederholten sich Woche für Woche, bis das nach Kriegsende ergangene Gesetz über das Transportministerium 1919 den Staatssekretär von dieser allwöchentlichen Verpflichtung entthob. Dieser Umstand verdient insofern ernste Beachtung, als er zeigt, wie wenig die wirtschaftliche und finanzielle Seite des Gegenstandes vorher beachtet wurde.

Andererseits waren die Anordnungen bezüglich der Betriebsführung sorgfältig überlegt und von einem aus Militärs und den leitenden Direktoren der wichtigsten Bahnen gebildeten gemischten Ausschuß formuliert worden. Sie wirkten sich ganz reibungslos aus und bewältigten mit vollem Erfolg den plötzlichen Andrang der Mobilmachung sowie den Abtransport der entsendeten Streitkräfte; sie bewährten sich auch in der Folge

¹⁾ Das gesetzliche Verbot der ungehörigen Bevorzugung in Händen eines Gerichtshofes, bei dem gesetzestechnische Rücksichten notwendigerweise weit mehr als kommerzielle maßgebend sind, hat zweifellos auch bei der Stilllegung der einzelnen und versuchsweisen Tarifiermäßigungen mitgespielt, welche in ihrer Gesamtheit eine allgemeine Herabsetzung des durchschnittlichen Tarifsatzes zur Folge haben. Hadley (Railroad Transportation, S. 250) bemerkt über Staatsbahnbeamte: „Sie beschäftigen sich nicht mit der Frage, wie die Tarife zu ermäßigen sind, sondern wie das richtige Verhältnis zwischen den bestehenden Tarifen aufrechtzuerhalten ist.“ Das Gleiche gilt wohl auch von einem Eisenbahngerichtshofe.

während der ganzen Kriegszeit in befriedigender Weise. Wie bereits erwähnt, war die Inbesitznahme seitens der Regierung eine gesetzliche und keine tatsächliche. Die Eisenbahnen wurden auf Rechnung der Regierung betrieben, die für die Ausgaben aufkam und die Einnahmen einzog. Die Eisenbahnorganisation blieb jedoch unverändert. Kein einziger Beamter oder Bediensteter wurde neu angestellt. Kein einziges Mitglied der Leitung trat unmittelbar in den Dienst der Regierung. Die bisherigen leitenden Beamten jeder Gesellschaft erfüllten nach wie vor ihre ordnungsmäßigen Obliegenheiten unter dem Oberbefehl ihres Generaldirektors, welcher aber nicht mehr seinem Verwaltungsrat in letzter Linie verantwortlich war. Er amtierte nach den Weisungen der Regierung und auch dies nur mittelbar, denn die Regierungskontrolle — das Wort „Kontrolle“ drückt den wirklichen Sachverhalt genauer aus als der Ausdruck „Inbesitznahme“ — wurde durch ein Exekutivkomitee von ungefähr zwölf Personen, ausschließlich Eisenbahnfachmännern und Generaldirektoren der großen Bahnen, ausgeübt. Allerdings war der Präsident des Handelsamtes dem Namen nach Obmann dieses Komitees, doch war er in dieser Eigenschaft eigentlich nie tätig. Seine Stelle nahm ein Generaldirektor ein, der zum Obmann-Stellvertreter gewählt worden war.

Die Regierung garantierte jeder einzelnen Gesellschaft den während der Besitznahme fortdauernden Bezug des gleichen Reineinkommens wie im Jahr 1913. Die einzelne Gesellschaft hatte daher an der Sicherstellung des Verkehrs weiter kein Interesse; dieses wirkte in anderer Richtung, denn wenn die Aktionäre ihr Geld bekamen und den leitenden Beamten die Mühe erspart wurde, den Verkehr zu besorgen, war jedermann zufrieden.

Da die finanziellen Schwierigkeiten auf diese Art beseitigt waren, konnte das Exekutivkomitee unbeschränkt alle Hilfsmittel der Gesellschaften im ganzen ausnützen. Der Verkehr konnte augenblicklich über eine aus Linien verschiedener Gesellschaften gebildete Hilfsroute geleitet werden. Ständig fließende Verkehrsströme wurden von ihren gewohnten Kanälen auf kürzere, bessere oder minder überfüllte Routen abgelenkt. Das Exekutivkomitee war natürlich ermächtigt, zu diesem Zwecke Anordnungen zu treffen. Diese Anordnungen waren

aber meistens eine bloße Förmlichkeit, da der Generaldirektor der Gesellschaft als Mitglied des Exekutivkomitees an der Erlassung der an ihn in seiner besonderen Eigenschaft gerichteten Weisung selbst teilgenommen hatte. Tatsächlich lag der Kern der englischen Organisation darin, daß der normale Verwaltungsapparat so wie sonst weiter funktionierte. Wenn das Kriegsministerium oder die Admiralität oder später das Munitionsministerium oder andere Ministerien Zuschübe von Truppen oder Kriegsbedarf benötigten, gaben sie dies dem Exekutivkomitee bekannt. Dieses, im Besitz der technischen Kenntnisse und vertraut mit der Eisenbahnsituation im ganzen Lande, arbeitete die Weisung aus und betraute jede einzelne Gesellschaft mit der Ausführung des sie betreffenden Teils. Die Kritiken, die während des Krieges den glatten Betrieb der englischen Eisenbahnen als Beweis für die Vorteile der Verstaatlichung anführten, verfehlten ebenso ihr Ziel wie die Kritiken, die nach dem Waffenstillstand den Mißerfolg der Eisenbahnen, bezüglich der plötzlichen Wiederherstellung der reibungslosen Vorkriegsverhältnisse im Bahnbetriebe, als Beweisgrund für die Rückkehr zur Privatwirtschaft ins Treffen führten. Die Bahnen waren eben nie im wortwörtlichen Sinne verstaatlicht. Der unbestrittene Erfolg der Betriebsführung der britischen Eisenbahnen während des Krieges kann ebensowenig dem Staatsbetriebe gutgeschrieben werden, als er mit irgendeinem Tadel wegen der unvermeidlichen Verwirrung nach seinem plötzlichen Ende belastet werden kann.

Ein Vergleich mit den Erfahrungen der Vereinigten Staaten auf diesem Gebiet ist nicht uninteressant. Als die Regierung zu Beginn des Jahres 1918 von den amerikanischen Eisenbahnen Besitz ergriff, übernahm sie die unmittelbare Verantwortlichkeit für deren Betriebsführung. Ein Kabinettsminister wurde als Generaldirektor bestellt und er umgab sich ungesäumt mit einem großen Stabe seiner eigenen Beamten, die aber nur zum Teil Eisenbahnfachleute waren. Außerdem wurde von den seitens der Regierung angestellten Eisenbahnfunktionären gefordert, ihre Beziehungen zu ihrer Gesellschaft vollständig zu lösen. Die Regierung ging noch weiter. Sie bildete neue Gebiete und Bezirke für Verwaltung und Betrieb, wobei die Organisation großer Gesellschaften, wie die Pennsylvania und

New York Central rücksichtslos zerrissen wurde. Neue Typen für den Fahrpark wurden festgestellt und neue Betriebsvorschriften eingeführt. Man wird kaum behaupten können, daß die amerikanische Methode erfolgreicher war.

Ein weiterer Kontrast zwischen den beiden Ländern ist so charakteristisch, daß er nicht unerwähnt bleiben darf. Zu Beginn der staatlichen Kontrolle in England wurde mit voller Gutheißung seitens der Regierung die ganze amtliche Statistik unterdrückt. Zu Beginn der Kontrolle in Amerika setzte die Regierung nicht nur die Einführung aller umfangreichen bisher geforderten statistischen Nachweise fort, sondern fügte noch weitere eingehende statistische Ausweise über die Betriebsführung hinzu, aus dem offen einbekannten Grunde, weil statistische Nachweise der Betriebsleistungen, wenn unter normalen Verhältnissen notwendig, es dies mehr als je zu einer Zeit wären, in der die Erfahrungen der normalen Vergangenheit kein vertrauenswürdiges Anzeichen über die voraussichtlichen Ereignisse der abnormen Gegenwart geben könnten.

Der Krieg begann, als der Ferienverkehr in vollem Zuge war und brachte den plötzlichen Zwang der Truppenverschiebungen in einem Umfange mit sich, von dem unsere Eisenbahnen bisher keine erfahrungsmäßige Vorstellung hatten. Zum Zwecke der Entlastung wurden sämtliche Ausflugs- und sonstigen ermäßigten Fahrpreise für Vergnügungsreisen fortan aufgehoben und so blieb es während der ganzen Kriegszeit. Diese Maßnahme kam in ihrer Wirkung einer ansehnlichen Erhöhung der Personenfahrpreise gleich. Von dieser Ausnahme abgesehen, fand jedoch bis 1917 keine Erhöhung der Bahntarife statt, in welchem Jahre die Personenfahrpreise einen allgemeinen Zuschlag von 50 Prozent erfuhren, und zwar nicht zum Zwecke einer Einnahmensteigerung, sondern behufs Einschränkung des Reisens, um so die Bahnen von einer Belastung zu befreien, die ihnen bei der starken Reduktion ihres Personals sonst wahrscheinlich über den Kopf gewachsen wäre.

Der Aufschwung und Niedergang in der finanziellen Lage der Bahnen war sehr beachtenswert. Während der ganzen Kriegszeit wurde der ganze Marine- und Militärverkehr unentgeltlich geführt und nicht einmal dem Namen nach darüber Rechnung gelegt. Als der Krieg weiterging, gelangte das

gleiche System zuerst beim Munitionsministerium und dann bei allen Staatsdienstzweigen zur Anwendung. Immerhin wurden von Zeit zu Zeit mehr oder weniger grobe Schätzungen darüber aufgestellt, was die Bahnen für den Verkehr der Staatsdienstzweige im Falle der wirklichen Einhebung der Vorkriegstarife bekommen hätten. Ihr Hauptzweck war, zu zeigen, daß die Bahneinnahmen im großen und ganzen nicht nur die Ausgaben, sondern auch den den einzelnen Gesellschaften garantierten Reinertrag deckten. Aber gegen Ende der Kriegszeit stellte sich infolge der enormen Steigerung aller Kosten, besonders der Löhne, nach und nach ein beträchtliches Defizit ein. Nach dem Waffenstillstand erforderte der normale Geschäftsverkehr des Landes naturgemäß einige Zeit für seine Wiederherstellung, während der staatliche Verkehr rasch auf einen Bruchteil seines früheren Ausmaßes einschrumpfte. Gleichzeitig vermehrte sich der Personalstand erstlich durch die Rückkehr der Demobilisierten, ferner durch die Einführung des Achtstundentages. Der neue Lohnmaßstab stand zum alten im Verhältnis von $2\frac{1}{2}$ oder 3 zu 1. Das Defizit wuchs zu erschreckender Höhe an. Wenn die Bahnen gezwungen waren, fortlaufend das zwei- oder dreifache für alles und jedes, was sie zu kaufen hatten, zu bezahlen und gleichzeitig ihre Dienste zum alten Tarif zu verkaufen, so hatte der Steuerzahler eine unerträgliche Belastung auf sich zu nehmen. Man mußte die Sachlage scharf ins Auge fassen; die in der Not getroffenen Maßregeln waren um so einschneidender, als man die Schwierigkeiten erst zu spät zu überwinden trachtete. Ein neues Transportministerium wurde im Sommer 1919 geschaffen und vom Parlament mit weitgehenden Vollmachten zu Tariferhöhungen betraut. Diese Erhöhungen sollten zunächst einem eigenen Eisenbahntarif-Beratungsausschuß zur Begutachtung vorgelegt werden, um zu bestimmen, inwiefern solche Erhöhungen zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichtes nötig seien.

Der Beratungsausschuß machte sich sofort ans Werk. Die Sachlage war viel zu dringend, um eine ins einzelne gehende Erwägung der verschiedenen Tarifsätze zu gestatten, ferner waren auch die erforderlichen Mehreinnahmen so hoch, daß nur eine allgemeine Erhöhung genügen konnte. Vor Jahresschluß beantragte der Ausschuß unter Zustimmung des Ministeriums

durchwegs ein Schema mit Erhöhungen, die je nach der Klasse von 30 Prozent in Klasse A bis zu 60 Prozent in Klasse V für gewöhnliche Sendungen, aber bis zu 100 Prozent für Stückgut anstiegen. Gleichzeitig wurde ein neuer Tarifierungsgrundsatz eingeführt. Wie schon gesagt, war die Steigerung der Lohnkosten eine verhältnismäßig viel größere als die für Material und die anderen Ausgabeposten der Bahnen. Nun bilden bekanntermaßen die Lohnkosten im Nahverkehr, auch wenn das Auf- und Entladen nicht von der Gesellschaft besorgt wird, einen viel höheren Prozentsatz der Gesamtkosten als beim Fernverkehr. Die Gesellschaften verlangten daher außer der prozentuellen Tarifierhöhung und über sie hinausgehend je nach der Klasse einen allgemeinen Zuschlag von 3 Pence bis zu 1 Shilling 6 Pence pro Tonne. Die wirtschaftliche Rechtfertigung dieses Vorschlags war so offenkundig, daß er sofort angenommen wurde. Wie sich noch zeigen wird, bedeuten 3 Pence Zuschlag pro Tonne auf nur 12 Meilen Distanz $\frac{1}{4}$ Penny pro Tonnenmeile, während dieser Zuschlag für Kohle von Derbyshire oder Nottingham nach London pro Tonnenmeile nur $\frac{1}{50}$ Penny ausmacht.

Kaum waren diese Erhöhungen in Kraft getreten, als auch schon ihre gänzliche Unzulänglichkeit klar wurde. Der Ausschuß war bei neuerlicher Prüfung der Preisskala bemüht, die differentielle Behandlung des Verkehrs der unteren Klassen aufzugeben und eine allgemeine Erhöhung von nicht weniger als 100 Prozent über die Vorkriegstarife festzusetzen. Diese scharfe Erhöhung ließ die Wiederherstellung des Gleichgewichtes erwarten; aber der unglückselige Kohlenstreik, der ab April 1921 durch mehrere Monate andauerte, brachte einen solchen Umsturz des eben wieder auflebenden nationalen Handels, daß die Einnahmen des ganzen Jahres 1921 hinter den wirklichen Betriebskosten um ungefähr 7,000.000 Pfd zurückblieben. Da nun das den Gesellschaften garantierte Reinerträgnis rund gerechnet weitere 50,000.000 Pfd ausmachte, hatte der Steuerzahler bloß in diesem Jahre nahezu 60,000.000 Pfd als Zuschuß für die Eisenbahnen aufzubringen.

Wie wir gesehen haben, war der ganze künstliche Aufbau von Maximaltarifen glatt aufgegeben worden. Die Erhöhung, die das Parlament dem Minister nach Anhörung des Gutachtens

eines Ausschusses, an das er nicht gebunden war, zugebilligt hatte, war weit über die höchsten Spitzen der gesetzlichen Maxima hinaufgestiegen. Von da an verschwinden die gesetzlichen Maxima aus der englischen Geschichte; denn es wurde kein Antrag auf ihre Wiedereinführung gestellt, und die Akte von 1921 hat, wie wir sogleich sehen werden, ganz andere Methoden zum Schutze des Publikums vorgesehen. Selbst der Praktiker ist letzten Endes überzeugt, daß ein Deich, der nur hoch genug ist, um das Wasser gewöhnlicher Flutzeiten abzuhalten, keinen sehr wirksamen Schutz bietet.

Mit der Verabschiedung der Eisenbahnakte vom 19. August 1921 beginnt für die Bahnen eine neue Ära. Sie kennzeichnet sich sofort durch die Rückübertragung des Aufsichtsrechts über die Bahnen von der Regierung an die Gesellschaften. Die Inbesitznahme erfolgte für sieben Tage. Gedauert hat sie mehr als sieben Jahre.

Das vorerwähnte Gesetz wurde, und zwar mit Recht, von einem der Generaldirektoren als „der Freibrief der Eisenbahngesellschaften“ bezeichnet. Es ist eine umfangreiche Urkunde mit nicht weniger als 86 Abschnitten und 9 Schemen. Wir können uns hier nur kurz mit ihren Hauptzügen beschäftigen. Es sind ihrer drei: — die Verordnungen über Verschmelzung; die Einsetzung und Kompetenz des Eisenbahntarifgerichtshofes; die Einsetzung und der Wirkungskreis des Zentral- und des Nationallohnamts. Zur Zeit der Verabschiedung des Gesetzes — es bezieht sich nicht auf Irland — bestanden in Großbritannien etwa 130 eigene Eisenbahngesellschaften. Das Gesetz behielt für die lokalen Gesellschaften in London, die Metropolitan und die Metropolitan District, mit ihren Hilfsgesellschaften, und die „Tubes“¹⁾ eine besondere spätere Regelung vor und schloß von seiner Anwendung auch andere rein örtliche Bahnlilien aus, die Mersey Hochbahn und die Glasgower Tiefbahn, sowie einige wenige andere, die selbst im eigenen Umgebungsbereich nur von ganz geringer Bedeutung waren. Das Gesetz traf aber Vorsorge, daß alle übrigen 119 Gesellschaften verschmolzen oder aufgelöst — der Unterschied hat nur vorübergehende Bedeutung — werden sollten, um vier große

¹⁾ Tubes = unterirdische Röhrenbahnen in London (Anmerkung des Übers.).

Gruppen zu bilden, deren Namen vollinhaltlich in einem Schema des Gesetzes angeführt waren. Das Gesetz stellte die allgemeinen finanziellen Bedingungen fest, unter denen die Vereinigung zu vollziehen war; es sollte nämlich von jeder Gesellschaft beim Eintritt in die vorgeschriebene Gruppe angenommen werden, daß sie die Fähigkeit mitbringe, für die Gruppe künftighin den gleichen Reinertrag, wie sie ihn im Jahre 1913 tatsächlich verdient hatte, zu erzielen. Ferner wurde vorgesehen, daß bis 31. Dezember 1922 die Gesellschaften, welche in die verschiedenen neuen Gruppen aufzunehmen waren, berechtigt sein sollten, sich gegenseitig über die finanziellen Bedingungen ihrer Vereinigung auf der vom Gesetz festgestellten Grundlage zu verständigen. Das Gesetz verfügte ferner die Errichtung eines eigenen Fusionsgerichtshofes und wies ihn an, die Abmachungen über freiwillige Vereinigungen, vorausgesetzt, daß diese den vorgeschriebenen Bedingungen entsprachen, zu genehmigen, wie auch mit vorbehaltener Vollmacht, die Fusionsbedingungen in jedem Falle festzusetzen, wenn eine einverständliche Abmachung bis Ende 1922 nicht erzielt worden wäre. Sicherlich ist ein stärkerer Beweis für die traditionellen englischen Tugenden der Mäßigung und Bereitwilligkeit zu Kompromissen kaum je erbracht worden als durch die Tatsache, daß die Zwangsvollmachten kaum je zur Ausübung gelangten. Als der 1. Januar 1923 kam, war zu einer Entscheidung des Fusionsgerichtshofes kein Anlaß übrig geblieben. Die Statistik für 1923 befaßt sich außer ganz nebensächlichen Ausnahmen nur mit den vier großen Gesellschaftsgruppen.

Der Wirksamkeit des neuen Eisenbahntarifgerichtshofs muß ein späteres eigenes Kapitel gewidmet werden. Hier muß jedoch einiges über seine Gründung gesagt werden. Der Tarifgerichtshof ist der legitime Nachfolger des Eisenbahntarif-Beratungsausschusses, der mit Gesetz von 1919 geschaffen worden war und unter der Obmannschaft des verstorbenen Sir Francis Gore Brown amtierte. Sein vorzeitiger plötzlicher Tod war sowohl für die englische Handelswelt wie für die englischen Eisenbahnen ein damals noch kaum zu übersehender Verlust. Doch besteht ein Unterschied: Der nur für bestimmte Zeit eingesetzte Tarif-Beratungsausschuß bestand aus einem rechtskundigen Obmann und vier Vertretern der Eisenbahnen,

des Handels, der Landwirtschaft und der Arbeiter mit der zur Ausübung gelangten Vollmacht, unter gewissen Umständen ein sechstes Mitglied zu bestellen, wogegen der neue ständige Tarifgerichtshof nur drei Mitglieder zählt, einen rechtskundigen Obmann und je einen Vertreter der Eisenbahnen und ihrer Kunden. Der leitende Gedanke bei der Errichtung sowohl des Beratungsausschusses als des Gerichtshofs liegt darin, daß die Festsetzung der Bahntarife und der Bedingungen ihrer Anwendung dem Wesen nach eine Geschäftsangelegenheit und von Geschäftsleuten zu behandeln ist, welche die Erörterung der berührten kommerziellen und wirtschaftlichen Beschlüsse leiten, und nachdem allen beteiligten Interessen Gelegenheit geboten war, gehört zu werden, darüber in voller Kenntnis aller belangreichen Umstände nach ihrem eigenen gesunden Menschenverstande und ihrer praktischen Erfahrung entscheiden. Ein rechtskundiger Obmann, geübt in der Würdigung von Beweisen und Ordnung des Tatsachenmaterials, wird das Gleichgewicht herstellen, falls die Voreingenommenheit des Eisenbahn- oder kommerziellen Mitgliedes des Gerichtshofs ihn zu bestimmen trachten sollte, die Güte des von der einen oder andern Seite anhängig gemachten Falles zu überschätzen. Das Parlament hat schließlich doch den Glauben aufgegeben, daß die unendlich verwickelten und an fortwährend wechselnde Bedingungen geknüpften Eisenbahntarife durch ein eisern starres Gesetz geregelt werden können. Das Parlament hat ferner gelernt, daß zur Entscheidung solcher Fragen auch ein Gerichtshof ungeeignet ist, der an seine eigenen — möglicherweise irrigen — Präzedenzfälle gebunden ist und auf Grund beschworener, gesetzlich anerkannter Beweise über den Ausgang der Sache eine Entscheidung fällt, die, wie eingekleilt zwischen den beiden Parteien, keinen Raum läßt, andere private oder etwa mitberührte weitergehende öffentliche Interessen vor Gericht zu bringen.

Es wird Aufgabe des Tarifgerichtshofs sein, zu beweisen, daß er auch weiterhin die Untersuchung der seiner Rechtsprechung zugewiesenen Angelegenheiten nach diesen neueren und weiter gezogenen Richtlinien zu führen vermag. Hoffentlich werden seine Mitglieder stets eingedenk sein, daß die Eisenbahnkommission im Jahre 1872 ebenfalls mit der Absicht eingesetzt

wurde, um die Behandlung von Eisenbahntariff Fragen als Rechtsfragen vor einem Gerichtshof zu verhindern, wie es bis dahin geschehen war, daß aber, wie geschichtlich feststeht, die Kommission nach und nach sich immer mehr zu einem Gerichtshof entwickelte und daß eben dies die Ursache war, daß das Gesetz vom Jahre 1921 nahezu seine ganze Eisenbahngerechtmäßigkeit dem neuen Gerichtshof übertrug.

Obwohl die Erörterung der Funktionen des Tarifgerichtshofs einer späteren Behandlung vorbehalten bleibt, soll doch hier festgestellt werden, daß seine Hauptaufgabe im großen und ganzen dahin geht, solche Tarife und Auflagen zu bestimmen, daß die Bahngesellschaften instand gesetzt werden, „durch erfolgreiche und sparsame Führung des Betriebes und der Verwaltung ein ausreichendes Einkommen zu verdienen, um das investierte Kapital zu einem Zinsfuß wie vor dem Kriege zu verzinsen.“ Dies mußte unbedingt vorausgeschickt werden, bevor wir zur Betrachtung des dritten Hauptgegenstandes, der Errichtung des Zentrallohnamtes und des Nationallohnamtes übergehen.

Ganz ähnliche Ämter waren bereits gegen Ende 1919 vom Transportminister im Einvernehmen mit den Eisenbahngewerkschaften ins Leben gerufen worden, als noch die Regierung das Aufsichtsrecht ausübte. Ihre gesetzliche Anerkennung und Einrichtung besteht jedoch erst seit 1921. Diesen Ämtern sind alle Streitfragen über Löhne, Arbeitszeit oder andere Dienstbelange des untergeordneten Personals zu unterbreiten. Das Zentrallohnamt besteht aus sechzehn Mitgliedern: acht Vertretern der Eisenbahngesellschaften und acht Vertretern der Eisenbahnbediensteten. Von den Eisenbahnbediensteten sind vier von der Nationalgewerkschaft der Eisenbahner, zwei von der Vereinigten Gesellschaft der Lokomotivführer und Heizer und zwei von dem Verein der Eisenbahnbeamten ernannt. Vom Zentrallohnamt geht der Instanzenzug im Falle von Meinungsverschiedenheiten an das Nationallohnamt. Letzteres umfaßt sechs Mitglieder als Vertreter der Gesellschaften, sechs Vertreter der Gewerkschaften — je zwei für die Nationalunion, die Vereinigte Gesellschaft und den Beamtenverein — und vier Vertreter des die Eisenbahnen benützenden Publikums. Von diesen letzteren sind zwei sozusagen Kapitalisten und vom Bunde der britischen Industrien bzw. der Vereinigung der britischen Handelskammern

ernannt, die beiden anderen werden vom Parlamentsausschuß des Gewerkschaftskongresses und der Kooperativen Union entsandt und stellen die Partei der Eisenbahninteressenten dar. Den sechzehn Mitgliedern ist ein neutraler vom Arbeitsminister bestellter Obmann beigegeben. Die Beschlüsse dieser Ämter haben keine entscheidende Gewalt.

Die dem Gesetz gemäße Sachlage ist demnach die folgende: Der Tarifgerichtshof und die Lohnämter sind ganz getrennte Behörden ohne gegenseitige Berührungspunkte. Das Parlament hat dem Tarifgerichtshof die Verpflichtung auferlegt, Tarife festzustellen, die nach Deckung der Betriebskosten ein Reineinkommen von ungefähr 50 Millionen Pfd jährlich übrig lassen. Nun bestehen etwa 60 Prozent der Betriebskosten in Löhnen. Offenbar müssen die vom Gerichtshof festzustellenden Tarife weitgehend von den Löhnen abhängig sein, welche die Lohnämter bestimmen. Wenn die Lohnämter die Lohnskala herabsetzen — wozu sie bisher keine besondere Geneigtheit bekundet haben — und wenn das hiedurch betroffene Personal diese Verfügung hinnehmen sollte — was bis jetzt in keiner Instanz der Fall gewesen ist — so wäre es sicher die Pflicht des Tarifgerichtshofes, eine entsprechende Ermäßigung der vom Publikum zu bezahlenden Tarifgebühren zu bewirken. Wenn anderseits die Lohnämter die jetzige Lohnskala aufrecht erhalten oder sie sogar erhöhen, so wird der Gerichtshof gezwungen sein, die durchschnittlichen Tarifsätze beizubehalten oder sogar höher anzusetzen. Eine Tariferhöhung kann aber den Handel des Landes so stark belasten und den Eisenbahnverkehr so verringern, daß es für die Gesellschaften unmöglich wird, jene Lohnsätze zu zahlen, denen sie im Vertrauen auf die ihnen gesetzlich verbürgte Befugnis zur Vornahme entsprechender Tariferhöhungen, zugestimmt haben. Diese beiden eng miteinander zusammenhängenden Fragen hat das Gesetz zweifellos nicht ins Gleichgewicht gebracht und man kann nur im Vertrauen auf die traditionelle Abneigung des Engländers, die Dinge auf die Spitze zu treiben, hoffen, daß dieses Gleichgewicht nicht völlig umgestoßen wird.

Bemerkenswerterweise hat sich die gleiche Schwierigkeit auch in den Vereinigten Staaten ergeben und dort zu vielfältigen öffentlichen Erörterungen Anlaß geboten. Die Tarife

werden von der Zwischenstaatlichen Handelskommission, einer gesetzlichen Körperschaft, die Löhne vom Arbeitsamt, einer besonderen, gleichfalls gesetzlich geschaffenen Korporation, festgesetzt. Es wird in den Vereinigten Staaten nachdrücklich betont, daß dieser Zustand auf die Dauer unhaltbar ist, daß die Zwischenstaatliche Handelskommission das Recht hat, Tarife herabzusetzen und davon in der Meinung Gebrauch macht, die Bahnen könnten es auf diesen Verlust ankommen lassen, während das Arbeitsamt, um die verteuerte Lebenshaltung zu erschwingen, durch Lohnsteigerungen die Grundlage wieder aufhebt, welche die Zwischenstaatliche Handelskommission ihren Berechnungen zugrunde legte. Bis jetzt hat man in Amerika dieses Problem nicht lösen können. Hoffentlich wird man aber doch noch rechtzeitig eine Lösung finden, die uns hier als Richtschnur dienen kann.

XIV. Der Eisenbahntarifgerichtshof

Die Ausarbeitung des neuen Schemas des Eisenbahnreglements dauerte vom Tage der Errichtung des Transportministeriums — 15. August 1919 — bis zum Tage der Verabschiedung des Eisenbahngesetzes — 19. August 1921 — also fast genau zwei Jahre. Inzwischen war der in Gemäßheit der Akte über das Transportministerium eingesetzte Eisenbahntarif-Beratungsausschuß bereits damit beschäftigt, eine neue Klassifikation vorzubereiten. Das neue Gesetz verlängerte daher den Bestand des Ausschusses bis zur Vollendung der ihm gestellten Aufgabe. Diese ist nunmehr erfolgt. Die im Jahre 1923 herausgegebene, aber noch nicht in Kraft getretene neue Klassifikation ist viel umfangreicher als die alte. Die alte Klassifikation betraf nur den mit Güterzügen beförderten Verkehr zuzüglich der mit Personenzügen versendeten leichtverderblichen Waren. Die neue Klassifikation umfaßt nicht nur den ganzen Frachtverkehr auf Güter- oder Personenzügen, sondern auch den wirklichen Personenverkehr selbst.

Die Erfahrung hatte verschiedene Mängel der alten Klassifikation aufgedeckt. Wohl keiner von diesen besaß größere Bedeutung als die geringe Anzahl Klassen, in denen die Frachtgüter zusammengefaßt waren. Der moderne Handel verlangt

einen genauen Kostenausgleich; ein Unterschied von wenigen Shillingen pro Tonne im Eisenbahntarif kann häufig entscheiden, ob ein Fabrikant einen speziellen Absatzmarkt behält oder verliert. Bei acht Klassen mußten die Unterschiede in den Tarifsätzen für verwandte Klassengüter beträchtliche sein. Klasse B tarifiert durchschnittlich ungefähr $\frac{1}{4}$ Penny pro Tonnenmeile höher als die Sätze der Klasse A; das ergibt zwischen beiden Sätzen einen Unterschied von über 20 Prozent selbst im Nahverkehr und einen noch größeren Unterschied bei weiteren Entfernungen. Die Sätze der Klasse II stellen sich um 0·45 Penny pro Tonnenmeile höher als bei Klasse I, wobei der prozentuelle Unterschied zumeist der gleiche ist. Diese Unterschiede mögen nicht sehr groß scheinen; aber selbst für eine Entfernung von nur 100 Meilen bedeutet eine Erhöhung von 2 Shilling 1 Penny pro Tonne zu den Kosten von Bruch-eisen oder Brauereirückständen eine fühlbare Steigerung des Verkaufspreises.

Häufig hat sich der Fall ergeben, daß, während der anzuwendende Klassentarifsatz höher war als „der Verkehr tragen kann“, der Satz für die nächst niedrigere Klasse geringer war als „die Eisenbahn ertragen kann“. Das Endergebnis bestand in einer ausgedehnten Entwicklung der „ermäßigten Klassentarife auf Gefahr des Eigentümers“ und in einer unablässigen Vervielfältigung der Aufnahmetarife, um die Lücken auszufüllen. Während die Erstellung solcher Anpassungstarife zweckdienlich war, haben diese Tarife doch im allgemeinen die Beziehungen zwischen den Bahnen und dem Publikum nicht verbessert, da sie einen kleinlichen Krämergeist ermutigen und den Verdacht von Unvernünftigkeit und Ungehörigkeit wachrufen. Wenn die Gesellschaften eine Tarifänderung ablehnten, erklärte man sie für unvernünftig; wenn sie dieselbe zugestanden, fühlten sich die Geschäftsleute, welchen daraus kein Nutzen erwuchs, beleidigt und trugen ihr Leid nicht stillschweigend.

Die neue Klassifikation sollte in dieser Hinsicht eine bedeutende Verbesserung mit sich bringen. Die Zahl der Klassen, in welche Handelsgüter eingereiht wurden, hat sich von 8 auf 21 erhöht, so daß, sobald die in jeder Klasse zur Anwendung gelangenden Tarifsätze endgültig bestimmt

sind, der Unterschied zwischen jeder und der nächstfolgenden Klasse sich beträchtlich vermindern wird. Güter, die bisher in dieselbe Klasse eingereiht waren, sind nunmehr in vielen Fällen auf drei Klassen verteilt. Da die Feststellung dieser Klassifikation meistens im beiderseitigen Einverständnisse der beiden, einerseits die Bahnen, andererseits deren Kundschaft vertretenden Komitees erfolgte, darf man wohl sagen, daß die neuen Skalen von beiden Parteien im Gegensatz zur früheren nominellen Gleichheit als vernunftgemäßer angenommen wurden.

Die bestehenden und die neuen Klassen sind unten zum Vergleich in parallelen Kolonnen aufgeführt:

Bestehende Klassifikation		Neue Klassifikation	Gültig für Sendungen von			
Klasse A	} mindestens 4 Tonnen	Klasse 1	6	Tonnen u. darüber		} in eigenen Wagen des Aufgebers
" B		" 2	6	"	"	
"	} pro Sendung	" 3	6	"	"	
"		" 4	6	"	"	
"		" 5	6	"	"	
"	} mindestens 2 Tonnen pro Sendung	" 6	6	"	"	
"		" 7	4	"	"	
"		" 8	4	"	"	
"		" 9	4	"	"	
"	} I	" 10	4	"	"	
"		" 11	2	"	"	
"	} II	" 12				
"		" 13				
"	} ohne Unter- schied der Menge	" 14				
"		" 15				
"		" 16				
"	} III	" 17	ohne Unterschied der Menge		} in Wagen der Bahn- gesellschaft	
"		" 18				
"	} IV	" 19				
"		" 20				
"		" 21				
"		" 21				

Die nächstbedeutende, aus der oben abgedruckten Tabelle ersichtliche Änderung ist die Erhöhung des Mindestgewichtes pro Sendung bei den niedrigeren Klassen. Als vor 35 Jahren die den Tarifvorschriften und zugehörigen Bestimmungen von 1891 und 1892 einverleibte Klassifikation festgestellt wurde, galt der 8-Tonnenwagen als Normalgüterwagen des Landes und es gab überaus zahlreiche Wagen von noch geringerem Fassungsraum. Vor 20 Jahren waren diese Wagentypen bereits meistens durch den 10-Tonnenwagen ersetzt worden. Heutzutage

sind die kleinsten Wagen nahezu verschwunden; als Ersatz der 10-Tonnenwagen werden 12-Tonnenwagen in großer Anzahl gebaut, während die Eisenbahnen für den Bergwerkverkehr schon dem 20-Tonnenwagen zustreben. Infolge der wechselnden Größe des Güterwagens hält die Erhöhung der Mindestfracht pro Sendung von vier auf sechs Tonnen in den neuen Klassen, die den alten Klassen A und B entsprechen, und von zwei auf vier Tonnen in den drei neuen Klassen von den vieren, die der alten Klasse C entsprechen, nur das Verhältnis des Mindestgewichts zur Einheit des Güterwagens aufrecht.

Bedauerlich und nicht wenig überraschend ist bei der neuen Klassifikation die Beibehaltung des alten Systems des „Mindestgewichts pro Sendung“ und die Nichtannahme des wissenschaftlicheren und derzeit immer mehr zur Anwendung gelangenden Systems des „Mindestgewichts pro Güterwagen“ (d. i. Wagenladungsminimum). Vom Standpunkt der Eisenbahnen ist eine Sendung an und für sich keine Einheit, die zu Grunde gelegt werden kann. Die Eisenbahneinheiten sind der Güterwagen, der Zug und die Mehrfachen dieser Einheiten. Wenn eine Sendung von acht Tonnen einer Warengattung einen Güterwagen ausfüllt, kann sie in wirtschaftlich zweckmäßiger Art befördert werden. Aber eine Sendung von zehn Tonnen erheischt die in der Praxis wahrscheinlich ausschließliche Verwendung von zwei Wagen. Die Kosten der Bahn für die Beförderung von zwei abgesonderten Sendungen von je fünf Tonnen werden praktisch auf dasselbe hinauslaufen. Warum also sollte die Bahn der Zehn-Tonnenfracht einen niedrigeren Tarifsatz zugestehen? Hätte die neue Klassifikation durch Annahme des Systems des Wagenladungsminimums den Versender dazu gebracht, seine Geschäftssendungen derart einzurichten, daß die Bahn sie billig befördern könnte, so würde viel Geld erspart worden und von der erzielten Ersparnis vier Fünftel dem Versender in Form von ermäßigten Tarifen wieder zugute gekommen sein.

Diese Schlußfolgerung wird durch die Erfahrungen anderer Länder vollauf gerechtfertigt. In den Vereinigten Staaten, wo in früherer Zeit die Wagenladungstarife in Tonnenzahlen erstellt wurden, erwies es sich als außerordentlich schwierig, die Tonnenzahlen der Tragkraft der viel größeren Güterwagen entsprechend anzupassen, die nun allgemein im Gebrauche

stehen. Infolgedessen war es den Bahnen versagt, die größeren Wagen voll auszunützen und so konnte dem Versender der Nutzen nicht zukommen. Auf dem europäischen Kontinent wird der Grundsatz, die Tarife für volle Wagenladungen mäßiger zu halten, mit weiteren Nachlässen nach Maßgabe der zunehmenden Größe der Güterwagen, stetig immer mehr zur Anwendung gebracht. Der neue Tarifaufbau in Frankreich enthält häufig die Klausel, daß eine 30/0ige Ermäßigung bei Aufgabe voller Ladungen in 20 tonnigen Güterwagen und eine weitere Ermäßigung im Falle der Versendung in gewissen Minimalzugladungen gewährt wird. In Deutschland ist der Grundsatz noch weiter ausgestaltet und der Unterschied zwischen den Tarifen für Sendungen unter Wagenladung und für Wagenladungssendungen ist so groß, daß die Versender geradezu gezwungen sind, ihre Sendungen in Wagenladungen aufzugeben. Nur etwa fünf Prozent des Verkehrs werden tatsächlich zu Tarifen besorgt, die für Mengen unter einer halben Wagenladung eingehoben werden. Der Erfolg eines solchen Tarifes besteht darin, daß die Bahnen gute Betriebsverhältnisse erlangen und dadurch instand gesetzt werden, Tarife zu erstellen, die oft überraschend niedrig sind, und der Nutzen kommt dem Kaufmann zugute.

In unserem Lande haben die Eisenbahnen sich die Betriebsführung zum Hauptziel gesetzt und die Wohlfeilheit der Beförderung kam erst in zweiter Reihe in Betracht. Der Eisenbahndirektor wird sich darauf berufen, daß er für das vorsorgen muß, was der Geschäftsmann verlangt. Es ist fraglich, ob das Ausmaß, in welchem diese Politik befolgt wurde, vernünftig oder weise ist. Es ist sehr wohl möglich, daß die Eisenbahndirektoren dem Handel des Landes einen größeren Dienst erweisen würden, wenn sie bei der Tarifierstellung mehr auf Bestimmungen, die zur Verminderung der Betriebskosten führen, bestehen und so dem Geschäftsmann größeren Anreiz bieten würden, seine Waren so aufzugeben, daß die Kosten des ihm geleisteten Dienstes sich verringern. Eine Gelegenheit hiezu ist jetzt verpaßt worden. Der Gedanke der Wagenladung als Minimum ist auch in unserem Lande kein neuer. Sowohl in der gegenwärtigen als in der neuen Klassifikation trifft man auf Anmerkungen, die ein Mindestgewicht pro Wagen zur

Bedingung des Anspruches auf einen speziellen Klassentarifsatz machen. „Heu“ ist dafür ein bemerkenswertes Beispiel.

Denselben Gedanken der Förderung der Betriebsökonomie verkörpern für den Beobachter die strengeren Vorschriften für die Verpackung, wie sie in neuerer Zeit erflossen sind und in die neue Klassifikation wieder aufgenommen wurden. Schlechte, unzulängliche oder ungehörige Verpackung erhöht die Bahnkosten, da sie eine schwächere Beladung der Güterwagen bedeutet, größere Sorgfalt bei der Frachtenmanipulation notwendig macht und die zu gewärtigenden Entschädigungsansprüche steigert. Es leidet aber auch der Händler, wenn die Güter bei der Kundschaft in schlechtem Zustande ankommen. Selbst wenn die Bahn den Schaden bezahlt, büßt der Kaufmann seinen guten Ruf ein, verliert die Kundschaft durch den Aufschub, den sie durch das Abwarten der Ersatzsendung erleidet.

Es kann geradezu als Pflicht der Bahnen betrachtet werden, dann einen Druck auf die Aufgeber auszuüben, wenn die Mehrkosten der Bahn zum Gewinn des Aufgebers offensichtlich außer Verhältnis stehen. Die Erörterung der Frage der Lagergebühren zu Lasten der Versender für Verzögerung des Wagenumlaufs hat mit der Besprechung der Klassifikation nichts zu tun, steht aber mit dieser Frage in engem Zusammenhang. Wenn nach Ablauf einer gewissen vorgeschriebenen Frist der Wagen noch nicht entladen ist, findet ein Gebühreuzuschlag für jeden weiteren ganzen oder zum Teil abgelaufenen Tag statt, an dem der Wagen in beladenem Zustande aufgehalten wurde. In der Vorkriegszeit wurde bei uns ein einheitlicher Betrag von 1 Shilling 6 Pence pro Tag für jeden Güterwagen eingehoben.

Auf dem Kontinent ist die Ansicht durchgedrungen, daß Eisenbahnwagen nicht als Lagerräume für Waren dienen dürfen. Diese Verwendung wäre nicht nur eine verschwenderische Lagerungsmethode, sondern sie würde, wie es in Zeiten von Wagenmangel beinahe fortwährend geschieht, anderen Aufgebern die Wagen entziehen und ihr Geschäft untergraben. Man betrachtet es dort als Pflicht der Bahn zu verhindern, daß ein Händler auf diese Weise seinem Konkurrenten Unannehmlichkeiten bereitet und ihn möglicherweise benachteiligt. Daher ist vor allem die lagerzinsfreie Zeit gewöhnlich auf

12 Arbeitsstunden oder 24 aufeinanderfolgende Stunden beschränkt, im Gegensatz zu der bei uns allgemein üblichen Gepflogenheit von 2 Tagen mit Ausschluß des Ankunftstages. Auch beginnt der Lagerzins in einer mäßigen Preislage, auf den deutschen Bahnen z. B., mit 2 Goldmark pro Tag, um rasch zu steigen, so etwa auf das Doppelte am dritten oder vierten Tage, und schließlich bis zur Höhe wirklicher Strafsätze hinaufzuschleunigen. Im Falle eines Verkehrsandranges und unvermeidlichen Wagenmangels ist es ferner üblich, die lagerzinsfreie Zeit abzukürzen. Die Kaufleute werden daher gezwungen, das Ausladen zu beschleunigen, so daß auf diese Weise die Nachfrage nach Wagen soweit als möglich befriedigt werden kann und die Zuweisung der für jeden Geschäftsmann notwendigen Transportmittel sich ohne weitere Unterbrechung oder Störung vollzieht.

Bei der nach dem Kriege vorgenommenen Revision der Lagerzinsvorschriften wurde die kontinentale Praxis als grundsätzlich richtig anerkannt. Die Gebühr von 2 Shilling 6 Pence täglich für die ersten 2 Tage nach Ablauf der lagerzinsfreien Zeit steigt auf 5 Shilling für den dritten und die folgenden Tage. Die Dauer der Lagerzinsfreiheit besteht fort und bleibt unerschütterlich in Kraft. Ihre Dauer erscheint nicht bloß im Vergleich mit den kontinentalen Bahnen als übermäßig. Sie bildet, soweit man es übersehen kann, die freigebigste Regelung der Welt. Selbst in Amerika sind bei der Verwendung von 50 tonnigen gewöhnlichen Güterwagen und bis zu 120 tonnigen für Kohle nur 2 Tage für die Entladung freigegeben. Bei uns sind hiezu für eine 10 tonnige Wagenladung Kohle 4 Tage eingeräumt.

Wenn die aus der Ausübung eines Zwanges auf die Geschäftsleute für den Betrieb erwachsenden Vorteile den Gesellschaften zur Gänze zufallen würden, wäre ein Widerstand seitens der Händler unvermeidlich und die Bahnen könnten ihn als unüberwindlich ansehen. Nach der Eisenbahnakte von 1921 müssen jedoch 80 Prozent der Ersparnisse den Versendern zugute kommen. Dies ist sogar das mindeste ihres Gewinnes, da die Bahnen häufig in Vorwegnahme der erwachsenden Ersparungen Zugeständnisse machen. So kündigte beispielsweise die Great Western-Railway im Jahre 1923 eine fünfprozentige Tarifiermäßigung für in vollbeladenen 20 tonnigen Wagen

versendete Kohle und Koks an. Sobald an dem festgesetzten Tage die Akte von 1921 in Vollwirksamkeit tritt, wird sich folgende Sachlage ergeben: ein kluger Kohlenhändler wird schon die ursprüngliche Ermäßigung seiner Bahnfrachtrechnung von 1 Shilling pro 1 Pfd erlangt haben. Angenommen, daß andere Geschäftsleute klug genug sind, seinem Beispiele zu folgen, und daß die erwachsenden Ersparnisse an den Betriebskosten 10 Prozent erreichen, so wird die Bahn hievon, nach Feststellung des Normalerträgnisses, 2 Prozent als neuen Reinertrag behalten, die anderen 8 Prozent aber müssen dem Publikum in Form von Tarifiermäßigungen zurückgegeben werden. Acht Prozent jedoch eines ursprünglich 100 betragenden, aber schon auf 95 herabgesetzten Tarifsatzes bedeuten eine weitere Ermäßigung auf 87·4 Prozent. Nehmen wir an, der alte Tarifsatz von der Grube bis zum Schiffsdock sei 20 Shilling gewesen, so wird der neue Satz 17½ Shilling sein. Ungefähr 40,000.000 Tonnen Kohle werden jährlich von den Südwalliser Docks verschifft. Sicherlich würden 100,000.000 Pence, gleich nahezu 400.000 Pfd, einen namhaften Zuschuß zum Gewinn des Kohlenhandels von Südwales darstellen.

Kommen wir nun wieder auf die Klassifikation zurück, so können wir sie für Bauholz, leere Gebinde, Fahrbetriebsmittel, gefährliche Waren und lebendes Vieh mit Güterzügen übergehen und zu der Klassifikation der Handelsartikel übergehen, die mit Personenzügen befördert werden. Die leicht verderblichen Waren, die bisher allein einer gesetzlichen Kontrolle unterworfen waren, sind nunmehr im Gegensatz zu den drei alten gesetzlichen Gruppen in sechs Untergruppen geschieden; auch daran ist wieder das Bedürfnis nach weiterer Unterteilung und einer genaueren Klassifikation zu erkennen. Überdies finden wir alle anderen Handelsgüter und mit Personenzügen befördertes lebendes Vieh in dreizehn Gruppen mit vielen Unterabteilungen getrennt. Dabei hat man sich zumeist an die Klassifikation der Bahnen gehalten, die diese Arten von Transporten freiwillig übernommen hatten — ein weiteres Zeugnis für die Richtung, in der die Eisenbahngesellschaften in der Vergangenheit gearbeitet haben.

Die zeitweilige Abänderung oder Verbesserung dieser Klassifikation stellt nur eine von den Funktionen des Eisenbahntarifgerichtshofes dar. Seine Hauptfunktion ist die Erstellung und

Kontrolle der Tarife und Gebühren für die Einrichtungen der Eisenbahngesellschaften und der durch sie geleisteten Dienste. Die Sache steht jetzt so, daß die Bahngesellschaften Schemen der von ihnen gewünschten Tarifgrundlagen vorgelegt haben und der Gerichtshof mit der Aufgabe beschäftigt ist, diese Schemen zu überprüfen, um schließlich zu entscheiden, wie sie werden sollen. Wenn diese Hauptgrundlagen einmal feststehen, werden die Bahnen nicht befugt sein, sie nach oben oder unten abzuändern, es sei denn „im Wege eines Ausnahmefrachtsatzes oder -fahrpreises“. Soweit die Tarifgrundlagen in Betracht kommen, werden die Schemen, falls sie rechtskräftig werden, auf Abstufungen beruhen, die eine Kontrolle der tatsächlichen Tarifsätze erleichtern. Hiedurch erlangen diese Tarife im ganzen Lande eine Einheitlichkeit, die sie bisher nie besaßen. Diese Einheitlichkeit wird sich auch auf die Durchgangstarife erstrecken, denn die Akte bestimmt, daß die Gesamtentfernung auf der Durchgangsrouten so zu behandeln ist, als wäre sie eine ununterbrochene Meilenzahl auf ein und derselben Bahn.

Die Bedeutung dieser Änderung vermindert sich indes sehr durch die Bestimmungen der Akte über die Ausnahmetarife. So lange diese Tarife nicht weniger als 5 Prozent und nicht mehr als 40 Prozent unter dem Normaltarif betragen, können sie in der Praxis im Wege der Vereinbarung zwischen der Bahn und dem Verfrachter beinahe ohne jeden Bezug auf den Gerichtshof aufrechterhalten oder neu eingeführt werden. Für Tarife unter der Grenze von 40 Prozent ist indes die Gutheißung seitens des Gerichtshofs unerlässlich. Auch kann jeder Geschäftsmann, wenn er sich dazu entschließt, an den Gerichtshof eine Eingabe zu richten, jeden beliebigen Ausnahmetarif unter dessen Kontrolle stellen. Diese Bestimmung kann mit der Zeit dazu führen, daß die unzähligen derzeit geltenden Ausnahmetarife in einen einigermaßen entsprechenden Zusammenhang mit den Normaltarifen gebracht werden.

Auf jeden Fall steht dem Gerichtshof ständig ein allgemeines überragendes Aufsichtsrecht zu. Er hat ständig darauf zu achten, daß die Fracht- und Fahrpreise danach eingerichtet sind, um den Bahnen bei sparsamer und richtiger Verwaltung und Betriebsführung das Normaleinkommen, d. i. den gleichen Reinertrag wie im Jahre 1913, zuzüglich eines Zuschusses für Zinsen von mehr

aufgewendetem Kapital sowie eines Anteils an den in Gewärtigung des Stichtages oder zu späterer Zeit gemachten Ersparnissen, zu sichern. Sollte eine Bahngesellschaft darangehen, derartige Ausnahmetarife einzuführen, daß ihre Fähigkeit, das Normaleinkommen zu verdienen, in Gefahr erscheint, so ist der Gerichtshof berechtigt, dagegen einzuschreiten und die Aufhebung oder Verbesserung der Ausnahmetarife anzuordnen.

Immerhin sind die nachfolgenden Einrichtungen der Tarife, Fahrpreise und Auflagen von größtem Interesse. Es ist selbstverständlich, daß die Tarifsätze in erster Linie auf Grund gesunder wirtschaftlicher Richtlinien aufgestellt werden. Solange der Verkehr zunimmt oder die Betriebskosten abnehmen — woraus sich natürlich jedes Jahr ein Überschuß über das Normaleinkommen ergibt — ist wohl anzunehmen, daß der Gerichtshof ständig 80 Prozent dieses Überschusses unter die Verkehre nach gesunden wirtschaftlichen Prinzipien verteilt. Wenn dagegen im Handel eine Zeit der Depression eintritt und das Einkommen nicht mehr ausreicht, wird es für den Gerichtshof nicht leicht sein, darüber zu entscheiden, welchen Schultern die Mehrlast aufgebürdet werden soll. Es wird gewiß unmöglich sein, jederzeit das volle Normaleinkommen aus dem Verkehr herauszuschlagen, außer wenn die Tarife höher gehalten werden als die untersten Grenzen in günstigen Zeiten; doch liegt es im Interesse der Geschäftskreise eines Landes, daß in den Bahntarifen eine vernünftige Stetigkeit erhalten bleibt, und daß die Tarife nicht zugleich mit jeder wirtschaftlichen Veränderung auf und ab schwanken. Die bedeutenden Männer, die an der Spitze der großen Handelsorganisationen stehen, sind sicher klug genug, um dies vollauf zu würdigen.

Bevor die gesetzliche Notwendigkeit der Wirtschaftlichkeit und Wirkungskraft in der Verwaltung und Betriebsführung behandelt wird, muß die große Veränderung in der Stellung der Tarife auf Gefahr des Eigentümers hervorgehoben werden. Wie schon früher angedeutet, waren die auf Gefahr des Eigentümers lautenden Tarife früher sehr ermäßigte. Sie wurden dann festgesetzt, wenn der Klassentarif höher war als ihn der Händler tragen konnte und brachten vor allem dem ständigen Versender Nutzen. Gewöhnlich besteht zwischen der Höhe der Tarifermäßigung und dem Werte des Risikos, von

welchem die Bahn entbunden wird, kein Zusammenhang. Die neue Akte dagegen bestimmt, daß der Unterschied zwischen dem gewöhnlichen und dem Tarif auf Gefahr des Eigners dem Unterschiede des Risikos der Gesellschaft je nach beiden Versandbedingungen entsprechend gleich sein soll. Überdies kann die Gesellschaft, wenn der Unterschied ihrer Haftung nach Maßgabe der beiden Versendungsarten etwas bedeutender ist, dazu verhalten werden, sowohl einen auf Gefahr der Gesellschaft als einen auf Gefahr des Eigentümers gestellten Tarif anzusetzen. Der alte plumpe Kunstgriff, die Gefahr des Eigners als Deckmantel zur Verhüllung wirklich wesentlicher Tarifänderungen zu benützen, wird an dem Stichtage abgestellt und man wird keinen Grund haben, ihm nachzutruern.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, daß eine Bahngesellschaft zum Bezuge des ihr verbrieften Einkommens nur unter der Voraussetzung berechtigt ist, wenn ihr „Betrieb und Verwaltung richtig und wirtschaftlich“ geführt werden. Der Tarifgerichtshof wird daher die Machtvollkommenheit besitzen, diese wenigen Worte zu einer wirkungsvollen Handhabe für die Einführung von Reformen zu benützen, die auf den englischen Eisenbahnen längst überfällig sind. Es ist nicht nur im Interesse des Handels des Landes, sondern auch im Interesse der Eisenbahngesellschaften selbst gelegen, daß der Tarifgerichtshof der ihm vom Parlament auferlegten Verpflichtung, diese Frage zu erwägen, größte Wichtigkeit beimißt. Daß große Ersparnisse möglich sind, ist kaum zu bestreiten. Wie halboffiziell bekannt, wurde das Handelsamt vor der Errichtung des Transportministeriums von sachverständigen Experten dahin informiert, daß Ersparnisse in der Endziffer von etwa 20,000.000 Pfd im Jahr als Ergebnis der Verschmelzung aller Bahnen in ein einziges Unternehmen erlangt werden könnten. Sir Eric Geddes erklärte später im Parlament, daß seinem wohlwogenen Urteil zufolge eine ungefähr gleichgroße Summe auf Grund des Gruppierungsschemas der Akte von 1921 erreicht werden müßte.

Es gibt zweierlei Ersparnisse: Ersparnisse im inneren Dienste, die von den Bahngesellschaften selbst unabhängig aus eigenem Antrieb ausgeführt werden können, und die weit größeren Ersparungen, zu deren Durchführung die Gesellschaften

die bereitwillige Mitwirkung des die Bahn benützenden Publikums unerläßlich benötigen. Wir behandeln zuerst die internen Ersparungen, natürlich nicht erschöpfend, sondern unter Heranziehung erläuternder Beispiele. Eine der großen, durch Verschmelzung von sieben wichtigeren und Aufsaugung einer Anzahl anderer Gesellschaften gebildete Gruppengesellschaft hat vor kurzem angekündigt, daß sie künftighin den Bau von Lokomotiven in nur drei Werkstätten zusammenzuziehen beabsichtige. Daß sich hieraus nicht nur in den oberen Dienstposten, sondern auch in den wirklichen Herstellungskosten eine große Ersparnis ergeben muß, ist unbestreitbar. Unwillkürlich möchte man auch die anderen Gruppengesellschaften fragen, was sie bisher getan haben oder in dieser Richtung tun wollen? Ähnliche Fragen könnten auch hinsichtlich der Einführung der automatischen Signalisierung an Stelle der manuellen Arbeit mit dreimännigem Schichtwechsel bei Zwischenblockposten auf offener Strecke aufgeworfen werden; ferner auch bezüglich der Einfahrten in Nebengeleise, um die Zeit, welche nötig ist, einen Güterzug aus dem Wege eines nachfolgenden Schnellzuges zu schaffen, auf ein Mindestmaß zu reduzieren und so das gewaltige, in der laufenden Strecke investierte Kapital so gut als möglich auszunützen. Dann kommt die lebenswichtige und damit eng zusammenhängende Frage der automatischen Bremsung der Güterzüge. Daß ein schwerer Güterzug, „schwer“ im Sinne anderer Länder verstanden, bei der Annäherung an ein Signal selbst auf ebener Strecke, wenn die Schienen schlüpfrig sind, nicht die entsprechende Fahrgeschwindigkeit einhalten kann, falls nur 10 oder 15 Prozent des gesamten Zugsgewichtes gebremst sind, bedarf keiner Erörterung. Die Notwendigkeit durchgehender Bremsen und die sich daraus ergebenden großen Betriebsersparungen stehen außer Frage. Auch die Gutachten von zwei hervorragenden Eisenbahningenieuren bezüglich der Ausführbarkeit liegen vor. In Nordamerika, nicht nur in den Vereinigten Staaten, sondern auch in der Dominion von Kanada, sind durchgehende Bremsen schon lange eine Selbstverständlichkeit. Indien strebt in gleicher Richtung vorwärts. In Deutschland sind seit 1917 bei zwei Dritteln des gesamten Güterwagenparks durchgehende Bremsen in Betrieb. Was tun unsere Bahnen in dieser Angelegenheit?

In dieser Weise könnte man noch viele ähnliche Anregungen bringen. Aber dieses Buch ist keine Abhandlung über den Eisenbahnbetrieb. Auch verschwinden die möglichen internen Ersparnisse gegenüber denjenigen, die zu ihrer erfolgreichen Durchführung die bereitwillige Mitwirkung der Fabrikanten und Händler des ganzen Landes erfordern. Allmonatlich zeigen die vom Transportministerium veröffentlichten Ausweise mit ermüdender Wiederholung, daß die durchschnittliche Stückgutladung eines sogenannten „beladenen“ 10 Tonnenwagens weniger als 3 Tonnen beträgt, daß die Durchschnittsladung eines Güterzuges, Kohlenzüge inbegriffen, etwa 130 Tonnen ausmacht. Mit anderen Worten: das Bruttogewicht eines Güterzuges beträgt durchschnittlich ungefähr 300 Tonnen, ist also geringer als das der zahlreichen Schnellzüge, die mit 50 Meilen und noch höherer Stundengeschwindigkeit täglich von den großen Londoner Endbahnhöfen ausfahren. Man sagt mit einiger Berechtigung, daß unter englischen Verhältnissen die Wagen- und Zugladung nicht wesentlich gesteigert werden kann. Aber sind denn diese Verhältnisse unabänderlich? Vor einem Menschenalter lag die durchschnittliche Nettolast eines amerikanischen Güterzuges unter 200 Tonnen. Heute übersteigt sie 700 Tonnen. Ähnliche Durchschnittsziffern können für die Ladung eines amerikanischen Güterwagens angeführt werden. Könnten wir in England nach und nach, wie die Amerikaner, unsere Wagen- und Zugladung erhöhen, so würde das Ersparnis zu Millionen anwachsen. Es würden nicht nur die Zugförderungskosten sinken, sondern auch die Bahnerhaltungskosten sofort heruntergehen und der Ersatz für abgenützte Fahrbetriebsmittel größtenteils entbehrlich werden. Hunderte und tausende Meilen Nebengeleise würden überflüssig und der von ihnen eingenommene Raum wäre für nutzbringendere Zwecke gewonnen.

In der Vorkriegszeit wurden alljährlich mehrere Millionen Pfund für die Herstellung weiterer Doppelgeleise auf zweispurigen überlasteten Bahnlinien verausgabt und man spricht bereits davon, derartige Erweiterungsbauten in nächster Zukunft wieder aufzunehmen. Nun rührt die Überlastung einer Bahnlinie aber nicht von dem auf ihr beförderten Frachtgewicht, sondern von der Anzahl der auf ihr gefahrenen Züge her. Eine leer verkehrende Maschine sperrt die ganze Blockstrecke

nicht weniger als der schwerste Güterzug. Würden auf einer überlasteten Bahnlinie statt 100 Züge von rund 300 Bruttotonnen 66 Züge von 450 Tonnen gefahren, so würde die Überlastung wegfallen und die kostspielige Geleiseverdopplung könnte auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Selbst wenn die Zuweisung von 10 Tonnenwagen an den Stückgutverkehr zu rechtfertigen wäre, wird kein unbefangener Fachmann bezweifeln, daß die Verwendung solcher Wagen für Export- oder Industriekohle eine arge Rückständigkeit bedeutet.

Es steht außer Frage, daß noch große Ersparungen möglich sind. Sie können aber nur dann in vollem Umfang erzielt werden, wenn Handel und Industrie bereit sind, dazu beizutragen. Der englische Verkehr hat sich auf Grund kleiner aufgebener Frachtmengen und deren schleuniger Beförderung entwickelt, was notwendigerweise eine ungünstige Ausnützung der Wagen und Züge bedingt. Kann man den Handel dazu bringen, seine althergebrachten Usancen zu ändern? Es wäre vor allem in seinem eigenen Interesse, denn das Gesetz schreibt vor — und die oftmalige Wiederholung dieser Tatsache sollte doch die normale kaufmännische Denkart aufrütteln —, daß $\frac{4}{5}$ der erzielten Geldersparnisse den Frachtgebern in Form ermäßigter Tarifsätze zufließen.

Man kann über die Haltung, welche die Bahngesellschaften in dieser Frage einnehmen sollen, verschiedener Ansicht sein. Die einen sagen: „Zweifelloos wären durch eine radikal geänderte Methode der Verkehrsabwicklung gewaltige Ersparnisse zu erzielen; aber der Handel kennt seine geschäftlichen Bedürfnisse doch selbst am besten. Die Eisenbahnen sind die Diener des Publikums und es ist ihre Pflicht, diesem zu gewähren, was es verlangt. Wenn der Handel einen kostspieligen Betrieb mit hohen Frachtsätzen einem wohlfeilen mit niedrigen vorzieht, soll er ihn auch haben.“ Andere wieder sagen so: „Wir streben Sparsamkeit an und werden so sehr als möglich in dieser Richtung weiterstreben, aber unsere Kundschaft ist überaus konservativ; wir können sie nicht zwingen und es wird lange dauern, bis sie dazu gelangt, den ihr aus einer Änderung der bisherigen Methode erwachsenden Gewinn richtig zu würdigen“.

Ist aber nicht noch eine dritte Art der Stellungnahme möglich? Könnten die Eisenbahnen nicht von rechtswegen versuchen, ihre Kunden zu erziehen, und zwar nicht wie bisher mittels gelegentlicher Vorträge seitens überlasteter, im Sprechen vor der Öffentlichkeit ungeübter Beamter oder durch krampfartiges Ausstoßen von einigen tausend Flugschriften, sondern durch einen Jahr für Jahr fortgesetzten Aufklärungsfeldzug, geführt von Männern, die mit den Methoden der Publizistik wohl vertraut sind, in den Zeitungen, durch Kundmachungen in den Zügen und auf den Bahnhöfen, durch gemütliche Erzählungen, die auf der Rückseite der Speisekarte im Restaurationswagen abgedruckt oder den Fakturen beigegeben werden, wie in Amerika, und durch Anwendung einer Unzahl anderer Methoden, wie sie sich dem Fachmann darbieten? Es ist eine Erfahrungstatsache, daß Firmen, die sich auf Reklame verstehen, das Publikum durch unablässige Anpreisung dazu bringen, ihre patentierten Medizinen, auch wenn sie für dessen Gesundheit nicht gerade unentbehrlich sind, in stetig steigendem Ausmaß einzunehmen. In dem vorliegenden Fall sollten die Eisenbahnen in dem Bewußtsein handeln, daß die wirtschaftliche Gesundheit des Publikums sich im Verhältnis zur Befolgung der von ihnen empfohlenen Maßnahmen heben würde.

Derzeit geben die Bahngesellschaften große Geldbeträge darauf aus, um die Annehmlichkeiten der in ihrem Bereiche gelegenen Erholungsorte ins rechte Licht zu stellen. Dieser Aufwand dient nur dazu, den Verkehr von der einen auf die andere Reiseroute abzulenken; er bringt nur in beschränktem Maße neuen Verkehr und keine wesentliche Zunahme des Reinertrages der Eisenbahnen in ihrer Gesamtheit. Andererseits ist ein durch bessere Erziehung des Publikums erzielttes Ersparnis ein reiner Gewinn; nichts von dem, was die Gesellschaft A gewinnt, wird dem Einkommen der Gesellschaft B entzogen. Es ist kaum zu erwarten, daß der Gerichtshof eine Betriebsgebarung als unzulänglich erachten wird, die darauf abzielt, den Verkehr, unter Berücksichtigung der Wünsche des Publikums, sparsam zu führen. Eine der bemerkenswertesten Verbesserungen im Verfahren des Gerichtshofes gegenüber jenem der vormaligen Kommission ist aber, daß er, statt einen

Streit zwischen Parteien, die sich in Reichweite gegenüberstehen, zu entscheiden, regelmäßig beide Parteien in der Absicht und meistens mit dem glücklichen Erfolg zusammenbringt, die schließlich für seine Kompetenz verbleibenden Punkte auf ein Minimum beschränkt zu haben.

Man kann wohl zuversichtlich hoffen, daß der Gerichtshof in Angelegenheit der Verringerung der Betriebskosten das bewundernswerte Präzedenz, das er selbst geschaffen hat, zur Richtschnur nehmen wird. Es ist klar, daß unter den jetzigen Umständen und unter Anwendung der bestehenden Methoden die gegenwärtigen Tarife nicht namhaft ermäßigt werden können. Pro Tonnenmeile berechnet, sind unsere gegenwärtigen Tarife sehr hoch. Im großen und ganzen verhält sich der Tonnenmeilentarifsatz in England zu dem in Amerika wie 5:2, zu dem französischen oder deutschen Tarifsatz wie 3:2. Mit anderen Worten: die Industrie und der Handel unseres Landes verlieren einen großen Teil des Vorzugs, den sie aus der geographischen Tatsache gewinnen sollten, daß die Natur sie in einem kleinen, dichtbevölkerten Gebiete hart an der offenen See zusammengedrängt hat. Alle Anzeichen weisen darauf hin, daß ein verstärkter internationaler Wettbewerb unmittelbar bevorsteht, und ihm gegenüber dürfte es dem englischen Handel schwer fallen, sich auch nur zu behaupten. Wenn der neue Gerichtshof imstande ist, nicht nur durch seine tatsächliche Machtstellung, sondern noch mehr durch seinen großen Einfluß als vermittelnde Körperschaft die Einführung der in Schweben befindlichen und sicher möglichen Betriebsersparungen zu fördern, wird er sich um den Staat wohlverdient machen und die Akte von 1921 wird vielleicht in späterer Zeit nicht nur als der Freibrief der Eisenbahngesellschaften, sondern auch als der der Handelswelt bekannt sein.

XV. Personenverkehr

In dem letzten Kapitel wurde auf die Tatsache hingewiesen, daß auf Grund der Eisenbahnakte von 1921 der ganze Warenverkehr mittels Personenzüge und nicht, wie bis dahin, bloß der Verkehr von leicht verderblichen Artikeln der Aufsicht des neuen Tarifgerichtshofs unterliegt. Vom theoretischen Standpunkte ist das belanglos, denn die Grundsätze, welche den

Transport einer verspäteten Warensendung, die einen abgehenden Dampfer erreichen soll, regeln, entsprechen genau denjenigen, die für den gewöhnlichen Verkehr in Fischen oder Gemüse gelten.

Der Tarifgerichtshof wird jedoch in Zukunft nicht nur die Tarifsätze für Frachttransport mit Personenzügen, sondern die Fahrpreise der Reisenden selbst beaufsichtigen. Dies bedeutet eine vollkommene Abkehr von allem, was in unserem Lande bisher bestanden hat. Die alten Höchstfahrpreise übten sogar auf die Fahrpreise noch weniger Einfluß aus, als die in den alten Akten eingeräumten Maxima auf die Entwicklung der Gütertarife. Allerdings bestand eine gesetzliche Norm, die auf die Personalfahrpreise unseres Landes weitgehend einwirkte. Sie war aber kein Gesetz, das sich als Feststellung von Maximalfahrpreisen zu erkennen gab. Die Akte, betreffend „Wohlfeile Züge“ von 1844 — gemeinhin so genannt, wiewohl sie tatsächlich von vielen andern Gegenständen handelte — stellte an alle Gesellschaften die Anforderung, täglich auf der ganzen Länge ihrer Bahnlinien einen Zug mit Aufenthalt in jeder Station, mit einer Fahrgeschwindigkeit von nicht weniger als 12 Meilen in der Stunde und zum Fahrpreise von höchstens ein Penny pro Meile verkehren zu lassen. Die Fahrpreise in Wagen dritter Klasse dieser, einer früheren Generation als „parlamentarische“ bekannten, Züge waren von der alle anderen Fahrpreise treffenden Steuer von 5 Prozent befreit. Noch viele Jahre nach 1844 beruhten bei allen anderen Zügen die Fahrpreise dritter Klasse auf dem Tarifsatze von $1\frac{1}{4}$ oder $1\frac{1}{2}$ Penny pro Meile. Nach und nach wurden die Fahrpreise für Reisende dritter Klasse bei allen Zügen, die solche Wagen führten, auf das parlamentarische Ausmaß ermäßigt und die zum Tarifsatz von 1 Penny pro Meile Reisenden wurden mehr und mehr zur Benützung rascher verkehrender Züge zugelassen. Endlich wagte die Midland-Railway im Jahre 1872 den kühnen Sprung und kündigte an, daß Reisende dritter Klasse von nun an mit allen Zügen befördert werden sollten. Die beiderseits der Midland entlang führenden Bahnen waren gezwungen, sich sofort anzuschließen und innerhalb weniger Jahre folgten die anderen Bahnen nach.

Dann ergab sich ein neuer Streitpunkt. Schnellzüge halten nicht in allen Stationen; und so kam es, daß die von ihnen eingehobenen Fahrpreise der durch die Akte von 1844 festgesetzten Steuerbefreiung nicht unterlagen. Die inländische Steuerverwaltung beanspruchte mit Erfolg die Entrichtung der Steuergebühr. Es lag jedoch auf der Hand, daß es sinnlos war, die Gesellschaften dafür zu bestrafen, weil sie dem Publikum weit mehr gewährten, als das Gesetz verlangte. Die Sache wurde durch die Akte über wohlfeile Züge vom Jahre 1883 geordnet, wonach Fahrpreise die 1 Penny pro Meile nicht überstiegen, solange von der Steuer befreit wurden, als die Gesellschaft für einen Verkehr von Arbeiterzügen vorsorgte, wie ihn das Handelsamt für zweckdienlich erachtete.

Moderne Eisenbahnakte haben gesetzliche Höchstpreise von je 3 Pence, 2 Pence und 1 Penny pro Meile für die drei Wagenklassen festgesetzt, doch waren Fahrpreise erster Klasse von 3 Pence für praktische Zwecke längst veraltet; die tatsächlichen Fahrpreise bewegten sich zwischen 2 $\frac{1}{2}$ Pence und 1 $\frac{1}{2}$ Penny. Die zweite Klasse ist an sich überholt. Der Fahrpreis dritter Klasse von 1 Penny verzeichnete nur, was die Gesellschaften freiwillig zugestanden hatten. Wir können daher sagen, daß von der bemerkenswerten Ausnahme des Dritteklassepenny, den das Parlament nur mittelbar und versehentlich festgesetzt hatte, abgesehen, selbst unsere gewöhnlichen Fahrpreise für Reisende das Ergebnis einer langen Reihe von Versuchen und Irrungen sind. In Bezug auf die ganze Reihenfolge von ermäßigten Fahrpreisen, Rückfahrkarten, Saisonkarten, Markt-, Vergnügungs-, Ausflugs-, Touristen-, Wochenendbilletten waren die Bahngesellschaften nie einer Kontrolle von außen her unterworfen.

Auch war der Personendienstvorstand bei der Erstellung der Fahrpreise nicht an die Beschränkungen gebunden, die seinen Kollegen, den Frachtdienstdirektor, bei der Erstellung der Frachtenttarife beengten, denn das Gesetz gegen ungehörige Begünstigungen, dessen Wirkung im ganzen dahin ging, die Bahn als Schiedsrichter zwischen konkurrierende Interessen heranzuziehen, wurde nie auf den Personenverkehr angewendet. Ein 20 Meilen nördlich von einem Eisenwerk

entfernter Kalksteinbruch tritt wohl mit einem zweiten, 30 Meilen südlich gelegenen Steinbruch in Wettbewerb. Aber wie kann das Interesse des Inhabers eines Saisonbilletts in East-Grinstead mit dem eines anderen in Brighton konkurrieren? Man könnte ja behaupten, daß die Interessen der Eigentümer von Hausrealitäten in den beiden Orten im Wettbewerb stehen. Der Hauseigentümer zahlt aber nicht den Fahrpreis, noch kann er gerichtlich klagen. Als in früheren Zeiten der Wettbewerb der beiden Routen zwischen Glasgow und Edinburgh entbrannte und Reisende erster Klasse für die Rückfahrt zwischen beiden Städten 1 Shilling zu bezahlen hatten, während die Fahrpreise der Zwischenstationen auf ihrer normalen Höhe verblieben, entschieden die schottischen Gerichtshöfe, daß das Gesetz keine Abhilfe gewähre.

Wir können daher daran festhalten, daß die Personenfahrpreise, im großen und ganzen, vor dem Kriege auf kommerziellen Grundsätzen beruhten und darauf ausgingen, den größtmöglichen Reinertrag für die Bahnen zu erlangen. Natürlich gab es in einem so weiten Gebiete auch Ausnahmefälle. Wohlfeile Fahrbillette für schiffbrüchige Seeleute nach dem Heimatshafen wurden sicher nicht aus wirtschaftlichen Gründen gewährt. Der Wettbewerb der einzelnen Gesellschaften untereinander spielte eine bedeutende Rolle. Die Ausflugs- und Touristenfahrpreise von London nach Nordwales mußten auf die Preise für die Fahrt nach Scarborough oder Cornwall zurückwirken. Die Route von Paddington nach Dawlish oder Teignmouth steht im richtigen Wettbewerb mit jener von Waterloo nach Lyme Regis oder Sidmouth. Die Preise für Saisonbillette sind von den Londoner Endbahnhöfen für gleiche Entfernungen sehr verschieden. Dies erklärt sich hauptsächlich dadurch, daß die besten Bauplätze zuerst belegt waren. Später waren die Gesellschaften, welche weniger anziehende Grundflächen oder solche mit schlechter Lage innehatten, die keinen bequemen Zugang zum Zentrum boten, dazu genötigt, niedrigere Tarife einzuheben, um sich einen Anteil an dieser Art von Verkehr zu sichern. Natürlich machten die Gesellschaften dabei Mißgriffe; aber sie wagten es nicht, dieselben zu berichtigen, wenn einmal das Publikum bereits ein Gewohnheitsrecht erlangt hatte. Sie rechneten darauf, daß, selbst wenn sie aus dem Saisonbillett

des Familienerhalters keinen Gewinn zögen, die übrige Familie volle Fahrpreise zahlen und die Bahn den Transport der Lebensmittel und des sonstigen Familienbedarfs bekommen werde. Heutzutage jedoch besorgt dies der allgegenwärtige Kraftwagen, und Straßenbahn und Omnibus befördern die Frauen und Töchter in die Stadt.

Zweifellos ist die übermäßige Mannigfaltigkeit der Fahrpreise schwer zu rechtfertigen. Vor dem Krieg kam dem Besitzer eines Saisonbilletts erster Klasse jede Fahrt von Brighthon nach London auf 1 Shilling 6 Pence zu stehen, wenn er 40 Wochen im Jahr je 5 mal wöchentlich die Reise machte. Ein gewöhnlicher Reisender dritter Klasse zahlte 4 Shillinge 2 Pence und war dabei von allen wirklich guten Zügen ausgeschlossen. Man übersah nur zu oft, in welchem Umfang die tief herabgesetzten Fahrpreise Reisende, die sonst den vollen Fahrpreis bezahlt hätten, von den gewöhnlichen Zügen abzogen. Nehmen wir z. B. an, daß der normale Rückfahrpreis dritter Klasse zu einem 120 Meilen von London entfernten Ort 1 Pfund betrug und daß wöchentlich Ausflugszüge verkehrten, nehmen wir ferner an, daß von je 5 Ausflüglern einer 1 Pfund bezahlt hätte, wenn kein Ausflugszug gegangen wäre; dann hat, mit andern Worten, die Bahn für die Beförderung von 5 Reisenden 25 Shillinge eingenommen, während sie andernfalls für einen 1 Pfd bekommen hätte. Die höhere Roheinnahme von 5 Shillingen wird der Gesellschaft kaum viel Reinertrag übrig gelassen haben.

Ein einleuchtendes Beispiel dieser Fehlrechnung lieferten die auf weite Entfernungen ausgedehnten Halbtagsausflüge mit Schnellzugsgeschwindigkeit in normalen Hauptbahnwagen zu sehr niedrigen Fahrpreisen. Die Züge waren gut besetzt und wiesen eine befriedigende Einnahme pro Zugmeile aus. Doch behauptet man, daß Reisende, die in gewöhnlichen, geschäftlichen Angelegenheiten von Weston—super Mare oder Birmingham nach London fahren mußten, ihre Reise auf den Nachmittag aufschoben, nach Eintreffen am Reiseziel die Rückfahrthälfte ihrer Fahrkarte wegwarfen und trotz der Zahlung des vollen Fahrpreises auf der Rückfahrt doch eine befriedigende Kostenersparnis erzielten. Diese besondere Form der Fahrtvergünstigung ist nach dem Kriege nicht wieder eingeführt worden.

Das Publikum, ja sogar die Eisenbahnfachleute ermessen nicht ganz, wie weit die Lücke ist, die in unserem Lande zwischen dem normalen Fahrpreise und dem Durchschnittsbetrage, der für jede zurückgelegte Personenmeile wirklich bezahlt wird, klafft. Selbst in Frankreich und Deutschland, wo die Fahrpreisermäßigungen weder so häufig noch in so freigebiger Weise gewährt werden wie bei uns, betrug der durchschnittlich bezahlte Fahrpreis in der Regel etwa zwei Drittel des normalen Fahrpreises dritter Klasse. Vor langen Jahren wagte es der Verfasser der vorliegenden Schrift auf Grund der spärlichen Daten, die ihm zur Verfügung standen, zu behaupten, daß in England der durchschnittlich für alle Klassen bezahlte Fahrpreis pro Personenmeile sich näher zu 0·5 Penny als zu 0·6 Penny gegenüber dem normalen Preise von 1 Penny pro Meile stellte. Diese Vermutung scheint nun durch die ausführlichere, wiewohl noch immer allzu dürftige Statistik, welche jetzt vom Transportministerium geliefert wird, bestätigt. Die Eisenbahnrechnungsabschlüsse für 1923 zeigen, daß, während der nominelle Normalfahrpreis 2½ Pence pro Meile erster und 1½ Pence dritter Klasse beträgt, der pro Personenmeile zum vollen Preise eingenommene Betrag für alle Klassen im Durchschnitt tatsächlich nur ungefähr 1·4 Pence ausmacht. Außerdem ist der Prozentsatz der Fahrten erster Klasse, die nicht mit normalen Fahrkarten, sondern mit Saisonkarten oder Karten für Handelsreisende erfolgen, so groß, daß die Durchschnittseinnahme der ersten Klasse pro Personenmeile nur 1 Penny beträgt. Auf ähnliche Weise drücken in der dritten Klasse die Arbeiter- und Saisonfahrkarten den Durchschnitt von 1½ Pence auf 0·93 Penny herab. Fassen wir alle Klassen und alle Arten von Fahrkarten zusammen, so finden wir, daß der durchschnittliche Fahrpreis für die Personenmeile derzeit 0·935 Penny ergibt. Mit anderen Worten: der tatsächlich für die Personenmeile bezahlte Fahrpreis beträgt nur 62 Prozent des normalen Fahrpreises dritter Klasse¹⁾. Angenommen, daß vor dem Kriege das gleiche Verhältnis zwischen dem als Richtschnur geltenden 1 Penny dritter Klasse und dem pro Meile für alle Reisen bezahlten Durchschnittsfahrpreise bestand, so würde der letztere Betrag 0·62 Penny gewesen sein. Der

¹⁾ S. Seite 185.

Durchschnittsfahrpreis kommt indes dem normalen Fahrpreise dritter Klasse jetzt zweifellos näher als vor dem Kriege, denn eine große Zahl der billigsten Fahrpreise sind aufgehoben und die Arbeiter und Ausflugsfahrpreise stark erhöht worden. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß der von den Bahnen für die Beförderung eines Reisenden pro Meile vereinnahmte Durchschnittsfahrpreis im Jahre 1914 nicht mehr als 0·55 Penny betragen hat.

Es ist bemerkenswert, daß in den Vereinigten Staaten, wo die weiten Reisen überwiegen, der Saisonkartenverkehr hingegen sehr wenig und der Ausflugsverkehr fast gar nicht entwickelt ist, der normale und der durchschnittliche Fahrpreis sich voneinander kaum unterscheiden. Der normale Fahrpreis im Osten, wo der größte Reisendenverkehr befördert wird, beträgt 3 Cents, ist im Süden und Westen dagegen bedeutend höher; dennoch bewegt sich der durchschnittliche Fahrpreis um etwa 3 Cents. Obwohl die Vereinigten Staaten sich in dieser Hinsicht von England unterscheiden, stimmen sie doch in zwei anderen Beziehungen, nämlich in der Tatsache eng überein, daß es in beiden Ländern nur zwei Wagenklassen gibt — sie heißen in Amerika „erste Klasse“ entsprechend unserer dritten Klasse und „Pullman“¹⁾ — und daß der Unterschied des Fahrpreises zwischen ihnen viel geringer als in anderen Ländern ist. Unser Fahrpreis erster Klasse ist jetzt mit 66 Prozent über dem der dritten festgesetzt. In Amerika ist der Unterschied beträchtlich geringer. In Frankreich beträgt der Fahrpreis erster Klasse $2\frac{1}{2}$ mal den der dritten Klasse, aber die Wagen erster und zweiter Klasse werden durch die Politik, die Reisenden dritter Klasse von allen Schnellzügen auszuschließen, entsprechend besetzt erhalten. In Deutschland bestehen vier Klassen, aber die Lokalzüge führen keine Wagen erster Klasse und die Schnellzüge keine vierter Klasse. Vor dem Kriege waren die Fahrpreise für die vier Klassen 7, 4·5, 3 und 2 Pfennige pro Kilometer im Verhältnis von $3\frac{1}{2}$ zu 1 zwischen der obersten und der untersten. Selbstverständlich wurde die erste Klasse wenig benützt, nach einer in Deutschland üblichen Redensart nur von „Fürstlichkeiten, Engländern und

1) Pullman = Salonwagen. (Anmerkung des Übersetzers.)

Narren“. Im Jahre 1923 wurden nach der inzwischen erfolgten Einführung einer je nach Klasse von 16 bis 10 Prozent absteigenden Transportsteuer die Fahrpreise auf 19'6, 9'9, 3'3 und 2'2 Pfennige, im Verhältnis von 8:1, erhöht. Natürlich waren die Wagen erster Klasse noch leerer als zuvor. Eine neuerliche Berechnung ergab, daß von 10.000 Reisenden nur 6 den Fahrpreis erster Klasse bezahlten. Seit März 1924 wurde dieses absurde Mißverhältnis durch eine einschneidende Ermäßigung der oberen, beziehungsweise Erhöhung der niederen Klassen gemildert. Die Fahrpreise betragen nunmehr je 9, 6, 4'5 und 3 Pfennige, was ein Verhältnis von 3:1 darstellt. Auch dieser Preisunterschied ist zweifellos viel zu groß.

Denn im Frachtenverkehr klassifiziert, wie schon gesagt, die Bahngesellschaft. Zigarren und Seidenstoffe müssen, falls sie überhaupt befördert werden sollen, den höchsten Tarif zahlen. Die Reisenden aber klassifizieren sich selbst. Ein kleiner Prozentsatz wird ohne Rücksicht auf den Preis die größte Bequemlichkeit wählen. Die große Masse der Reisenden fährt so billig als möglich und befolgt den Grundsatz jenes sagenhaften englischen Edelmanns, der auf die Frage, warum er in der dritten Klasse reise, antwortete: „Weil es keine vierte gibt.“ Zwischen diesen beiden Extremen steht eine ansehnliche Zahl von Reisenden, die zwischen den verschiedenen Klassen schwanken, indem sie die teilweise Befriedigung, welche die größere Bequemlichkeit ihnen bietet, gegen den Unterschied des Fahrpreises abwägen. Für die Eisenbahnen ist es der Mühe wert, sich um ihre Anziehung zu bemühen. Nach einer langen Reihe von Versuchen und Irrtümern sind die englischen Eisenbahnen zu der Schlußfolgerung gelangt, daß Fahrpreise im Verhältnis von 3 zu 5 das Verhältnis darstellen, welches sich im großen und ganzen am besten bezahlt macht. Denn, wenn man auch häufig in Zeitungen Briefe mit der Anfrage findet, warum die Gesellschaften leere Abteile erster Klasse führen, so verstehen sich die Eisenbahnfachleute doch auf ihr Geschäft. Sie wissen, daß die Mehrkosten der Führung eines Abteils erster Klasse sehr geringfügig und mehr als gedeckt sind, wenn jedes solches Abteil nur eine durchschnittliche Mehreinnahme von 1 Penny pro Meile einbringt.

Die Gütertarif-Einheitssätze pro Meile fallen in fast allen Ländern mit der zunehmenden Entfernung ab. In den meisten Ländern sind die den Maximaltarifen unserer Akte von 1891 und 1892 entsprechenden Normaltarife auf dieser Grundlage aufgebaut und der Grundsatz setzt sich bei der Erstellung von Ausnahmetarifen weiter fort. Vor dem Kriege bestanden in Deutschland Tarife mit gleitender Preisskala nur für gewisse Klassen des Verkehrs; seit 1921 sind sie für sämtliche Klassen eingeführt. In der Regel wird der in Rede stehende Grundsatz aber im Personenverkehr nicht angewendet, wenn auch Österreich und Italien hievon Ausnahmen bilden und Rußland vor etwa 20 Jahren so scharf nach unten zugespitzte Fahrpreise einführt, daß sie schleunigst geändert werden mußten. Vom Standpunkte der Eisenbahn erscheint dieser Grundsatz als richtig, denn die Beförderung eines Reisenden auf die Entfernung von 200 Meilen kostet sicherlich nicht so viel als die von 20 Reisenden auf je 10 Meilen; er ist auch vom Gesichtspunkte des Reisenden aus gerechtfertigt, denn je weiter die Reise, desto drückender wird der Fahrpreis. Dagegen spricht jedoch folgende Erwägung. Ein Reisender im Nahverkehr macht gewöhnlich zwei Fahrten und kehrt zum Übernachten heim. Ein Fernreisender beabsichtigt wahrscheinlich einen längeren Aufenthalt fern von seinem Wohnsitz. Je länger er nun ausbleibt, desto mehr verliert der Anteil des Eisenbahnfahrpreises im Verhältnis zu seiner Gesamtausgabe an Bedeutung.

Auf den Londoner Untergrundbahnen sind alle Fahrpreise auf Grund der gleitenden Preisskala gebildet. Doch haben es diese Bahnen hauptsächlich mit ständigen Fahrgästen zu tun. In diesem Falle ist die soziale Rechtfertigung für die Annahme des Grundsatzes unbestreitbar. Für einen im Zentrum Londons beschäftigten Menschen ist es besser, 10 Meilen als nur 5 Meilen außerhalb seines Arbeitsplatzes zu wohnen, doch kann er täglich für seine Fahrt nur einen beschränkten Aufwand an Zeit und Geld verwenden. Vom Standpunkte der Eisenbahn ist die Rechtfertigung ebenso klar, denn in der Regel sinkt nicht nur der Kapitalsaufwand der Strecke für jede Meile, je weiter sie vom Zentrum ab liegt, sondern die Züge müssen auch jedenfalls bis zu ihren Endstationen laufen und es lohnt sich für die Eisenbahn, sie bis zur Endstation so vollbesetzt als möglich zu erhalten.

In diesem Kapitel wurde bereits an früherer Stelle angedeutet, daß die englischen Personenfahrpreise fast durchwegs das Ergebnis kommerzieller Richtlinien darstellen, welche von geschäftskundigen Männern auf Grund ihrer durch lange Erfahrung gewonnenen Eignung verfolgt werden. Im Falle der Arbeiterzüge zeigt sich allerdings eine auffällige Ausnahme. Diese Züge wurden vor einem halben Jahrhundert eingeführt, als die Great Eastern-Bahn ihren Endbahnhof von Shoreditch nach der Liverpoolstraße vorschob und zu diesem Zwecke eine große Zahl von Arbeiterhäusern niederreißen ließ. Das Parlament legte damals der Bahngesellschaft die Verpflichtung auf, als Ersatz neue Wohnhäuser in Enfield zu erbauen und zur Beförderung der ausgemieteten Bewohner zwei Züge täglich zu nominellen Fahrpreisen verkehren zu lassen. Es lief in diesem Falle, wie es seither ständig geschah, darauf hinaus, daß die ausgemieteten Arbeiter nicht in die neuen Wohnhäuser übersiedelten und diese vielmehr von Leuten einer ganz anderen Klasse bezogen wurden. Die billigen Fahrpreise übten auf weite Bevölkerungskreise eine Anziehungskraft aus. Hunderte von Arbeiterhäusern entstanden und die zwei Züge erwiesen sich zur Beförderung als ganz ungenügend. Immer mehr Züge mußten zur Abwicklung des Verkehrs in Gang gesetzt werden. Der Gedanke schlug ein. Menschenfreundlichkeit auf fremde Kosten wirkt immer anziehend. So oft eine Gesellschaft das Parlament um weitere Befugnisse anging, wurde ihr als besondere Verpflichtung die Führung von Arbeiterzügen auferlegt. Die vorhin erwähnte Akte über wohlfeile Züge von 1883 erlegte dann allen Gesellschaften eine verallgemeinerte Verpflichtung auf.

Dem Beispiele Englands ist das ganze Festland gefolgt. Belgien, wo die Züge sehr langsam fahren und die Entfernungen für den Arbeiter so groß sind, daß der Mann oft 16 Stunden von 24 vom Hause abwesend ist, hat das Prinzip auf die Spitze getrieben. Und doch kann man sich schwer vorstellen, daß Arbeiterzüge vom wirtschaftlichen oder vom sozialen Gesichtspunkt aus zu rechtfertigen sind. Fassen wir zuerst die wirtschaftliche Seite ins Auge. Unter den heutigen Umständen ist die Fahrt von der Wohnung zur Arbeitsstelle ein ebenso notwendiger Bestandteil der Ausgaben des Mannes wie die Miete einer Wohnung. Man möchte wohl annehmen, daß der Mann

genug verdienen müßte, um die nach Billigkeit bemessenen Kosten beider Bedürfnisse bezahlen zu können. Abgesehen von den befristeten Gesetzen über die Beschränkung der Mietzinse hat niemand je den Antrag gestellt, die Hauseigentümer dazu zu verhalten, daß sie an Arbeiter zu niedrigeren als den üblichen Mietzinsen vermieten sollen. Mit welchem Recht fordert man daher von einer Eisenbahngesellschaft, Arbeiter zu niedrigeren als den verkehrsüblichen Fahrpreisen zu befördern? Daß sie niedriger als diese Fahrpreise sind, beweist wohl die Tatsache, daß die Bahngesellschaften sie nicht freiwillig eingeführt haben. Die ganze Sache beruht wirklich auf der längst aufgegebenen Vorstellung von der vorherbestimmten Abhängigkeit der unteren von den wohlhabenderen Klassen; auf der Vorstellung, daß die Reichen den Armen nicht Gerechtigkeit schulden, sondern etwas, das mehr nach Wohltätigkeit aussieht. In Amerika, wo der Gedanke der sozialen Inferiorität der Muskelkraft gegenüber der Intelligenz nicht besteht, gibt es keine Arbeiterfahrpreise.

Der Einwand von der sozialen Seite her ist ebenso ernst. Man kann keine Arbeiterzüge verlangen, wenn an einem bestimmten Ort nicht eine beträchtliche Ansammlung von Arbeitern besteht. Sobald einmal der billige Zug eingeführt ist, zieht er weitere Arbeiter an und schließlich zerfällt das Gebiet von Greater-London in Stadtteile der Wohlhabenden und Stadtteile der Armen. In den überfüllten Ansiedlungen des Ostens und Nordostens von London werden die Häuser der alten City-Kaufleute von ihren früheren Bewohnern verlassen und in eine Anzahl von Arbeiterwohnungen zerteilt, wozu sie sich besonders schlecht eignen. Dort bleiben keine wohlherzogenen und über freie Zeit verfügenden Staatsbürger übrig und die Lokalverwaltung leidet dementsprechend. Ist diese Schichtung der Klassen so sehr im öffentlichen Interesse gelegen, daß sie künstlich gefördert werden muß?

Daher nochmals: Was ist ein Arbeiter? Die älteren diesen Gegenstand betreffenden Akte definieren ihn als Menschen, der manuelle Arbeit verrichtet. Die Begriffsbestimmung hielt in der Praxis nicht stand — eine genaue Musterung eines sich in einem halbdunkeln Bahnhof herumstoßenden Menschenhaufens ist ganz unmöglich. Heutzutage kann man ihn in unserem

Land als einen Menschen definieren, der mit einem Zuge fährt, welcher vor einer bestimmten Stunde, gewöhnlich 8 Uhr morgens, seine Zielstation erreicht; daher kann der Verkäufer in Covent Garden, eine Menschenklasse, die im allgemeinen nicht als bedürftig gilt, deren Geschäft aber das Frühaufstehen erfordert, die Begünstigung erlangen, ein Tippfräulein mit schmalem Gehalt aber muß entweder den vollen Fahrpreis zahlen oder in einer Kirche der City an einem Wintermorgen eine Stunde warten, bis ihr Geschäftslokal aufgesperrt wird. In Belgien gilt der Arbeiter ausdrücklich als Person, die Handarbeit leistet; daher genießt der Wagenführer einer Straßenbahn die Vergünstigungen, während der Schaffner, dessen Lohn kleiner ist, von ihnen ausgeschlossen bleibt. In Wirklichkeit gehen die beiden Begriffsbestimmungen nicht weit auseinander. Im allgemeinen beginnen die Handwerker ihre Arbeit früh, Gehilfen, Ladediener usf. später. Die Handwerker bekommen, obwohl sie gut bezahlt werden, billige Fahrpreise; für die anderen, obwohl dürftig entlohnten Klassen sind sie nicht zugänglich.

Mag nun die Rechtfertigung der Arbeiterfahrpreise in der Theorie so wenig zutreffen als möglich, sie sind in den Gewohnheiten der englischen Gesellschaft zu tief eingewurzelt, als daß man sie aufheben könnte. Sie sind seit der Errichtung des Eisenbahntarif-Beratungsausschusses wenigstens auf eine vernünftigeren Grundlage gestellt worden und in einigen Fällen hat das Parlament in der letzten Zeit den Tarifsatz der einfachen Fahrt für die Hin- und Rückfahrt gelten lassen.

Wir dürfen annehmen, daß der Tarifgerichtshof bei Feststellung der neuen, nicht nur für Arbeiter, sondern für alle Reisenden gültigen Fahrpreise sich nicht berechtigt fühlen wird, in der durch eine lange Tradition geschaffenen Sachlage durchgreifende Änderungen vorzunehmen, wenn er auch zweifellos anstößige Anomalien abstellen und eine größere Einheitlichkeit anstreben wird, als sie in der Vergangenheit bestand. Wohl gibt es eine ganz neuartige aber überaus bedeutungsvolle Frage, mit welcher der Gerichtshof sich bestimmt wird befassen müssen. Tarife und Fahrpreise, sagt die Akte von 1921, sollen im allgemeinen so beschaffen sein, daß sie jeder Gesellschaft ein gewisses Reinertragnis sichern.

Wieviel aber haben zu der Gesamtsumme Reisende beziehungsweise Frachten beizutragen? Auf welcher Grundlage ist die Verpflichtung abzuschätzen? Soll sie vom Gesichtspunkte der Gerechtigkeit aus theoretisch erörtert werden, wenn anders man weiß, wo die Gerechtigkeit im gegebenen Fall liegt? Oder muß der Gerichtshof erwägen, ob es das öffentliche Interesse verlangt, daß beispielsweise eine allgemeine Ermäßigung der Frachttarife durch eine entsprechende allgemeine Erhöhung der Personentarife oder umgekehrt aufgewogen werden soll? Oder soll vielleicht die Streitfrage unumwunden auf der Grundlage der Tragfähigkeit des Verkehrs erörtert werden, über welche der Eisenbahnpraktiker wahrscheinlich berufener ist zu entscheiden, als irgend ein noch so weiser Gerichtshof? Soviel über die theoretische Seite der Frage. Nach der praktischen Seite hin sind aber die Schwierigkeiten noch viel größer. Nicht nur, daß keine Statistik vorliegt, die nachweist, welcher Teil des Reinerträgnisses aus dem Fracht- und welcher aus dem Personenverkehr stammt, es gibt auch keine stichhältige Aufteilung der Ausgaben auf einer Grundlage, auf der eine derartige Statistik aufgebaut werden könnte.

Die Schwierigkeit dieser Frage ist in unserem Lande größer als in allen anderen Ländern. Denn obwohl niemand auch nur mit annähernder Genauigkeit die Frage beantworten kann, welchen Anteil ihres gesamten Reineinkommens die englischen Eisenbahnen aus dem Personenverkehr beziehen, ist doch jedermann überzeugt, daß sie aus ihr einen ansehnlichen Gewinnanteil beziehen, wenn auch natürlich das Verhältnis selbst nach der Gruppenbildung zwischen den vier Gesellschaften stark differiert. Andererseits werden in vielen Ländern Personenzüge als unliebsame Notwendigkeit ohne jede Gewinnabsicht gefahren. In den Vereinigten Staaten stimmt dies für einen großen Teil des Landes und für nahezu sämtliche Gesellschaften. In Deutschland gab man kürzlich zu, daß der Personenverkehr einen baren Verlust in sich schließe. Wahrscheinlich gibt es nur wenige Länder, wo er einen greifbaren Nutzen abwirft. Indien bildet eine Ausnahme. Aber dort stören zwei Züge im Tag, die außergewöhnlich lang und ungewöhnlich überfüllt sind und überdies mit sehr mäßiger Geschwindigkeit verkehren, den Frachtverkehr in keiner Weise. Und diese Züge liefern

eine greifbare Einnahme pro Zugsmeile, obwohl die Fahrpreise auf der Grundlage von vier Meilen um 1 Penny erstellt sind.

In den vorhergehenden Seiten haben wir eine größere Zahl von Problemen berührt, deren Lösung früher oder später bei dem Tarifierichtshof fällig sein wird. Sicher wird es bei vielen noch längere Zeit dauern, bis man sie ernstlich in Angriff nimmt. Andernfalls müßte der Stichtag, an welchem die neuen Preisskalen der Personen- und Frachttarife in Kraft treten sollen, verschoben werden, bis die gegenwärtige zur Zeugnisabgabe berufene Generation aus der Öffentlichkeit oder aus dem Leben geschieden ist. „Wer kann dann Philosoph sein?“ sagte Rasselas¹⁾, als man ihm alle Eigenschaften, die den Philosophen ausmachen, auseinandersetzte. So wird wohl auch der Eisenbahnfachmann, der versucht hat, selbständig zur Lösung der zahlreichen Probleme, deren noch offen bleibende Fragen hier in ihren Umrissen angedeutet wurden, zu gelangen, ausrufen: „Wer möchte dann Mitglied des Tarifierichtshofes sein?“

[Der Monatsbericht des Transportministeriums für August 1924 erschien als dieses Buch im Druck war, und zeigt, daß im Februar 1924 die Durchschnittseinnahme pro Personenmeile für alle Klassen von 0·935 Penny auf 0·840 Penny gefallen ist, d. h. daß der Durchschnittsfahrpreis für alle Klassen nur 56 Prozent des vollen Normalfahrpreises dritter Klasse erreichte. In runden Ziffern ausgedrückt, wird der Reisende in England durchschnittlich zwei Meilen weit um den gleichen Preis befördert, den er in Amerika für eine Meile zahlt; die Tonne Fracht wird in Amerika durchschnittlich um denselben Preis, der in England für eine Meile angesetzt ist, zwei Meilen weit befördert.]

¹⁾ Der fingierte Held, in Samuel Johnsons (1709—1784) politischem Roman „History of Rasselas, Prince of Abyssinia“ (1758). (Anm. des Übersetzers.)

Namen- und Sachverzeichnis

	Seite
Abholen und Zustellen	108
Abnützung der Bahnanlagen	24
— des Fahrparks	30
Abrechnungsstelle, ihre	
Klassifikation	100
— ihre Klassen	110
Analogien des Prinzips der	
Eisenbahntarifierung	80
— in der Elektrizitäts-	
wirtschaft	85
— bei der Besteuerung	88
Arbeiterzüge	181
— ihre Vor- und Nach-	
teile	182, 183
Argentiner Eisenbahn f.	
Central Argentine Railway	35
Aucoc Léon, französischer	
Eisenbahndirektor über	
das Tarifierungsprinzip	69
Ausnahmetarife	115
Ausgabenschema für Bahn-	
erhaltung	25
— für Zugförderung	33
Bagehot Walter, englischer	
Publizist, über Tarifie-	
rungskunst	67
Beförderungstarife der	
Liverpool-Manchester	
Eisenbahn	96
Bristol-London, Kon-	
kurrenzrouten	113
Besitzergreifung der Bahnen	
durch den Staat	146
Bevorzugung, ungehörige	118, 139, 146
Browne, Sir Francis Gore,	
Obmann des Eisenbahn-	
tarifberatungsaus-	
schusses von 1919	153
Central Argentine Railway,	
Ausgaben-Rechnungs-	
formulare für Zug-	
förderung und Verkehr	36 ff
Cooley, Vorsitzender der	
Zwischenstaatlichen	
Handelskommission, über	
Selbstkostentarifizierung	71
Delaware-Küste, Austern-	
verkehr	74
Deutsche Tarifierung	71
Eisenbahn	
— Begriff	1
— Entwicklung	2
— Funktionen	4
— und Kanalverkehrs-	
akte von 1894	139
Eisenbahnausgaben	15
— Zergliederung	16, 17, 18
— Allgemeine Ausgaben	
und Erhaltung der	
Bahnstrecke	18
— Fahrpark und Verkehr	29
Eisenbahneinkommen	45
— historische Ent-	
wicklung	55

	Seite		Seite
Eisenbahnkapital, Statistik für Großbritannien	5	Great Western-Bahn (Midland G. W. B.), Fahrparkausgaben	29
— Zergliederung: Vorauslagen	6	Gruppentarife	118
— Grunderwerb	7	Gruppierung der englischen Bahnen	152, 153
— Bauaufwand	8	Gütertarife, Klassifikation .	89
— Verhältnis der Kapitallasten zu den Verkehrseinnahmen	11	— der Liverpool-Manchester Eisenbahn . .	96
— Fahrparkbeschaffung .	14	— der Eisenbahnabrechnungsstelle	100
Einflußnahme des Parlaments auf die Bahntarife	119		
Einheitsmeilen	22	Hadley, Präsident der Universität Yale	124
Elektrizitäts-Wirtschaft . .	85	High Peak-Eisenbahn, Maschinen-Zugkraft . . .	47
Eriekanal, geschichtliche Entwicklung	59	Hunter Dr., Parlamentsmitglied	49
Exeter London, Konkurrenzrouten	113		
		Inbesitznahme der Eisenbahnen im Kriege durch den Staat	146
Fahrpreise, ihre Mannigfaltigkeit in England . . .	176	— Vorgangsweise in England	147
— Verhältnis der Wagenklassen	177, 178	— Nordamerika	148
Fink Albert, Präsident der Louisville-Nashville-Eisenbahn, über Tarife .	129		
Fusionen englischer Bahnen	152	Kanäle, Erie	59
Fusionsgerichtshof	153	— Glamorgan	93
		— Peak Forest	93
Geddes, Sir Eric, englischer Transportminister	III	— Sheffield	93
Gefahr des Eigentümers, Tarife auf	—, 116	Kanalzölle (Schemen) siehe Kanäle	
Gerichtshof der Eisenbahnkommission	140	Klassentarife, ermäßigte . .	116
Glamorganshirekanal, Wegzollschema	93, 94	Klassifikation	89
Grand Central-Bahngesellschaft, Fortsetzung nach London (North Londonbahn)	9	— Entwicklungsgang . .	90
		— und Tarife	119
		— gesetzliche	124
		— neue	159
		Kleine Fracht	124
		Krieg, die Eisenbahnen im	146

	Seite		Seite
Längenzuschlag für Tarifzwecke	132	Nationallohnamt	155
Lagerzinsvorschriften .	162, 163	New York-New Haven-Hartford Eisenbahn,	
Lang- und Kurzfahrklauseln	114	Transportausgaben	40
Liverpool-Manchester Eisenbahn, Verkehrsentwicklung	96	Nebengebühren, Maximal-,	131
— Wegzollschema u. Tarife (Schema dergenehmigten Maximaltarifsätze) . .	96	North-Londonbahn	9
— Warenklassifikation .	99	Peak Forestkanal, Wegzollschema	93
London-Birmingham, Verkehrspolitik des Direktors	57	Parlament, Einflußnahme auf die Eisenbahnen . .	119
London-Brighton u. South Coastbahn, Bahnerhaltungskosten	20	— Ausschuß für Eisenbahntarife von 1881 . . .	121
London u. Nordostbahn, Bahnerhaltung	25	— Akte von 1888	122
— Zugförderungs- und Verkehrsdienst-Ausgaben	33	— Verordnungen von 1891 und 1892 über Tarife und Gebühren	122
Magazinsgüter	102	— Eisenbahn- und Kanalverkehrsakte von 1894 . .	139
— Beispiel solcher	110	— Akte von 1913 über Tariferhöhungen	145
Manchester-London, Konkurrenzrouten	113	— Akte vom 19. August 1921 über Wiederherstellung des Aufsichtsrechtes der Gesellschaften	152
Manipulationsgebühren	120	— Fusionen und Gruppierung, Tarifgerichtshof	152
Maximaltarife für Beförderung	106, 132	— Parlamentarische Auslagen	16
— Nebengebühren	131	Parlamentarische Züge seit 1844	173
Maximaltarifschemen, gesetzliche	106	Personenverkehr	172
— für Nebengebühren	131	Pennsylvania Railroad-Division, Bahnerhaltungskosten	24
Methode der Tarifierung 89,	105	Reparatur der Gebäude etc.	25
— tarifbildende Linie	113	Rhymney-Eisenbahn, Wegzollschema	95
Metropolitanbahn (London), Bahnerhaltungskosten . .	20	Sheffieldkanal, Wegzollschema	94
Midland-Bahn Auflassung der 2. Wagenklasse	173	Spezialtarife	115
— jetzt London-Midland und Schottische Bahn . .	19		

	Seite		Seite
Southern Pacificbahn,		Tarifierung, Klassifikation .	89
Bahnerhaltungsausgaben	24	Tarifgerichtshof	153, 157
Stockton-Darlington Eisen-		Tarifsätze	106
bahn	96	Transportministerium in	
Surrey-Eisenbahn (Croydon-		England (Gesetz von 1919)	150
Wandsworth), Wegzoll-		— Vollmacht zu Tarif-	
schema	95	erhöhungen	151
		Trennung der Personen-	
Tariffbildende Linie	113	und Frachtenverkehrs-	
Tariffbuch	108	ausgaben	43
Tarife der Liverpool-		Vanderbilt, Commodore . .	59
Manchester Eisenbahn . .	98	Verkehrsausgabenschema .	34
— Ausnahme- (Spezial) .	115	Verschmelzungen englischer	
— auf Gefahr des Eigen-		Bahnen	152
tümers	116	Warenklassifikation	99
— Gruppen	118	— s. Gütertarife	119
Tarifierung, Methode der .	89	Watt, James, humoristischer	
— unbrauchbare Method.	45	Ausspruch	7
— Beförderungskosten-		Wegzollschemen	93ff
Prinzip	45	West-Hochlandbahn (Helens-	
— einheitlich gleiche		burgh-Fort William) . . .	9
Tarife	47	— Bahnerhaltungskosten	20
— Postportosatz und		Weston-Clevedon u. Portis-	
Zonentarife	51	headbahn, Bahnerhal-	
— Erfahrungen bei		tungskosten	20
städtischen Straßen-		Wohlfeile Züge	173, 181
bahnen	53	Yarmouth, Tarifierung . . .	76
— richtige Grundlage:		Zentrallohnamt	155
Beförderungsdistanz . . .	54	Zonentarifsystem	51
— grundlegende Prin-		Zustellen und Abholen . . .	108
zipien der Tarifpolitik . .	64	Zwischenstaatliche Handels-	
— „Tarifizieren, soweit der		kommission, Trennung	
Verkehr es trägt“: Sinn		der Personen- u. Frachten-	
dieses Ausdruckes	68	verkehrsausgaben	43
— Anwendung in		— über das Tarifprinzip .	72
Deutschland	71		
— Analogien	80		
— Methode der	106		

Buch- und Kunstdruckerei „Steyrermühl“, Wien VI.

Verlag von Julius Springer in Berlin W 9

Die Eisenbahnreform in Deutschland und in Österreich

Zwei Abhandlungen

von

Dr. Adolf Sarter,

Geheimer Regierungsrat und Ministerialrat im Reichsverkehrs-
ministerium und

Dr. Heinrich Wittek,

k. k. österreichischer Verkehrsminister a. D.

60 Seiten. 1924. 2 Reichsmark

Verkehr und Betrieb der Eisenbahnen. Von Professor Dr.-
Ing. **Otto Blum**, Hannover, Oberregierungsbaurat Dr.-Ing. **G. Jacobi**,
Erfurt und Professor Dr.-Ing. **Kurt Risch**, Hannover. (Handbibliothek
für Bauingenieure, II. Teil. Eisenbahnwesen und Städtebau, 8. Band.)
Mit 86 Textabbildungen. (431 S.) 1925. Geb. 21 Reichsmark

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Von Professor
Dr. **Emil Sax**. Zweite, neubearbeitete Auflage.

Erster Band: Allgemeine Verkehrslehre. (208 S.) 1918.
8.40 Reichsmark

Zweiter Band: Land- und Wasserstraßen, Post, Telegraph,
Telephon. (542 S.) 1920. 17 Reichsmark

Dritter (Schluß-) Band: Die Eisenbahnen. Mit Anschluß einer
Abhandlung von Professor Dr. **E. von Beckerath**, Kiel. (624 S.)
1922. 20 Reichsmark

Preiserscheinungen des Verkehrswesen. Verkehrstheoretisch-
kritische Untersuchungen. (Sonderabdruck aus dem „Archiv für
Eisenbahnwesen“. 1926, Heft 1.) Von Dr. **Emil Sax**, Professor der
Politischen Ökonomie i. R., Volosca bei Abbazia. (64 S.) 1926.

3 Reichsmark
