

Personenverkehr.

7

Die geringere Achsenzahl der der Personenbeförderung dienenden Züge erklärt sich aus ihrer größeren Fahrgeschwindigkeit.

An Nutzlast kamen 1913 auf 1 Zug km	Im Personen-	Im Güter-
	verkehr	verkehr
	Personen	t
Preußen-Hessen (StB.)	89	234
Elsaß-Lothringen (Reichsbahn.)	71	248
Bayern (StB.)	71	223
Sachsen (StB.)	96	194
Württemberg (StB.)	76	180
Baden (StB.)	74	213
Deutschland (Gesamtnetz)	84	229
Österreich (StB.)	73	207
Ungarn (StB.)	65	171
Niederlande (StB.)	65	129
Belgien (StB. 1912)	100	—
Frankreich (Hauptbahnen 1911)	69	128
Schweiz	66	116
Dänemark (StB.)	52	—
Schweden (StB.)	62	222

Nachteilig auf die Ausnutzung der Personewagen wirkt insbesondere auch die Scheidung in 3 oder mehr Wagenklassen, weshalb die Mitführung wenig benutzter Klassen, z. B. der ersten in den Personenzügen der deutschen und österreichischen Bahnen sowie anderwärts, möglichst eingeschränkt wird. Aus ähnlichen Gründen haben die englischen Bahnen die II. Klasse aufgegeben. Auf Lokal- und Kleinbahnen werden in der Regel nur 2 Klassen oder nur eine einzige geführt.

Der Ertrag des P. wird durch Fahrpreisermäßigungen, die namentlich die Staatsbahnen aus Rücksicht der Volkswohlfahrt auf Zeit-, Schüler- und Arbeiterkarten, bei Gesellschaftsfahrten, bei Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, für Schulfahrten, zugunsten der öffentlichen Krankenpflege und bei anderen Gelegenheiten gewähren, sehr beeinträchtigt. Hauptsächlich kommen diese Fahrpreisermäßigungen dem Nahverkehr zu gute, der, soweit es sich um den Vorortverkehr von Großstädten handelt, außerdem noch durch billigere allgemeine Tarife begünstigt wird. Vereinzelt, z. B. in Österreich und Ungarn, bestehen auch für den Fernverkehr Zonentarife, die mit zunehmender Entfernung eine Ermäßigung des Fahrpreises eintreten lassen.

Gegen den Güterverkehr bleiben die Einnahmen aus dem P. auf 1 km Betriebslänge und auf 1 Zug km wesentlich zurück. Geringer ist der Unterschied bei der Zurückführung der Einnahmen auf 1000 Achskm, wenn auch bei den Güterwagen alle Fahrten (beladen und leer) berücksichtigt werden. 1913 entfallen z. B.:

	Einnahmen aus dem Personenverkehr			Einnahmen aus dem Güterverkehr		
	auf 1 km	auf 1 Zug km	auf 1000 Achskm	auf 1 km	auf 1 Zug km	auf 1000 Achskm
	1000 M.	M.	M.	1000 M.	M.	M.
Preußen-Hessen (StB.)	18.8	2.16	105	42.9	7.57	105
Elsaß-Lothringen (Reichsb.)	16.2	1.65	104	55.0	8.29	120
Bayern (StB.)	12.1	1.84	121	23.8	7.83	111
Sachsen (StB.)	21.3	2.52	136	36.3	8.96	142
Württemberg (StB.)	16.0	1.84	124	25.6	7.84	139
Baden (StB.)	20.4	1.87	115	41.8	8.07	113
Deutschland (Gesamtnetz)	16.9	2.08	111	37.0	7.74	109
Österreich (StB.)	9.8	2.08	136	28.0	8.04	115
Ungarn (StB.)	6.2	1.79	104	16.0	5.83	92
Niederlande (StB.)	15.9	1.78	117	18.7	4.37	78
Belgien (StB. 1912)	20.7	1.86	—	41.5	5.30	—
Frankreich (Hauptb. 1911)	16.6	2.63	129	20.2	5.70	83
Schweiz	19.4	2.37	185	20.1	8.09	151
Italien (StB. 1912)	13.1	2.58	160	19.5	5.87	123
Großbritannien u. Irland (1912)	28.8	2.59	—	34.0	5.24	—
Dänemark (StB.)	14.4	—	147	17.4	—	120
Schweden (StB.)	6.8	1.94	152	14.1	7.22	95

3. Entwicklung des P. Der P. hat sich von den ersten Anfängen des Eisenbahnwesens an stetig und mit einer gewissen Gleichmäßigkeit entwickelt. Rückschläge in der Entwicklung des P. kommen nur vereinzelt aus besonderen Ursachen vor, so insbesondere in Kriegszeiten, bei andauernden Volkskrankheiten, wie nicht minder nach sprunghaftem Anwachsen des P. in Ausstellungsjahren u. dgl. Ein auffallendes Anwachsen des P. in einzelnen Jahren ergab sich insbesondere infolge bedeutender Tarifierabsetzungen. Andererseits hatten Tarifierhöhungen und der weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes auch vorübergehenden Verkehrsrückgang sowie Abwanderungen der Reisenden aus den höheren in die niederen Wagenklassen zur Folge.

Die nachstehende Tabelle gibt auf Grund amtlicher statistischer Veröffentlichungen einen Überblick über die Entwicklung des P. der einzelnen Länder im letzten Jahrzehnt¹.

¹ Bei der wegen der besseren Vergleichsfähigkeit vorgenommenen Umrechnung in km und deutsche Währung sind gerechnet worden: 1 englische Meile = 1.609 km, 1 russische Werst = 1.067 km; 1 K österr. Währung = 0.85 M., 1 fl. niederl. Währung = 1.70 M., 1 Fr., Lira, Peseta, Lèu = 0.80 M., 1 Pfund Sterling = 20 M., 1 Rubel = 2.16 M., 1 Dollar = 4.20 M., 1 skandinavische Krone = 1.125 M., 1 indische Rupie = 1.36 M.