

DAS
EISENBAHNWESEN
IN SEINEN BEZIEHUNGEN ZUR INDUSTRIE.

VON
D^R. FRANZ LIHARZIK,
K. K. SECTIONS-CHIEF IM EISENBAHNMINISTERIUM.



DAS EISENBAHNWESEN IN SEINEN BEZIEHUNGEN ZUR INDUSTRIE.



enn wir das Eisenbahnwesen im Rahmen des vorliegenden Werkes betrachten, so ergeben sich hiefür verschiedene Gesichtspunkte, von denen aus sich die nahen Beziehungen zwischen dem Eisenbahnwesen und der Industrie erfassen lassen.

Vor Allem reihen sich die Eisenbahnen vermöge der Höhe der in denselben investirten Anlagecapitalien, der enormen Beträge, welche als Einnahmen und Ausgaben durch ihre Cassen fließen, der Summe fachmännischer Kenntnisse, welche sie zu ihrem Bau und Betriebe erfordern, sowie des stattlichen Heeres der von ihnen besoldeten Arbeitskräfte, selbst als Grossunternehmungen der Gross-Industrie an und bilden als solche einen machtvollen Factor in der heimischen Volkswirtschaft.

Höher ist aber noch anzuschlagen der entscheidende Einfluss, welchen die Eisenbahnen auf das Zustandekommen, die Entwicklung und Prosperität ungezählter Industrien nehmen, denen dieselben als wichtigstes modernes Verkehrsmittel dienen.

Endlich kann auch nicht unbeachtet bleiben, welche Bedeutung die Eisenbahnen als Grossconsumenten zahlreicher Industrieerzeugnisse für eine ganze Reihe von Industrien besitzen.

Wenn wir von diesen Gesichtspunkten aus einen Rückblick auf das Eisenbahnwesen in der glorreichen Regierungsperiode Sr. Majestät unseres erhabenen Monarchen von 1848 bis 1898 werfen, so drängt sich von selbst die Erkenntnis auf, dass die wesentlichsten Errungenschaften, welche wir auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und dadurch für Oesterreichs Volkswirtschaft derzeit zu verzeichnen haben, dieser hochbedeutsamen Periode entstammen, dass wir die gegenwärtige extensive und intensive Ausgestaltung des österreichischen Eisenbahnwesens dieser Periode und in derselben dem mächtigen Schutze und der nimmermüden Förderung von Allerhöchster Stelle zu danken haben.

Wenn auch das historisch denkwürdige Ereignis unvergessen bleiben muss, dass auf österreichischem Boden die erste dem allgemeinen Personen- und Güterverkehre dienende Eisenbahn des europäischen Festlandes gebaut wurde, wenn auch Oesterreich zur Zeit des Regierungsantrittes Sr. Majestät in der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bereits ein wichtiges Schienennetz besass und in dem Hofkanzleidecrete vom 23. December 1841 schon ein zielbewusstes Eisenbahnprogramm unter Würdigung der Vortheile des Staatseisenbahnsystems aufgestellt worden war, so bilden diese Vorkommnisse bei all ihrer Bedeutung doch nur Anfänge, deren Schöpfer wohl kaum eine Ahnung von den auf diesem Gebiete zu gewärtigenden Fortschritten, von der Umwälzung haben konnten, welche das Eisenbahnwesen in seiner successiven Ausgestaltung für alle Zweige der Volkswirtschaft herbeizuführen berufen war.

Die Eisenbahnen als Grossunternehmungen.

Zu Ende des Jahres 1848 waren im Bereiche der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder nur 1013 Kilometer Locomotivbahnen im Betriebe, die im Wesentlichen nur den Verkehr von der

Metropole des Reiches nach Norden und in mehrfach durchbrochenem Linienzuge nach Süden vermittelten. Hiezu kamen noch 254 Kilometer Pferdebahnen. — Das Eisenbahnnetz in obigem Bereiche besass demnach eine Gesamtlänge von 1267 Kilometer.¹⁾

Wenn man dieser bescheidenen Ziffer die Gesamtlänge aller innerhalb des österreichischen Staatsgebietes vorhandenen, für den öffentlichen Verkehr bestimmten, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen entgegenstellt, welche mit Ende des Jahres 1897 17.413 Kilometer betrug, so liegt in diesem Vergleiche allein schon ein sprechender Beweis für die enorme Thätigkeit auf dem Gebiete des österreichischen Eisenbahnwesens, ein beredtes Zeugnis für die fortschrittliche Entwicklung der Eisenbahnen in Oesterreich während der bezeichneten Periode.²⁾

Dieser Fortschritt erscheint aber noch umso bemerkenswerther, wenn die Summe von Schwierigkeiten erwogen wird, welche die Terrainverhältnisse gerade in Oesterreich dem Bahnbaue entgegensetzen und wenn berücksichtigt wird, dass ein grosser Theil dieser Leistungen in eine Zeit fällt, in welcher die Ingenieurkunst noch nicht den gegenwärtigen hohen Grad der Vollkommenheit erreicht hat. Aber wie die Grösse der Schwierigkeiten bei zielbewusstem Vorgehen gar oft auch die Kräfte reift, um die auftauchenden Hindernisse zu besiegen, die menschlichen Fähigkeiten steigert, um der Grösse der gestellten Aufgabe gerecht zu werden, so war dies auch auf dem Gebiete des österreichischen Eisenbahnwesens der Fall.

Mit Stolz kann Oesterreich darauf hinweisen, mit der Ueberschierung des Semmering die erste Alpenbahn geschaffen und damit schier unüberwindlich erschienene, elementare Schwierigkeiten überwunden, dadurch vorbildlich gewirkt und dem Weltverkehre neue Wege gewiesen zu haben. Die Namen Ghega und Engerth werden für alle Zeiten den Ruhm österreichischer Techniker verkünden und nicht nur in der österreichischen Eisenbahngeschichte, sondern auch in der Geschichte der technischen Wissenschaft aller Länder einen hervorragenden Platz einnehmen.

Am Ende der hier zu behandelnden Periode sehen wir unser Vaterland nach allen Richtungen durchzogen von mit hoher Leistungsfähigkeit ausgestatteten Schienenwegen, welche in ihren Hauptlinien nicht nur dem binnenländischen Verkehr dienen, sondern auch den internationalen Verkehr vermitteln. Wir sehen ein Schienennetz, welches nicht nur wie in anderen orographisch und hydrographisch günstiger gestalteten Ländern sich im Wesentlichen durch Ebenen und Flusstäler hinzieht, sondern die grössten Terrainhindernisse überwindet, tiefe Schluchten überbrückt, breite Flussläufe überquert, Bergriesen, wie den Arlberg, durchbohrt, um einerseits den commerciellen Gesichtspunkten Rechnung zu tragen, welche für die richtige Wahl der Bahnstrasse von Ausschlag gebender Bedeutung sind, und andererseits durch Verminderung der zu überwindenden Steigungen die Leistungsfähigkeit des Bahnbetriebes thunlichst zu steigern und die Betriebskosten möglichst herabzudrücken.

Von welcher Bedeutung die richtige Wahl der Trace in letzterer Beziehung ist, geht daraus hervor, dass dieselbe Zugkraft auf dem glatten Schienenwege bei horizontaler Planumlage etwa das zwölfwache gegenüber dem Transporte auf guter Landstrasse leistet, während dieser Vortheil bei einer Steigung von 1:300 nur mehr das Sechsfache, bei einer Steigung von 1:30 nur mehr das Doppelte der Leistung auf der Landstrasse beträgt.

Auf dieser Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf dem glatten Schienenwege, sowie auf der bis zu einem hohen Grade gesteigerten Zugkraft, welche durch die Verwendung mechanischer Motoren erzielt werden kann, beruht die durch die Eisenbahnen geschaffene Möglichkeit, Transporte in einer Massen-

¹⁾ a) Dampfbahnen: Nördliche Staatsbahn 249, Südliche Staatsbahn 237, Kaiser Ferdinands-Nordbahn 402, Wien-Gloggnitzerbahn 83, Wien-Bruckerbahn 42 Kilometer;

b) Pferdebahnen: Budweis-Linz-Gmundenerbahn 197, Prag-Lanaerbahn 57 Kilometer,

²⁾ Von den obigen 17.413 Kilometern entfallen 17.338 Kilometer auf mit Dampfkraft und 75 Kilometer auf mit elektrischer Kraft betriebene Eisenbahnen. 16.980 Kilometer Bahnen besitzen die normale Spurweite, 433 Kilometer sind Schmalspurbahnen. — Auf 100 Quadratkilometer der Bodenfläche Oesterreichs entfallen 6 Kilometer und auf 100.000 Einwohner 73 Kilometer Bahnen. Nach dem Eigenthums- und Betriebsverhältnissen gliedern sich dieselben wie folgt:

A. Bahnen im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung: 1. K. k. Staatsbahnen: Hauptbahnen 6574, Localbahnen 852, Zahnradbahnen 19 Kilometer, 2. Privatbahnen im Staatsbetriebe auf Rechnung des Staates: Hauptbahnen 571 Kilometer; auf Rechnung der Eigenthümer: Localbahnen 1420 Kilometer.

B. K. k. Staatsbahnen in fremdem Betriebe: 1. In fremdem Staatsbetriebe 16 Kilometer; 2. im Privatbetriebe Hauptbahnen 7, Localbahnen 30 Kilometer.

C. Privatbahnen im Privatbetriebe: 1. Hauptbahnen 5942, 2. Localbahnen im Besitze von Hauptbahnen 684, selbstständige Localbahnen 948; 3. Zahnradbahnen 33; 4. Dampftramways 142; 5. Drahtseilbahnen 1; 6. elektrische Bahnen 75 Kilometer.

D. Ausländische Eisenbahnen auf österreichischem Staatsgebiete: 99 Kilometer. Auf die einzelnen Kronländer vertheilen sich die Bahnen wie folgt: Oesterreich unter der Enns 1790, Oesterreich ob der Enns 864, Salzburg 329, Steiermark 1284, Kärnten 448, Krain 422, Küstenland 319, Tirol und Vorarlberg 842, Böhmen 5228, Mähren 1768, Schlesien 550, Galizien 3082, Bukowina 352, Dalmatien 126 Kilometer.

haftigkeit und zu Preisen zu bewirken, welche selbst auf den besten Landstrassen mit animalischen Kräften niemals hätten erreicht werden können. Weitere Momente, welche die höhere Qualität des Eisenbahnverkehrs begründen, und dem Eisenbahnwege seine dominirende Stellung gegenüber anderen Transportmitteln einräumen, sind die Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit der Verkehrsabwicklung, sowie endlich auch die grössere Conservirung der Transportobjecte, namentlich gebrechlicher Waaren, welche gegen Schaden während des Transportes viel besser behütet werden können, als bei anderen Verkehrsmitteln.

Dass durch die bestehenden Hauptbahnen den Bedürfnissen des grossen Verkehrs im Wesentlichen Rechnung getragen wird, geht schon aus dem Umstande hervor, dass abgesehen von der zweiten Bahnverbindung nach Triest, welche im Vereine mit der geplanten Ueberschneidung des Gebirgszuges der Tauern ein vielseitig gestelltes Postulat bildet, das wohl auch in absehbarer Zeit Befriedigung finden wird, die Bestrebungen nach neuen Schienenwegen schon seit einer Reihe von Jahren zumeist nur auf die Schaffung von Localbahnen gerichtet sind, welche dazu dienen sollen, den Hauptbahnen Verkehr zuzuführen und die vorhandenen Maschen des Eisenbahnnetzes zu verengen.

Viel ist auch auf dem Gebiete des Localbahnwesens bereits geschehen. Schon führen Schienenwege in die entfernten Thäler des Hochgebirges, in vom Weltverkehre bisher weit abliegende Orte, schon dringen dieselben vielfach in die Gemarkung grosser Verkehrscentren ein und tragen auch den localen Bedürfnissen der städtischen Bevölkerung Rechnung.

In diesem Belange kann es als schöner und grossartiger Abschluss der hinter uns liegenden Periode bezeichnet werden, dass die Eröffnung der ersten Linien der Wiener Stadtbahnen in das Jubiläumsjahr fiel, wodurch ein grossartiges Werk, auf dessen Zustandekommen seit Jahrzehnten die Wünsche der gesammten städtischen Bevölkerung gerichtet waren, durch das opferwillige Zusammenwirken von Reich, Land und Stadt der Vollendung zugeführt wurde.

Zur Veranschaulichung der Grösse des auf dem Gebiete des Bahnbaues und des Betriebes Geleisteten dient wohl am besten die Constaturung der Höhe des Anlagecapitals, welches in den österreichischen Eisenbahnen investirt wurde. — Dasselbe betrug bis zum Ende des Jahres 1897 2.778,263.000 Gulden.¹⁾

Nicht minder imposant als diese Ziffer, welche die Leistungen für den Bau und die Ausrüstung der Bahnen illustriert, sind aber auch jene Ziffern, welche uns Rechenschaft geben über die bewirkten Nutzleistungen, sowie jene, welche die Höhe der Betriebseinnahmen und -Ausgaben ausweisen.

In stetiger Entwicklung, welche nicht nur auf den Zuwachs neuer Linien zurückzuführen ist, sondern auch für die erfreuliche Ausgestaltung des Verkehrs auf den bereits seit Langem dem Betriebe übergebenen Linien Zeugnis gibt, hat sich die Anzahl der auf den österreichischen Bahnen beförderten Personen im Jahre 1897 bis auf 118,638.000 Personen mit einer Leistung von 4.068,581.000 Personenkilometern gehoben.

Die Menge der im Gepäck- und Güterverkehre auf den österreichischen Bahnen beförderten Tonnen betrug im Jahre 1897 104,923.000 Tonnen²⁾ mit 9.559,864.000 Tonnenkilometern.

Die Einnahmen sämmtlicher österreichischer Bahnen zusammengenommen betrugen im Jahre 1897 278,053.000 Gulden.³⁾

Die vorliegenden Einnahmeziffern gegenüberstehenden Ausgabenbeträge beliefen sich pro 1897 auf 172,433.000 Gulden.⁴⁾

Der Personalstand sämmtlicher österreichischer Eisenbahnen betrug im Jahre 1897: 26.035 Beamte, 1580 weibliche Bedienstete, 53.227 Diener und 91.127 Arbeiter im Taglohn.

Vorstehende Daten liefern ein deutliches Bild von der dermaligen Bedeutung der Eisenbahnen in Oesterreich als selbstständige Unternehmungen und weisen denselben schon an und für sich einen hervorragenden Platz unter den wirthschaftlichen Factoren an.

¹⁾ Das gesammte bis zum Ende des Jahres 1897 aufgebrauchte Anlagecapital beläuft sich auf 2.797.793.000 Gulden österreichischer Währung. — Amortisirt wurden hievon bis dahin 190.765.000 Gulden.

²⁾ Im Jahre 1897 wurden auf sämmtlichen Bahnen (mit Ausnahme der Tramways) an Massenartikeln befördert: Kohlen 41,849.000, Steine, Erden etc. 7,438.000, Bau-, Werk- und Nutzholz 6,902.000, Getreide 5,622.000, Eisen und Eisenwaaren 3,534.000, Rüben und Rübenschnitten 3,640.000, Erze, Mineralien 2,941.000, Zucker 2,172.000, Mühlenfabrikate 2,104.000, Bier 667.000, Düngemittel 670.000, Wein 576.000, Holz 480.000 Tonnen.

³⁾ Darunter Einnahmen aus dem Personenverkehre 64,347.000 Gulden, Einnahmen aus dem Güterverkehre 201,953.000 Gulden.

⁴⁾ Darunter eigentliche Betriebsausgaben 138,376.000 Gulden. Besondere zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörige Ausgaben 34,057.000 Gulden.

Wenn auch die Thätigkeit dieser Unternehmungen nicht auf die Anfertigung von Marktwaren gerichtet ist, so ist dieselbe doch nicht minder eine productive, da sie verkehrschaffend und werth-erhöhend wirkt.

Direct auf das industrielle Gebiet greifen überdies die Eisenbahnen auch mit zahlreichen, für die eigenen Zwecke errichteten und betriebenen Hilfsanstalten hinüber. Als solche sind zu nennen: Eisenbahnwerkstätten, Gasanstalten, Imprägnirungsanstalten, Fahrkartendruckereien, Restaurationen etc.

Wesentlich unterscheiden sich jedoch die Eisenbahnen von anderen Unternehmungen ähnlicher Bedeutung dadurch, dass für ihr geschäftliches Calcul nur zum Theile das eigene Erwerbsinteresse maassgebend ist, dass dieses vielmehr gar oft den Anforderungen weichen muss, welche aus öffentlichen Rücksichten gestellt werden.

Wenn dies hinsichtlich der in den Händen des Staates befindlichen Linien in erster Reihe der Fall ist, so gilt dies aber auch vielfach hinsichtlich der Privatbahnen, welche nicht nur durch die ihnen laut der Concessionsurkunden auferlegten Verpflichtungen, sowie durch aufsichtsbehördliche Einwirkungen, sondern auch vermöge des patriotischen Geistes, welcher in anerkannter Weise bei den Privatbahnverwaltungen herrscht, in Würdigung der hohen volkswirtschaftlichen Aufgabe, die den Eisenbahnen gestellt ist, sich zu Zugeständnissen herbeilassen, welche die Grenzen zwischen einer privatwirtschaftlichen und einer gemeinwirtschaftlichen Verwaltung oft stark verschieben.

Derartige Zugeständnisse im Zusammenhalte damit, dass zahlreiche österreichische Eisenbahnen nur zum Theile solchen Erwägungen ihr Zustandekommen verdanken, welche sonst für die Creirung neuer Erwerbsunternehmungen allein maassgebend sind, haben es mit sich gebracht, dass nicht nur der Ertrag der Staatsbahnen hinter dem normalen Zinsfusse zurückbleibt, sondern dass auch die Erträge vieler Privatbahnen sich nicht mit jenen der Industrien von gleicher Bedeutung messen können.¹⁾

Diese Betrachtung führt uns von selbst zu dem eingangs bezeichneten zweiten Gesichtspunkte, von dem aus die Eisenbahnen im Rahmen des vorliegenden Werkes ins Auge zu fassen sind.

Einfluss der Eisenbahnen auf die Entwicklung der Industrie.

Nicht das Bestreben, lucrative Unternehmungen ins Leben zu rufen, nicht das Verlangen, für grosse Capitalien eine entsprechende Verzinsung zu erzielen, war hinsichtlich der meisten österreichischen Bahnen die Grundlage für deren Zustandekommen, sondern vielmehr die richtige Würdigung der wirtschaftlichen Bedeutung eines wohlangelegten Eisenbahnnetzes als Förderer der productiven Thätigkeit, als unentbehrliches Hilfsmittel für die Entwicklung von Ackerbau, Industrie und Handel; die Erkenntnis, dass ohne umfassende Ausgestaltung des heimischen Schienennetzes Oesterreichs Production und Handel sich in dem immer mehr zunehmenden internationalen Wettbewerbe nicht behaupten, geschweige denn gedeihlich fortentwickeln könnte.

Ueberwiegend ist daher auch aus jener Zeit, in der das Staatsbahnsystem nicht mehr und noch nicht wieder in Geltung stand, die Zahl jener Hauptbahnen, für die zur Ermöglichung ihres Zustandekommens seitens des Staates durch Reinertragsgarantien und Subventionen Opfer gebracht wurden.

In gleicher Weise bethätigen in neuerer Zeit, seit sich die Bauthätigkeit den Localbahnen zugewendet hat, auch die Länder und Gemeinden ihr Interesse an dem Zustandekommen neuer Eisenbahnen,

¹⁾ So ergibt sich für die dermalen im Eigenthume des Staates stehenden und vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen pro 1897 für ein Anlagecapital von 1.198,163.000 Gulden ö. W. nur eine Verzinsung von 2,8 Procent, wobei allerdings nicht übersehen werden kann, dass sich unter obigen Bahnen zahlreiche und ausgedehnte Linien befinden, deren Zustandekommen überhaupt nicht auf Erwägungen volkswirtschaftlicher Natur, sondern vielmehr auf Postulate der Landesvertheidigung zurückzuführen ist, sowie auch berücksichtigt werden muss, dass die Höhe des Anlagecapitals der vom Staate erworbenen Privatbahnen auch vielfach durch Geldbeschaffungskosten, sowie Gründungsgewinne in bedeutender Höhe beeinflusst wurde.

Von den im Privatbesitze stehenden österreichischen Hauptbahnen weisen pro 1897 nur vier (Aussig-Teplitzerbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Buschtähraderbahn und Leoben-Vordernbergerbahn) ein Actienertragnis von mehr als 10 Procent und drei (Graz-Köflacherbahn, Ergänzungsnetz der österreichischen Nordwestbahn und Staatseisenbahn Gesellschaft) ein Ertragnis von mehr als 5 Procent aus.

Die Verschiedenheit des commerciellen Werthes der einzelnen Bahnen geht auch daraus hervor, dass z. B. im Jahre 1897 die Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge zwischen 833 und 75.654 Gulden ö. W. variierten, und zwar erzielten von den Bahnen (mit Ausnahme der Dampftramways) Einnahmen

unter 2.000 Gulden pro Kilometer	18 Bahnen
• 3.000 • • • • •	23 •
• 5.000 • • • • •	19 •
• 10.000 • • • • •	8 •

unter 15.000 Gulden pro Kilometer	7 Bahnen
• 20.000 • • • • •	6 •
• 40.000 • • • • •	6 •

Eine Bahn (Kaschau-Oderbergerbahn, österreichische Linie) weist eine Einnahme von 42.888 Gulden pro Kilometer und eine Bahn (Aussig-Teplitzerbahn) eine Einnahme von 75.654 Gulden pro Kilometer aus.

in der richtigen Erkenntnis, dass die durch die Erleichterung des Verkehrs zu erzielenden Vortheile die Opfer für das Zustandekommen neuer Bahnen vollauf rechtfertigen.

Die moderne Literatur hat uns mit zahlreichen Werken beschenkt, in denen phantasievolle Verfasser in die Zukunft zu blicken trachten und mit kühnem Fluge des Geistes die Lebensverhältnisse schildern, wie sie sich bei fortgesetzter Entwicklung der gegenwärtigen socialpolitischen Strömungen, sowie der heute schon vorhandenen technischen Errungenschaften in kommenden Jahrhunderten gestalten könnten. Wenn solche kühne Phantasiegebilde uns Vorgänge schildern, die sich in fortschrittlichen Linien bewegen, so würde es wohl auch der Mühe lohnen, einmal den umgekehrten Weg einzuschlagen und unsere Phantasie damit zu beschäftigen, die Zustände auszumalen, wenn alle die modernen technischen Errungenschaften, die wir heute im Privat- und öffentlichen Leben als selbstverständlich hinnehmen, wenn namentlich die Eisenbahnen in Wegfall kommen würden, um uns durch diese Vorstellung doppelt an dem Vorhandenen zu erfreuen.

Wie ein Ammenmärchen klingt es uns heute, dass zur Zeit des Baues der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine schon damals hochentwickelte industrielle Stadt eine Deputation nach Wien entsendete mit der dringenden Bitte, zu verhindern, dass die schreckliche Eisenbahn das Weichbild dieser Stadt berühre. Wenn wir heute in einem mit mehr als 90 Kilometer pro Stunde Geschwindigkeit das Land durchrasenden Schnellzuge behaglich im luxuriös ausgestatteten Speisewagen sitzen oder uns bequem im Schlafwagen zur Ruhe ausstrecken, so können wir nur mit Lächeln der Befürchtungen gedenken, welche, von medicinischer Seite ausgesprochen, die schädlichen Einflüsse schilderten, welche die schnelle Eisenbahnfahrt — natürlich in dem Tempo der Vierzigerjahre — auf den menschlichen Organismus ausüben müsse. Ebenso erheiternd wirkt der Ausspruch eines auf einer hohen Stufe der hierarchischen Leiter stehenden Mannes, welcher der Kaiser Ferdinands-Nordbahn jede Aussicht auf eine Rentabilität mit dem Hinweise darauf abgesprochen hatte, dass zwischen Wien und Brünn ein Stellwagen wöchentlich nur zweimal verkehre, der aber trotzdem oft leer sei.

Dieser uns jetzt naiv erscheinende Ausspruch ist aber wohl begreiflich, wenn berücksichtigt wird, dass bevor das geflügelte Rad seinen Triumphzug durch die ganze civilisirte Welt angetreten hatte, sich auch die Erkenntnis nicht bahnbrechen konnte, dass abweichend von anderen Gebieten, auf denen das Bestreben nur darauf gerichtet sein kann, dass die zu schaffenden Mittel dem vorhandenen Zwecke entsprechen, auf dem Gebiete des Transportwesens gar oft eine umgekehrte Reihenfolge erforderlich ist, dass vorerst ein entsprechendes Verkehrsmittel vorhanden sein muss, um die gesicherte Grundlage für die Steigerung der Transporte zu bieten.

Aufgabe einer neuen Transportanstalt kann es daher nie sein, ihre Leistungsfähigkeit lediglich dem schon vorhandenen Bedarfe anzupassen, dieselbe muss vielmehr gleichzeitig die Basis schaffen, auf welcher sich neue Verkehre bilden können.

In dieser Wirkung neuer Transportmittel liegt, wie die Erfahrung hundertfältig gelehrt hat und wie sich uns immer wieder zeigt, sobald ein neuer Schienenstrang zur Eröffnung gelangt, die wahrhaft schöpferische Kraft des geflügelten Rades, das Zaubermittel, welches Industrie und Handel zur Entwicklung und Blüthe bringt, ungünstige Conjunctionen, welche geschäftlichen Unternehmungen sonst schier unüberwindliche Hindernisse entgegenstellten, erfolgreich besiegt.

Wenn wir daher der Phantasie in der angedeuteten Richtung folgend versuchen wollten, uns die heutigen wirthschaftlichen Verhältnisse unter Eliminirung speciell der Eisenbahnen auszumalen, so hätten wir uns nicht darum zu fragen, wie der heutige Verkehr, sei es im Personen-, sei es im Güterdienste, ohne das Hilfsmittel der Eisenbahnen bewältigt werden könnte, sondern wir müssten uns vielmehr darüber klar sein, dass sich ohne Eisenbahnen ein Verkehr in der gegenwärtigen Intensität niemals hätte entwickeln können.

Es wäre wohl überflüssig, zur Begründung dieser Behauptung vorerst hinsichtlich des Personenverkehrs des Langes und Breiten zu erörtern, in welchem Maasse die für den Personenverkehr erzielte Regelmässigkeit, Schnelligkeit, Bequemlichkeit und Billigkeit dazu beigetragen hat, ein früher nie vorhandenes und in gleichem Maasse wohl nie als möglich gedachtes Reisebedürfnis zu wecken, weite Kreise der Bevölkerung sowohl für geschäftliche Zwecke als für Zwecke der Erholung und des Vergnügens von der heimischen Scholle loszulösen.

Die Erkenntnis von der Wichtigkeit obiger Factoren für die fortschreitende Ausgestaltung des Personenverkehrs bildete denn auch den Ansporn für die Fachmänner des Eisenbahnwesens, die Betriebs-

einrichtungen immer mehr und mehr zu entwickeln. Jede technische Neuerung, wenn sie sich nur irgendwie zur Verwerthung für das Eisenbahnwesen eignet, wurde sofort nutzbar gemacht, ausgestaltet und fortentwickelt. Sowie die Verwerthung der Dampfkraft durch die fortgesetzt auf eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Locomotiven gerichteten Bestrebungen der Maschineningenieure der Eisenbahnen zur weitestgehenden Ausgestaltung gelangte, so haben sich die Eisenbahnfachmänner auch in neuerer Zeit ohne Verzug dem leuchtenden Gestirn der Elektricität, welches den Ausgang unseres Jahrhunderts erhellt, zugewendet, um deren von der Wissenschaft aufgedeckte geheimnisvolle Kräfte für das Eisenbahnwesen dienstbar zu machen, und schon jetzt erscheint auf den Eisenbahnen die Elektricität als beachtenswerther Concurrent des Dampfes; ernstlich in Frage steht es bereits, ob in dem Ringen nach stetiger Ausgestaltung der Eisenbahnen die neue Kraft nicht den Sieg davontragen wird.

In dem Streben, die Fahrgeschwindigkeit der Eisenbahnen thunlichst zu erhöhen, zugleich aber auch die mit dem Eisenbahnverkehre verbundenen Gefahren durch möglichst vollkommene, den Gefahrenmomenten Rechnung tragende Einrichtungen soweit als irgend thunlich einzudämmen, sowie nicht minder die Bequemlichkeit für die Reisenden zu erhöhen, sind die österreichischen Eisenbahnen nirgends hinter den Eisenbahnen anderer Länder zurückgeblieben.

Was dagegen den zuletzt erwähnten, die Reiselust weckenden Factor der Billigkeit anbelangt, so sind in dieser Beziehung die österreichischen Bahnen den ausländischen Bahnen entschieden vorangeeilt. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der für die breiten Schichten der Bevölkerung maassgebenden III. Wagenclasse, für welche namentlich auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen und jenen Bahnen, für welche die Tarifmaassnahmen der Staatsbahnen vorbildlich waren, Fahrpreise eingehoben werden, wie sie anderwärts nicht zu verzeichnen sind.

In welchem Maasse der Verkehr in der III. Wagenclasse jenen der anderen Classen überwiegt, um wie viel grösser hienach sowohl das allgemeine Interesse als auch jenes der Eisenbahnen selbst an den Einrichtungen für die III. Classe ist, geht daraus hervor, dass z. B. im Jahre 1897 von dem Gesamtpersonenverkehre der österreichischen Bahnen von 118,638.000 Personen 103,418.000 Personen auf die III. Classe, 10,410.000 Personen auf die II. Classe und 1,305.000 Personen auf die I. Classe entfielen, 216.000 Personen wurden in der IV. Wagenclasse (dieselbe besteht nur mehr auf der Eisenbahn Lemberg-Belzec- und der Kaschau-Oderbergbahn) befördert. Der Militärpersonenverkehr belief sich auf 3,289.000 Personen. In Procenten entfallen sonach: auf die I. Classe 1.03 Procent, auf die II. Classe 7.38 Procent, auf die III. Classe 88.39 Procent, auf die IV. Classe 0.20 Procent, auf den Militärpersonenverkehr 3 Procent.

Speciell auf den k. k. österreichischen Staatsbahnen wurden von den im Jahre 1897 nach den normalen Tarifen beförderten 38,133.000 Personen 35,816.000 Personen, daher 93.92 Procent, in der III. Classe befördert, während sich die restlichen 6.08 Procent mit 0.64 Procent auf die I. Classe und 5.44 Procent auf die II. Classe vertheilen.

Wenn man obige Ziffern für den Personenverkehr in der III. Wagenclasse ins Auge fasst und dabei berücksichtigt, dass die normalen Fahrpreise für den Personenzugsverkehr III. Classe

bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen 1.25—0.8 kr.,

der Kaiser Ferdinands-Nordbahn inclusive Stempel 1 kr.,

der Aussig-Teplitzerbahn, der böhmischen Nordbahn, Buschtähraderbahn und Wien-Aspangbahn exclusive Stempel 1 kr.,

der österreichischen Nordwestbahn und Staatseisenbahn-Gesellschaft¹⁾ 1.25 kr. pro Kilometer betragen und dem entgegenhält, dass die Personenzugspreise III. Classe

bei den preussischen und sächsischen Staatsbahnen 4 Pfennige,

den bayerischen, württembergischen, den badischen Bahnen, Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen 3.4 Pfennige,

den belgischen Staatsbahnen 3.8 Centimes,

der belgischen Centralbahn 4 Centimes,

den grösseren französischen Bahnen 4.9 Centimes,

den schweizerischen Bahnen 5—5.37 Centimes,

¹⁾ Diese beiden Bahnen führen auch noch ermässigte Züge mit dem Einheitssatze der III. Classe von 1 kr. pro Kilometer.

den italienischen Bahnen 5.09 Centimes pro Kilometer betragen, so drängt sich von selbst die Ueberzeugung auf von den grossartigen Zugeständnissen, welche die österreichischen Eisenbahnen dem Personenverkehre bei gleicher Leistung gegenüber anderen Ländern machen.

Wenn hiezu überdies die Vortheile gerechnet werden, welche die österreichischen Eisenbahnen noch durch specielle Tarifmaassnahmen, wie Jahres- und Streckenkarten, Abonnements-, Tour- und Retourkarten, Schüler- und Arbeiterkarten etc. gewähren, welche gleichfalls vielfach weitergehen als analoge Einrichtungen ausländischer Bahnen, so kann man hienach die kolossalen Ersparnisziffern ermessen, welche für die österreichische Volkswirtschaft nicht nur gegenüber den Verhältnissen vor Einführung des Bahnbetriebes, sondern auch speciell durch die Tarifmaassnahmen der österreichischen Bahnen gegenüber jenen der ausländischen Bahnen erzielt wurden.

Dass diese Vortheile in hervorragendem Maasse auch der österreichischen Industrie zu Statten kommen, bedarf wohl keines Nachweises, und spricht dafür auch die durch die Erfahrung erwiesene Beobachtung, dass die Entwicklung des Personenverkehrs mit jener des Güterverkehrs auf den Eisenbahnen in der Regel gleichen Schritt hält, dass eine rege productive Thätigkeit auch einen lebhaften persönlichen Verkehr bedingt.

Insbesondere kommen aber die für die Arbeiterschaft gewährten Begünstigungen, sowie nicht minder die für die Geschäftsreisenden gemachten Zugeständnisse der Industrie unmittelbar zu Gute.

Wenn hiezu noch die Vortheile gerechnet werden, die der österreichischen Industrie mittelbar vermöge der Entwicklung des Reiseverkehrs, namentlich in Folge des gewaltigen Aufschwunges, welchen die Touristik genommen hat, durch den Personendienst der Eisenbahnen zugewachsen sind, so können alle diese Vortheile gewiss hoch angeschlagen werden.

Dieselben treten aber selbstverständlich noch weit zurück gegenüber den Vortheilen aus dem Güterverkehre.

Den Rahmen des vorliegenden Aufsatzes müsste es weit überschreiten, wenn wir diesen Einfluss der Eisenbahnen nach allen Zweigen des Geschäftslebens im Detail verfolgen, fallweise zeigen wollten, wie der nationale Reichthum an Bodenproducten sowohl in Agricultur als Montanistik in vielen Theilen des Reiches erst durch die Schienenwege erschlossen wurde; wie die Möglichkeit, Rohstoffe und Brennmaterialien von verschiedenen Gewinnungsorten billig an einer Erzeugungstätte zusammenzubringen und hiebei auch auf die Arbeiterverhältnisse in den verschiedenen Theilen des Landes Rücksicht zu nehmen, die Grundlage so vieler geschäftlichen Calculationen bildet; wie sehr die Production und der mit derselben Hand in Hand gehende Handel der raschen und sicheren Verbindung mit den Consumenten bedarf, welche Ersparnisse durch die verminderte Nothwendigkeit, grosse Vorräthe sowohl an Rohstoffen und Fabricationshilfsmitteln als auch an Verkaufsware zu halten, erzielt wurden. Für die Geschichte der österreichischen Volkswirtschaft in den letzten 50 Jahren musste der Einfluss von Transporterleichterungen umso wichtiger sein, als sich in dieser Zeitperiode der Uebergang aus einem Agriculturstaate in einen Industriestaat vollzog, für welchen die Freizügigkeit der Person und die weitgehende Erleichterung des Güter-austausches eine ganz besondere Bedeutung gewinnt.

Wenn der Bestand der Eisenbahnen in ihren wichtigsten, dem Weltverkehre angepassten Linien hienach die nothwendigste Voraussetzung für die zu obigem Uebergange erforderliche Begründung neuer in Oesterreich vordem nicht gepflegter Industriezweige bildete, so war dies nicht minder der Fall für die Erhaltung und Kräftigung der altererbten Industrien, die zur Behauptung des schwer erworbenen Marktes und zur nothwendigen Ausdehnung desselben auch im Auslande mit einem immer stärker auftretenden Wettbewerbe zu kämpfen haben und die, um ihre Lebensfähigkeit zu bewahren, darauf bedacht sein müssen, immer neue Absatzgebiete auch in überseeischen Ländern zu gewinnen und zu diesem Behufe die Waaren billig und rasch dem Seewege zuzuführen.

Zur Illustrirung des erwähnten gewaltigen Einflusses der Eisenbahnen auf die Entwicklung der Urproduction sowie der Industrie, sei es gestattet, hier nur ein einziges Beispiel hervorzuheben, welches obigen Einfluss so recht ins volle Licht stellt.

Est ist dies ein Vergleich hinsichtlich des Artikels Kohle.

Im Jahre 1830, also vor Beginn der Eisenbahnära, betrug die Gesamt-Kohlenförderung in Oesterreich nur 380.000 Tonnen. Im Jahre 1848 war dieselbe auf 870.000 Tonnen gestiegen. Im Jahre 1897 betrug dieselbe über 30,000.000 Tonnen.

Diese Quantitäten sind für die Zwecke des obigen Vergleiches hinsichtlich des Jahres 1848 durch die zur Einfuhr gelangte Kohlenmenge zu erhöhen. Dieselbe betrug 43.700 Tonnen. Die Gesamtbewegung im Jahre 1848 belief sich demnach auf 913.700 Tonnen.

Im Jahre 1897 wurden dagegen auf den österreichischen Eisenbahnen 43.533.000 Tonnen Stein- und Braunkohlen und Coaks transportirt.

Dass ein solches Quantum vor dem Bestande der Eisenbahnen niemals hätte zur Beförderung kommen können, bedarf keines weiteren Nachweises.

Obige Ziffer lässt daher nicht nur einen Schluss zu auf den Werth der Eisenbahnen für die Exploitation der heimischen Kohlenwerke, sondern in gleicher Weise, wenn auch unter Abschlag eines namhaften, auf Beheizungszwecke entfallenden Quantums, sowie der zum Exporte gelangten Mengen auf den Verkehr in Brennmaterialien für österreichische Industriezwecke.

Wir haben daher hier einen typischen Fall vor uns, welcher uns einerseits den Einfluss der Eisenbahnen auf die Urproduction und gleichzeitig auf die Industrie, für die der Kohlenverbrauch eines der wichtigsten Erfordernisse ihrer Thätigkeit bildet, darthut, und andererseits die Wechselwirkung zeigt, welche die Erstarkung der Industrie auf die Eisenbahnen selbst ausübt, nachdem obiges Quantum mehr als 40 Procent der auf den österreichischen Bahnen beförderten Gütermengen repräsentirt.

Mannigfach sind daher auch die Anforderungen, welche aus landwirthschaftlichen, industriellen und kaufmännischen Kreisen an die Eisenbahnen gestellt werden; gross ist daher auch die Summe der commerziellen Thätigkeit, welche insbesondere auf dem Gebiete des Güterverkehrs von den Eisenbahnen entfaltet werden muss.

Dieselbe ist einem kunstvoll gefügten Mosaikbilde vergleichbar, welches aus einzelnen kleinen, an sich oft unscheinbaren Theilchen besteht, die aber durch einen einheitlichen leitenden Gedanken zusammengefügt werden müssen.

Die Unterlagen dieser commerziellen Thätigkeit bilden die normalen Gütertarife, welche nach allgemeinen Gesichtspunkten unter vorwiegender Bedachtnahme auf die Bedürfnisse des Localverkehrs erstellt sind. Auch diese normalen Tarife können aber nicht als für die Dauer unabänderlich erscheinen, sondern unterliegen der stetigen Fortbildung und Ausgestaltung, welche nur zum geringen Theile durch die eigenen Interessen der Bahnverwaltungen, in viel höherem Maasse dagegen durch die Veränderungen des industriellen Lebens, das keinen Stillstand kennt, bedingt sind.

Auf der Unterlage dieser normalen Tarife entwickelt sich sodann die weitere individualisirende Thätigkeit, welche sich den speciellen Erfordernissen des einzelnen Falles anpasst und bestrebt ist, die Transportmöglichkeit auch dort zu schaffen, wo sie auf Grund der normalen Tarife nicht vorhanden wäre.

Dass dies ein eifriges Eingehen in die Bedürfnisse der Interessenten, ein objectives Abwägen aller maassgebenden Verhältnisse bedingt, liegt umsomehr auf der Hand, als dem Charakter der Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsanstalten entsprechend, eine gleichmässige Behandlung aller Verfrächter das oberste Postulat bildet, welches nicht nur an die Staatseisenbahnverwaltung, sondern auch an die Privatbahnen gestellt wird, weshalb immer damit zu rechnen ist, dass ein gegenüber der normalen Tariflage gewährtes Zugeständnis unter gleichen Verhältnissen auch allen anderen heimischen Interessenten gewährt werden muss.

Ebenso wie eine Bahnverwaltung, welche alle an sie herantretenden Begehren um Frachtermässigungen grundsätzlich ablehnen würde, ihrer commerziellen Aufgabe nicht gerecht würde, so wäre dies auch dann der Fall, wenn die Einräumung von Zugeständnissen ohne genaue Erwägung der Wirkungen derselben vor sich gieng, wenn bei der Gewährung derselben unterlassen würde, die Einflüsse in Betracht zu ziehen, welche solche Zugeständnisse nicht nur auf die unmittelbare Concurrenz der hinsichtlich ihrer Transporte Begünstigten, sondern auch auf weitere Kreise zu üben vermögen, da sich die Interessen von Production, Handel und Consum gar oft nicht decken und zwischen denselben daher ein Ausgleich gesucht werden muss.

Wenn wir von jenen Gründen für die Ertheilung von Frachtermässigungen absehen, welche, wie die Uebernahme von bestehenden Wegconcurrenten und die Gewährung von Nachlässen in Nothstandsfällen, die Interessen der Industrie nicht unmittelbar berühren, so ergeben sich für die Gewährung von Fracht-

ermässigungen noch immer mannigfaltige Gesichtspunkte, die für die commerzielle Thätigkeit der Eisenbahnen maassgebend sind und eine Voraussetzung für die Erstarkung der Industrie bilden.

Vor Allem muss stets im Auge behalten werden, dass die Frachtsätze der Eisenbahnen ein wichtiges Hilfsmittel dafür bieten, um widrige Einflüsse, welche auf die heimische Production und deren Absatzfähigkeit drücken, soweit dies überhaupt mit eisenbahntarifarischen Maassnahmen möglich ist, zu bekämpfen. Dies führt vor Allem zu den von den Verfrächtern vielfach angestrebten, von den Eisenbahnen als nothwendig erkannten Frachtermässigungen für den heimischen Export. Aber auch bei diesen ist eine genaue Erwägung aller Umstände erforderlich, da nur der Export eines vorhandenen Productionsüberschusses über den heimischen Bedarf in fertigen Fabrikaten uneingeschränkt als volkswirtschaftlicher Vortheil bezeichnet werden kann.

Um dies darzuthun und zugleich die obenangedeuteten, bei tarifarischen Maassnahmen ebenfalls zu berücksichtigenden Interessencollisionen zwischen Production, Handel und Consum zu beleuchten, sei es gestattet, einen praktischen Fall anzuführen. Eine seitens der k. k. österreichischen Staatsbahnen gewährte allgemeine Frachtbegünstigung für Holztransporte hatte zur Folge, dass der Handel grosse Quantitäten Schleifholz in den Alpenländern an sich brachte und damit die zahlreichen sächsischen Cellulosefabriken, welche darauf angewiesen sind, ihren Holzbedarf aus weiten Entfernungen zu decken, versorgte. Diese einen österreichischen Export erleichternde Frachtbegünstigung kam daher der Forstproduction, welche in Folge der Erschliessung des sächsischen Marktes bessere Preise erzielte, sowie dem Handel zu Gute. Dagegen benachtheiligte dieselbe die Interessen der in den Alpenländern vorhandenen Cellulosefabriken dadurch, dass diesen der Bezug des nothwendigen Rohstoffes vertheuert und zugleich die Concurrenzkraft der sächsischen Fabriken durch die Erleichterung des Holzbezuges gestärkt wurde. Es erübrigte daher nichts Anderes, als die den Export begünstigende allgemeine Tarifmaassnahme aufzuheben und durch Specialbegünstigungen zu ersetzen, welche lediglich dem Holzbezuge der österreichischen Cellulosefabriken zu Gute kommen.

Ebenso wäre es gewiss unrichtig, den Export von Rundholz zu begünstigen, wenn hiedurch der Wettbewerb der ausländischen Säge-Industrie zu Ungunsten der einheimischen gestärkt würde, oder die Ausfuhr von Mineralien zu unterstützen, wenn sich gegenüber den Erfordnissen der heimischen Industrie kein ausreichender Productionsüberschuss ergibt, oder es sich um minder reichhaltige Naturschätze handelt, deren Erschöpfung in absehbarer Zeit zum Schaden der österreichischen Industrie zu besorgen ist. Alle diese nur beispielsweise herausgegriffenen Fälle zeigen uns, welch' vorsichtige Behandlung auch die Tarife für den Export bedingen, namentlich wenn es sich um Transporte von Rohstoffen und Halbfabrikaten handelt, deren Begünstigung nach dem Auslande die Fabricationsverhältnisse fremder Etablissements zu Ungunsten heimischer verbessern könnte.

Zu den die Erleichterung des Exportes mit der angegebenen Beschränkung bezweckenden Frachtermässigungen kommen weiter jene, welchen ein defensiver Charakter insoferne innewohnt, als sie auf die Unterstützung des Absatzes heimischer Producte im Inlande selbst gegen das Eindringen fremder Erzeugnisse abzielen.

Frachtermässigungen werden weiters speciell zur Erleichterung des Entstehens neuer Industrien namentlich in Gebieten, deren industrielle Entwicklung zurückgeblieben ist, gewährt, sowie dann, wenn es sich behufs Eindämmung des Importes um die Begründung neuer Industriezweige oder die Schaffung neuer Etablissements handelt, welche dazu bestimmt sind, Waaren zu erzeugen, die Mangels ausreichender Production im Inlande bisher in erheblichen Mengen importirt werden.

Das Bestreben, das Zustandekommen neuer industrieller Etablissements und die Erweiterung bestehender zu fördern, kommt auch speciell durch die Zugeständnisse zum Ausdrucke, welche von den meisten Bahnen für den Transport der Baumaterialien und Einrichtungsgegenstände für solche Anlagen gewährt werden. Ebenso sind hieher zu rechnen die Zugeständnisse, welche für den Transport von Ausstellungsgegenständen gewährt werden.

Nicht selten kommen auch Fälle vor, in denen bestehende industrielle Unternehmungen tarifarische Unterstützung finden, weil sie durch widrige, wenn auch nicht mit den Transportverhältnissen zusammenhängende Umstände, in ihrem Bestande gefährdet sind.

Andere Ermässigungen sind wieder auf handelspolitische Erwägungen zurückzuführen, wie z. B. jene, welche zu Gunsten des heimischen Hafenplatzes Triest gewährt werden, nicht nur, um überhaupt

die Transportmöglichkeit für den Export zu schaffen, sondern oft auch bei dem Vorhandensein dieser Transportmöglichkeit über andere Wege, nur zu dem Zwecke, um dem Verkehre speciell den Weg über Triest zu weisen, in der Erwägung, dass die Sicherung ausreichender Transportmengen für den Bahnweg zu diesem Hafen die nothwendige Voraussetzung für die Herbeischaffung neuer Schiffsgelegenheiten bildet, welche hinsichtlich des überseeischen Verkehres dem augenblicklichen Bedarfe ebenso vorausseilen müssen, wie dies hinsichtlich des binnenländischen Verkehres durch die Eisenbahnen zu geschehen hat, wenn der heimische Export die sichere Grundlage für seine stetige Entwicklung gewinnen soll.

Wenn von solchen Gesichtspunkten ausgehend, Frachtermässigungen gewährt werden, so ist es wohl einleuchtend, dass in denselben gar oft nur einseitige Zugeständnisse der Bahnen an die Interessenten zu erblicken sind und dass dieselben daher nicht blos der früher erwähnten Wechselwirkung ihr Entstehen verdanken. Denn wenn auch in manchen Fällen durch solche Ermässigungen thatsächlich neue Transporte für die Bahnanstalten gewonnen werden, so ergeben sich auf Grund derselben gar oft auch lediglich Verschiebungen, welche es mit sich bringen können, dass Transporte, welche bisher vielleicht auf längeren Strecken zu normalen Tarifen besorgt wurden, sodann nur kürzere Strecken zu gedrückten Frachtsätzen passiren. Ausserdem steigern alle diese Ermässigungsfälle die so oft beklagten Complicationen der Tarife, unter denen die Eisenbahnen nicht minder als die Verkehrsinteressenten leiden.

Schon die normalen Tarife für die Localverkehre bieten, vermöge des zur thunlichsten Ausgleichung der eigenen Interessen der Bahnunternehmungen mit jenen der Verfrächter unentbehrlichen Werth-Classificationssystemes, die Quelle bedeutender Complicationen, zumal in Oesterreich, so lange daselbst Staatsbahnen und Privatbahnen nebeneinander bestehen. Wenn dermalen auch bei diesem Nebeneinanderbestehen von verschiedenen Systemen angehörigen Bahnen eine vollkommene Unificirung der Tarife nicht zu erzielen ist, so sind doch schon seit Langem die Bemühungen sowohl der Staatsbahnverwaltung als auch der Privatbahnen darauf gerichtet, wenigstens eine formelle Tarifeinheitlichkeit herzustellen und zu erhalten und von derselben nur dann abzuweichen, wenn dies in Wahrung der zwischen den Staats- und Privatbahnen naturgemäss theilweise abweichenden Standpunkte unerlässlich ist.

Die Complicationen und Schwierigkeiten in den Localtarifen potenziren sich selbstverständlich in den directen Tarifen für das Inland und Ausland, nachdem dieselben den die nothwendige Grundlage bildenden, von einander abweichenden Localtarifen der verschiedenen Bahnen Rechnung tragen müssen.

Dazu kommt nun noch das kunstvolle Gefüge der speciellen Bedürfnissen angepassten Frachtermässigungen, so dass thatsächlich die für die Verfrächter nothwendige Kenntniss der Tarife nicht zu unterschätzende Schwierigkeiten bietet.¹⁾

Eine Beseitigung derselben wäre aber nur mit radicalen Mitteln, z. B. durch das Abgehen von dem Classificationssysteme und Ersetzung desselben durch Durchschnittstarife, welche naturgemäss den Werth der Güter ausser Betracht lassen müssten, möglich und würde in erster Linie das Fallenlassen aller Sonderbegünstigungen erheischen, ein Vorgang, der aber sicherlich nicht im Interesse der Verfrächter liegen und auch der hohen Aufgabe der Eisenbahnen nicht entsprechen würde.

In der unbestreitbaren Complication der Gütertarife liegt daher noch immer ein kleineres Uebel, als in der Erzielung von Vereinfachungen, wenn diese auf Kosten einer individualisirenden Tarifgestaltung erfolgen müssten.

Was die Höhe des Tarifniveaus der österreichischen Eisenbahnen im Vergleiche zu jenen der ausländischen Bahnen anbelangt, so lässt sich hier ein detaillirter Vergleich umsoweniger durchführen, als hiebei auf die Verschiedenheit der Tarifbestimmungen, namentlich der Classificationen in den verschiedenen Ländern reflectirt werden müsste. Nur so viel lässt sich sagen, dass im Grossen und Ganzen die Normal-Tarife der österreichischen Bahnen nicht ungünstiger sind, als jene der wichtigsten ausländischen Bahnen, und dass bei speciellen Frachtermässigungen vielfach weiter gegangen wird, als in den im internationalen Wettbewerbe mit uns stehenden Ländern. Dies gilt namentlich auch gegenüber den Tarifen im Deutschen Reiche, deren Construction sich überdies auch in Folge des abweichenden Systems wesentlich von den österreichischen Tarifen unterscheidet. Während nämlich die österreichischen

¹⁾ Auch hier sprechen Ziffern eine deutliche Sprache. Ein Tarif wäre nur dann einfach und leicht verständlich, wenn aus demselben für jede mögliche Relation und jeden Artikel ohne weitere Combinationen der zur Zeit gültige Frachtsatz entnommen werden könnte.

Dass sich dieser Vorgang aus technischen Gründen nicht erzielen lässt, geht schon daraus hervor, dass wenn die blos in Oesterreich allein vorhandenen Stationsrelationen und die nur in der normalen Classification enthaltenen Positionen berücksichtigt werden, sich für die directen Verkehre der österreichischen Bahnen untereinander, daher mit Ausschluss der Localverkehre und des gesammten Auslandsverkehres, über 67,584,000 Tarifpositionen ergeben würden, die ein Buch in Octavform von 168,960 Seiten ergeben würden.

Tarife auf dem Staffeltarifsysteme aufgebaut sind, liegt dem deutschen Tarife im Wesentlichen das reine Kilometertarifsystem zu Grunde, und erfolgt auf den deutschen Bahnen erst in den letzten Jahren schrittweise und tastend die Annäherung an das Staffeltarifsystem.

Letzteres System, welches bekanntlich dadurch charakterisirt wird, dass die Einheitssätze für die zurückgelegte Wegeinheit auf weitere Entfernungen sinken, während beim Kilometertarife die Einheitssätze bis auf die weitesten Entfernungen gleich bleiben, muss insbesondere für die Industrie als vortheilhafter bezeichnet werden, da es darnach angethan ist, ungünstige Momente, wie sie in der grösseren Entfernung der Etablissements einerseits von den Productionsstätten der Rohstoffe und Fabricationshilfsmittel, andererseits von den Consumorten gelegen sind, zu mildern und daher widrige Productions- und Absatzverhältnisse erfolgreich zu bekämpfen.

Die Verschiedenheit der Systeme hat denn auch zur Folge, dass im Allgemeinen gesagt werden kann, dass die Tarife der Bahnen im Deutschen Reiche auf kurze Entfernungen etwas niedriger, auf weitere Entfernungen dagegen höher sind, als jene der österreichischen Bahnen, namentlich der österreichischen Staatsbahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Aus dem Gesagten dürfte sonach zur Genüge hervorleuchten, dass die österreichischen Eisenbahnen auch in ihren Gütertarifen und in der Anpassung derselben an die Bedürfnisse von Landwirthschaft, Industrie und Handel nicht hinter den Bahnen anderer Länder zurückgeblieben sind, und dass sie stetig bestrebt waren, der ihnen zufallenden hohen volkswirtschaftlichen Mission gerecht zu werden.

Selbstverständlich obliegt es den österreichischen Staatsbahnen, sich in dieser Richtung an die Spitze der Action zu stellen und auch auf die Privatbahnen vorbildlich Einfluss zu üben. Hiedurch tragen dieselben dem hohen Gedankenfluge Rechnung, welcher dem Eisenbahnwesen überhaupt die Wege gewiesen hat und welcher, wie eingangs angedeutet wurde, die Vortheile des Staatsbetriebes schon damals erkannte, als das Eisenbahnwesen erst zur Entfaltung gelangte.

Wenn im Laufe der Zeit in dem Entwicklungsgange der Tarife der österreichischen Staatsbahnen, welcher im Allgemeinen eine scharf abfallende Tendenz einhielt, auch partielle Rückschläge erfolgten, so wurde auch bei diesen die volkswirtschaftliche Seite der Frage niemals ausser Acht gelassen und nur ein billiger Ausgleich zwischen den Interessen der Verfrächter und jenen des Staatsschatzes gesucht, welche mit Rücksicht auf die grosse und unmittelbare Bedeutung der Staatsbahnen für den gesammten Staatshaushalt auch bei voller Würdigung der mittelbaren Vortheile der Eisenbahnen für die Entwicklung der Volkswirtschaft und die dadurch herbeigeführte Hebung der Steuerkraft niemals ganz ausser Acht gelassen werden dürfen, zumal sich die Vortheile der Staatsbahnen naturgemäss doch nicht gleichmässig auf alle Steuerträger vertheilen können.

Hand in Hand mit den auf die Ausgestaltung des Tarifwesens gerichteten Bestrebungen giengen selbstverständlich auch die Bemühungen, den Güterdienst in technischer Beziehung durch Anpassung der Wagentypen an die Bedürfnisse des Verkehrs (Bau von Wagen mit grosser Tragfähigkeit und grossem Laderaum, Beistellung von Specialwagen für bestimmte Transportartikel und Förderung der Anschaffung solcher Wagen durch die Parteien), dann im Interesse der Erhöhung der Raschheit und Regelmässigkeit des Verkehrs durch Einführung directer Güterzugs- und Expressgutbeförderung mit Personen- und Schnellzügen und durch die Einrichtung von Güternebenstellen in abseits der Bahn gelegenen Orten, sowie des Rollfuhrdienstes für die Zu- und Abstreifung der Güter immer mehr und mehr auszugestalten.

Auch erscheint es angezeigt, hier auf die eifervolle Mitwirkung der österreichischen Regierung an dem Zustandekommen und der Ausgestaltung des Berner internationalen Transportrechtes, sowie an der Vereinheitlichung der Abfertigungsvorschriften zu verweisen, da durch diese Einrichtungen so manche Schwierigkeiten, die sich früher der Abwicklung internationaler Transporte, namentlich auch mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der reglementarischen Bestimmungen in den europäischen Staaten, entgegenstellten, beseitigt werden konnten.

Die Eisenbahnen als Grossconsumenten.

Wenn wir uns nunmehr noch dem eingangs angedeuteten dritten Gesichtspunkte zuwenden, welcher uns die Beziehungen der Eisenbahnen zur Industrie zeigen soll, so können hier nur einige wenige Ziffern angeführt werden, welche die Bedeutung der Eisenbahnen als Grossconsumenten zahlreicher Pro-

ducte der Industrie illustriren, da in dem Haushalte der Eisenbahnen vermöge seines complicirten Organismus die mannigfaltigsten Verbrauchsartikel zum Theile in ganz ausserordentlichen Quantitäten absorbirt werden, und daher die Aufzählung des gesammten Complexes jener Gewerbe, welche durch die Bedürfnisse der Bahnen, sowohl beim Baue als Betriebe derselben, lohnenden Verdienst finden, allzuweit führen müsste.

Im Allgemeinen kann aber wohl darauf hingewiesen werden, dass die specifischen Bedürfnisse der Eisenbahnen direct zur Creirung völlig neuer Industriezweige, wie des Locomotiv- und Wagenbaues, der Schienenerzeugung, der Herstellung mechanischer und elektrischer Bahnsicherungsanlagen etc. etc. geführt haben, welche heutzutage in der ersten Reihe der österreichischen Gross-Industrie stehen.

Um also nur einige wenige Artikel herauszugreifen, sei z. B. auf die Bestandtheile zur Herstellung und Erhaltung des Oberbaues, auf Schwellen und Schienen verwiesen.

Auf den Umfang des bezüglichen Bedarfes, welcher seitens der österreichischen Bahnen nahezu ausschliesslich durch Anschaffungen bei der österreichischen Privat-Industrie gedeckt wird, ist ein Schluss aus der früher erwähnten Gesamtlänge der österreichischen Schienenwege zu ziehen, welche sich noch um die Länge der zweiten Geleise vermehrt, die im Jahre 1897 2583 Kilometer betrug. Selbstverständlich kommt jedoch noch hinzu der Bedarf, welcher sich aus der durch Abnützung erforderlichen Erneuerung ergibt, so zwar, dass z. B. im Jahre 1897 die österreichischen Staatsbahnen allein einen Schienenverbrauch von 19.891 Tonnen zu verzeichnen haben. Das Gesamtgewicht der gegenwärtig in den österreichischen Eisenbahnen verlegten Eisen- und Stahlschienen ist auf 2.000.000 Tonnen zu veranschlagen.

Einen weiteren wichtigen Factor bilden 2000 eiserne Brücken und Viaducte in einer Gesamtlänge von über 100 Kilometer, deren Construction auch wieder durch die speciellen Bedürfnisse der Eisenbahnen, welche naturgemäss eine viel grössere Tragfähigkeit bedingen als Strassenbrücken, eine ganz besondere Ausgestaltung erfahren hat.

Noch bedeutendere Werthe zeigt uns der Bestand an Fahrbetriebsmitteln, deren Herstellung gleichfalls zum weitaus überwiegenden Theile von den Eisenbahnen der Privat-Industrie überlassen wird, da in den vorhandenen Eisenbahnwerkstätten fast ausnahmslos nur Reparatur- und Reconstructionsarbeiten ausgeführt werden. Im Jahre 1897 betrug der Bestand der österreichischen Bahnen an Fahrbetriebsmitteln: 4699 Locomotiven, 10.553 Personenwagen, 671 Postwagen und 104.329 Lastwagen. Hievon wurden allein im Jahre 1897 angeschafft: 219 Locomotiven, 665 Personenwagen und 4442 Lastwagen. Ausserdem standen im Jahre 1897 auf den österreichischen Bahnen noch in Verwendung an nicht in deren Stande befindlichen Fahrbetriebsmitteln: 6 Locomotiven, 50 Personenwagen und 6903 Lastwagen.

Weitere grosse Bedeutung hat selbstverständlich die Brennmaterialienbeschaffung, welche sich z. B. bei den österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1897 allein für den Locomotivbedarf mit 1.662,157 Tonnen beziffern lässt und einen Aufwand von 4.969.664 fl. erforderte.

Schon diese wenigen Posten, welche, wie bereits erwähnt, noch durch eine Reihe weiterer Artikel vermehrt werden könnten, liefern den prägnanten Beweis, wie werthvoll die Eisenbahnen auch als Abnehmer für eine grosse Anzahl von Industrien sind und welche Vortheile die Eisenbahnen auch hiedurch der Industrie in Oesterreich zuzuwenden vermögen.

Wenn sich diese Vortheile auch nicht mit jenen überwiegenden messen können, welche die Eisenbahnen der Allgemeinheit des Geschäftslebens vermitteln, so vervollständigen sie doch das Gesamtbild jener nahen Beziehungen und Wechselwirkungen, welche sich zwischen den Eisenbahnen und der Industrie ergeben. Wenn die Gross-Industrie Oesterreichs aus Anlass des glorreichen Regierungsjubiläums Sr. Majestät unseres geliebten Kaisers in tiefgefühlter Dankbarkeit für die Förderung, die sie stets durch unseren erhabenen Monarchen erfahren hat, als weihevoller Gabe eine Schilderung ihrer Thätigkeit darbringt, so dürfte hiebei der Hinweis auf diese Wechselwirkungen nicht fehlen, wenn dieselben im Rahmen dieses Werkes auch nur andeutungsweise geschildert werden konnten.

Ein hervorragender Eisenbahnfachmann hat einmal den Ausspruch gethan: »Ein guter Eisenbahner muss auch ein guter Patriot sein.« Dieser Ausspruch charakterisirt in kurzen Worten die Grösse und Wichtigkeit der Aufgabe, welche den Eisenbahnen gestellt ist und die zu erfüllen dieselben in der Periode von 1848—1898 redlich bemüht waren und auch in Hinkunft bemüht bleiben werden.



