

bei einer prozentualen Erhöhung. Es wird daher vorgeschlagen, die jetzt von den Reisenden stark gemiedene 3. Klasse ganz zu beseitigen und dafür die Preise der Polsterklasse (die 1. Klasse würde nur in ganz wenigen Zügen bleiben) um ein geringes zu ermäßigen, d. h. das Zweiklassensystem einzuführen. Damit würde die Deutsche Reichsbahn dem Beispiel aller großen Eisenbahnverwaltungen der Welt folgen, die sämtlich weniger als 4 Klassen führen. Dadurch würde es möglich, den jetzigen Fahrpreis 4. Klasse nur um 12 v. H. (anstatt 15 v. H. bei Beibehaltung der jetzigen Klassen) zu erhöhen. Es ist sogar beabsichtigt, bei diesem System die Preise der Zeitkarten der Holzklasse nicht mitzuerhöhen, um die lohnsteigernde Wirkung einer Fahrpreiserhöhung zu vermeiden. Die durchschnittliche Entfernung, die der Einzelreisende (also ohne Berücksichtigung des oben genannten Zeitkartenverkehrs) der 4. Klasse zurücklegt, beträgt z. Zt. 28 km. Nach der Erhöhung der Tarife würde sich der Fahrpreis für diese durchschnittliche Entfernung, der z. Zt. 1 *R.M.* beträgt, nur um 10 *Rpf.* erhöhen. Das Zweiklassensystem hat überdies noch den Vorteil, daß durch die infolge der Aufwanderung und Hemmung der Abwanderung in den Kraftwagen und das Flugzeug bisher schon entstehenden Ausfälle wenigstens z. T. wieder eingeholt werden, was bei der gleichmäßigen Steigerung der Fahrpreise aller Klassen selbst durch verstärkte Erhöhung der Fahrpreise kaum erreichbar wäre. Im Gegenteil sind bei diesem System gerade infolge der verstärkten Tarifierhöhung weitere von Jahr zu Jahr steigende Mindereinnahmen zu erwarten.

Die bisherige Tarifentwicklung und die Einzelheiten der geplanten Tarifmaßnahmen sind aus der Anlage VII zu entnehmen.

VII. Zusammenfassung

Seit Jahresfrist hat sich eine Mehrbelastung der Reichsbahn von rund 650 Millionen *R.M.* ergeben, und zwar besonders durch erhöhte Reparations- und Personalausgaben.

Trotz günstiger Einnahmen sind diese gesteigerten Mehrausgaben nicht mehr zu bestreiten. Fast alle Kennziffern für die Ausgaben liegen weit über denen für die Einnahmen. Es fehlen die Mittel zur Abstellung der noch vorhandenen Kriegsschäden, obgleich deren Behebung auf viele Jahre verteilt ist.

Die Kosten der Unterhaltung der Anlagen vervielfältigen sich, da es an Mitteln für ihre Erneuerung mangelt.

Beabsichtigte Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit müssen unterbleiben. Die als Notmaßnahme zur Zeit durchgeführte Drosselung sächlicher Ausgaben rührt bei manchen Anlagen bereits an die Betriebssicherheit.

1928 sind schon 200 Millionen *R.M.* Vorzugsaktien begeben worden. Selbst wenn noch weitere 200 Millionen *R.M.* Kredite dieses Jahr hereingenommen werden, kann das Ausgabeprogramm nicht gedeckt werden.

Ein weiterer kurzfristiger Kredit für 1928 würde das Jahr 1929 belasten; das einen Eigenbedarf an 400 Millionen *R.M.* Anleihe hat. Einmalige Kredite können laufende Ausgaben nicht decken.

Soll die Reichsbahn gesund bleiben, so läßt sich eine Tarifierhöhung nicht länger umgehen. In der vorsichtigen Weise, wie die Neugestaltung der Tarife geplant ist, wird sie für die Wirtschaft tragbar sein. Bedeuten doch 250 Millionen *R.M.* Tarifierhöhung nicht mehr als 1 *Rpf.* Lohnerhöhung für die Arbeitsstunde aller Industriearbeiter.