

nahmen aus dem Personenverkehr von 346 Mill. M. auf 513 Mill. M. gestiegen. An der Zunahme der Benutzung ist am geringsten die erste Wagenklasse, weitaus am meisten die dritte und vierte beteiligt. In demselben Zeitraum nahm die Ausnutzung der bewegten Plätze in den drei oberen Klassen ein wenig ab, sie stieg dagegen in der vierten Klasse.

Was die Betriebsicherheit im Durchschnitt der Jahre 1884 bis 1895 betrifft, so verunglückten auf je 100 Mill. Reisende auf preussischen Staatseisenbahnen 47, auf deutschen Bahnen überhaupt 51, (auf französischen 126, auf englischen 196 d. h. auf den englischen fast 4 mal soviel als auf den deutschen); ungefähr dasselbe Ergebnis hatte die Berechnung auf Zugkm anstatt auf Personenzahl. Wenn aber die Einnahmeüberschüsse der preussischen Staatsbahnen von 1891/92 bis 1899 von 472 auf 751 Mill. M. gestiegen, der Betriebskoeffizient aber gesunken war*), so ging dafür auch im Jahr 1897/98 die Betriebsicherheit für die Menschen erheblich zurück. Im ganzen aber hat sich herausgestellt, daß der Staatsbahnbetrieb nicht bloß sicherer und zuverlässiger, sondern auch einträglicher ist als der private. Bei jenem verzinst sich das angelegte Kapital 1854 mit $3\frac{1}{2}$, bei diesem mit $7\frac{1}{3}$ %, 1875 jedoch bei jenem mit 6,16 %, bei diesem nur noch mit 5,64 % und 1895/96 bei jenem bereits mit 6,75 %. 1899: 7,30 % (sächsische Bahnen 3,92, bayerische 3,70, württembergische 3,11, badische 4,85, oldenburgische 5,86). Die Aufhebung der Betriebsämter im J. 1894 hat darauf nicht eingewirkt: sie hat jedoch die gute Folge gehabt, daß eine Zwischeninstanz mit all ihrem überflüssigen Schreibwerk beseitigt wurde. Die Eisenbahnen haben in ihrer außerordentlichen Entwicklung nicht nur einen ungeheuren Einfluß auf Industrie und Handel gehabt, einen Einfluß, der von diesen dann auf die Bahnen selbst nicht minder zurückwirkte, sondern einen ebenso großen auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens. Durch die Differentialtarife konnten die Privatbahnen lange Zeit hindurch die Einfuhr ausländischer Güter z. B. des Getreides so begünstigen, daß die Wirkung der Grenzzölle dadurch für die fremde Einfuhr völlige

*) Der Betriebskoeffizient d. h. der Teil der Betriebséinnahmen, welcher von den Betriebsausgaben aufgezehrt wird, sank von 64,44 % im J. 1891/92 auf 57,53 % im J. 1898/99.