

a) Personenverkehr.

Jede Person zahlt auf deutschen Eisenbahnen in Klasse IV 2, Klasse III 3, Klasse II 4,5, Klasse I 7 Pf. für jedes Kilometer einfacher Fahrt. Es werden Schnellzüge, Eilzüge und Personenzüge unterschieden. Für die Benutzung der Schnellzüge wird ein fester Zuschlag erhoben, der beträgt: für 1 bis 75 km 0,50 Mark in I. und II., 0,25 Mark in III. Wagenklasse; für 76 bis 150 km 1 Mark in I. und II., 0,50 Mark in III. Wagenklasse; über 150 km in I. und II. 2 Mark, in III. 1 Mark. Kinder unter 4 Jahren sind frei; für Kinder unter 10 Jahren wird der halbe Fahrpreis gezahlt. Schulen genießen eine Ermäßigung; sie bezahlen für alle Fahrten in Personenzügen III. Klasse die Hälfte des Fahrpreises.

Zu den gültigen Fahrpreisen wird eine Fahrkartensteuer erhoben und zwar:

bei einem Fahrpreise	in III.	II.	I. Klasse
von 0,60 bis 2,00 M.	5	10	20 Pf.
" 2,00 " 5,00 "	10	20	40 "
" 5,00 " 10,00 "	20	40	80 " usw.

Militär-, Schüler- und Arbeiterkarten, die eine Ermäßigung genießen, sind von der Fahrkartensteuer befreit.

Unser Verkehrsweisen hat sich in den letzten Jahrzehnten so außerordentlich entwickelt, daß die kühnsten Erwartungen und Schätzungen weit übertroffen worden sind. Die beförderte Gütermenge ist in den letzten 15 Jahren von 138 Millionen t auf 269 Millionen t, die Zahl der beförderten Personen von 275 Millionen auf 720 Millionen gestiegen.

Nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht betragen die Verkehrseinnahmen der deutschen Eisenbahnen im August 1912 aus dem Personenverkehr 90 477 108 Mark oder 4 695 182 Mark mehr als im August 1911; auf den Kilometer berechnet beträgt diese Einnahme 1744 Mark oder 76 Mark = 4,18 Prozent mehr als im Vorjahre. Aus dem Güterverkehr wurden vereinnahmt 173 796 662 Mark, oder 11 309 996 Mark mehr als im August 1911; auf den Kilometer berechnet betrug die Einnahme 3268 Mark oder 173 Mark = 5,59 Prozent mehr als im Vorjahre.

Diese Steigerung des Verkehrs bedingte selbstverständlich eine Erweiterung unserer Verkehrsanlagen und ließ auf eine stärkere Ausnutzung der Betriebsmittel sinnen. Für die Zukunft glaubt man, die großen Aufgaben, die der fortgesetzt steigende Verkehr an die Eisenbahnverwaltung stellt, nur noch durch die Einführung des elektrischen Betriebes lösen zu können, und es steht wohl außer allem Zweifel, daß die Elektrizität die Nachfolgerin des Dampfes im Eisenbahnbetriebe sein wird.