

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

### 3. Über die Einnahmen der badischen Staatsbahnen

[urn:nbn:de:bsz:31-220978](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-220978)

### 3. Über die Einnahmen der badischen Staatsbahnen.

Über die Einnahmen der badischen Staatsbahnen aus dem Personenverkehr seit Einführung der Personentarifreform (1. Mai 1907) liegen nunmehr die Ergebnisse für ein Jahr vor, und zwar für die Monate Mai bis Dezember 1907 auf Grund endgültiger Abrechnungen, für die Monate Januar bis April 1908 auf Grund von Schätzungen. Wenngleich bei der endgültigen Abrechnung sich noch einige Verschiebungen ergeben können, wird es doch jetzt schon von Interesse sein, zu sehen, inwieweit ein Urteil über die finanziellen Wirkungen der Reform möglich ist.

Es betragen die Einnahmen aus der Beförderung von Personen (ausschließlich Militär auf Militärfahrtscheine und Militärfahrkarten) in runden Zahlen:

	Mai 1905 bis April 1906	Mai 1906 bis April 1907	Mai 1907 bis April 1908
Aus Fahrkarten aller Art (auschl. Kilometerheften)	16 422 000 M	17 389 000 M	22 408 000 M
aus Kilometerheften	8 993 000 M	11 572 000 M	—
zusammen	25 415 000 M	28 961 000 M	22 408 000 M
gegenüber dem Vorjahr	mehr	3 546 000 M	—
	weniger	—	6 558 000 M

Um die Bedeutung dieser Zahlen würdigen zu können, muß man sich zunächst die Wirkungen vergegenwärtigen, die die Einrichtung der Kilometerhefte auf jene Ergebnisse ausgeübt hat. Dadurch, daß diese Hefte eine Gültigkeitsdauer von einem Jahr hatten, daß also der Preis für die während eines Zeitraumes bis zu einem Jahr zurückzulegenden Reisen im voraus erlegt wurde, ergaben sich naturgemäß Verschiebungen in der Zeit der Zahlung des Fahrpreises, gegenüber der tatsächlichen Benützung der fraglichen Fahrtausweise. Solange nun Kilometerhefte ununterbrochen ausgegeben wurden, und nicht besondere Umstände, wie z. B. die Einführung der Fahrkartensteuer, den Verkauf der Hefte beeinflussten, fand ein annähernder Wettschlag desjenigen Teils der in einem Jahre verkauften Kilometerhefte, welcher erst in dem folgenden Jahre zu Reisen benützt wurde, mit dem in jenem Jahre abgefahrenen Teil der schon im vorhergegangenen Jahre gelösten Kilometerhefte statt, mit anderen Worten: die Einnahme des betreffenden Jahres aus dem regelmäßigen Verkauf von Kilometerheften entsprach ungefähr den in dem gleichen Jahre auf solche Hefte tatsächlich zurückgelegten Reisen. Für die Wichtigkeit dieser Annahme spricht insbesondere die Tatsache, daß in den Zeiten, in denen der Kilometerheftverkauf nicht durch besondere Umstände beeinflusst war, die Jahreseinnahme aus Kilometerheften sich auf die einzelnen Monate des Jahres in ziemlich dem gleichen prozentualen Verhältnis verteilte, wie die Jahreseinnahme aus den gewöhnlichen Fahrkarten. Dagegen muß natürlich dieser Ausgleich in der Entrichtung des Preises und der Benützung der Kilometerhefte zwischen den einzelnen Jahren von dem Augenblick an aufhören, in welchem Kilometerhefte nicht mehr ausgegeben werden; denn von da an werden zwar während des Zeitraumes von nahezu einem vollen Jahre die im vorhergehenden Jahre gekauften, noch gültigen Kilometerhefte abgefahren; dagegen kommen jenem Zeitraum keine Einnahmen für Reisen mehr zugute, die erst im folgenden Jahre ausgeführt werden. Aus diesem Grunde mußte in dem Zeitraum vom Mai 1907 bis April 1908 ganz naturgemäß ein sehr erheblicher rechnungsmäßiger Ausfall gegenüber dem vorhergegangenen Jahre sich ergeben. Um daher eine zutreffendere Vergleichung der in obiger Zusammenstellung genannten Jahre unter Berücksichtigung der Zeit der tatsächlichen Benützung der Kilometerhefte vornehmen zu können, mußte bekannt sein, in welchem Umfang die Kilometerhefte noch nach dem 1. Mai 1907 zu Reisen benützt wurden und welcher Einnahmebetrag für diese Reisen der Zeit vom Mai 1907 bis April 1908 gutzuschreiben wäre. In ziemlich zuverlässiger Weise kann dieser Betrag bezüglich des außerordentlichen Verkaufs von Kilometerheften festgestellt werden, der lediglich wegen der auf Ende April 1907 erfolgten Aufhebung dieser Hefte in den Monaten März und April 1907 stattfand und dessen Erlös im Falle des Fortbestands der fraglichen Einrichtung der Eisenbahnkasse zweifellos erst nach dem 1. Mai 1907 zugeflossen wäre. Infolge der auf 1. August 1906 erfolgten Einführung der Fahrkartensteuer hatte bereits im Juli 1906 ein erheblicher Vorverkauf von Kilometerheften stattgefunden, der die Einnahme aus diesen Hefen in den nachfolgenden Monaten wesentlich herabminderte, wie die nachstehende Gegenüberstellung zeigt:

Es betragen die Einnahmen aus Kilometerheften

	im		im
Juli 1905	971 962	Juli 1906	1 854 582
August "	1 030 240	August "	613 537
September "	827 031	September "	704 049
Oktober "	701 787	Oktober "	634 395

im	M.	im	M.
November 1905	589 155	November 1906	533 409
Dezember "	622 899	Dezember "	553 904
Januar 1906	554 554	Januar 1907	478 439
Februar "	512 884	Februar "	468 579
zusammen	5 810 512	zusammen	5 840 894.

Dagegen ergaben sich in den Monaten März und April 1907, gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres, sehr erhebliche Mehrerlöse, die zweifellos durch die auf Ende April 1907 bevorzustandene Aufhebung der Kilometerhefte entstanden sind. Es betrug nämlich die Einnahme aus fraglichen Hesten

	1906	1907	also 1907 mehr
im März	628 605 M.	974 547 M.	345 942 M.
im April	841 087 M.	2 972 651 M.	2 131 564 M.
zusammen	1 469 692 M.	3 947 198 M.	2 477 506 M.

Es kann hiernach unter der Voraussetzung, daß an sich vom März 1907 an die Nachwirkung des Verkaufs an Kilometerheften im Juli 1906 in der Hauptsache aufgehört und der Rückgang der Einnahme aus diesen Hesten wieder einer mäßigen Steigerung Platz gemacht haben würde, mindestens der Betrag von rund 2 400 000 M. als auf die Zeit nach dem 1. Mai 1907 entfallend angenommen werden. Setzt man diesen Betrag in der eingangs enthaltenen Uebersicht bei dem Jahre Mai 1906 bis April 1907 ab und bei dem Jahre Mai 1907 bis April 1908 zu, so ergibt sich für ersteres eine Einnahme von 26 561 000 M. für letzteres eine Einnahme von 24 803 000 M. also letzteres weniger 1 758 000 M.

Zu einer zuverlässigen Beurteilung der Frage, in welchem Umfang neben diesen auf den außergewöhnlichen Verkauf der Monate März und April 1907 entfallenden Kilometerheften solche Heste auch aus dem regelmäßigen Verkauf der Monate Mai 1906 bis April 1907 erst in der Zeit nach der Einführung der Personentarifreform benützt worden sind, und welcher weitere Teil der Einnahmen aus diesen Hesten hiernach dem Jahre Mai 1907 bis April 1908 gutzubringen wäre, fehlt es an der erforderlichen statistischen Unterlage; die nachträgliche Beschaffung dieser hat sich bei der außerordentlich großen Zahl von Hesten, die dabei einer eingehenden Bearbeitung unterzogen werden müßten, als nicht durchführbar erwiesen. Nimmt man, um wenigstens einen gewissen Anhalt für die Höhe dieser Summe zu erhalten, an, daß die Kilometerhefte durchschnittlich innerhalb der Hälfte ihrer Gültigkeitsdauer aufgebraucht werden, so würden auf die Zeit nach dem 1. Mai 1907 aus dem regelmäßigen Verkauf der Heste noch weitere 1,2 Millionen Mark zu rechnen sein. Dieser Betrag erscheint auch nicht wohl zu hoch gegriffen, wenn man berücksichtigt, daß in der Zeit vom 1. Mai 1906 bis 30. April 1907 nach Abzug des außergewöhnlichen Verkaufs der Monate März und April 1907 mit 2,4 Millionen Mark noch für über 9 Millionen Mark Kilometerhefte verkauft wurden, deren Geltungsdauer sich bis in die Zeit nach dem 1. Mai 1907 hinein erstreckte. Im ganzen würden also auf die Zeit nach dem 1. Mai 1907 an Kilometerhefteinnahmen (2,4 und 1,2 =) 3,6 Millionen Mark entfallen; es würden sich unter Berücksichtigung dieser Verschiebungen an Einnahmen aus Fahrkarten und Kilometerheften ergeben:

für Mai 1906 bis April 1907	26 561 000 M.
für Mai 1907 bis April 1908	26 003 000 "
für letzteres Jahr also weniger	558 000 M.

Es wäre hiernach der im Jahre nach Einführung der Personentarifreform eingetretene Einnahmeausfall auf etwas über eine halbe Millionen Mark anzunehmen. Bei dieser Berechnung ist zu beachten, daß der dem Jahre Mai 1907 bis April 1908 gutzubringende Teil aus dem regelmäßigen Verkauf von Kilometerheften mit 1,2 Millionen Mark von der Einnahme des Vorjahres deshalb nicht in Abzug gebracht ist, weil, wie oben dargelegt, anzunehmen ist, daß ein annähernd gleich großer Teil von Kilometerheften aus dem Jahre Mai 1905 bis April 1906 in dem Jahre Mai 1906 bis April 1907 benützt worden ist, dessen Einnahmetreffernis dem letzteren Jahre behufs Ermöglichung eines richtigen Vergleichs ebenfalls wieder gutgebracht werden müßte.

Aus diesen Erwägungen ergibt sich, daß der ganz überwiegende Teil des in den Monaten Mai 1907 bis April 1908 gegenüber dem Vorjahre eingetretenen Einnahmeausfalls seinen Grund darin hat, daß infolge der Kilometerhefteinrichtung eine zeitliche Verschiebung in der Vereinnahmung von Fahrtgebühren zu Ungunsten des ersteren Zeitraumes eingetreten ist. Auf diese Verschiebung

zurückzuführende rechnungsmäßige Mindereinnahmen wären bei jeder Aufhebung der Kilometerhefte-einrichtung eingetreten, gleichviel, wie im übrigen die Personenfahrtpreise geregelt worden wären. Sie würden bei Einführung der IV. Klasse voraussichtlich deshalb noch höher gewesen sein, weil in jenem Falle auch für diejenigen Reisen in den Monaten März und April 1907 noch Kilometerhefte gekauft worden wären, welche nach Eintritt der Tarifreform innerhalb der einjährigen Geltungsdauer der Hefte in der III. Klasse der Personenzüge in Aussicht genommen waren, für welche also bei Einführung der IV. Klasse und Festsetzung des Einheitspreises III. Klasse auf 3 ₰ für 1 km auch für Personenzüge der Preis des Kilometerhefts mit 2,5 ₰ bezw. 2,4 ₰ niedriger gewesen wäre, als der Preis der Fahrkarte III. Klasse, während bei der jetzt gültigen Einrichtung der Preis der letzteren mit 2 ₰ für 1 km billiger ist, als der Kilometerheftpreis.

Bei der Beurteilung der vorstehenden Einnahmevergleichung muß aber weiter noch in Berücksichtigung gezogen werden, daß in den der Einnahme des Jahres Mai 1907 bis April 1908 zugeschlagenen Kilometerheftbeträgen noch die Kilometerhefttagen, nicht aber die neuen Einheitspreise der Personentarifreform enthalten sind. Wie sich die Einnahmen aus den auf Kilometerhefte in dem genannten Jahre zurückgelegten Reisen gestellt haben würden, wenn diese in der gleichen Gesamtlänge unter Benützung der gewöhnlichen Fahrarten gemacht worden wären, hängt davon ab, wie sich in diesem Falle der Verkehr auf die einzelnen Wagenklassen und insbesondere bei der III. Klasse auch auf die einzelnen Zugarten (Schnell-, Eil- und Personenzüge) verteilt haben würde. Zuverlässige Grundlagen für eine Berechnung dieser Verschiebungen sind nicht vorhanden. Es ist aber wohl anzunehmen, daß auch von dem fraglichen Verkehr der überwiegende Teil der steuerfreien 2 ₰-Klasse der Personenzüge sich zugewendet haben und daß eine Abwanderung von den höheren in die niederen Klassen eingetreten sein würde, wodurch sich der Ausfall erhöht haben würde.

Ferner steht fest, daß bei dem außergewöhnlichen Verkauf von Kilometerheften in den Monaten März und April 1907 solche Hefte in einem weit über den wirklichen Bedarf hinausgehenden Maße gekauft worden sind, eine Tatsache, die sich insbesondere in den Monaten März und April 1908 in auffälliger Weise gezeigt hat und die in jener Zeit auch in den Tagesblättern besprochen worden ist. In welchem Umfange dadurch der Eisenbahn ein ausnahmsweiser einmaliger Einnahmezunahme entstanden ist, läßt sich natürlich auch nicht annähernd feststellen. Jedenfalls wäre aber ohne diese zufällige Einnahme der Ausfall für Mai 1907 bis April 1908 noch höher geworden, als oben berechnet.

Diese Betrachtungen zeigen, daß eine einigermaßen zuverlässige Berechnung der finanziellen Wirkungen der Tarifreform wegen der Einwirkung der Kilometerhefteinrichtung bis jetzt kaum möglich ist. Nur soviel kann als feststehend angenommen werden, daß ein Einnahmeausfall in nicht unbeträchtlicher Höhe eingetreten ist, wie ja auch von Anfang an bei den Verhandlungen über jene Reform im Hinblick auf die durch die Gewährung des 2 ₰-Tarifs für die III. Klasse der Personenzüge im Durchschnitt eingetretene erhebliche Preisermäßigung angenommen worden ist. Daß der damals von der Regierung auf Grund des Verkehrs des Jahres 1904 zu 2 360 000 M. ermittelte rechnungsmäßige Ausfall in diesem Umfang nicht eintreten werde, war mit Rücksicht auf die stetige Verkehrszunahme, die durch die Einführung des 2 ₰-Tarifs in der III. Klasse der Personenzüge noch eine gewisse Beschleunigung erhoffen ließ, zu erwarten. Tatsächlich hat denn auch der Ausfall den genannten Betrag sicher bei weitem nicht erreicht, trotzdem das Einnahmeergebnis durch die Fahrartensteuer in sehr ungünstiger Weise beeinflusst worden ist.

Um ein zuverlässiges Urteil über den Grad der finanziellen Wirkungen der Tarifreform zu erhalten, wird zunächst noch die weitere Entwicklung der Personenverkehrseinnahmen abzuwarten sein. Dabei werden dann auch die Erfahrungen von Bedeutung sein, die bei den süddeutschen Nachbarverwaltungen mit der Reform gemacht worden sind und worüber bis jetzt abschließende Urteile, insbesondere auch bezüglich der Einwirkung der IV. Klasse auf die Höhe der Anlage- und Betriebskosten, noch nicht vorliegen. Beim Vergleich der Personenverkehrseinnahmen der badischen Staatsbahn für die Monate Mai 1908 bis April 1909 mit den Ergebnissen der gleichen Monate des Vorjahres darf übrigens nicht außer Betracht gelassen werden, daß, nachdem die Benützung der in der Zeit bis Ende April 1907 verkauften Kilometerhefte seit Mai 1908 aufgehört hat und damit seit diesem Monat die Fahrpreise für die in einem Monat ausgeführten Reisen im wesentlichen in vollem Umfang auch für diesen Monat vereinnahmt werden, gegenüber den entsprechenden Monaten des Vorjahres sich im allgemeinen aus den gleichen Gründen Mehreinnahmen ergeben werden, aus denen nach den vorstehenden Darlegungen für die Monate Mai 1907 bis April 1908 sich Mindereinnahmen ergeben haben. Bei dem Monat Mai 1908

hat sich dies bereits gezeigt, indem in diesem die Personenverkehrssteuereinnahme nach vorläufiger Feststellung auf 2 288 000 M sich belief, gegenüber der geschätzten Einnahme des Monats Mai 1907 mit 2 019 000 M, also um 269 000 M höher war, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß im vorigen Jahr Pfingsten in den Mai fiel, in diesem Jahr erst in den Juni. Dagegen betrug die geschätzte Einnahme im Monat Mai 1906, in den, wie dieses Jahr, Pfingsten nicht fiel, 2 426 000 M; die Einnahme des Monats Mai 1908 ist also um 138 000 M niedriger als jene.

#### 4. Der Saatenstand in Baden.

Die abgelaufene Berichtsperiode — Mitte Juni bis Juli — stand fast allgemein im Zeichen andauernder Trockenheit. Infolgedessen machte die Reife der Halmsfrüchte schnelle Fortschritte und in vielen Gegenden wurde bereits mit der Ernte der Winterfrucht begonnen. Das Sommergetreide, namentlich Gerste und Hafer, konnte sich wegen der Trockenheit nicht überall gleich günstig entwickeln und ist stellenweise im Wachstum zurückgeblieben. Die Aussichten bezüglich der Körnerernte, sowohl beim Winter- wie beim Sommergetreide, werden deswegen, sowie wegen der fast allerorts vorgekommenen Lagerungen, ferner wegen des Überhandnehmens von Unkraut und des stellenweise starken Vorkommens von Rost vielfach geringer veranschlagt, als bisher gehofft wurde.

Die Kartoffeln werden im allgemeinen nicht ungünstig beurteilt; ihr Stand ist fast durchgängig ein ziemlich guter bis guter. Die Blüte ist z. Bt. im Gang bzw. vielerorts schon vorüber.

Die Futterpflanzen (Klee und Luzerne) und die Wiesen hatten seit Einheimisung der überall reichlichen ersten Schnitte ganz besonders durch die Trockenheit zu leiden. Bei nicht bewässerbaren Wiesen z. B. ist die Grasnarbe häufig wie ausgebrannt.

Der Stand der Handelsgewächse — Tabak und Hopfen — wird je nach Lage und Gegend verschieden und nicht immer günstig beurteilt. Im ganzen lauten die Noten immerhin noch um eine Kleinigkeit besser als ziemlich gut. Ein endgültiges Urteil ist, namentlich beim Tabak, wohl erst im nächsten Monat zu erwarten.

Bei den Neben nehmen die Schädigungen durch die bekannten Krankheiten leider fast allenthalben und trotz energischer Gegenmaßregeln (durch wiederholtes Spritzen usw.) neuerdings größeren Umfang an. Die Herbstaussichten gehen aus diesem Grunde mancherorts erheblich zurück.

Landeskommissär- Bezirke.	Um die Mitte des Monats Juli 1908 war der Stand der Saaten: Nr. 1 sehr gut, Nr. 2 gut, Nr. 3 mittel (durchschnittlich), Nr. 4 gering, Nr. 5 sehr gering.																	
	Winter- Sommer- Weizen	Winter-Spels	Winter- Sommer- Roggen	Winter- Sommer- Weizen mit Roggen	Winter- Sommer- Weizen mit Broggen	Winter- Sommer- Weizen mit Broggen	Sommer-Gerste	Hafer	Kartoffeln	Klee (auch mit Beimischg. von Gräsern)	Luzerne	Wiesen. Bewässerbare Andere	Tabak	Hopfen	Neben			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
Konstanz . . . . .	2,4	2,4	2,3	2,6	2,8	2,5	2,6	2,5	2,6	3,8	2,2	2,8	2,5	2,6	3,1	—	2,5	2,8
Freiburg . . . . .	2,2	2,0	2,0	2,4	2,9	2,2	2,0	2,0	2,5	2,7	2,3	3,0	2,5	2,6	3,0	2,6	2,3	2,6
Karlsruhe . . . . .	2,4	2,4	2,5	2,6	2,4	2,6	2,6	2,5	2,7	2,5	2,4	3,1	2,8	2,5	2,8	2,3	2,4	3,2
Mannheim . . . . .	2,2	2,4	2,3	2,4	2,2	2,0	2,3	2,1	2,5	2,2	2,4	2,7	2,5	2,3	2,6	2,3	2,4	2,9
Großherzogtum . . . . .	2,3	2,4	2,3	2,5	2,4	2,2	2,4	2,2	2,6	2,7	2,3	2,9	2,8	2,5	2,9	2,4	2,4	2,7
Dagegen im																		
Juni 1908 . . . . .	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,0	2,1	2,1	2,3	2,3	2,4	2,1	2,1	2,0	2,1	—	2,3	2,4
Juli 1907 . . . . .	2,3	2,5	2,3	2,0	2,5	1,9	2,3	2,1	2,4	2,6	2,2	2,7	2,7	2,2	2,5	2,5	2,6	3,2

#### 5. Die Ergebnisse der Schlachtvieh- und Fleischbeschau im II. Vierteljahr 1908.

Im II. Vierteljahr 1908 wurden im Großherzogtum im ganzen 222 260 Tiere geschlachtet gegen 212 276 im gleichen Zeitraum des Jahres 1907. Davon entfielen

	auf	1908	1907	müßig zu- (+) oder Abnahme (-)
Ochsen . . . . .		6 306	6 398	— 92
Farren . . . . .		2 751	2 213	+ 538
Kühe . . . . .		9 617	9 198	+ 419
Jungrinder . . . . .		19 551	18 679	+ 872
zusammen Großvieh		38 225	36 488	+ 1737