

handenen Einrichtungen eine Verminderung der Selbstkosten der einzelnen Fahrt ermöglichen.

Für die Abstufung der Fahrpreise im Luftschiffverkehr dürfte im wesentlichen die Streckenlänge und die Fahrtdauer herangezogen werden, ohne daß eine genaue Anpassung an einen dieser Gesichtspunkte wahrscheinlich ist. Unterschiede nach der Zahlungsfähigkeit im Personenverkehr sind nicht wahrscheinlich, da die Zahl der auf einmal zu befördernden Fahrgäste schwerlich eine Abstufung nach Fahrklassen ermöglichen wird.

Im Kleingüterverkehr wird außer der Streckenlänge und Fahrtdauer auch der Wert der Beförderungsgegenstände Einfluß gewinnen können; einstweilen fehlen dafür die Erfahrungen.

Die regelmäßigen Luftschiffahrtslinien werden, wenn sie nicht vom Staate oder von anderen Stufen der öffentlichen Gewalt betrieben werden, in der Hand großer Erwerbagesellschaften liegen. Diese Gesellschaften werden die Preise auch späterhin nicht im einzelnen Falle unter sorgfältiger Abwägung der beiderseitigen Bedürfnisse vereinbaren, sondern sie von sich aus für längere Zeit festsetzen, und der Fahrgast wird sich dem zu unterwerfen haben, wenn er das Fahrzeug benutzen will. Das schließt aber nicht den Einfluß des Wettbewerbes anderer Gesellschaften aus. Da die Luftschiffe nicht an feste Wege gebunden sind, so können sehr leicht verschiedene Gesellschaften die Verbindung derselben Orte durchführen. Sie müssen sich dann entweder über die Gestaltung der Preise einigen oder mangels der Einigung auf Herabgehen der Preise durch den Wettbewerb rechnen. Hier werden sich möglicherweise ähnliche Vorgänge entwickeln wie bei den Seeschiffahrtslinien.

Die Flugzeuge legen dem Unternehmer im ganzen geringere Anlage- und Betriebskosten auf; ihr Betrieb ermöglicht also Mittelbetriebe in Form kleinerer Gesellschaften oder in Form von Einzelunternehmungen. Die Fahrpreise einseitig festzusetzen, wird auch hier das Bestreben der Unternehmer sein; ihr Wettbewerb kann sich aber leicht noch mehr als bei den Luftschiffahrtsgesellschaften geltend machen.

Der Vergleich mit dem Kraftdroschkenwesen der großen Städte drängt sich hier von selbst auf. Ein behördliches Eingreifen in die Preisfestsetzung für diesen Teil des allgemeinen Fahrbetriebes in größeren Orten würde aber nur dann berechtigt und geboten sein, wenn der Verkehr in Flugzeugen zu einer allgemeinen und zur Bewältigung des Gesamtverkehrsbedürfnisses unentbehrlichen Einrichtung in den beteiligten Orten geworden wäre. Die Fahrstrecke und die Fahrzeit würden bei solcher Regelung die gegebenen Anhaltspunkte für die Abstufung der Fahrpreise sein.