Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 24 (1944-1945)
Heft: 7

Artikel: Grundsätzliches zur Tarifbildung bei Eisenbahnen
Autor: Erhard, Gustav
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-159199

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Grundsätzliches zur Tarifbildung bei Eisenbahnen

Von **Gustav Erhard**

Wenn Eisenbahnfragen in das Kreuzfeuer der politischen und öffentlichen Diskussionen geraten, so werden die an und für sich äußerst vielseitigen und komplizierten Probleme zwangsläufig vereinfacht, wobei sehr oft — ob absichtlich oder nicht, bleibe dahingestellt — die wichtigsten verkehrstheoretischen Voraussetzungen mißachtet werden. So sind beispielsweise in der Diskussion um eine Änderung der Rechtsform bei den Schweizerischen Bundesbahnen auch Fragen der Tarifpolitik in einer Art und Weise zur Sprache gekommen, die dazu angetan ist, beim Leser gänzlich falsche Vorstellungen über das Tarifproblem im Verkehrswesen zu wecken.

Ein paar Beispiele:

„Auch im sog. Werttarifsystem, bei welchem die Güter nach ihrer Tragfähigkeit und volkswirtschaftlichen Bedeutung belastet werden, zeigt sich die Verbundenheit der S.B.B. mit dem Volk." (Aus einem Inserat der Werbeaktion „Die S.B.B. gehören dem Schweizervolk".)

In einem aus Bahnkreisen stammenden Artikel über den S.B.B.-Personenverkehr heißt es:

„Die Bundesbahnen lassen es gegenüber ihren Stammkunden an Großzügigkeit wirklich nicht zu wünschen übrig. Sie wäre bei einem privaten Unternehmen, das sich nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu richten hat, gar nicht zu verantworten." (Der „Bund", Nr. 338, vom 21. Juli 1944.)

„Sie alle (die verschiedenen Kreise der Bahnbenützer G. E.) werden sich gegen einen Abbau der Dienstleistungen der Schiene, handle es sich nun um den Fahrplan abgelegener Landesgegenden mit schlecht frequentierten Zügen ... oder um die Ablehnung der Ausnahmetaxen mit allen Mitteln zur Wehr setzen."

Mit diesem Argument verteidigt ein Einsender der Basler „National-Zeitung", vom 29. März 1944, die gegenwärtige Unternehmungsform unserer schweizerischen Staatsbahn. Und in Nr. 794 der „Neuen Zürcher Zeitung", vom 10. Mai 1944, heißt es unter dem Titel „Der soziale Eisenbahntarif":

„Keine Rede kann aber auf weite Sicht davon sein, die soziale Tarifgestaltung der Eisenbahnen zugunsten reiner Selbstkostentarife aufzugeben ... Der Mittelstand hat deshalb einen Anspruch darauf, daß nach dem Kriege die finanzielle

Grundlage der Bahnen nicht untergraben wird und daß durch die Sanierung der Staatsbahn die Möglichkeit zur Fortsetzung der bisherigen sozialen Tarifpolitik ermöglicht wird."

Die Quintessenz all dieser Ausführungen, die wir noch beliebig durch weitere ähnliche Beispiele ergänzen könnten, besteht in Folgendem: Erst als Staatsbahn, so wird argumentiert, sei es unseren Bundesbahnen möglich geworden, Ausnahmetarife zu gewähren, die eine soziale Funktion erfüllen. Würde den S.B.B. die eigene Rechtspersönlichkeit gewährt, so kämen diese Leistungen in die Gefahr, nicht weiter aufrecht erhalten werden zu können.

Bevor wir im einzelnen auf diese Gedankengänge eintreten, ist es nötig, vorerst einen kurzen Abstecher in die

Theorie der Tarifbildung

bei Eisenbahnen zu unternehmen.

Das Verständnis für die Tarifbildung im Eisenbahnverkehr setzt eine gewisse Kenntnis der preisbildenden Faktoren auf der Kostenseite voraus. Das für die Tarifpolitik entscheidende Merkmal der Eisenbahnen ist ihre besondere Fixkostenstruktur. Die hohe Kapitalintensität der Bahnen hat zur Folge, daß unabhängig vom Umfange des Verkehrs sehr bedeutende sogenannte mittelbare Betriebskosten aus der Verzinsung und Tilgung des investierten Kapitals entstehen. Zudem aber ist auch ein Teil der unmittelbaren Betriebskosten fest und ein weiterer Teil verändert sich nicht proportional dem Verkehrsumfang. Lediglich ein dritter, verhältnismäßig geringer Teil der Gesamtkosten steigt oder sinkt im gleichen Umfange wie das Verkehrsvolumen. Natürlich weisen auch andere Unternehmungen einen solchen Fixkostenanteil auf. Bei den Eisenbahnen erreicht dieser jedoch eine ganz ungewöhnliche Höhe. Schätzungen, die seinerzeit von W. Fischer durchgeführt wurden[1]), ergaben, daß, bezogen auf den Zugskilometer, 61 Prozent der Gesamtbetriebskosten fest sind, 29 Prozent sich nicht proportional verändern und nur 10 Prozent direkt vom Verkehrsumfang abhängig sind. Auf den Achskilometer bezogen, ist der Anteil der direkt proportionalen Kosten sogar gleich Null, d. h. der Transport eines einzelnen Fahrgastes bewirkt unter gewissen Voraussetzungen überhaupt keine direkten Mehrkosten. Die Erklärung hiefür liegt darin, daß von den unmittelbaren Betriebskosten innerhalb sehr weiter Grenzen die Kosten der allgemeinen Verwaltung fest sind, daß von den Kosten des Unterhaltes und der Bewachung der Bahnen nur ein Teil zu den variablen Kosten gehört, daß von den Kosten des Stationsdienstes und der Zugsbegleitung ein sehr bedeutender Teil ebenfalls vom Verkehrsumfang unabhängig ist usw.

[1]) Die Personenfahrpreise der Schweizerischen Bundesbahnen 1914—1920, Zürich 1924, S. 26.

Daraus folgt, daß die Eisenbahnen alles Interesse daran haben müssen, ein möglichst großes Verkehrsvolumen zu erzielen. Wenn der für die einzelne Verkehrsleistung bezahlte Preis die Sonderkosten dieser Leistung, die wie gesagt äußerst gering sind, deckt — auch ohne die Höhe der gesamten Selbstkosten dieser Leistung zu erreichen —, so entsteht für die Eisenbahnunternehmung schon ein Nutzen, indem dieser Preis die Gesamtkosten tragen hilft und durch Vermehrung der Zahl der Verkehrsleistungen die Selbstkosten für die übrigen Einzelleistungen verbilligt. Aus dieser theoretischen Erkenntnis heraus ist man bei den Eisenbahnen in allen Ländern schon seit Jahrzehnten zum Werttarifierungssystem übergegangen, d. h. man hat den Transportpreis nicht nach den Selbstkosten der Leistung, sondern nach dem Wert der zu befördernden Güter angesetzt. Dadurch wurde es beispielsweise möglich, billige Massengüter zu Tarifen zu befördern, die, wenn sie auch nicht immer die vollen Selbstkosten decken, doch zur Deckung der allgemeinen insgesamt festen Kosten beitragen. Voraussetzung ist lediglich, daß der Beförderungspreis über die zusätzlichen Kosten zu stehen kommt. Die Anwendung des Werttarifierungsprinzips liegt also weitgehend im Interesse der Bahnunternehmung selbst und entspricht damit privatwirtschaftlichen bzw. kaufmännischen Grundsätzen.

Daß ein derartiges Tarifierungssystem zugleich auch im volkswirtschaftlichen Interesse eines Landes liegt, brauch nicht näher erläutert zu werden. Denn nicht alle Güter besitzen in gleichem Maße die Fähigkeit, die Transportkosten zu tragen. Ein Tonnenkilometerpreis von 40 Rp. z. B. mag für den Transport von Uhren vertretbar sein. Für die Beförderung von unbehauenen Steinen hätte ein derartiger Tarif eine volkswirtschaftlich nicht mehr tragbare Preiserhöhung zur Folge, d. h. der Transport käme überhaupt nicht mehr zustande. Einerseits erwüchse daraus der Wirtschaft ein wesentlicher Schaden, anderseits entginge aber der Bahn ein Teil des Verkehrs und ihr Gesamtverkehrsvolumen würde reduziert, was, wie wir bereits feststellten, den Bahninteressen selbst zuwiderlaufen würde.

Diese Überlegungen, die wir hier vor allem für den Gütertarif angestellt haben, gelten auch für den Personenverkehr. Ist beim Güterverkehr der Wert des Transportgutes für die Tarifierung ausschlaggebend, so muß beim Personenverkehr der Fahrpreis dem Zweck der Reise angepaßt werden, denn ohne ein tarifarisches Entgegenkommen würde die Mehrzahl aller nicht unbedingt notwendigen Reisen unterbleiben. Wie beim Güterverkehr bedeutet jede zusätzliche Einnahme aus dem Personentransport, solange diese die zusätzlichen Kosten der Verkehrsleistung deckt, einen Gewinn für das Bahnunternehmen. Es ist also auch nicht so, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr der Bahnen bei einer Tariferhöhung unbedingt ansteigen müssen. Wenn nämlich durch eine Tarifsenkung oder durch die Gewährung gewisser Ausnahmetarife ein wesent-

licher Mehrverkehr erzielt werden kann und auch diese Ausnahmetarife die variablen Kosten noch decken, so ist es sehr wohl möglich, daß sich für die Bahnunternehmung ein größerer Gewinn ergibt, als dies bei einer Tariferhöhung der Fall wäre. Diesbezügliche Experimente im Ausland, auf welche wir weiter unten noch zurückkommen werden, haben das schon oft bewiesen.

Diese wenigen theoretischen Überlegungen zeigen jedenfalls, daß es falsch ist, das Werttarifsystem oder andere Ausnahmetarife in erster Linie als einen Beweis der „Verbundenheit der S.B.B. mit dem Volk" hinzustellen. Ebensowenig wird je zur Diskussion stehen, die „soziale" Tarifgestaltung der Eisenbahnen etwa „zugunsten reiner Selbstkostentarife" aufzugeben. Denn eine Tarifierung nur auf Grund der Selbstkosten existiert im Verkehrswesen, wie wir es zur Genüge dargelegt haben, nicht.

Gehen wir nun einen Schritt weiter und wenden uns den Möglichkeiten der

Tarifbildung in der Praxis

zu. In erster Linie ist zu sagen, daß heute keine Bahn der Welt mehr in ihrer Tarifbildung frei ist. In England besteht ein „Railway Rates Tribunal", also ein Tarifgericht, dessen Beschlüssen sich die Bahnen zu unterziehen haben. Immerhin war diese Instanz wenigstens vor dem Kriege vom Staat unabhängig. Dagegen waren auch in England schon von jeher vom Parlament Maximaltarife angesetzt worden, die von den Bahngesellschaften nicht überschritten werden durften. Zudem war den englischen Bahngesellschaften im Eisenbahngesetz von 1844 die Führung eines Zuges täglich nach beiden Richtungen vorgeschrieben, mit welchen Passagiere zum Satze von 1 d pro Meile (gegenüber 1½—2 d der Normaltarife) befördert werden mußten (Parlamentszüge). Durch den „Cheap trains act" wurde 1883 auch die Gewährung von ermäßigten Tarifen für Arbeiter gesetzlich festgelegt. In den U.S.A. übt der Staat durch die „Interstate Commerce Commission" eine ständige Kontrolle über die Tarifbildung im Eisenbahnwesen aus.

Auch die schweizerischen Privatbahnen sind in ihrer Tarifbildung beileibe nicht unabhängig. Zwar unterstehen sie nicht dem Bundesgesetz betreffend das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901, das die Grundlagen für das Tarifwesen der S.B.B. legt. Wenn es aber dort beispielsweise in Art. 2 heißt, daß die Tarife für das gesamte Netz nach einheitlichen Grundsätzen zu erstellen seien, oder wenn in Art. 9 vorgesehen ist, daß für den Abonnementsverkehr, für Arbeiter- und Schülerbillette, für den Rundreiseverkehr, sowie für Gesellschaften und Schulen besondere Ermäßigungen zu gewähren sind usw., so gilt dies doch gleicherweise für die Privatbahnen. Denn diese Bestimmungen sind auch im Schema der Eisenbahn-

konzessionen, für deren Erteilung ein Bundesbeschluß notwendig ist, enthalten. So kann also der Bundesrat sämtlichen Bahngesellschaften, denen eine Konzession erteilt wird, Tarifgrenzen vorschreiben und Ausnahmetaxen verfügen. Mit anderen Worten sind also auch die schweizerischen Privatbahnen genau wie die Bundesbahnen verpflichtet, bei ihrer Tarifbildung im Rahmen von gewissen behördlich vorgeschriebenen Grenzen zu verbleiben.

Damit kommen wir zu der entscheidenden Frage, ob die Tarifbildung bei den Eisenbahnen heute von der Rechtsform der Unternehmung abhängig ist. Nach dem Gesagten ist es nicht mehr schwer, dies zu verneinen. Durch einen entsprechenden Konzessionsvertrag ist es dem Staat stets möglich, jedem Bahnunternehmen nicht nur die Tarifhöhe, sondern auch die Gewährung von sozialen Ausnahmetarifen vorzuschreiben. Es ist daher nicht angängig, bei der Diskussion um die Verleihung der eigenen Rechtspersönlichkeit an die S.B.B. von einer drohenden Aufhebung der Ausnahmetaxen, etwa der Arbeiter- oder der Schülerabonnements, zu reden. Ebensowenig ist es ein besonderes Verdienst der Staatsbahnen, nach dem Solidaritätsprinzip vorzugehen, d. h. „gleiche Tarife auf allen Strecken ihres Netzes ohne Rücksicht auf die verschiedenen Kosten" anzuwenden, wie es in der Inseratenkampagne der Bundesbahnen vom vergangenen Sommer erwähnt wurde, denn auch diese Pflicht ist im eidgenössischen Konzessionsschema enthalten. Noch weniger hat die Rechtsform der Bahnen mit der Fahrplangestaltung zu tun, wie es im vorerwähnten Zitat der Basler „National-Zeitung" behauptet wurde. Auch hier verweisen wir auf das Konzessionsschema (Art. 12), in welchem die Beförderung von Personen täglich nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen in einer vorgeschriebenen Zahl (bei den S.B.B. vier Mal) erfolgen muß. Wie bei den S.B.B. hat es der Bundesrat also auch bei den Privatbahnen in der Hand, durch die Vorschriften des Konzessionsvertrages vom Konzessionär gewisse Leistungen zu verlangen, die dieser erfüllen muß, auch wenn diese Leistungen nicht in seinem privatwirtschaftlichen Interesse liegen. Behauptungen, wie die von uns hier mehrfach zitierten, entspringen also entweder der Unkenntnis der Eisenbahngesetzgebung und den Grundprinzipien des Verkehrswesens überhaupt, oder aber sie stellen absichtliche Verzerrungen des Tatbestandes dar, mit dem Ziel, die Absichten der Befürworter einer administrativen Reorganisation der S.B.B. von vornherein zu diskreditieren. Man muß sich in diesem Zusammenhang darüber wundern, daß die genannten Argumente in der Diskussion um die Verleihung der eigenen Rechtspersönlichkeit an die S.B.B. immer wieder vorgebracht werden und daß diese Behauptungen heute bereits so stark in der öffentlichen Meinung verwurzelt sind, daß dort tatsächlich die Ansicht vorherrscht, ein dichter Fahrplan auf Nebenlinien, Schülerabonnements, Arbeitertarife, ja sogar das Wert-

tarifierungssystem im Güterverkehr seien nur die Folge einer Anwendung gemeinwirtschaftlicher Grundsätze, die bei einer allfälligen Änderung der Rechtsform der S.B.B. mit einem Schlag über den Haufen geworfen werden müßten. Daß dies nicht der Fall ist, haben wir im Vorstehenden zu zeigen versucht. Ein Blick auf die

Eisenbahntarifierung im Ausland

bestätigt zudem unsere Darlegungen.

Den besten Beweis für die Unhaltbarkeit der erwähnten Argumente bietet uns ausgerechnet das Tarifsystem der englischen Privatbahnen, jener Bahnen also, die in ihrer Tarifbildung von staatlichen Einflüssen am wenigsten abhängig sind. Keine Bahnen suchen so wie die englischen, die Preise ihrer Verkehrsleistungen der Zahlungsfähigkeit und Zahlungswilligkeit der Kunden anzupassen. Nicht umsonst kursiert in England das geflügelte Wort daß niemand den vollen Preis für eine Eisenbahnfahrt zu zahlen brauche, wenn er sich nur die Mühe nehme, etwas nachzuforschen — to do a little research! Dies wird bestätigt durch den Einleitungssatz zu einem Propagandaheft der „Great Weastern Railways", wo es heißt: „Heute gibt es über 150 Methoden, um mit verbilligten Taxen zu reisen".

Die englische Eisenbahnstatistik unterscheidet drei Tarifarten: gewöhnliche Fahrkarten, Arbeiterkarten und Dauerkarten. Die gewöhnlichen Fahrkarten ihrerseits werden aufgeteilt in die „full fares", also die vollen Fahrpreise, sowie die verschiedenen Ausflugskarten: Tages- und Halbtages-Ausflugsbillette, Touristenfahrkarten, Ferienkarten, Wochenendkarten usw.

Der Normaltarif, d. h. die gewöhnliche Fahrkarte zu vollen Preisen, basiert auf einem Preis von 1,5 d pro Meile, entsprach also vor dem Krieg einem Kilometerpreis von 7,5 bis 8 Rappen. Der englische Normaltarif ist daher nur wenig höher als derjenige der S.B.B. Der volle Fahrpreis wird jedoch nur von jedem fünften Reisenden bezahlt. Es wäre interessant, näher auf die verschiedenen Abarten der gewöhnlichen Fahrkarten einzugehen. Man könnte aus einer derartigen Aufzählung ersehen, wie die englischen Bahnen sich in ihrer Tarifpolitik in erster Linie von der Absicht leiten lassen, ein Maximum von Kunden heranzuziehen, sei es durch verbilligte Fahrkarten, die nur in den stillen Verkehrsstunden benützbar sind, sei es durch besondere Nachtfahrkarten und zahllose andere Ermäßigungen. Was uns hier jedoch besonders interessiert, sind die Dauerkarten („Season-Tickets") und die Arbeiter-Fahrkarten („Workmen-Tickets").

Gleich wie die S.B.B. das Generalabonnement kennen, werden auf allen englischen Bahnen Jahresdauerkarten, Halbjahres-, Vierteljahres- und Monatskarten ausgegeben. Was diese Karten vom schweize-

rischen Generalabonnement unterscheidet, ist die Tatsache, daß sie nur für bestimmte Linien oder Liniennetze gelöst werden können. Der Einführung eines Generalabonnements auf dem viel größeren Gesamtnetz der englischen Eisenbahnen ständen auch zu große Schwierigkeiten gegenüber, da sein Preis verhältnismäßig hoch angesetzt werden müßte. Der Preis der Dauerkarten ist gegenüber dem Normaltarif sehr stark ermäßigt. Wie groß diese Ermäßigung im einzelnen ist, läßt sich schon deshalb nicht berechnen, weil sie von der Anzahl der unternommenen Fahrten abhängt. Immerhin sei erwähnt, daß z. B. ein Jahresabonnement auf eine Distanz von 15 Meilen (ca. 23 km), entsprechend der Strecke Zürich-Baden, vor dem Krieg rund 30 Schweizerfranken pro Monat kostete.

Diese Abonnements werden gleichzeitig auch als Schülerabonnement verwendet: Personen unter 18 Jahren erhalten die Dauerkarten zum halben Preis, sodaß also ein solches Abonnement für beliebige Fahrten auf einer 23 km langen Strecke monatlich auf etwa 15 Schweizerfranken zu stehen kommt. Vergleichsweise sei angeführt, daß das Schülerabonnement der S.B.B. für die Strecke Zürich-Baden 17 Fr. pro Monat kostet. Trotzdem also der Normaltarif der englischen Bahnen eher etwas höher ist als der Fahrpreis der S. B. B., ist das Schülerabonnement bei den englischen Privatbahnen billiger und hat zudem noch den Vorzug, daß es nicht nur für Schüler und Lehrlinge reserviert ist, sondern von sämtlichen Personen, die das 18. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zu einer beliebigen Anzahl von Fahrten benützt werden kann. Neben den Jahresdauerkarten kennen die englischen Eisenbahnen noch eine Anzahl anderer Abonnements, wie etwa das „1000-Mile-Ticket“ oder das „Holiday-Season-Ticket“, Die Zahl der Dauerkartenbenützer beträgt in England 6—700 000. Schätzungsweise werden rund 35 Prozent aller Reisen mit Dauerkarten ausgeführt.

Anders aufgebaut als in der Schweiz ist auch der Arbeitertarif. Ist bei uns der Bezug eines Arbeiterabonnements von der Höhe des Einkommens abhängig, was die Beibringung eines Lohnausweises nötig macht, so gelangen in England sämtliche Personen, die vor 8 Uhr morgens den Zug benützen, in den Genuß des Arbeitertarifs. Dies stellt eine erhebliche administrative Vereinfachung dar, die sich umso eher verantworten läßt, als die höheren Angestellten in England meist erst um 9 Uhr oder noch später an die Arbeit gehen, während die englischen Workmen bedeutend früher beginnen. Auch beim Arbeitertarif sind die Ermäßigungen gegenüber dem Normaltarif äußerst groß. So zahlen Arbeiter für Retourfahrten auf längeren Strecken nur 0,25 bis 0,3 d pro Meile, währenddem der gewöhnliche Meilentarif 1,5 d beträgt. Das Arbeiterbillet kostet in diesem Fall also nur etwa ein Fünftel der normalen Fahrkarte. Nahezu 20 Prozent der Gesamtzahl aller Fahrgäste benützen das „Workmen-Ticket“. Diese wenigen Beispiele zeigen, wie auch bei den englischen Privatbahnen Ermäßigungen gewährt werden, die

den Ausnahmetarifen bei unseren S.B.B. zumindest entsprechen oder sogar noch weitergehen.

Daß übrigens auch die englischen Bahnen nicht die einzigen sind, die besonders im Vorortsverkehr ermäßigte Tarife kennen, beweist das Beispiel der ehemaligen französischen Privatbahnen im Pariser Vorortverkehr, wo 1935 bei einem Normaltarif von 20 Centimes pro Kilometer der Tarif bei den verschiedenen Abonnements sich bis auf 4 Centimes, also 20 Prozent des Normaltarifs, reduzierte.

Sowohl Schülertarife wie Arbeiterabonnements werden in der Schweiz wie in England in erster Linie beim

Vorortverkehr

benützt, der das Sorgenkind der meisten Bahnen ist. Nirgends besteht so wie hier die Schwierigkeit, die täglichen Verkehrsspitzen zu bewältigen und nirgends müssen wie hier so viele Leerfahrten ausgeführt werden, da sich die Züge zumeist erst kurz vor der Stadt füllen und die zurückfahrenden Züge stets ungenügend besetzt sind. E. Leemann, der der Frage der englischen Personenfahrpreise eine eingehende Studie gewidmet hat [2]), bemerkt zur Frage des Vorortsverkehrs, daß im allgemeinen große Bahngesellschaften diesen Verkehrsteil wegen der niedrigen Dauerkartenpreise und der besonderen Anlagekosten, die notwendig sind, um einen dichten Verkehr reibungslos abwickeln zu können, als notwendiges Übel bewerten.

„Auf alle Fälle", bemerkt er wörtlich, „ist es beachtenswert, daß die Betriebstechnik des englischen Vorortverkehrs gegenüber dem kontinentalen im Vorsprung ist. Diese Leistungsqualität ist nicht etwa auf staatsinterventionelle Maßnahmen zurückzuführen, sondern kann als ein Erfolg der Privatwirtschaft gebucht werden. Wie sich aus rein privatwirtschaftlicher Initiative ein vorzüglich organisierter (elektrifizierter) Vorortverkehr entwickeln kann, beweist der Londoner „Suburban Traffic" der Southern."

Wir führen dieses Urteil eines Kenners der Verhältnisse hier nur an, um vor einer Überschätzung der Leistungen der S.B.B. zu warnen. Es ist beispielsweise eine Verkennung der Wirklichkeit, wenn in der Propagandakampagne der S.B.B. in einem Inserat behauptet wird: „Im Nahverkehr wird der schweizerische Fahrplan in keinem Lande der Welt erreicht". Wer die Organisation des Vorortverkehrs in London oder im Westen von Paris kennt, wird sich hüten, den Nahverkehr der S.B.B. mit diesen enormen Leistungen zu vergleichen. Es muß auch jedem Laien einleuchten, daß die Konzentration von mehreren Millionen Menschen auf verhältnismäßig kleinem Raum gerade dem Nahverkehr viel bedeutendere Aufgaben stellt als die Bevölkerungsverteilung in unserem Land dies (gottlob) tun kann.

---

[2]) E. Leemann: Die Personenfahrpreise der englischen Eisenbahnen. Berlin 1931, S. 59f.

Es ist uns hier nicht daran gelegen, internationale Bahnvergleiche anzustellen. Unsere Untersuchung soll in erster Linie beweisen, daß gewisse Leistungen im Fahrplan und in der Tarifierung mit der Unternehmungsform einer Bahn nur wenig zu tun haben. Es ist bezeichnend, daß die Einnahmen pro Personenkilometer bei den englischen Bahnen vor dem Krieg etwas niedriger lagen als bei den S.B.B., obwohl anderseits der Normaltarif der englischen Bahnen, wie wir gesehen haben, eher höher ist als der Kilometertarif der S.B.B. Wenn darum beispielsweise von Seiten der S.B.B. behauptet wird, daß die zahlreichen Tarifermäßigungen der schweizerischen Staatsbahn bei privaten Unternehmungen, die sich nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu richten haben, gar nicht zu verantworten wären, so ist dies völlig aus der Luft gegriffen.

Wie wir bereits im ersten Teil dieses Aufsatzes darlegten, liegt die Gewährung von Tarifermäßigungen sehr oft im Interesse der Bahn selber, nämlich immer dann, wenn es ihr möglich ist, dadurch einen erheblich größeren Verkehr zu erzielen. Diesen Umstand haben sich zahlreiche Bahngesellschaften des Auslandes von jeher zu Nutze gemacht. Ja oft versuchte man, eine Eisenbahnkrise durch Tarifsenkungen zu bekämpfen: So beschloß in den Vereinigten Staaten die „Interstate Commerce-Commission" im Juni 1935, die Eisenbahntarife von 3,6 auf 2 Cents pro Meile zu senken. Die Folge war ein Anwachsen der Bruttoeinnahmen von 72,7 Millionen Dollar im Juli 1935 auf 104 Millionen im Juli 1936. Zugleich verbesserte sich der Betriebskoeffizient trotz stärkerer Steuerbelastung von 75,2% im August 1935 auf 70,2% im August 1936. Ähnliche Erfahrungen machte man auch in England, als man im Jahre 1933 für die Ferienmonate die „One-mile-for-a-penny-tickets" einführte, die einer Reduktion des Hin- und Rückfahrtbillets um einen Drittel gleichkamen. Später wurde dieser Tarif für das ganze Jahr gültig erklärt, und die Einnahmen aus dieser Billetkategorie stiegen von 127 Millionen auf 480 Millionen Pfund. Derartige Beispiele ließen sich vermehren.

Natürlich soll damit nicht gesagt sein, daß unsere

Bundesbahnen

etwa durch die Ermäßigung ihrer Personentarife im gegenwärtigen Moment Mehreinnahmen erzielen würden. Im Gegenteil: das Ansteigen des Personenverkehrs diesen Sommer trotz der durchgeführten Tariferhöhung beweist, daß diese für die Kaufkraft des Schweizerpublikums gegenwärtig keine untragbare Belastung bedeutet und ihre Berechtigung hatte. Anderseits hat uns aber die Einführung der Ferienabonnements gezeigt, wie durch geschickte tarifarische Maßnahmen eine zusätzliche Erhöhung des Verkehrs und damit eine Verbesserung der Verkehrseinnahmen erzielt werden kann. Bis heute waren unsere S.B.B. jedoch in dieser Beziehung nicht gerade bahnbrechend. Das Beispiel Englands beweist, wie man durch Einführung von Sondertarifen ganz wesentliche Verkehrs-

steigerungen erzielen kann. Die englischen Bahnen kennen Touristenkarten, Weekend-Billets, Ausflugskarten, „cheap-day-tickets" (mit Rückfahrt am gleichen Tag), Gesellschaftstarife (Schulreisebillets kosten ein Viertel der Normalfahrkarten) und eine ganze Reihe von Sonderzugstarifen. Alle diese Tarifarten sind von den Bahnen aus eigenem Antrieb heraus geschaffen worden und haben sich für den englischen Fremdenverkehr segensreich ausgewirkt.

Anscheinend setzt sich jedoch nach und nach auch bei den Bundesbahnen das Verständnis für eine fortschrittlichere Tarifierungspolitik durch. Zweifellos hat das Ferienabonnement den S.B.B. einen ansehnlichen Einnahmenzuwachs verschafft. Man kann nur bedauern, daß man mit der Einführung dieses Abonnements so lange zugewartet hat. Denn es ist natürlich nicht so, daß die S.B.B. mit diesem Abonnement ein Opfer bringen, wie es ein Korrespondent der „National-Zeitung" vom 10. August 1944 glauben machen möchte, wenn er schreibt:

> „Warum haben die Finanz- und Industriekreise geschwiegen . . . , als die S.B.B. mitten im Krieg der Hotellerie mit dem Ferienabonnement das Durchhalten ermöglichen?"

und die Einführung des Ferienabonnements zugleich gewissen bahnfremden Lasten gleichsetzt. Sicher stehen aber unseren Bundesbahnen auf diesem Gebiet noch zahlreiche weitere Möglichkeiten offen. Die Nachkriegsjahre werden erweisen, ob die S. B. B. es verstehen werden, eine Verkehrspolitik zu betreiben, die sowohl in ihrem eigenen Interesse als in demjenigen des schweizerischen und ausländischen Publikums liegt.

* * *

Fassen wir das Gesagte kurz zusammen, so gelangen wir zu folgenden

Schlußfolgerungen:

1. Auf sämtlichen Eisenbahnlinien der Welt werden — unabhängig von ihrer Unternehmungsform — Ausnahmetarife gewährt. Diese liegen zumeist im eigenen Interesse der Bahnen, die darauf bedacht sein müssen, auf Grund ihrer speziellen Kostenstruktur das Verkehrsvolumen auf ein Maximum zu bringen.

2. Durch die Konzessionsverträge oder durch die Eisenbahngesetzgebung haben es sozusagen alle Staaten (mit Ausnahme von England) in der Hand, auf die Tarifbildung der Bahnen in öffentlichem oder privatem Besitz Einfluß zu nehmen und im besonderen die Gewährung von sozialpolitischen Tarifen zu veranlassen, selbst wenn diese derartige Ermäßigungen mit sich bringen, daß sie für die Bahnen ein Verlustgeschäft darstellen.

3. Die Praxis der Eisenbahntarifierung auch in den Privatbahn-Ländern beweist, daß selbst dort Ausnahmetarife mit sozial-

politischen Zielen gewährt werden, die den entsprechenden Tarifermäßigungen bei den S.B.B. ohne weiteres gleich zu setzen sind.

4. Eine Änderung der Rechtsform der S.B.B., z.B. die Verleihung der eigenen Rechtspersönlichkeit an die Bundesbahnen, würde daher die Tarifbildung der S.B.B. sicher nicht in der Weise beeinflussen, daß etwa das Schüler- und Arbeiterabonnement, das General- oder Ferienabonnement oder gar das Werttarifsystem im Güterverkehr abgeschafft würden. Ebensowenig hätte eine Entpolitisierung eine Verschlechterung des Fahrplanes zur Folge, da dieser durch Gesetz oder Konzessionsvertrag festgelegt wäre. Es ist im Gegenteil anzunehmen, daß — da die S.B.B. nach durchgeführter Sanierung gezwungen wären, nach kaufmännischeren Grundsätzen als bisher zu arbeiten — in vermehrtem Maße verbilligte Tarife angewendet würden, die ähnlich wie bei den englischen Bahnen in erster Linie daraufhin zielen würden, das Verkehrsvolumen zu erhöhen.

Die Judenfrage am Kriegsende

Eine Zwischenbilanz

Von **Hans Klee**

Es ist sicherlich verfrüht, über die jüdische Frage, die in so unerhörtem Ausmaße die Leidenschaften unserer Zeit erregt hat, etwas Endgültiges in diesem Augenblick aussagen zu wollen. Ist doch ihre Entwicklung, wie die nahezu aller Menschheitsprobleme, von den Prinzipien abhängig, die man am Ende dieses gewaltigen Krieges zur Grundlage eines neuen Aufbaues in der Welt machen wird. Nur um eine Zwischenbilanz kann es sich daher heute handeln. — Dabei sei unterstrichen, daß die Äußerung eines Einzelnen immer nur als der Ausdruck seiner eigenen Anschauungen und vielleicht jener der weltanschaulichen Gruppe, welcher er sich zurechnet, zu gelten hat; die repräsentativen Organe, die am Kriegsende die Auffassungen der jüdischen Gesamtheit vertreten können, zeichnen sich schon ab, harren aber noch ihrer endgültigen Formung.

Die französische Revolution und ihre Folgen

Die Judenfrage hat eine alte Geschichte; wir wollen uns aber darauf beschränken, ihre Wurzeln da aufzusuchen, wo sie ihre moderne Gestalt angenommen hat: in den geistigen Bezirken der französischen Revolution. Die Welt, die damals geschaffen wurde, die Welt der Menschenrechte, die von der Freiheit des Gewissens und der Meinung, des Wortes und der Schrift, die von der Gleichheit aller Menschen und den Gefühlen der Brüderlichkeit unter den Völkern getragen war, ist die Welt, in der die Proble-