

Beilage C.

Ueber Eisenbahntarifbildungs-Theorien.

Aus dem »Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt der österreichisch-ungarischen Monarchie«. 1879, Nr. 106 u. ff.

Alles beherrscht der Begriff und die mathematische Formel,
»Und mit dem Menschenverstand kommt man durch's Leben
nicht mehr.« Schiller.

Kissingen, im August 1879.

Einleitung.

Neuere Literatur.

Seit einigen Jahren haben die Eisenbahntarif-Fragen eine ausserordentliche Wichtigkeit erlangt und sind der Gegenstand des Fleisses und Nachdenkens vieler Theoretiker und Praktiker geworden. Sowohl dickleibige Bände, als zahlreiche Broschüren und Zeitungsartikel sind darüber erschienen und haben zum Theile sehr widersprechende Anschauungen zu Tage gefördert. Einige Schriftsteller betreten muthig den Weg der Begriffsbildung, der Definitionen, ohne sich zu erinnern, dass schon Kant dargethan, wie letztere nur auf dem Gebiete der apriorischen, mathematischen Wissenschaften gesunde Früchte zu tragen vermögen. Andere gehen noch weiter und suchen nach algebraischen Formeln, welche die in der Praxis auftauchenden Tariffragen beantworten sollen.

Die Selbstkosten als Grundlage der Tarife.

Wir haben soeben eine Reihe solcher Schriften durchgesehen und möchten uns hier gegen eine darin hervortretende Tendenz erheben, wonach die Tarife, sei es nun mit oder ohne einen Zuschlag, mit oder ohne Coëfficienten auf die Selbstkosten zu basiren wären. Es ist dies in unseren Augen eine verhängnissvolle, radicale Irrlehre!

Nach unserer Auffassung haben die Selbstkosten mit der Aufstellung der Tarife gar nichts oder nur äusserst wenig (als Minimalgrenze) zu thun. Was Einen sofort stutzig machen muss, ist der Umstand, dass die von uns bekämpften Schriftsteller in die Selbstkosten meist die Verzinsung des Capitals mit einbeziehen. Es liegt auf der Hand, dass, so lange die Bahnen Erwerbsanstalten sind, die durch Ein-