

hebung der Tarife erzielten Einnahmen auch für die Verzinsung des investirten Capitals aufzukommen haben oder aufkommen sollten. Man kann aber nicht zum Voraus sagen: Ich will, dass mein Capital zu dem und dem Zinsfusse sich verzinse, und werde meinen Tarif darnach einrichten. Einmal ist es ganz gegen den Geist einer Erwerbsanstalt, dass sie ihren Gewinn eigenwillig zum Voraus limitire, dass sie erkläre: Ich begnüge mich mit 4 oder 5 oder 6^o/_o. — Und dann ist der Reingewinn beim Eisenbahnbetrieb, wie das Treffen beim Scheibenschiessen, nicht vom blossen menschlichen Wollen abhängig. Es ist möglich (insbesondere bei Bahnen mit schwachem Verkehre), dass, wenn der Tarif auch nur in der Absicht einer 1^o/_oigen Verzinsung des Anlagecapitals berechnet würde, derselbe doch so hoch ausfiele, dass kein Reisender die Bahn benützen würde, dass keine Tonne Fracht darüber ginge, und dass solchergestalt statt der 1^o/_oigen Verzinsung der empfindlichste Betriebskostenabgang entstünde. Es wäre aber auch umgekehrt der Fall denkbar, dass sich der *a priori* aufgestellte Tarif praktisch so niedrig erwiese, dass ungeahnte Verkehrsmassen zuströmten, und dass in Folge dessen der Reingewinn nicht (wie beabsichtigt war) 1^o/_o, sondern 5 oder 6^o/_o oder noch mehr betrüge. Bei dem in Rede stehenden Vorgang ist also nicht nur der Zweck, den Reingewinn *a priori* statt *a posteriori* zu bestimmen, ein verfehelter, sondern auch der Weg, der dazu führen soll.

Einbeziehung der Zinsen.

Die Einbeziehung der Verzinsung in die Selbstkosten ist übrigens nur eine Detailfrage; die Hauptfrage ist die, ob überhaupt die Selbstkosten bei der Tarifierung eine Rolle zu spielen haben und welche? Wir werden versuchen, diese Frage hier ohne wissenschaftlichen Apparat durch einige, dem praktischen Leben entnommene Beispiele zu beleuchten, ohne jeden Anspruch auf Vollständigkeit und Methode, auch ohne Hoffnung, Neues vorzubringen. Wie sollte es gelingen, in dieser Frage noch Neues und Originelles zu Tage zu fördern? Unser Zweck ist auch ein viel bescheidenerer, nämlich der: Die kühnen Jünger der Neuzeit von der Betretung und Verfolgung gewisser neuer Wege zurückzuhalten.

So lange die Eisenbahnen Erwerbsanstalten sind — und bis auf Weiteres sind sie es thatsächlich — müssen für sie auch die nämlichen Regeln und Methoden gelten, welche die gesammte Industrie, der gesammte Handel und Wandel zur Anwendung bringen. Nun ist aber die allgemeine Regel des Handels und der Industrie die: den Geschäftsgewinn so hoch zu spannen, als es eben geht, und zu diesem Behufe den Preis jeder Leistung nicht nach den Selbstkosten zu bemessen, sondern den Kunden so viel Geld abzunehmen, als dieselben herzugeben im Stande oder gewillt sind. Der Verkaufspreis der Leistung nähert sich solchergestalt so viel wie möglich dem Werthe der Leistung für den Empfänger, ohne diesen je zu erreichen oder gar

Preisbildung im Allgemeinen.