

**Zeitschrift:** Berner Rundschau : Halbmonatsschrift für Dichtung, Theater, Musik und bildende Kunst in der Schweiz

**Herausgeber:** Franz Otto Schmid

**Band:** 3 (1908-1909)

**Heft:** 14

**Artikel:** Zur Tarifrevision der S.B.B.

**Autor:** Platzhoff-Lejeune, E.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-748007>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

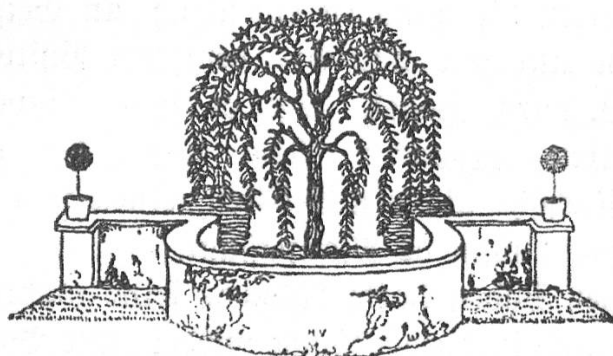
### **Terms of use**

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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

für diejenigen sicherlich, die eine neue Verkündigung, eine unbestreitbare Wahrheit erhofften. Aber es wird immer ein höchst wertvoller Beitrag zur Erkenntnis eines der eigentümlichsten Männer des letzten Jahrhunderts bleiben. Unter den zahllosen Bekenntnisschriften, die uns von den Denkern aller Zeiten überliefert sind, wird es eine charakteristische Stellung einnehmen, da es durch die vulkanischen Ausbrüche der Krankheit hindurch das gibt, was der Titel verspricht und was immer die Rechtfertigung einer Autobiographie sein wird: das wahre Abbild des Menschen. „Ecce Homo“. —



## Zur Tarifrevision der S. B. B.

Von Ed. Blazhoff-Bejeune, Lausanne.



Es ist ein gesundes und erfreuliches Symptom demokratischen Geistes, daß die finanzielle Lage unserer Staatsbahnen die öffentliche Meinung intensiv beschäftigt. Vielleicht geschieht es allgemein in zu pessimistischer Weise, woran die warnenden Stimmen von oben, wie sie gelegentlich auch bei der Aufstellung des Bundesbudgets ertönen, mit schuld sein mögen. Aber ein vorsichtiger Pessimismus, sofern er nicht übereilte Entschlüsse faßt, ist dem leichtsinnigen und gedankenlosen Optimismus bei weitem vorzuziehen. Natürlich läuft auch bei den zahlreichen und widersprechenden Vorschlägen, die der einzelne Bürger der Generaldirektion und dem Eisenbahndepartement zu machen für nötig hält, eine gute Portion Unsinn mitunter, der immerhin der Gleichgültigkeit vorzuziehen ist. Nur muß verhindert werden, daß der unmaßgebliche Vorschlag des einzelnen Schule macht und, in allen Tonarten aufgegriffen und wiederholt, zur öffentlichen Meinung wird.

Zu diesen bedenklichen und in der Presse mit seltener Einstimmigkeit wiederholten Vorschlägen gehört der der Taxenerhöhung. Nur wenige sind sich darüber klar, daß man zu diesem Ausweg, der moralisch einen peinlichen Eindruck machen muß, finanziell ein keineswegs sicher

wirkendes Mittel ist, erst in der äußersten Not greifen sollte, von der wir zum Glück noch sehr weit entfernt sind.

Moralisch bedeutet die Taxenerhöhung nichts weniger als die Niederlage des Rückkaufsgedankens\*. Man hatte dem Volke, um seine Stimme zu gewinnen, gewisse Vorteile versprochen. Nach kaum einem Jahrzehnt entzieht man sie ihm wieder, nachdem die Operation des Rückkaufs kaum vollendet ist. Man gesteht damit ein, daß die Geschichte von den auf Kosten des Schweizervolks sich bereichernden ausländischen Aktionären unserer Privatgesellschaften ein Märchen war, daß sowohl die vermehrten Zugsleistungen als die billigeren Taxen ein mißlungenes Experiment gewesen sind. Warum in aller Welt, fragt sich das Volk, verstaatlichen wir unsere Bahnen, wenn dem einzelnen Mann daraus kein persönlicher Vorteil erwächst und wenn wir als Gesamtheit uns damit in neue Schulden gestürzt haben? Die Taxen erhöhen, oder, um uns des beliebten, die Wahrheit so schön verschleiern den Euphemismus zu bedienen, die Tarife reformieren, heißt nichts anderes, als den Gegnern des Rückkaufs Recht geben und den eigenen begangenen Irrtum einsehen. Man hüte sich vor solchen unpopulären Maßregeln und glaube nicht, die Volksmasse stehe hinter den allerdings zahlreichen Einsendern in der Presse, die seit sechs Monaten stets von neuem die Erhöhung der Taxen verlangen. Das Volk würde durch eine solche Maßregel bitter enttäuscht und gründlich aufgebracht werden.

Ganz abgesehen davon, daß die Taxerhöhung den gewünschten Effekt der Einnahmenerhöhung wahrscheinlich nicht einmal erzielt! Wenn es wahr ist, daß die Herabsetzung der Taxen im Post- und Eisenbahnwesen den Verkehr erhöht und auf die Dauer die Einnahmen eher vergrößert als verringert, so muß es auch wahr sein, daß die Erhöhung der Taxen keine Erhöhung der Einnahmen, vielleicht sogar eine Reduktion derselben zur Folge hat. Warum also eine Maßregel ergreifen, die viel böses Blut machen und zahlreichen Reklamationen rufen wird, wenn man ihres finanziellen Erfolges nichts weniger als sicher ist?

Die meisten Ratgeber sind darüber einig, daß die Tarifreform mit der Abschaffung der „unerhört“ und „unsinnig“ billigen Retourbillets beginnen müsse. Ließt man die Entrüstung über unsere Retourtaxen, so sollte man wirklich glauben, sie seien von einer Idiotenhorde eingeführt worden oder dem schrullenhaften Gehirn einer verknöcherten Beamtenseele entsprungen.

Man mache sich vor allem klar, wie wir zu ihnen gekommen sind. Zwei der fünf verstaatlichten Bahngesellschaften, die Zentralbahn und die Gotthardbahn, hatten bereits die Retourtaxen der nun-

\* Die Kommission des Nationalrats hat inzwischen sich in der gleichen Weise ausgesprochen.

mehrigen Bundesbahnen oder doch, soweit die Gotthardbahn in Betracht kommt, das Verhältnis zur einfachen Taxe (5,2 und 6,5 Rp.). Diese Retourtaxen bei der Verstaatlichung nicht beibehalten, wäre einer Erhöhung der Taxen beim Rückauf gleichgekommen. Mit andern Worten: der Rückauf wäre unmöglich geworden. Es hieß also, sie auf alle Linien und Kreise zu übertragen. Auch vergesse man nicht, daß Zentralbahn und Gotthardbahn unsere besten Privatgesellschaften waren und sich bei den „verrückten“ Retourtaxen sehr wohl befanden. Man nehme ferner hinzu, daß unsere „unsinnig billigen“ Retourbillette heute noch teurer sind, als diejenigen Deutschlands, Österreichs, Frankreichs und Italiens, daß unsere einfachen Billette vollends ganz bedeutend höhere Sätze aufweisen. Statt also über unsere billige Retourtaxen zu jammern, wären wir ebenso berechtigt, unsere teuern einfachen Taxen zu beklagen. Und wer wollte den Bundesbahnen nicht beistimmen, wenn sie es für eine minder gefährliche Finanzoperation hielten, die Retourtaxen als die einfachen Taxen beim Rückauf herabzusetzen? Endlich sei noch betont, daß die hohen Taxen unserer Rundreisebillets im inneren und äußeren Verkehr nicht herabgesetzt wurden.

Stellt man sich vollends auf den sozialen Standpunkt, so wird man zugeben müssen, daß die Ermäßigung der Retourtaxen auf der Nordostbahn, Jura-Simplonbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen diejenige Maßregel war, die den breiten Volksmassen, die allen Schichten der Bevölkerung am meisten zugute kam, während z. B. die Schaffung der Generalabonnemente nur bestimmten Kreisen — den Fremden, den Geschäftsreisenden — diente. Das zehntägige Retourbillet ermöglicht dem kleinen Mann den Besuch bei den Verwandten in der Stadt oder auf dem Lande. Es hat den Verkehr in Bevölkerungsschichten entwickelt, die früher weit weniger reisten. Darum ist es gut und soll es bleiben; es hat den Erwartungen vollends entsprochen und seinen Zweck trefflich erreicht.

Ganz anders steht's mit dem Generalabonnement und mit dem Streckenabonnement, die beide mit dem vernünftigen Grundsatz brechen, daß jede Fahrt dem Reisenden auch bei häufiger Wiederholung etwas kosten, der Bahn etwas einbringen soll. Zweifellos hat das Generalabonnement manchen Reisenden nach Gegenden geführt, die er sonst nie aufgesucht hatte. Es hat den Verkehr in ungeahnter Weise entwickelt und vielen Schweizern erst recht eigentlich die Kenntnis ihrer Heimat erleichtert und sie ihnen lieb gemacht. Darum soll das Generalabonnement auch bestehen bleiben, aber nur mit einer minimalen Gültigkeitsdauer von drei Monaten, da bei den halbmonatlichen und einmonatlichen Abonnements die Mißbräuche den Nutzen gewaltig überwiegen. Auch die Streckenabonnemente mit beliebigen Fahrten sollte man durch

Abonnemente mit 100, 200, 500 usw. jährlichen Fahrten und entsprechendem Rabatt ersetzen, um die Züge von denjenigen Reisenden zu säubern, die nur mitfahren, weil es sie nichts kostet und die an Ort und Stelle blieben, wenn sie auch nur 20 Rappen bezahlen müßten.

Bisher herrschte der Grundsatz, daß eine Taxenerhöhung nie ohne Äquivalent stattfinden konnte. Wenn z. B. der Preis der Generalabonnemente erhöht wurde, so geschah es nur gegen Einbeziehung neuer Linien in das Netz, die diese Erhöhung einigermaßen rechtfertigen. Wir hoffen, daß auch in Zukunft diesem Grundsatz nachgelebt werde. Es kann das nur so geschehen, daß man sich endlich entschließt, an Stelle der kurzfristigen Generalabonnemente das Kilometerheft einzuführen, gegen das bisher nur Bedenken betriebstechnischer Natur geäußert wurden, die stark übertrieben sind. Es würde sich lohnen, mit diesem bei 36 schweizerischen Privatgesellschaften mit langjährigem Erfolg angewandten System auf den Bundesbahnen endlich einen Versuch zu machen. Käme es wirklich zur Erhöhung der Retourtaxen, so wäre das Kilometerheft das Minimum einer Gegenleistung an das häufig reisende Publikum.

Sonderbar bleibt es gleichwohl, daß das Publikum den stets steigenden Personenverkehr und seine stets größere Reiselust mit einer Taxerhöhung bezahlen soll. Wäre es nicht angezeigt, da zu sparen, wo das Defizit entstand, nicht dort, wo im Gegenteil Mehreinnahmen vorliegen? Die Mindereinnahmen stammen aus der Erhöhung der Betriebskoeffizienten und aus dem Rückgang des Güterverkehrs. Die Transporttaxen für diesen zu erhöhen, ist schon wegen der Konkurrenz der ausländischen Bahnen undenkbar. Wohl aber läßt sich gegen die Steigerung des Betriebskoeffizienten durch Reduktion der Züge und Zugkompositionen ankämpfen. Eben hier hat darum mit vollem Recht die Reform eingesezt.\* Daß sie starken Widerspruch von seiten des verwöhnten Publikums finden wird, ist zweifellos. Wofern sie maßvoll und geschickt vorgeht, wird sie gleichwohl den gewünschten Erfolg erzielen, und es ist zu hoffen, daß diese Maßregel ausreicht, um dem Defizit abzuhelpfen. Dazu käme dann eine Vereinfachung der oberen Verwaltung, über deren Dringlichkeit außer den direkt Interessierten wohl alle einer Meinung sind. Mit dem zweischneidigen Schwert einer Erhöhung der Taxen aber gehe man vorsichtig um und lasse es so lange als möglich ungebraucht an der Wand hängen.

Man kann bei der Festlegung der Tarife von zwei Standpunkten

---

\* Es hat sich allerdings inzwischen gezeigt, daß die Reduktion der Züge und Zugkompositionen überall entrüsteten Protest herausforderte. Im Prinzip ist jedermann damit einverstanden, keiner aber in seinem Kanton und auf seiner Linie. In den meisten Fällen haben die S. B. B. nachgegeben. Sollte nun auf dem Reduktionswege nichts zu erreichen sein, so wird man eben doch zur Taxenerhöhung greifen müssen, die alle Interessentenkreise viel empfindlicher trifft, als der Ausfall einiger Lokalzüge.

ausgehen: vom betriebstechnischen, der den besten Kunden der Bahn bevorzugt, bei uns also den Fremden und den Geschäftsreisenden; vom sozialen, der den breiten Volksmassen die Wohltat des bequemen und billigen Bahnverkehrs zugute kommen läßt. In einem demokratischen Gemeinwesen kann nur dieser Standpunkt herrschen.

Zum Glück erfahren wir, daß das Jahr 1908 von allen Bahnen Europas den schweizerischen den geringsten Einnahmenausfall gebracht hat. Viel mehr als die Erhöhung des Betriebskoeffizienten, die Forderungen des Personals, die Verbesserungen des Rollmaterials und der Bahnanlagen scheint also die wirtschaftliche Krise an der kritischen Lage unserer Staatsbahnen schuld zu sein. Grund genug, die Tarifrevision um ein Jahrzehnt hinauszuschieben, falls sie dann noch nötig sein sollte!



## Wirtschaft und Kunst.

Von Privatdozent Dr. F. Riffarth.



Manchen Künstlern scheinen die Beziehungen zwischen Wirtschaft und Kunst als unzulässig, als gefühlverletzend. Zwar hat jeder von uns wohl schon Gelegenheit gehabt, eine Zeitungsannonce zu lesen, in der es heißt: Ein Künstler sucht eine reiche Frau zu heiraten, um sich ganz der Kunst widmen zu können. Alter, Konfession u. Nebensache. Manchem Künstler mag es scheinen, daß eine Fühlung zwischen Wirtschaft und Kunst ein Ding der Unmöglichkeit sei. Denn hat es die Wirtschaft mit dem Roh-Materiellen, Grob-Sinnlichen, jedem Zugänglichen zu tun, so ist das Künstlerische hingegen etwas Höheres, nicht für jeden Erfass- und Begreifbares. Erst in dem Moment, in welchem die Sorgen verschwinden, beginnt das wahre Schaffen des Künstlers. Somit wird jede Beziehung zwischen Wirtschaft und Kunst zurückgewiesen, allein mit großem Unrecht, ja noch mehr: mit himmelschreiendem Unrecht!

Jede Kunst setzt die Entwicklung der Sinnlichkeit voraus. Ohne Sinnlichkeit keine Kunst. Durch die Sinneswahrnehmung wird uns jeder Kunstgenuß zugeführt. Die Sinnlichkeit ist also die Voraussetzung jeder Kunst. Es war daher kein Zufall, daß die Renaissance der Kunst, die moderne empirische Philosophie und die Entwicklung des Wirtschaftslebens