

Der Abbau der Preise.**Handelsfreiheit und Preisabbau.**

Der wichtigste Grund für die Forderungen nach Gehalts- und Lohnerhöhungen ist die Verteuerung der Lebenshaltung; sie verursacht auch die Streike und die sozialen Krisen. Sowohl vom wirtschaftlichen als auch vom politischen Standpunkte aus ist es daher von enormer Bedeutung, daß die Mittel gefunden werden, die zur Herabsetzung der Preise für alle notwendigen Lebensmittel führen.

Für jene Nahrungsmittel, die die Schweiz einführen muß, hat die Preisbauffe nicht nur ihren Höhepunkt erreicht, sondern bei vielen Artikeln ist bereits eine fühlbare Bauffe eingetreten. Um diese Bauffe in die richtigen Bahnen zu lenken, muß unseren Kaufleuten die Freiheit in der Ein- und Ausfuhr unverzüglich zurückgegeben werden. Auch müssen mit Ausnahme des Alkoholmonopols alle Monopole verschwinden, da sie keine Existenzberechtigung mehr besitzen.

Es gehen uns sehr günstige Warenofferten aus allen Ländern zu, in denen sich während des Krieges wegen Ausfuhr- und Transportchwierigkeiten große Borräte angesammelt haben. Leider hat aber die durch den Waffenstillstand hervorgerufene Stagnation im Handel zur Folge gehabt, daß viele Waren weit unter den sehr hohen Preisen verkauft werden müssen, den die Kaufleute dafür bezahlten. Die in diesen Borräten festgelegten Kapitalien können ihre Besitzer nicht zum Abschluß neuer, billiger Käufe verwenden, aus denen die gesamte Bevölkerung einen großen Nutzen zöge.

Es läge daher im Interesse der Konsumenten und der Kaufleute, wenn das eidgenössische Ernährungsamt, das die nötigen Kompetenzen besitzt, diese Borräte liquidierte und die Ausfuhrbewilligungen für alle zu teuer gekauften Waren erteilte; denn wir haben den festen Beweis in Händen, daß diese Waren ohne Ausnahme und ohne jegliche Schwierigkeit zu viel niedrigeren Preisen erseht werden können.

Überhaupt muß man, um der gegenwärtigen Krisis ein Ende zu machen, den Kaufleuten die volle Ein- und Ausfuhrfreiheit für alle Waren fremder Herkunft zurückgeben. Man muß die persönliche Initiative frei walten lassen; die Konkurrenz selber ist das beste Mittel zur Herabsetzung der Preise.

C. Morel, Directeur de „L'Epicier Suisse“.

Die Eisenbahntarife.

M. Die Tarifpolitik der Bundesbahnen hat sich während des Krieges unter dem wachsenden Zwang zu einer künstlichen Verkehrseindämmung entwickelt. Nachdem mit der verbesserten Kohlenzufuhr dieser Zwang wegfällt, darf wohl angenommen werden, daß dieses für die Preisbildung mitbestimmende Moment künftig ausgeschaltet wird. Darüber hinaus ist zu erwarten, daß die Bundesbahnen mehr als während des Krieges volkswirtschaftliche Erwägungen mitreden lassen, wenn es sich um die Neubildung des Tarifwesens handelt. Es wäre Raubbau an der Volkswirtschaft, eine Tarifpolitik fortzusetzen, die den Stempel des sacro egoismo an der Stirn trägt, die nicht einmal bedenkt, daß ein eigenes Plus von beispielsweise einer Million durch den gleichzeitigen Schaden des Mehrfachen an der Volkswirtschaft mehr als aufgewogen wird.

Aber auch mit Rücksicht auf die Valutaverhältnisse muß ein Abbau der Kriegstarife selbst für den Fall gefordert werden, daß sich die Betriebsausgaben nicht verringern lassen. Unser Hauptverkehr ist der Transitgüterverkehr; dieser ist aber in den für uns wichtigsten Relationen mehr als je von Umfahrung bedroht. Diese Umfahrungstendenzen — man denke an den Brenner! — werden durch den uns gegenüber schlechten Stand der ausländischen Valuten sehr stark gefördert; ihnen kann solange nur durch Kampfstarife entgegengetreten werden, bis die heute schwindelnd hohen Valutadifferenzen wieder wenigstens einigermaßen ausgeglichen sind. Auch im Personenverkehr wird man das im Kriege erreichte Maß nicht beibehalten können, wenn uns nicht der Personentransit verloren gehen soll. Im Inlandverkehr ist ein Abbau aus volkswirtschaftlichen Gründen unerlässlich.

Daraus entstehen für die Bundesbahnen große Ausfälle. Um sie wenigstens wieder einigermaßen einbringen zu können, muß der Grundsatz des längsten Parcours überall da nachdrücklich zur Geltung gebracht werden, wo dies ohne anderweitigen Nachteil geschehen kann. Das gilt sowohl für den Güterverkehr wie auch für den Personenverkehr; im letzteren läßt sich bekanntlich die Instradierung durch Zahl und Güte der Verbindungen beeinflussen. Die Bundesbahnen sind es nicht nur dem Verkehrsbrennpunkt Basel, sondern sie sind es dem eigenen Interesse und mehr noch demjenigen der nationalen Volkswirtschaft schuldig, daß man von Basel nach Lyon am raschesten via Juralinie und nicht via Mülhausen-Belfort gelangt. Frankfurt-Zürich hat via Böhberg nicht mehr Fahrzeit als via Schwarzwaldbahn; Basel-Zürich hat aber 89 Tarifkilometer gegen nur 47 Schaffhausen-Zürich. Olten-Chiasso ist länger als Olten-Brig usw. Auf alle diese Dinge muß Rücksicht genommen werden; ohne eine zweckmäßige Ver-

Dies ist die Tragödie Offenbachs als großen Künstlers und Menschen. So viel er gegeben hat, er hätte noch unendlich mehr geben können. Sein Reichum ist unerschöpflich und ohne Beispiel in der Tonkunst. Unglücklicherweise war er der erfolgreichste Musiker einer Zeit; er liebte den Beifall, den Erfolg, die Be-