

Bericht

des

Post- und Eisenbahndepartementes an die Kommission des schweizerischen Ständerates zur Vorberatung des Rekurses der Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn gegen die Verfügung des Bundesrates vom 17. Dezember 1906 über die Einrichtung eines direkten Güterverkehrs und die Berechnung der Gütertaxis im direkten Verkehr, sowie im Transitverkehr.

(Vom 23. August 1907.)

Tit.

Mit Schreiben vom 25. Juli 1907 hat Ihr Herr Präsident das Eisenbahndepartement ersucht, wenn möglich bis 1. September 1907 der Kommission einen Bericht über folgende Punkte zugehen zu lassen:

1. Es ist an geeigneten Beispielen zu berechnen und ziffernmässig darzutun, ob und inwieweit die konzessionsmässigen Taxen und Klassen der Montreux-Berner Oberland-Bahn, insbesondere die Minimaltaxen, durch Anwendung des von dieser Bahn für den internen Verkehr teilweise adoptierten Reformtarifs reduziert werden. Sind speziell die bezüglichen Berechnungen der Rekurschrift unter VI, Seiten 9/10 richtig?

2. a. Es ist an geeigneten Beispielen zu berechnen und ziffernmässig darzutun, ob und inwieweit die konzessionsmässigen Taxen der Montreux-Berner Oberland-Bahn, insbesondere die

Minimaltaxen, durch Abzug der ganzen oder der halben Expeditiionsgebühr reduziert werden.

b. Es ist an geeigneten Beispielen zu berechnen und ziffernmässig darzutun, ob und inwieweit die konzessionsmässigen Taxen und Klassen der Montreux-Berner Oberland-Bahn, namentlich die Minimaltaxen, durch Anwendung des Streckentaxenschemas der Bundesbahnen reduziert werden.

c. Sind speziell die bezüglichlichen Berechnungen der Rekurschrift sub VII, Seite 10, richtig?

3. Ist es tariftechnisch richtig, dass — wie die Rekurschrift Seite 6 ausführt — die direkten Taxen (Taxen für den direkten Verkehr) ganz gut durch einfachen Zuschlag der internen Tarife (Tarife für den internen Verkehr) berechnet werden könnten?

Im weitem stellt der Herr Präsident dem Eisenbahndepartement anheim, ausser der Beantwortung obiger Fragen, eine Vernehmlassung auf die nach Abfassung des bundesrätlichen Berichtes eingegangene Replik einzureichen.

Wir beehren uns, obige Fragen wie folgt zu beantworten:

Ad 1. Wie auf Seite 12 des bundesrätlichen Berichtes vom 13. Juni 1907 ausgeführt ist, enthalten die Konzessionen der Eisenbahnen nur die Vorschrift, dass für den Güterverkehr Klassen aufzustellen sind, wobei für die höchste und die niedrigste Klasse die Taxen festgesetzt werden, welche nicht überschritten werden dürfen. Ferner enthalten sie die Vorschrift, dass für Wagenladungen (das heisst für wenigstens 5000 kg. oder 5 t.) gegenüber den Stückgutsendungen Rabatt zu gewähren sei. Dabei ist die Zahl der Klassen durch die Konzessionen nicht festgesetzt, sie muss entsprechend den Taxbestimmungen der Konzessionen für Stückgüter wenigstens zwei betragen. Die in den Konzessionen vorgesehenen Taxen sind nicht Minimaltaxen, sondern Maximaltaxen. Eine Vergleichung der von der Montreux-Berner Oberland-Bahn wirklich eingehobenen Taxen kann daher nur mit diesen maximalen Grenztaxen der Konzession stattfinden. Bezüglich der Kombination der konzessionsmässigen Maximaltaxen mit den Schemataxten des Reformtarifsystems wird ausdrücklich auf die Ausführungen des bundesrätlichen Berichtes vom 13. Juni 1907, Seiten 12/13 verwiesen.

Ihrem Wunsche gemäss lassen wir nachstehend einige vergleichende Beispiele zwischen den von der Montreux-Berner Oberland-Bahn wirklich erhobenen internen Gütertaxen und den konzessionsmässigen Maximaltaxen folgen:

Kilometer		Montbovon nach und von	Eilgut	Stückgut		Wagenladungen					
Eff.	Tarif			1	2	Allg. Kl. A	Spezialtarife				
							Ia	IIa	IIIa		
Taxen per 100 kg. in Centimes											
Château-d'Oex											
11	19	Interner Tarif M O B	83	43	36	32	25	23	21		
11		Konzessionsmässige Maximaltaxen	88	44		22					
Saanen (Gessenay)											
22	39	Interner Tarif M O B	160	82	68	64	47	43	40		
22		Konzessionsmässige Maximaltaxen	176	88		44					
Gstaad											
24	43	Interner Tarif M O B	174	89	74	69	51	47	43		
24		Konzessionsmässige Maximaltaxen	192	96		48					
Saanenmöser											
31	56	Interner Tarif M O B	218	111	91	85	64	58	52		
31		Konzessionsmässige Maximaltaxen	248	124		62					
Zweisimmen											
41	73	Interner Tarif M O B	276	140	114	107	80	73	65		
41		Konzessionsmässige Maximaltaxen	328	164		82					

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, dass infolge der Expeditionsgebühren die von der Bahnverwaltung erhobene Tariftaxe in der massgebenden Klasse (allgemeine Wagenladungsklasse) die konzessionsmässige Maximaltaxe weit überschreitet, wie dies übrigens schon im bundesrätlichen Bericht ausgeführt ist. Die Reduktion der Wagenladungstaxen beträgt im Maximum (Montbovon-Zweisimmen) nur 20,7 % gegenüber der zweiten konzessionsmässigen Maximaltaxe, und nicht 50 % und mehr, wie unter Ziffer VI der Rekurschrift angegeben ist.

Ad 2, lit. a. Betreffend die Minimaltaxen, welche in dieser Frage wiederum erwähnt werden, erlauben wir uns, auf die Ausführungen ad 1 zu verweisen. Zur zahlenmässigen Vergleichung wählen wir hier dieselben Beispiele wie ad 1, indem dadurch zugleich eine zweckmässige Vergleichung des Einflusses der Expeditionsgebühren auf die Tariftaxen ermöglicht wird. Wir bemerken noch, dass in der Zusammenstellung mit „direkte Taxen“ die um eine halbe Expeditionsgebühr gekürzten Tariftaxen und mit „Transittaxen“ die um die ganze Expeditions-

gebühr gekürzten Tariftaxen (reinen Streckentaxen) bezeichnet werden.

Die Expeditionsgebühren im direkten Verkehr werden nach der Tarifentfernung zwischen der Versandstation und der Empfangsstation berechnet und nicht nach derjenigen bis und ab der Übergangsstation. Die auf die Montreux-Berner Oberland-Bahn entfallenden Taxen werden daher in Wirklichkeit etwas höher als angegeben ist, und zwar beträgt der Zuschlag bei einer Tarifdistanz von

	19 km.	39 km.
	pro 100 kg. in Cts.	
für Eilgut bis	4,50	0,22
für Stückgut 1 und 2 bis	2,50	0,12
für die allgemeine Wagenladungsklasse bis	3,75	0,19 °
für die Spezialtarife bis	2,00	0,10

Kilometer		Montbovon transit nach und von	Eilgut	Stückgut		Wagenladungen			
Eff.	Tarif			1	2	Allg. Kl. A	Spezialtarife		
							Ia	IIa	IIIa
Taxen per 100 kg. in Centimes									
Château-d'Oex									
11	19	Direkte Taxen M O B	74	38	31	28	22	20	18
11		Konzessionsmässige Maximaltaxen	88	44		22			
Saanen (Gessenay)									
22	39	Direkte Taxen M O B	146	74	61	57	42	39	35
22		Konzessionsmässige Maximaltaxen	176	88		44			
Gstaad									
24	43	Direkte Taxen M O B	160	81	66	62	46	42	38
24		Konzessionsmässige Maximaltaxen	192	96		48			
Saanenmöser									
31	56	Direkte Taxen M O B	204	103	84	78	59	53	47
31		Konzessionsmässige Maximaltaxen	248	124		62			
Zweisimmen									
41	73	Direkte Taxen M O B	262	132	107	99	75	68	60
41		Konzessionsmässige Maximaltaxen	328	164		82			
Zweisimmen transit									
41	73	Transittaxen M O B	249	125	99	92	70	63	55
41		Konzessionsmässige Maximaltaxen	328	164		82			

Aus dieser Zusammenstellung geht wiederum hervor, dass weder bei den direkten Taxen, noch bei den Transittaxen die konzessionsmässige Maximaltaxe der massgebenden Klasse (allgemeine Wagenladungsklasse) unterboten ist. Die Bahnverwaltung erhält, wie übrigens schon auf Seiten 13/14 des bundesrätlichen Berichtes nachgewiesen ist, in dieser Klasse nie weniger, als den Betrag der zweiten konzessionsmässigen Maximaltaxe. Eine Unterbietung dieser Taxe in der massgebenden Klasse findet daher nirgends statt.

Ad 2, lit. b. Diese Frage ist durch die Ausführungen ad 2, lit. *a* bereits beantwortet, indem dort unter Transittaxen die Vergleichung mit den reinen Streckentaxen (ohne Expeditionsgebühren) der Bundesbahnen stattgefunden hat, da das Taxschema der Montreux-Berner Oberland-Bahn mit demjenigen der Bundesbahnen identisch ist.

Ad 2, lit. c. Die unter VII der Rekurschrift vorgesehenen Taxen für Palézieux gare—Gstaad sind richtig, ebenso die der Strecke Montbovon—Gstaad zugeschiedenen Anteile der Montreux-Berner Oberland-Bahn. Diese Anteile sind gleich den direkten Taxen für diese Strecke, wie sie ad 2, lit. *a* von uns aufgeführt worden sind. Die als Ausfall von der Montreux-Berner Oberland-Bahn bezeichneten Beträge stellen die halbe Expeditionsgebühren dar, um welche die internen Taxen bei Bildung der direkten Frachtsätze zu kürzen sind. Wie sich aus der Zusammenstellung unter lit. *a* dieser Ziffer ergibt, ist die Taxe der Montreux-Berner Oberland-Bahn in der massgebenden Klasse (allgemeine Wagenladungsklasse) noch höher als die entsprechende konzessionsmässige Maximaltaxe. Die Schlüsse, welche die Montreux-Berner Oberland-Bahn in ihrer Rekurschrift aus dieser Tatsache zieht, sind unrichtig und müssen verworfen werden, wie sich auch aus dem bundesrätlichen Bericht vom 13. Juni 1907 ergibt. Wir erlauben uns nur, an dieser Stelle noch darauf aufmerksam zu machen, dass sie mit den Grundsätzen, welche die Montreux-Berner Oberland-Bahn anlässlich der Konstruktion ihres internen Gütertarifs selbst zur Anwendung gebracht hat, im Widerspruch stehen, denn dort hat sie selbst den Zuschlag so bestimmt, dass sie bei der massgebenden Klasse (allgemeine Wagenladungsklasse) die zulässige Maximaltaxe einheben kann (siehe auch Seite 13 unten des bundesrätlichen Berichtes vom 13. Juni 1907).

Ad 3. Die Bildung eines direkten Gütertarifes nach dem Reformtarifsystem durch Zusammenstoss der vollen internen Taxen der einzelnen Verwaltungen muss als tariftechnisch ganz unrichtig und unstatthaft bezeichnet werden, wie sich ohne weiteres auch aus den Ausführungen des bundesrätlichen Berichtes vom 13. Juni 1907 über das Wesen der Expeditionsgebühren ergibt. Wir erlauben uns, Sie auf die Ausführungen unter Abschnitt IV, auf Seite 9 und ff. desselben zu verweisen. Die Gestattung der Bildung direkter Gütertarife nach dem Reformsystem unter Einrechnung der vollen internen Taxen, also ohne Kürzung der Expeditionsgebühren, ist mit dem System der Tarifbildung aus Streckentaxen und Expeditionsgebühren unvereinbar. Es ist nicht statthaft, dass eine Verwaltung bei einer direkt abgefertigten Sendung für eine Arbeit, welche sie gar nicht geleistet hat und nicht zu leisten im Falle ist, sich entschädigen lässt. Dies würde aber eintreten, wenn die Verwaltung berechtigt wäre, beim direkt abgefertigten Gut eine ganze Expeditionsgebühr in Anrechnung zu bringen, indem auf der Gemeinschaftsstation mit der Nachbarbahn die Arbeiten und Leistungen, für welche die Expeditionsgebühr die Entschädigung bildet (siehe Seiten 9/10 des bundesrätlichen Berichtes vom 13. Juni 1907), fortfallen.

Zum Schlusse erlauben wir uns noch, rücksichtlich der Bemerkungen der Bahnverwaltung zum Bericht des Bundesrates vom 13. Juni 1907 festzustellen, dass diese die in demselben niedergelegten Ausführungen in keiner Weise zu beeinflussen vermögen und die Darlegungen und Schlussfolgerungen des genannten Berichtes in ihrem vollen Umfange bestätigt und aufrecht erhalten werden müssen. Wir können uns daher auf folgende Bemerkungen beschränken:

Betreffend die Ausführungen der Montreux-Berner Oberland-Bahn über die Verpflichtung zur Einführung des direkten Güterverkehrs mit den übrigen Eisenbahnen ist darauf aufmerksam zu machen, dass diese Bahnverwaltung in ihrem Rekurs die vollständige Aufhebung der Verfügungen des Bundesrates vom 17. Dezember 1906 verlangt hat. Diese Verfügungen haben sich aber auch mit dieser Verpflichtung befasst und haben an Hand der gesetzlichen Vorschriften der Bahnverwaltung aufgegeben, zu diesem Verkehr Hand zu bieten. Der Bundesrat war daher genötigt, in seinem Berichte auch diese Frage einlässlich zu behandeln, sollte nicht Anlass zu falschen Schlussfolgerungen gegeben werden. Die wiederholten Bemerkungen der Replik,

soweit sie diesen Punkt betreffen, müssen daher als unberechtigt zurückgewiesen werden. Falsch ist sodann die Behauptung der Montreux-Berner Oberland-Bahn, sie habe sich schon seit Jahren mit der Einführung eines direkten Güterverkehrs einverstanden erklärt. Noch zu Anfang des Jahres 1906 bestritt sie eine solche Verpflichtung im allgemeinen.

Der in lit. c der Bemerkungen zu Abschnitt I des bundesrätlichen Berichtes erwähnte verhältnismässig geringe Prozentsatz der Einnahmen aus dem Güterverkehr gegenüber den Gesamteinnahmen hat seine Ursache nicht, wie die Bahnverwaltung behauptet in der Kleinheit der Taxen für den Güterverkehr, sondern in der ausserordentlich raschen Entwicklung des Personenverkehrs und in der bekannten Tatsache, dass für die Entwicklung des Güterverkehrs einer neuen Linie eine längere Zeitperiode erforderlich ist, und dies namentlich, wenn es sich um Gegenden handelt, welche früher vom Verkehr fast ganz abgeschlossen waren.

Die Ausführungen des Abschnittes III des bundesrätlichen Berichtes beschäftigen sich mit der Frage des Tarifsystems und nicht mit den Taxen für die Tarife oder der Tarifberechnung für den direkten Verkehr. Für diese Frage ist zweifellos Art. 36 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen zutreffend, denn die Tarifvorschriften haben den Charakter eines Verkehrsreglementes, von welchem dieser Gesetzesartikel handelt. Art. 35 desselben Gesetzes könnte hier keine Berücksichtigung finden, denn er betrifft ausschliesslich die Taxen. Die Frage der Anwendbarkeit des letzten Absatzes des Art. 3 des Nebenbahngesetzes verneint der bundesrätliche Bericht vom 13. Juni 1907 mit aller Bestimmtheit und leistet den Nachweis dafür. Zugleich wird aber dort (Seite 8) mit jeder wünschbaren Deutlichkeit festgelegt, dass eine andere Lösung der Frage des anzunehmenden Tarifsystems für die Montreux-Berner Oberland-Bahn aus praktischen Gründen unmöglich wäre, welche Ausführungen von der Bahnverwaltung nicht haben widerlegt werden können.

Endlich müssen auch die Ausführungen des bundesrätlichen Berichtes vom 13. Juni 1907 (Seite 7), dass die eidgenössischen Räte durch ihre Verhandlungen und Beschlüsse in den Jahren 1883/1884 über das Gütertarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen dem Bundesrate für die Zukunft die Wegleitung gegeben haben, bestätigt werden und erscheint der Protest gegen diese durch die Praxis erhärtete Tatsache, welchen die Montreux-

Berner Oberland-Bahn anbringt, „weil sie in diese Anschauung nicht eintreten will“, unverständlich. Der Vollständigkeit halber wollen wir hier noch darauf aufmerksam machen, dass im Jahre 1884 das schweizerische Eisenbahnnetz nicht nur aus den Hauptbahnen bestand, sondern dass damals schon verschiedene Nebenbahnen und selbst Schmalspurbahnen im Betriebe waren.

Gegenüber den Ausführungen der Replik der Bahnverwaltung zu Abschnitt IV muss konstatiert werden, dass sie die Richtigkeit des Satzes, dass in jeder direkten Taxe nur eine einzige Expeditionsgebühr enthalten sein darf, nicht widerlegt hat, ja dass sie nicht einmal eine solche Widerlegung versucht hat. Dieser Grundsatz, der seit der Einführung der Reformtarife in der Schweiz in Kraft besteht, hängt, wie sich aus dem bundesrätlichen Bericht (Seiten 9/10) ergibt, innig mit dem Wesen der Expeditionsgebühren zusammen und kann, ohne den Charakter der Expeditionsgebühr zu ändern, nicht verlassen werden. Die Konzession der Montreux-Berner Oberland-Bahn gibt der Bahnverwaltung kein Anrecht auf die Erhebung der Expeditionsgebühren. Die Erhebung derselben kann nur der Bundesrat gestützt auf Art. 35 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom Jahre 1872 bewilligen, und es steht auch dem Bundesrate zu, die Bedingungen aufzustellen, unter denen die Expeditionsgebühren zur Anwendung gebracht werden dürfen. Dass die Kompetenz hierfür gesetzlich ausschliesslich beim Bundesrate steht, hat schon die nationalrätliche Kommission in ihrem Berichte vom 29. Mai 1884, auf welchen auf Seite 7 des bundesrätlichen Berichtes vom 13. Juni 1907 hingewiesen worden ist, ausdrücklich anerkannt. Die Bewilligung zur Einrechnung der Expeditionsgebühren ist der Montreux-Berner Oberland-Bahn durch Genehmigung der Anwendung des Bundesbahnschemas auf Grund von Tariffkilometern in gleicher Weise erteilt worden, wie allen andern Verwaltungen. Die Erteilung der von der Montreux-Berner Oberland-Bahn gewünschten Ermächtigung zur Einrechnung ihrer vollen internen Taxen in die direkten Tarife würde für diese eine durch nichts zu rechtfertigende Ausnahme-stellung gegenüber allen andern Verwaltungen der Haupt- und Nebenbahnen schaffen, gegen welche bereits der Bundesrat entschieden Stellung genommen hat, und gegen welche auch fernerhin Einsprache erhoben werden muss. Die Expeditionsgebühren sind für sämtliche schweizerischen Eisenbahnen gleich, und es ist die Behauptung der Montreux-Berner Oberland-Bahn, dass dem nicht so sei, unzutreffend. Es besteht zurzeit nur noch eine kleine

Abweichung in der Berechnung der Expeditionsgebühren für den direkten Verkehr bei den wenigen Verwaltungen, welche das alte zentralschweizerische Taxschema anwenden, indem dort, wie dies vor der Einführung der neuen Bundesbahntarife allgemein üblich war, für die Entfernungen von 1—39 km. im direkten Verkehr nicht die halbe interne Expeditionsgebühr zur Anwendung gelangt, sondern bereits die halbe Maximalexpeditionsgebühr für 40 und mehr Kilometer.

Bezüglich der Frage der Einhaltung der konzessionsmässigen Taxen durch die Tarife der Montreux-Berner Oberland-Bahn verweisen wir auf die Ausführungen des bundesrätlichen Berichtes und die Darstellung im Eingange dieses Berichtes, denen nichts weiter beizufügen ist. Dagegen müssen die Behauptungen der Bahnverwaltung entschieden zurückgewiesen werden, es seien der Montreux-Berner Oberland-Bahn die Begünstigungen vorenthalten worden, welche den andern Nebenbahnen für die Tarifbildung zugestanden worden sind, und der Bahnverwaltung seien die Vorteile vorenthalten worden, welche ihr der Artikel 3 des Nebenbahngesetzes zugesichert habe. Die Ausführungen des bundesrätlichen Berichtes vom 13. Juni 1907 beweisen gerade rücksichtlich der Frage der Kombination der konzessionsmässigen Maximaltaxen mit den Klassen des Taxschemas des Reformtarifs das Gegenteil und stellen fest, dass den Nebenbahnen seitens der Aufsichtsbehörde in diesem Punkt in weitgehendem Masse entgegengekommen worden ist. Eben so entschieden muss aber auch die Behauptung zurückgewiesen werden, der Inspektor für Tarif- und Transportwesen habe nach Belieben die Beschlüsse der eidgenössischen Räte betreffend die Konzessionen abgeändert, um auf diese Weise und mittelst des ungesetzlichen Faktors der „Expeditionsgebühren und der Streckentaxen“ viele Nebenbahnen zur Annahme des Reformtarifsystems zu veranlassen. Dass eine Abänderung der Konzessionen weder durch eine Dienstabteilung des Departementes noch durch das Departement selbst oder endlich durch den Bundesrat stattgefunden hat, liegt auf der Hand und kann auch von der Bahn nicht bewiesen werden. Dagegen steht der Bundesbehörde das Recht zu, die nötigen Anordnungen zum Vollzug der Konzessionen zu treffen, in jeder Konzession ist zum Überfluss dies noch ausdrücklich vorgemerkt. Hierzu gehört aber zweifellos auch die Erledigung der Frage, in welcher Weise die Konzessionsvorschriften in der Praxis auszuführen sind. Der gleichzeitig erhobene Vorwurf, dass dabei in

ungesetzlicher Weise vorgegangen worden sei, muss entschieden zurückgewiesen werden.

Endlich muss noch festgestellt werden, dass die Bahnverwaltung mit ihrer Behauptung, der Bundesrat entferne sich in seinem Bericht an die Bundesversammlung wesentlich von den wirklichen Tatsachen, ihr Kritikrecht in einer Weise überschritten hat, welche die schärfste Rüge verdient.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 23. August 1907.

*Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement,
Eisenbahnabteilung,*

Der ausserordentliche Stellvertreter:

Forrer.



Bericht des Post- und Eisenbahndepartementes an die Kommission des schweizerischen Ständerates zur Vorberatung des Rekurses der Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn gegen die Verfügung des Bundesrates vom 17. Dezember 1906 über die Einrichtung...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.09.1907
Date	
Data	
Seite	91-100
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 559

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.