

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Rekurs 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 Gütertaxen im direkten Verkehr, sowie im Transitverkehr.

(Vom 13. Juni 1907.)

Tit.

Die Verwaltungen der schmalspurigen elektrischen Greyerzerbahnen (einschliesslich der von diesen betriebenen Linie von Palézieux nach Châtel St. Denis) und der schmalspurigen elektrischen Eisenbahnen von Vevey beabsichtigten sowohl unter sich, als mit der ebenfalls schmalspurigen elektrischen Montreux-Berner Oberland-Bahn und weiter mit den Normalspurbahnen einen direkten Güterverkehr einzurichten. Der direkte Güterverkehr zwischen den beiden erstgenannten Verwaltungen begegnete keinen Schwierigkeiten, indem er sich so gestalten liess, dass nur die Linien dieser beiden Unternehmungen in Anspruch genommen werden mussten. Dagegen bestritt die Montreux-Berner Oberland-Bahn jede Verpflichtung, mit den andern Verwaltungen einen direkten Güterverkehr einzurichten zu müssen und stellte gleichzeitig das eventuelle Begehren, in allfällige direkte Gütertarife ihre vollen

internen Taxen ohne Kürzung der Expeditionsgebühren einrechnen zu dürfen. Nachdem die genannte Bahnverwaltung gegen den Entscheid unseres Eisenbahndepartementes vom 24. März und 24. April 1906, womit sie sowohl zur Mitwirkung bei der Einrichtung eines direkten Güterverkehrs, als auch zur Anwendung der für das Reformtarifsystem allgemein gültigen Regeln über die Tarifbildung im direkten, sowie im Transitverkehr verpflichtet worden war, Einsprache erhoben hatte, haben wir mit Schlussnahme vom 18. Juni und 17. Dezember 1906 diese Einsprache zurückgewiesen und die Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn verpflichtet, sowohl mit den eingangs genannten Schmalspurbahnen, als auch mit den Normalspurbahnen einen direkten Güterverkehr einzurichten und dabei die direkten Tarife so zu berechnen, dass in den direkten Taxen jeweilen nur eine einzige Expeditionsgebühr enthalten ist.

Mit Eingabe vom 12. Februar 1907 hat die Verwaltung gegen diese Verfügung Rekurs an die Bundesversammlung ergriffen, welcher mit dem Antrage schliesst:

Die Bundesversammlung wolle:

1. den von der schweizerischen Bundeskanzlei mit Schreiben vom 17./21. Dezember 1906 mitgeteilten Beschluss des Bundesrates betreffend die Berechnung der Taxen für den direkten Güterverkehr aufheben;

2. die Gesellschaft der Montreux-Berner Oberland-Bahn ermächtigen, anlässlich der Erstellung dieser Tarife die Taxen ihres internen Tarifes vom 1. Juni 1905 zur Einrechnung zu bringen.

Wir erlauben uns, bezüglich der Einzelheiten des Rekurses auf die Eingabe der Bahnverwaltung selbst zu verweisen, von deren Wiedergabe wir an dieser Stelle um so eher glauben Umgang nehmen zu dürfen, als sie gedruckt in Ihren Händen sich befindet. Wir begleiten die Vorlage dieses Rekurses mit folgenden Ausführungen:

I.

Die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmungen, sich am direkten Verkehr mit andern schweizerischen Eisenbahnen zu beteiligen ist im Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893 (A. S., n. F., XIII, 644) niedergelegt, dessen Art. 1, Absatz 3, folgenden Wortlaut hat:

„Innerhalb der Schweiz muss von den Eisenbahnen ein direkter Verkehr und ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nötigenfalls vom Bundesrat festzusetzende Vergütung eingerichtet werden. Von der Verpflichtung, an dem direkten Verkehr teilzunehmen, können einzelne, in ausnahmsweisen Verhältnissen stehende Eisenbahnen vom Bundesrat ganz oder teilweise enthoben werden.“

Hieraus ergibt sich, dass der Bundesrat nur ermächtigt ist, einzelne, in ausnahmsweisen Verhältnissen stehende Eisenbahnen von der Verpflichtung zur Teilnahme am direkten Güterverkehr zu befreien. Die Untersuchungen der Aufsichtsbehörde mussten sich daher, nachdem seitens der Interessenten das Gesuch um Einbeziehung der Montreux-Berner Oberland-Bahn in den direkten Verkehr gestellt worden war, in erster Linie der Prüfung der Frage zuwenden, ob ausnahmsweise Verhältnisse im Sinne des Gesetzes hier vorliegen, welche eine Befreiung der Bahnverwaltung von der gesetzlichen Verpflichtung rechtfertigen könnten. Ein Blick auf die Karte des schweizerischen Eisenbahnnetzes lehrt, dass die Montreux-Berner Oberland-Bahn das Bindeglied bildet zwischen dem Berner Oberland und einem Teil des Greyerzlerlandes einerseits und dem Genfersee, sowie dem Wallis anderseits. Dieser Linie kommt daher verkehrspolitisch eine mehr als gewöhnliche Bedeutung zu, und zwar nicht nur für den Personen- (Touristen-) Verkehr, sondern namentlich auch für den Gütertausch. Dass letzterer nicht nebensächlicher Natur ist, ergibt sich aus dem Güterwagenpark der Verwaltung, welcher schon Ende 1905 im ganzen 100 Wagen aufwies. Neben diesem für den zu treffenden Entscheid wichtigen Faktor der verkehrspolitischen Bedeutung der Linie fällt weiter in Betracht, dass die Betriebsbedingungen, wenn sie auch für einen Teil der Linie etwas schwierigere sind, sich doch nicht derart gestaltet haben, dass sie als ein materielles Hindernis für die Teilnahme der Bahnunternehmung am direkten Güterverkehr angesehen werden könnten. Die praktischen Erfahrungen haben im Gegenteil die volle Leistungsfähigkeit der Bahn unter ganz ausserordentlich schwierigen Winterverhältnissen bewiesen. Auch die Bahnverwaltung selbst war weder in den frühern Verhandlungen, noch in der Rekurschrift in der Lage, stichhaltige Gründe vorbringen zu können, welche berechtigen würden, sie von der gesetzlichen Verpflichtung zur Teilnahme am direkten Güterverkehr zu befreien.

Die Montreux-Berner Oberland-Bahn weist in ihrem Rekurs sodann auf die Visp-Zermatt-Bahn hin, als eine Linie, welche mit den übrigen schweizerischen Eisenbahnen ebenfalls nicht in direktem Güterverkehr stehe. Sie gibt dabei an, die mittlere Steigung betrage bei dieser nur $27/25\text{‰}$, während sie bei ihr mehr als 30‰ betrage. Dabei verschweigt sie aber, dass die Visp-Zermatt-Bahn mehrere Zahnstangenstrecken mit 125‰ Steigung hat, welcher Umstand allein schon genügt, um eine Vergleichung der Verhältnisse der beiden Bahnen als unzutreffend zu bezeichnen. Wir können aber zum Überfluss noch beifügen, dass auch sonst die Verhältnisse der beiden Bahnen keine Ähnlichkeit aufweisen. Die Visp-Zermatt-Bahn ist fast ausschliesslich Touristenbahn und ist der Betrieb auf derselben dementsprechend auch auf die Touristensaison beschränkt. Die von der Bahn durchzogene Gegend weist weder Handel noch Industrie auf, ihr Güterverkehr lässt sich ohne Schwierigkeiten mit nur 7 Güterwagen bewältigen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betragen im Mittel aus den Jahren 1903/05 nur zirka 10% der Gesamtbetriebseinnahmen. Endlich ist auch ein Vergleich der beiden Linien rücksichtlich ihrer verkehrsgeographischen Bedeutung nicht möglich.

Es muss auch die Behauptung des Rekurses, der letzte Absatz des Art. 3 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 über Bau und Betrieb der Nebenbahnen (A. S. n. F., XVIII, 42) bezwecke Befreiung der Nebenbahnen von der im dritten Absatz des Art. 1 des Transportgesetzes niedergelegten Verpflichtung mit andern Bahnen in direkten Verkehr treten zu müssen, als unrichtig zurückgewiesen werden. Die angerufene Bestimmung des Nebenbahngesetzes handelt nur von der Tarifbildung, für welche innerhalb der konzessionsmässigen Grenze tunlichste Freiheit zu gewähren ist, berührt aber die Frage des direkten Verkehrs mit keinem Wort. Nach Art. 2 desselben Gesetzes behalten aber die gesetzlichen Vorschriften über das Eisenbahnwesen ohne Ausnahme ihre Gültigkeit, soweit nicht im Nebenbahngesetz ausdrücklich abweichende Vorschriften aufgestellt sind, was hier, wie angegeben, nicht zutrifft. Unter diesen Umständen waren wir genötigt, die gestellte Frage zu verneinen und die Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn zu verpflichten, mit den benachbarten Schmalspurbahnen und weiter mit den Normalspurbahnen in direkten Güterverkehr zu treten. Der Rekurs gegen die getroffene Verfügung muss bei dieser Sachlage in diesem Punkte als unbegründet bezeichnet werden und ist daher abzulehnen.

II.

Die Ausführung der gesetzlichen Verpflichtung zur Teilnahme am direkten Güterverkehr bedingt einerseits einen direkten Frachtbrief, der die Sendungen ohne Rücksicht auf die Zahl der am Transport beteiligten Verwaltungen von der Versandstation bis zur Empfangsstation begleitet, ohne dass eine Zwischenvermittlung auf den Übergangspunkten der Linien der einzelnen Verwaltungen notwendig wäre und anderseits die Schaffung einheitlicher Transport- (Tarif-) Vorschriften und direkter Frachtsätze, welche eine direkte Abfertigung der Sendung von der Versand- bis zur Empfangsstation ermöglichen. Diese Folgen der oben zitierten Bestimmung des dritten Absatzes des Art. 1 des Transportgesetzes waren schon bei Erlass dieses Gesetzes vorausgesehen, wie sich dies aus der Botschaft zu diesem Gesetze (Bundesblatt 1892, IV, 639) ergibt. Es handelt sich daher bei der Forderung nach Erstellung direkter Tarife um kein neues Begehren, sondern um eine, dem Sinn und Geist des Gesetzes entsprechende Ausführung gesetzlicher Vorschriften. Die Ausführungen der Rekurschrift über diese Frage müssen daher ebenfalls als unzutreffend und den tatsächlichen Verhältnissen nicht entsprechend verworfen werden.

Im Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen vom 1. Januar 1894 (A. S. n. F., XIII, 762), welches für sämtliche schweizerische Eisenbahnen und Dampfschiffe verbindlich ist, wurde in § 51 in Anlehnung an die Vorschriften im internationalen Verkehr die Bestimmung aufgenommen, dass jede Gütersendung mit ihrem ursprünglichen Frachtbrief von der Versandstation bis zur Bestimmungsstation zu befördern ist, ohne dass es behufs Übergangs von einer Bahn auf die andere einer besondern Vermittlung bedarf. Der direkte Frachtbrief besteht somit für das ganze Gebiet der Schweiz, ohne Rücksicht darauf, ob direkte Tarife bestehen oder nicht. Es haben daher Verwaltungen, welche gesetzlich zur Teilnahme am direkten Güterverkehr verpflichtet sind, nur noch für die Schaffung einer direkten Abfertigungsmöglichkeit zu sorgen, d. h., einheitliche Transport- (Tarif-) Bestimmungen und direkte Frachtsätze oder also direkte Tarife zu erstellen. Von der Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn wurde ebenfalls nichts anderes verlangt, als die Schaffung solcher direkter Tarife, und hat sich daher der Bundesrat auch mit diesem Teil seines Begehrens streng innerhalb der gesetzlichen Grenzen gehalten. Es bleibt nun nur noch zu untersuchen, ob dies auch rück-

sichtlich der gestellten nähern Bedingungen, welchen diese direkten Tarife entsprechen müssen, der Fall ist, was nachstehend geschehen soll.

III.

Die erste dieser Bedingungen ist, dass für den direkten Verkehr einheitliche Vorschriften für den Transport der Güter aufgestellt werden müssen. Für den Güterverkehr der schweizerischen Normalspurbahnen, sowie für denjenigen der wichtigsten Schmalspurbahnen besteht schon seit Jahren ein einheitliches Tarifsystem, der „Reformtarif“. Die Transportvorschriften desselben sind in den „Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen“ niedergelegt. Wenn auch die Bahnverwaltung in ihrem Rekurs an der Bezeichnung „Reformtarif“ und „Reformsystem“ Anstoss nimmt, weil dieser Ausdruck in gesetzlichen Erlassen sich nicht findet, so werden wir trotzdem denselben gebrauchen, da er klipp und klar das Tarifikationsystem bezeichnet und sich in Fachkreisen schon seit Jahrzehnten eingelebt hat. Diesen Vorschriften des Reformtarifs sind auch die schmalspurigen Nachbarbahnen der Montreux-Berner Oberland-Bahn, die Greyerzerbahnen und die elektrischen Eisenbahnen von Vevey beigetreten, in richtiger Erkenntnis, dass für den notwendigen direkten Güterverkehr nur diese allgemeinen Bestimmungen in Frage kommen können. Von derselben Erwägung ausgehend wurde die Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn beim Ausbau ihrer Linie ebenfalls veranlasst, das Reformtarifsystem zur Einführung zu bringen. Wir wollen hier noch gleich die interessante Tatsache erwähnen, dass seit der allgemeinen Einführung des Reformtarifsystems auf den schweizerischen Eisenbahnen von keiner einzigen Bahnverwaltung gegen die Anwendung dieses Tarifsystems je Einsprache oder auch nur Bedenken erhoben worden wären.

Die Bundesversammlung hatte sich zur Zeit der Einführung des Reformtarifsystems in der Schweiz mehrfach mit demselben zu beschäftigen. Wir verweisen diesfalls auf die folgenden Berichte:

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen, vom 23. November 1883 (Bundesblatt 1883, IV, 477);

Berichte des Bundesrates an den Ständerat betreffend die Motion Zschokke und Mitunterzeichner über den Reformtarif, vom

23. November 1883 (Bundesblatt 1883, IV, 461) und vom 27. Mai 1884 (Bundesblatt 1884, III, 38);

Bericht der nationalrätlichen Kommission betreffend das Gütertarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen im allgemeinen und den Reformtarif im besondern, vom 29. Mai 1884 (Bundesblatt 1884, III, 42);

Bericht der ständerätlichen Kommission betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen, vom 9. Dezember 1884 (Bundesblatt 1885, I, 29).

Mit Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1884 (A. S. n. F. VII, 779) hat die Bundesversammlung die Einführung des Reformtarifsystems auf den schweizerischen Eisenbahnen gutgeheissen, indem ein einheitlicher Tarif für den Transport der Waren als sowohl im öffentlichen Interesse, als auch im Interesse der Eisenbahnen liegend, bezeichnet wurde. Damit haben Sie für die Zukunft die Wegleitung gegeben, die aber von der Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn gänzlich missachtet werden will.

Wir stellen nachstehend in Kürze die wichtigsten Gründe zusammen, welche für die Einführung einheitlicher Tarifvorschriften und eines einheitlichen Tarifschemas massgebend sind.

Die gesetzliche Grundlage hierfür finden wir in Art. 36 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft (A. S. a. R. XI, 1), welcher dem Bundesrat die Verpflichtung auferlegt, dafür zu sorgen, dass auf den schweizerischen Eisenbahnen möglichst übereinstimmende Verkehrs-, beziehungsweise Transportreglemente eingeführt werden. In welcher Weise der Bundesrat dieser Verpflichtung nachgekommen ist, ergibt sich aus der Angabe, dass der Reformtarif bei einer Gesamtlänge der dem allgemeinen Güterverkehr dienenden schweizerischen Eisenbahnlinien (ausschliesslich der Drahtseilbahnen, welche nur einen beschränkten Güterverkehr haben) von 4544 km. auf einer Länge von 4078 km. oder auf 89,75 % der Gesamtlänge zur Anwendung gelangt, so dass bisher nur 10,25 % dem einheitlichen Tarifsystem ferngeblieben sind. Es betrifft dies alles Linien, deren Güterverkehr für einmal noch von untergeordneter Bedeutung ist. Bei dieser Sachlage konnte für den direkten Güterverkehr mit der Montreux-Berner Oberland-Bahn kein anderes Tarifsystem, als das Reformtarifsystem zur Einführung gelangen. Die sich auf Art. 36 des Eisenbahngesetzes gründende gesetzliche Verpflichtung hat durch das Bundesgesetz vom 21. Dezember

1899 über den Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen keine Einschränkung erfahren, indem nach Art. 2 desselben die Bestimmungen des Eisenbahngesetzes von 1872 nur soweit für die Nebenbahnen aufgehoben oder modifiziert sind, als das Nebenbahngesetz dies selbst ausdrücklich vorschreibt oder selbst abweichende Vorschriften vorsieht. Dies ist aber rück-sichtlich des genannten Art. 36 nicht der Fall. Der von der Bahnverwaltung angerufene letzte Absatz des Art. 3 des Nebenbahngesetzes kann hier nicht als zutreffend anerkannt werden. Er betrifft nur die Tarifbildung innerhalb der konzessionsmässigen Schranken, nicht aber die Frage der einheitlichen Transport- oder Tarifvorschriften.

Wir wollen übrigens nicht unterlassen, noch darauf hinzuweisen, dass, abgesehen von diesen gesetzlichen Gründen, eine andere Lösung dieser Frage zu ganz unannehmbaren Konsequenzen führen müsste und sich im Gegensatz zu den Versicherungen der Rekurschrift als praktisch undurchführbar erweisen würde. Wäre nämlich die Montreux-Berner Oberland-Bahn nicht verpflichtet, das Reformsystem zur Einführung zu bringen und könnte sie somit irgend ein anderes, davon abweichendes System sich konstruieren, so hätte dies zur Folge, dass zur Durchführung der gesetzlichen Verpflichtung zur Erstellung einer direkten Abfertigung die beidseitigen Tarifvorschriften, sowohl als auch die beidseitigen Taxschemas kombiniert werden müssten, was nicht allein grossen Schwierigkeiten begegnen würde, sondern auch die Schaffung einer besondern Klassifikation mit wenigstens vier Stückgutklassen und acht Wagenladungsklassen (die Unterabteilungen nicht gerechnet) für den Frachtgutverkehr erfordern würde, statt der nach dem Reformsystem vorhandenen zwei Stückgut- und vier Wagenladungsklassen. Damit würde der Zustand, welcher bis in die Achtzigerjahre des vorigen Jahrhunderts auf den schweizerischen Eisenbahnen vorhanden war, dessen nähere Beleuchtung Sie in den oben erwähnten Berichten finden, neuerdings ins Leben gerufen. Da die Bundesversammlung schon damals die dringende Notwendigkeit einer baldigen Beseitigung desselben anerkannt hatte, so gehen wir kaum fehl, wenn wir annehmen, es sei heute nicht Ihr Wille, jene misslichen Verhältnisse wieder aufleben zu lassen, und Sie werden uns in unsern Bestrebungen, dies rechtzeitig zu verhüten, tatkräftig unterstützen. Zum Schlusse wollen wir nicht unterlassen, noch festzustellen, dass eine Beordnung der Tarifverhältnisse im Sinne der Andeutungen der Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn weder bei den

übrigen Bahnverwaltungen, noch beim verkehrstreibenden Publikum Zustimmung finden, wohl aber ernstlichen Protesten rufen würde.

Die Ausführungen und Begehren der Rekurrentin sind sowohl vom rechtlichen, als auch vom praktischen Standpunkt aus unzutreffend und müssen daher zurückgewiesen werden.

IV.

Die zweite der Bedingungen, welchen die direkten Tarife nach dem Reformsystem entsprechen müssen, ist, dass in jedem direkten Frachtsatz nur eine Expeditionsgebühr enthalten sein darf. Auch hier handelt es sich wie beim vorigen Punkt nicht um eine neue Forderung, sondern nur um Anwendung des schon in den im Abschnitt III erwähnten Berichten an die Bundesversammlung niedergelegten und von ihr gutgeheissenen Grundsatzes, dass die Expeditionsgebühr ohne Rücksicht darauf, ob ein Transport eine oder mehrere schweizerische Eisenbahnen in Anspruch nimmt, nur einmal zur Erhebung gelangen darf, wobei sie im direkten Verkehr hälftig zwischen der Versand- und der Empfangsbahn geteilt wird. Auch dieser Grundsatz hat bisher von keiner Seite Anfechtung erfahren und ist in allen direkten Gütertarifen und direkten Frachtsätzen zur Durchführung gelangt, und zwar auch in allen direkten Tarifen, an welchen die schweizerischen Bundesbahnen beteiligt sind, trotzdem er im Bundesgesetz über das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen keine besondere Erwähnung gefunden hat. Die Montreux-Berner Oberland-Bahn beansprucht daher mit ihrem Begehren, es solle ihr gestattet werden, bei der Bildung der direkten Gütertarife die vollen internen Taxen zur Einrechnung zu bringen, für sich eine Ausnahmestellung, welcher jede Berechtigung abgeht, wie auch den nachstehenden Ausführungen über die Taxbildung entgegen werden kann.

Die Frachtsätze der Gütertarife nach dem Reformsystem werden zusammengesetzt aus Expeditionsgebühren und Strecken-taxen.

Die Expeditionsgebühren stellen die Entschädigung dar für die Vorbereitungsarbeiten, welche auf der Versandstation bevor die Sendung abgehen kann und auf der Empfangsstation nachdem die Sendung angekommen ist, und bevor sie an den Adressaten ausgeliefert werden kann, notwendig sind und für

welche die Transporttaxen die Entschädigung nicht enthalten, so z. B.: die Entschädigung für die Kontrolle der Güter, für die Registrierung derselben, für die Lagerung vor und nach der Beförderung während der lagerzinsfreien Zeit, für die Beschaffung des Rollmaterials, teilweise auch für die Ein- und Ausladearbeiten (für Eilgüter, für Stückgüter und für Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen), für das Rangieren der Wagen etc. Diese Arbeiten sind für alle Transporte, müssen sie auf kleinere oder grössere Distanzen befördert werden, die gleichen. Dementsprechend sind auch die Expeditionsgebühren als fixe Gebühren, welche im allgemeinen von der Länge der Transportstrecke unabhängig sind, behandelt worden. Eine Ausnahme hat nur stattgefunden, für Entfernungen bis zu 40 km., für welche, um die Transporte auf kurze Distanzen nicht zu sehr zu belasten, eine Abstufung der Gebühren in der Weise stattgefunden hat, dass erst bei 40 km. die Maximalgebühr zur Einhebung gelangt. Die Arbeiten, für welche die Expeditionsgebühren die Entschädigung darstellen, sind für die Versand- und Empfangsstation ganz dieselben, handle es sich um eine Sendung, welche auf der Aufgabebahn verbleibt, oder welche auf eine dritte Bahn übergeht. Auf der Übergangsstation der beiden Bahnen fallen dieselben für jede direkt abgefertigte Sendung weg. Hieraus ergibt sich ohne weiteres, dass für jede direkt abgefertigte Sendung nur eine einzige Expeditionsgebühr erhoben werden darf, wie dies auch gegenüber der Montreux-Berner Oberland-Bahn in Übereinstimmung mit dem allgemein gültigen Verfahren verlangt wurde. Der Vollständigkeit halber wollen wir hier noch beifügen, dass, wenn auf einer Übergangsstation von einer Bahn zur andern ein Umlad der Wagenladungsgüter wegen veränderter Spurweite stattfinden muss, welche ein Durchgehen der Wagen bis zur Empfangsstation in unveränderter Ladung verhindert, der umladenden Verwaltung für diese Arbeitsleistung eine besondere Umladegebühr bewilligt wird, die in die direkten Frachtsätze eingerechnet ist.

Die Streckentaxen stellen die Entschädigung für die eigentliche Transportleistung der Bahnverwaltung dar. Sie werden daher auch proportional der Transportdistanz berechnet. Im Gegensatz zu den Expeditionsgebühren haben die Streckentaxen nicht für alle Verwaltungen einheitlich festgesetzt werden können. Sie müssen den besondern Verhältnissen der einzelnen Linien, wie sie durch die konzessionsmässigen Maximaltaxen für den Güterverkehr zum Ausdruck gelangen, angepasst werden. Immerhin ist

es den Bestrebungen der Aufsichtsbehörde gelungen, eine grosse Anzahl von Verwaltungen zur Einführung eines und desselben Schemas auch für die Streckentaxen zu veranlassen, was dadurch möglich wurde, dass Tarifkilometer zur Einführung gelangten und dass den Bahnverwaltungen in weitgehendstem Masse bei der Kombination der Schemataxten mit den Maximaltaxten zur Bestimmung des Masses der Distanzerhöhungen für die Bildung der Tarifkilometer entgegengekommen wurde. Während früher das Taxschema der zentralschweizerischen Bahnen das verbreitetste war, ist seit Einführung des neuen Gütertarifes der schweizerischen Bundesbahnen das Taxschema derselben an diese Stelle getreten. Es gelangt dieses neben den Linien der Bundesbahnen (2455 km.) noch auf Privatbahnen mit einer Länge von 508 km. zur Anwendung, so dass jetzt das Bundesbahnschema im ganzen auf 72,66 % der Länge der Reformtarifbahnen zur Anwendung kommt. Dass unter diesen Umständen auch der Montreux-Berner Oberland-Bahn beim Übergang zum Reformtarifsystem die Annahme des Bundesbahnschemas auf Grund von Tarifkilometern, wie bei den benachbarten schmalspurigen Linien der Greyerzerbahnen und der elektrischen Eisenbahnen von Vevey empfohlen wurde, wird kaum beanstandet werden können.

Die Feststellung der Distanzzuschläge zur Anwendung der Streckentaxen des Bundesbahnschemas erfolgte bei der Montreux-Berner Oberland-Bahn ganz nach denselben Regeln, welche für alle Reformtarifbahnen mit erhöhten Taxten seit Jahren zur Anwendung gelangen, so dass auch in diesem Punkte eine ausnahmsweise Behandlung der Rekurrentin nicht stattgefunden hat. Es sind auch ihr die durch das Nebenbahngesetz zugesicherten Vorteile möglicher Freiheit bei der Tarifbildung im vollen Umfange zugestanden worden.

Die Konzessionen der Montreux-Berner Oberland-Bahn (E. A. S. n. F., XV, 108 und 858) enthalten bezüglich der Gütertaxten übereinstimmend folgende Vorschriften:

„Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über

„Montreux-Montbovon	10	} Rappen, die niedrigste nicht über
„Montbovon-Zweisimmen	4	
„Montreux-Montbovon	5	} Rappen per 100 kg. und per Kilometer betragen soll.
„Montbovon-Zweisimmen	2	

„Eine Wagenladung (d. h. wenigstens 5000 kg. oder 5 Tonnen) hat gegenüber Stückgutsendungen Anspruch auf Rabatt.“

Nach den Ausführungen der in Abschnitt III zitierten Berichte, welche die Zustimmung der Bundesversammlung gefunden hatten, sind die in den Konzessionen enthaltenen Maximaltaxen als Entschädigung für die eigentliche Transportleistung aufzufassen und die Expeditionsgebühren als Entschädigungen für Nebenarbeiten, welche gesetzlich vom Bundesrat über die eigentlichen Transportkosten hinaus bewilligt werden können. Es ist daher bei Bestimmung des Zuschlages zu den Distanzen lediglich auf die Streckentaxen des Tarifschemas abzustellen, und fallen die Expeditionsgebühren bei dieser Berechnung ausser Betracht. Die Taxvorschriften der Konzessionen sind zweifacher Natur. Einmal setzen sie unter Auferlegung der Verpflichtung zur Aufstellung von Klassen die Maximaltaxen fest, welche für die höchste und die niedrigste dieser Klassen massgebend sind und dann wird bestimmt, dass für Wagenladungen eine Reduktion der Ansätze durch Gewährung von Rabatt einzutreten habe. Das Mass des Rabattes wird dabei in der Konzession nicht festgesetzt. Die Stückgutklassen der Tarifschemas sind demnach mit den beiden konzessionsmässigen Maximaltaxen zu kombinieren, während die Wagenladungstaxen entsprechend niedriger zu halten sind. Überträgt man diese allgemeine Regel auf die Taxschemas des Reformtarifes, so müsste der Zuschlagskoeffizient zu den wirklichen Distanzen behufs Bildung der Tarifkilometer, welche den erhöhten konzessionsmässigen Grundtaxen Rechnung tragen sollen, im allgemeinen aus dem Verhältnis der zweiten Stückguttaxe zur zweiten konzessionsmässigen Maximaltaxe gebildet werden. Das Reformsystem sieht, wie früher schon angegeben, 4 besondere Wagenladungsklassen vor, nämlich die allgemeine Wagenladungsklasse und 3 Spezialtarifklassen. Die Grundtaxen dieser Wagenladungsklassen sind nach einer absteigenden Skala gebildet, so dass z. B. beim Tarifschema der schweizerischen Bundesbahnen für Wagenladungen von 5000 kg. eine Reduktion der Grundtaxen gegenüber denjenigen der allgemeinen Klasse bis zu 40 % und für Wagenladungen von 10,000 kg. eine solche bis zu 61,82 % eintritt. Diese Reduktionen der Wagenladungstaxen gegenüber den konzessionsmässigen Taxen erwiesen sich für viele Nebenbahnen als zu bedeutend, so dass bei strenger Aufrechterhaltung der obigen Regel die Bahnen ohne Gefährdung des finanziellen Resultates diese Schemas nicht annehmen konnten. Mit Rücksicht auf die unbestreitbaren Vorteile, die der Beitritt

zu dem bestehenden Taxschema für den Verkehr hatte, sowie um den Opfern, welche die Verwaltungen durch die starken Reduktionen der Wagenladungsklassen zu bringen hatten, einermassen Rechnung zu tragen, gelangten wir zum Schlusse, an Stelle der oben angegebenen Kombination diejenige der zweiten konzessionsmässigen Maximaltaxe mit der Streckentaxe der allgemeinen Wagenladungsklasse treten zu lassen, und zwar für Bahnen, welche nur Wagenladungstaxen für 5000 kg. vorsehen, mit der Streckentaxe der Klasse A und für die übrigen mit der Streckentaxe der Klasse B. Diese Regelung der Frage hatte zur Folge, dass es einer grossen Zahl der Verwaltungen des Reformtarifsystems möglich wurde, früher dem zentralschweizerischen Schema und jetzt dem Schema der schweizerischen Bundesbahnen beizutreten. Diese Begünstigung, welche ganz im Sinne des Nebenbahngesetzes gelegen ist, wurde auch der Verwaltung der Montreux-Berner Oberland-Bahn von Anfang an zugestanden, und zwar erfolgte, da verlangt worden war, dass Wagenladungstaxen für 5000 und 10,000 kg. eingeführt werden sollen, die Fixierung des Zuschlagskoeffizienten zu den Distanzen auf Grund der Vergleichung der Streckentaxe der Klasse B mit der zweiten konzessionsmässigen Grundtaxe. Sollte ein Gesuch um Beschränkung der Wagenladungstaxen auf solche von 5000 kg. nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen und den technischen Erhebungen sich als begründet erweisen, so hätte selbstverständlich auch die Bestimmung des Zuschlagskoeffizienten aus dem Verhältnis der konzessionsmässigen zweiten Maximaltaxe zur Streckentaxe der Klasse A zu erfolgen. Für den jetzt in Kraft bestehenden Gütertarif der Montreux-Berner Oberland-Bahn wurde der maximale Distanzzuschlag bestimmt auf 263,63 % für die Strecke Montreux-Montbovon und auf 81,81 % für die Strecke Montbovon-Zweisimmen. Für die letztere Strecke, mit welcher sich der Rekurs allein weiter beschäftigt, erfolgte die Distanzberechnung auf Grund eines Zuschlags von 80 %. Die zweite konzessionsmässige Maximaltaxe wird damit bis auf 2/100 Rp. (nicht 2 %, wie der Rekurs sagt) genau erreicht, wie sich aus nachstehender Rechnung ergibt.

Die Streckentaxe der Klasse B des Bundesbahnschemas beträgt per 100 Kilogramm und Kilometer	1,10 Rp.
80 % Zuschlag macht	<u>0,88 „</u>
daher zusammen	1,98 Rp.

gegenüber der konzessionsmässigen Maximaltaxe von 2 Rp. Die Einrede der Bahnverwaltung, die konzessionsmässigen Taxen werden weit unterboten, ist somit nicht zutreffend. Die Bahnverwaltung erhebt sowohl im internen, als im direkten Verkehr Streckentaxen, welche nach dem zulässigen Maximum auf 2/100 Rp. genau bestimmt sind, und findet eine Reduktion dieser Streckentaxen im direkten oder im Transitverkehr unter keinen Umständen statt. Der Unterschied der Taxen im internen, direkten und Transitverkehr rührt ausschliesslich und allein von den Expeditionsgebühren her, welche je nach der Verkehrsart mit verschiedenen Beträgen in Rechnung fallen. Diese Expeditionsgebühren stellen einen Zuschlag über die konzessionsmässigen Taxen dar, an deren Bewilligung der Bundesrat berechtigt ist, die der Natur der Gebühren entsprechenden Bedingungen zu knüpfen.

Die Ausführungen des Rekurses sind daher auch in diesem Punkte unzutreffend und müssen in gleicher Weise zurückgewiesen werden wie die Behauptung der Bahnverwaltung, es sei durch das Tarifgesetz der Bundesbahnen für Linien derselben mit starken Steigungen ein Taxzuschlag vorgesehen, während bei Nebenbahnen den schwierigeren Betriebsverhältnissen keine Rechnung getragen werde. Eine solche Klage wäre berechtigt, wenn von der Bahnverwaltung die Annahme der Taxen der schweizerischen Bundesbahnen ohne Zuschlag verlangt worden wäre. Der Zuschlag ist aber im Verhältnis zur konzessionsmässigen Maximaltaxe bestimmt worden, in dieser letzteren hat aber die Bundesversammlung das Mass der Taxerhöhungen niedergelegt, welches ihr mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse der Linie angezeigt erschien. Über diese konzessionsmässigen Maximaltaxen hinaus darf der Bundesrat bei Feststellung der Distanzzuschläge aber keineswegs gehen.

* * *

Damit sind wir am Schlusse unserer Besprechung angelangt. Wir haben überall nachgewiesen, dass die in unserem Beschluss vom 17. Dezember 1906 gestellten Begehren sich innerhalb der gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften bewegen und dass der Montreux-Berner Oberland-Bahn alle Vorteile gewährt worden sind, welche allen andern Verwaltungen zugestanden wurden. Wir beehren uns daher, Ihnen zu beantragen, den Rekurs der Bahnverwaltung als unbegründet abzulehnen.

Genehmigen Sie, Tit, die Versicherung unserer vollkommenen
Hochachtung.

Bern, den 13. Juni 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



**Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Rekurs 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...**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.06.1907
Date	
Data	
Seite	376-390
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 470

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.