

# Schweizerisches Bundesblatt.

35. Jahrgang. IV.

Nr. 59.

28. November 1883.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.*

*Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.*

*Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.*

## Bericht

des

Bundesrathes an den Ständerath, betreffend die Motion  
Zschokke und Mitunterzeichner über den Reformtarif.

(Vom 23. November 1883.)

Tit.

Ueber die uns am 17. April dieses Jahres zugewiesene Motion des Herrn Ständerath Zschokke und Mitunterzeichner beehren wir uns, Ihnen folgenden Bericht zu erstatten:

Die Einführung des Reformtarifs für den Güterverkehr der schweizerischen Eisenbahnen bildet seit Jahren eine ständige Rubrik der Berichte über die Geschäftsführung des Eisenbahndepartements. Eine Opposition gegen seine dahergigen Bestrebungen ist weder seitens der Prüfungskommissionen, noch aus dem Schoße der Bundesversammlung erhoben worden, und auch bei der Begründung der Motion wurde erklärt, es seien die Antragsteller weit davon entfernt, das dem Reformtarif zu Grunde liegende Prinzip anzufechten. Einer Rechtfertigung des neuen Systems bedarf es also nicht.

Es würde uns zu weit führen, das Verhältniß der früher bei den schweizerischen Bahnen bestandenen Waarenklassifikationen und Tarifbestimmungen zum Reformtarif im Detail darzustellen. Der Hauptunterschied gegenüber der Klassifikation vom Jahre 1863, welche auf der Centralbahn maßgebend war -- nicht diejenige vom Jahre 1872, die Herr Zschokke zu seinen Vergleichen herangezogen hat -- besteht darin, daß sämtliche Güter der frühern Klasse I und ein großer Theil der Klasse III wagenladungsfähig wurden; während sie früher, auch in ganzen Wagenladungen,

immer die gleiche Taxe, nämlich 16,7 Ct. in Klasse I und 14,6 Ct. in Klasse III zu bezahlen hatten, sind sie im Reformtarif den ermäßigten Klassen A<sup>1</sup> und B zugetheilt. Für A<sup>1</sup>, Ladungen von 5000 kg., beträgt die Transporttaxe 13,5 und für B, Ladungen von 10,000 kg., 12,5 Ct. per Tonne und Kilometer. Es ist überdies gestattet, aus den verschiedenartigsten Gütern ganze Wagenladungen zu formiren und so den Spediteuren und dem Publikum überhaupt Gelegenheit geboten, einzelne Sendungen zu sammeln und zu den ermäßigten Taxen der Wagenladungsklassen zu befördern. Zwischen größern Verkehrscentren bietet diese Einrichtung für Versender und Empfänger ebenso große Vortheile, als sie das Taxerträgniß der Bahnen ungünstig beeinflusst.

Ein Verzeichniß der hier hauptsächlich in Frage kommenden Güter liegt diesen Berichte bei. (Beilage 1.)

Auch die Klassifikation der einzelnen Waarengattungen brachte viele einschneidende Aenderungen. Wir lassen einige Beispiele folgen:

	Bisher.	Neu.
Alaun, Ammlung, Baumwolle, Chlorkalk, Cichorienkaffee, Eisenvitriol, gemahlenes Farbholz, Fensterglas, Hauf, eiserne Maschinentheile, Mineralwasser, Packpapier, Potasche, Soda, Traubenzucker . . . . .	Stückgut Kl. III 14,6 Ct. per Tonne und Kilometer.	Spezialtarif I.
		Stückg. 5000 kg. 10,000 kg. 13,5 Ct. 10 Ct. 9,5 Ct. per Tonne und Kilometer.
Eisen und Stahl, eiserne Röhren und Säulen .	Stückgut 5000 kg. Kl III Kl. A 14,6 Ct. 13,3 Ct. per Tonne und Kilometer.	Spezialtarif II.
		Stückg. 5000 kg. 10,000 kg. 13,5 Ct. 10 Ct. 8 Ct. per Tonne und Kilometer.

Neben diesen Ermäßigungen kommen allerdings auch Erhöhungen vor, allein das gegenseitige Verhältniß stellte sich so, daß das Direktorium der Centralbahn eine erhebliche Verminderung der Transporteinnahmen befürchtete und nur unter der Voraussetzung entsprechender Konzessionen seitens der Aufsichtsbehörde sich zu entschließen vermochte, den Reformtarif überhaupt zu adoptiren.

Dieser Schritt war für die Centralbahn ohnehin schwieriger als für die ostschweizerischen Bahnen und die Gotthardbahn, weil

bei diesen die konzessionsgemäße Maximaltaxe 5 Ct. per Zentner und Stunde (20,8 Ct. per Tonne und Kilometer), bei der Centralbahn dagegen nur 4 Ct. per Zentner und Stunde (16,7 Ct. per Tonne und Kilometer) beträgt.

Mit dem Uebergang zum Reformsystem sollte ferner die Einführung des metrischen Maßes und Gewichtes vollzogen werden, und es mußte sonach die Centralbahn auf den Vortheil, die Distanzen konzessionsgemäß auf halbe, beziehungsweise ganze Stunden aufzurunden, verzichten. Früher wurde z. B. eine Entfernung von 26,500 m. für 6 Stunden = 29 km. gerechnet, die jetzt nur noch zu 27 km. in Anschlag gebracht werden kann.

Nach sorgfältiger Prüfung der Angelegenheit gelangte das Eisenbahndepartement zu der Ueberzeugung, daß der Centralbahn in der That, für einmal wenigstens, die Annahme des Reformtarifs auf der bisherigen Taxbasis nicht zugemuthet werden könne, und es trat dasselbe mit dem Direktorium in Ausgleichsunterhandlungen, welche sich auf dem Boden der im Jahre 1878 von der Konferenz der schweizerischen Bahnverwaltungen eingereichten Vorschläge bewegten. Diese hatten vorgesehen für:

	Eilgut.	Stückg.	Allgemeine Klassen.			Spezialtarife		
			A <sup>1</sup> .	B.	A <sup>2</sup> .	I.	II.	III.
			5000 kg.	10,000 kg.	5000 kg.	10,000 kg.		
	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.	Ct.
Transporttaxen per Tonne u. Kilometer . . .	40	20	15	14	12	10	8	5
Expeditionsgebühren per Tonne . . .	500	250	150	100	150	100	100	100

Das gegenüber diesen Vorschlägen als verhältnißmäßig günstig zu bezeichnende Ergebnis war folgendes Schema, welchem auch die Jura-Bern-Luzern-Bahn und die Emmenthalbahn sich anschlossen:

	Eilgut.	Stückgut		A <sup>1</sup> .	B.	A <sup>2</sup> .	Spezialtarife		
		1.	2.				I.	II.	III.
		Ct.	Ct.				Ct.	Ct.	Ct.
Transporttaxen per Tonne u. Kilometer . . .	35	17,5	13,5	13,5	12,5	10	9,5	8	5
Expeditionsgebühren per Tonne . . .	400	200		150			100		

Neben der wesentlichen Ermäßigung der Streckentaxen und der Expeditionsgebühren in einzelnen Klassen besteht der große Vorzug des vereinbarten vor dem durch die Konferenz vorgeschlagenen Schema und demjenigen der deutschen Bahnen in der Errichtung einer zweiten Stückgutklasse, der alle Güter der Spezialtarife I, II und III zugetheilt sind.

Das Eisenbahndepartement arbeitete darauf hin, noch eine Anzahl der in der Beilage unter Ziffer 2 aufgeführten, nicht mit \* bezeichneten Artikel der Stückgutklasse 2 einzuverleiben; der Widerstand, den die Bahnverwaltung diesem Bestreben theils aus finanziellen, theils aus Rücksichten der möglichsten Gleichheit mit dem Schema der deutschen Bahnen entgegengesetzte, war aber momentan nicht zu überwinden.

Als weiterer Unterschied ist zu erwähnen, daß den schweizerischen Eisenbahnen der Auf- und Ablad der Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen A<sup>1</sup> und B überbunden wurde, während bei den deutschen Bahnen diese Manipulationen zu Lasten der Versender und Empfänger fallen.

Im internen Verkehr der einzelnen Bahnen sind die Expeditionsgebühren für Eilgut um Fr. 1 und für die Stückgüter I und II um 50 Ct. per Tonne reduziert worden, und es hat im Weiteren zur Vermeidung allzu hoher Taxen auf kurze Entfernungen folgende Abstufung stattgefunden:

Kilometer.	Eilgut. Ct.	Stückgut.	A <sup>1</sup> . B. A <sup>2</sup> . Ct.	I. II. III. Ct.
		1. u. 2. Ct.		
1—20	200	100	75	60
21	210	105	83	64
22	220	110	90	68
23	230	115	98	72
24	240	120	105	76
25	250	125	113	80
26	260	130	120	84
27	270	135	128	88
28	280	140	135	92
29	290	145	143	96
30	300	150	150	100

Die Expeditionsgebühren kommen ohne Rücksicht darauf, ob ein Transport eine oder mehrere schweizerische Bahnen in Anspruch nimmt, nur einmal zur Erhebung; im direkten Verkehr werden sie zur Hälfte zwischen Versandt- und Empfangsbahn getheilt; diejenigen Bahnen, über welche das Gut nur transitirt, erhalten nicht mehr als die einfachen Transporttaxen.

Wenn ermittelt werden will, welches Erträgniß die Expeditionsgebühren der Centralbahn liefern werden, so ergibt sich Folgendes:

Die Centralbahn hat im Jahre 1881 befördert im Ganzen 867,435 t. Hievon kommen

auf den internen Verkehr	292,042 t.	= 34 %
"    "    direkten	363,758	" = 42 %
"    "    Transit-	211,635	" = 24 %

Nach Ausscheidung von 39,028 t. Eilgütern von obigem Total und Vertheilung im gleichen Prozentverhältnisse auf die verschiedenen Verkehre erzeigen sich:

	Intern. Tonnen.	Direkt. Tonnen.	Transit. Tonnen.	Total. Tonnen.
Eilgut . . . . .	13,270	16,392	9,366	39,028
Gewöhnliche Güter	278,772	347,366	202,269	828,407
Total	292,042	363,758	211,595	867,435

#### A. Eilgut.

Interner Verkehr	13,270 t. à durchschnittl. Fr. 2. 80 = Fr.	37,156
Direkter	16,392 " " " " " 2. — = " "	32,784
Transit-	9,366 " " " " " —. — = —	—
Total Fr.		69,940

#### B. Frachtgut.

Interner Verkehr	278,772 t. à durchschnittl. Fr. 1. — = Fr.	278,772
Direkter	347,366 " " " " " —. 70 = " "	243,156
Transit-	202,269 " " " " " —. — = —	—
Total Fr.		521,928
Hiezu Eilgut		69,940
Gesamttotal Fr.		591,868

Speziell der Stückgüterverkehr, beziehungsweise der Verkehr der Klassen 1 und 2, betrug im Gesamten 216,947 t. Rechnet man, daß davon inskünftig 30 % als Wagenladungsgüter zu den Klassen A<sup>1</sup> und B und der Spezialtarife befördert werden, verbleiben noch 151,863 t., welche wie oben vertheilt ergeben:

Interner Verkehr	51,633 t. à Fr. 1. 25 = Fr.	64,541
Direkter	63,782 " " " " " 1. — = " "	63,782
Transit-	36,448 " " " " " —. — = —	—
Fr.		128,323

anstatt der bei der Begründung der Motion ausgerechneten Fr. 320,000.

Welches überhaupt der Einfluß des neuen Tarifs sowohl auf den Handel als die Industrie, als die Finanzen der Bahngesellschaften sei, kann nur die Erfahrung lehren.

Taxen und Bedingungen desselben weichen von den bisherigen zu sehr ab, als daß, trotz vielfacher Vergleichen und Berechnungen, auch ein nur annähernd richtiges Resultat a priori hätte gewonnen werden können.

Um nur ein Beispiel anzuführen, hat die Centralbahn im Jahre 1881 transportirt 20,174 t. Eisen und 10,295 t. Baumwolle mit einer durchschnittlichen Transportdistanz von 62 km., was zusammen 1,889,078 Tonnenkilometer ausmacht.

Die Frachtdifferenz à  $4\frac{1}{2}$  Ct. per Tonnenkilometer angenommen, ergibt ein Mindererträgniß für die Eisenbahnkasse von Fr. 85,000.

Um dem Begehren der Centralbahn zu entsprechen, wäre allerdings noch ein anderer Weg offen gestanden: Erhöhung der Maximaltaxen durch Aenderung der Konzessionen.

Der Bundesrath hat aber der Einführung einer Expeditionsgebühr den Vorzug gegeben, aus dem einfachen Grunde, weil er darin die zweckmäßigste Art der Tarifbildung erblickte. Die Leistungen der Bahnen im Gütertransport sind bekanntlich zweifache, nämlich einerseits die Beförderung selbst, deren Kosten im Verhältniß der Länge des Transportes zunehmen, und andererseits die Bereitstellung der Wagen, Auf- und Abladen, Empfangnahme und Ablieferung der Waaren u. s. w., wofür die Kosten für gleichartige Güter so ziemlich die nämlichen bleiben, ob die Transportdistanz groß oder klein sei. Werden nun diese Kosten nicht ausgeschieden, sondern mit den eigentlichen Transporttaxen vermischt, so müssen dieselben im direkten Verkehr so viel mal bezahlt werden, als Bahnen am Transporte betheilig sind, obschon sie der Natur der Sache nach nur einmal zur Berechnung gelangen sollten.

Hierin liegt eine Erschwerung des direkten Verkehrs, die der Bundesrath durch Beschluß vom 5. September 1882 als gesetzlich unzulässig erklärt hat. (Vergl. Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements pro 1882.) Die Ausscheidung der Frachten in Transporttaxen und Expeditionsgebühren besteht übrigens nicht nur auf den Eisenbahnen Deutschlands, Frankreichs, Italiens u. s. w., sondern auch in der Schweiz bei der Suisse Occidentale und wir finden

sie schon vor Annahme des Reformtarifes auf der ehemaligen Berner Staatsbahnlinie Bern-Biel-Neuenstadt.

Es ist Seitens der Herren Motionssteller der Bezug von Expeditionsgebühren als durch die Konzessionen ausgeschlossen bezeichnet worden. Die für diesen Satz angerufenen Bestimmungen lauten: „Für Waaren sind vier Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Ct., die niedrigste nicht über 2½ Ct. per Stunde und per Zentner bezahlen soll.

„Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transport übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern. Die im Tarif festgesetzten Taxen begreifen nur den Transport von Station zu Station.“

Die Auslegung des letzten Satzes in dem Sinn, daß in den konzessionsmäßigen Maximaltaxen die Entschädigungen für solche Verrichtungen nicht verstanden seien, welche ebenso gut vom Versender und Empfänger, wie von den Organen der Bahn besorgt werden können, bietet sich ganz ungesucht. Sie wird zudem unterstützt durch eine Vergleichung mit den Pflichtenheften der französischen Bahnen, denen die in den Konzessionen für die Centralbahn formulirten Gütertaxen zweifellos entnommen sind, wo nach Aufzählung der einzelnen Tarifsätze, von denen der für die erste Klasse den höchsten Satz der Centralbahn noch um ½ Cts. übersteigt, gesagt ist, daß die Nebenkosten des Transportes, als die Auf- und Ablad-, sowie die Lagergebühren, durch ein besonderes, der Genehmigung der Behörden zu unterstellendes Reglement fixirt werden sollen.

Und daß diese Auffassung auch schon in schweizerischen Verhältnissen getheilt und zur praktischen Anwendung gebracht worden ist, ergibt sich aus der Thatsache, daß seiner Zeit von der Regierung des Kantons Bern der Verwaltung der Staatsbahnen und von den Regierungen der westschweizerischen Kantone den Verwaltungen der Linien Franco-Suisse, Ouest-Suisse, Lausanne-Freiburg-Bern und Genf-Versois bei gleich hohen Maximaltaxen, wie die der Centralbahn, der Bezug von Expeditionsgebühren gestattet worden ist, welche auf den Westbahnen heute noch zu Recht bestehen.

Sie sind aber auch von dem Eisenbahngesetz von 1872 geschützt, dessen Art. 35, Ziffer 2, lautet:

„Es darf keine in den Konzessionen nicht vorgesehene Taxe für die den Bahngesellschaften konzessionsgemäß obliegenden Verpflichtungen bezogen werden, welche nicht vom Bundesrath ausdrücklich genehmigt und von der Bahnverwaltung öffentlich bekannt gemacht worden ist.“

Diese Bestimmung, welche ihrer Fassung nach dem schon erwähnten Artikel der französischen Konzessionen über die Nebengebühren ähnlich ist, muß denjenigen Bahnen, deren konzessionsmäßige Verpflichtungen ausdrücklich „nur auf den Transport von Station zu Station gehen“, nothwendig das Recht der Erhebung von Manipulationsgebühren, sei es in Form einer Expeditionstaxe, sei es in anderer Weise, vorbehalten.

Der Zweck der vom Bundesrath angeordneten Maßregel bestand darin, durch eine verhältnißmäßig geringe Erhöhung, welcher viele wesentliche Ermäßigungen entgegenstehen, das konzessionsgemäße Tarifsystern so zu gestalten, daß die Einführung des Reformsystems möglich würde. Die Einführung des Reformsystems auf den schweizerischen Bahnen bedeutet aber gegenüber dem konzessionsgemäßen Wirrwar der Waarenklassifikationen und der verschiedenartigsten Tarifsätze die Einführung einer durch die ganze Schweiz einheitlichen Klasseneintheilung und einer gleichmäßigen Taxberechnung. Diese Vortheile würden eine Erhöhung auch dann rechtfertigen, wenn in den gleichzeitig eingeführten Ermäßigungen nicht schon die volle Kompensation läge, von dem Umstande gar nicht zu reden, daß durch die neue Einrichtung auch ein großer Fortschritt zu der unbedingt nöthigen internationalen Einheit gemacht ist. Der Bundesrath hat das Bewußtsein, daß es kaum einen Fall geben kann, in welchem die Anwendung der in Artikel 35 des Gesetzes ausgesprochenen Kompetenz besser gerechtfertigt wäre. Das Bestreben, auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs zu möglichster Einheit zu gelangen, ist ein allgemeines und wohlberechtigtes, aber gegenüber den Befugnissen, welche die Eidgenossenschaft an die Bahnen vergeben hat, ein ebenso schwieriges. Diesem Bestreben hat das Gesetz selbst Ausdruck gegeben, indem es in Art. 36 bestimmt, daß der Bundesrath auf die Einführung möglichst übereinstimmender Verkehrsbeziehungsweise Transportreglemente, zu wirken habe. Soll diese Vorschrift nicht ein leerer Buchstabe bleiben, so darf der Bundesrath auch nicht in den Kompetenzen beeinträchtigt werden, welche ihm das Gesetz erteilt und die es ermöglichen, die Gesellschaften zu bestimmen, von den ihnen verliehenen Rechten gegen anderweitige Schadloshaltung abzugehen. Wir können behaupten, daß im gegebenen Fall das Schlußresultat, wie es sich im großen Ganzen aus den Verhandlungen mit der Centralbahn herausstellt, für die öffentlichen Interessen keineswegs ungünstig ist.

In Anwendung dieser gesetzlichen Bestimmungen und nach Abwägung aller Verhältnisse hat der Bundesrath, namentlich auch mit Rücksicht auf eine rationelle Tarifbildung im Allgemeinen und

für den direkten Verkehr im Besondern, durch Beschluß vom 24. Juli 1882 die Erhebung von Expeditionsgebühren gutgeheißen und es sind die neuen Tarife von den Bahnverwaltungen in vorgeschriebener Weise publizirt worden.

Neben Art. 35 des Eisenbahngesetzes kommt noch die in verschiedenen Konzessionen (Konzessionen der Kantone Baselstadt und Bern) enthaltene Bestimmung entscheidend in Betracht, wonach die Gesellschaften, wenn ihre Einnahmen 10 % des Aktienkapitals übersteigen, zur Taxreduktion verhalten werden können, umgekehrt aber berechtigt sind, eine Erhöhung zu verlangen, sobald der Ertrag unter 5 % bleibt. Das Recht, diese Erhöhung zu gewähren, stand bei den Kantonsregierungen und ist durch das jetzige Eisenbahngesetz an den Bund übergegangen.

Bezüglich des Uebergangs zur Berechnung der Taxen nach Kilometern statt nach halben oder ganzen Stunden ist angenommen worden, die Berechnung und Aufrundung nach Kilometern statt nach Stunden repräsentire einen Mindertaxwerth von 4 % und es wurde um diesen Betrag die konzessionsgemäße Maximaltaxe in folgender Weise erhöht: 4 Ct. per Zentner und Stunde = 80 Ct. per Tonne und Stunde,  $80 : 4,8 = 16,7$  Ct. per Tonne und km. hiezu 4 % 0,67. Total 17,4 oder aufrundet 17,5 Ct. per Tonne und km. Aus diesen Maximaltaxen sind die übrigen Taxen, wie oben angegeben, abgeleitet worden.

Wenn von den Motionsstellern dieser Erhöhung die Differenzen entgegengehalten werden, welche sich zwischen den effektiven kilometerischen Entfernungen und den entsprechenden Tarifikilometern ergeben, so ist zu bemerken, daß dieser Einwendung keine Bedeutung zukommt. Nicht um diesen Unterschied handelt es sich in Wirklichkeit, sondern um die Taxdifferenz, welche sich ergibt, wenn eine gegebene Entfernung zwischen zwei Stationen das eine Mal nach Stunden und das andere Mal nach Kilometern berechnet wird.

Die Frage, wie hoch der Nachtheil anzurechnen sei, welcher aus dem Uebergang auf das Kilometermaß sich für die Bahnen ergibt, ist seither einer neuen Untersuchung unterstellt worden, welche ergeben hat, daß der angenommene Satz von 4 % wirklich zu hoch sei und es wird bei der definitiven Regelung dieser Angelegenheit die entsprechende Reduktion vorgenommen werden.

Ein analoges Verfahren ist eingeschlagen worden im Jahre 1880, als die Centralbahn ihren Personentarif neu erstellte. Der daherige Antrag des Direktoriums -- ein Zuschlag von 3 % -- wurde den betheiligten Kantonsregierungen zur Vernehmung mitgetheilt und alle haben zustimmende Erklärungen abgegeben.

Der Zuschlag von 4 % trifft übrigens in Wirklichkeit nur die der Maximaltaxe unterworfenen werthvollen Güter, nämlich die Eilgüter und Güter der Stückgutklasse 1, bezüglich welcher es nicht von großer Bedeutung ist, ob die Transporttaxe 16,6 oder 17,5 Ct. per Tonne und Kilometer betrage. Die Taxen aller übrigen Klassen, welche circa 90 % des Gesamtverkehrs ausmachen, blieben ohne irgend welchen Zuschlag, so beträgt z. B. die Taxe des Spezialtarifes III 5 Ct. per Tonne und Kilometer, während diejenige der früheren, dem Spezialtarif III entsprechenden Klasse C auf 1  $\frac{1}{4}$  Ct. per Zentner und Stunde = 5,21 Ct. per Tonne und Kilometer sich bezifferte. Daß sich dies so verhält, zeigen die in der Beilage 2 aufgeführten Beispiele, aus denen hervorgeht, daß in einem dieser Fälle sich sogar trotz des Zuschlages von 4 % ein Defizit ergibt, während in den andern Fällen der Vortheil des Zuschlages in den beiden ersten Klassen durch den Nachtheil in den übrigen Klassen mitunter überwogen wird. Wir resümiren: Wie schon angeführt, bestimmen die Konzessionen der Centralbahn, daß die höchste Taxe für die Beförderung von Waaren in gewöhnlicher Fracht nicht über 4, die niedrigste nicht über 2  $\frac{1}{2}$  Ct. per Zentner und Stunde betragen solle. In Kilometer übersetzt — unter Zuschlag der besprochenen 4 % — belaufen sie sich: die höchste auf 17,5 Ct., die niedrigste auf 10,85 per Tonne. Vier Klassen — Stückgut 1 und 2 und die allgemeinen Wagenladungsklassen A<sup>1</sup> und B — bewegen sich somit innerhalb der konzessionsgemäßen Maximalzahlen, während die vier übrigen Klassen — A<sup>2</sup> und Spezialtarife I bis III — sämtlich tiefer stehen. Eine thatsächliche Ueberschreitung der konzessionsgemäßen Maximalausätze können wir auch heute nirgends entdecken, wohl aber begegnen wir folgenden in Prozenten ausgedrückten Ermäßigungen: A<sup>2</sup> 8 %, Spezialtarif I 12 %, Spezialtarif II 26 % und Spezialtarif III 54 %.

Der Bundesrath war sich vollständig bewußt, daß der Uebergang zum Reformtarif nicht ohne tiefgreifende Einwirkungen in die bestehenden Verhältnisse sich vollziehen werde, er hat deßhalb an die Genehmigung der neuen Tarife den Vorbehalt geknüpft, dieselben nach Verfluß eines Jahres einer neuen Prüfung zu unterziehen und Aenderungen zu verlangen, wo die bis dahin gemachten Erfahrungen deren Nothwendigkeit für den Verkehr darthun sollten.

Bei dieser Revision werden alle Reklamationen zur Sprache kommen, welche gegen den Reformtarif erhoben worden sind und auch ihre Berücksichtigung finden, so weit dieselben gerechtfertigt erscheinen. In dieser Richtung ist ein Anfang bereits damit gemacht worden, daß für Heu, Stroh und Torf in Wagenladungen von 5000 kg. ein Ausnahmetarif erstellt worden ist. Ferner sind für

die Güter der Spezialtarife II und III in Ladungen von unter 10,000 kg., aber von mindestens 5000 kg. pro Wagen ermäßigte Taxen eingeführt und die bedeckungsbedürftigen Güter von der Blachenmiete befreit werden sollen. Durch Versetzung der sperrigen Güter aus der Stückgutklasse I in die Klasse II findet sich der ursprüngliche Taxzuschlag auf den genannten Gütern von 50 % auf 20 % reduziert.

Daß bei der in Aussicht genommenen Revision auch die Taxreduktionen zur Sprache kommen sollen, braucht wohl nicht bemerkt zu werden, und es wird der Bundesrath auch in dieser Richtung die durch die Motion besprochenen Verhältnisse prüfen und erledigen. Dagegen muß er wiederholen, daß die Konzessionsbestimmungen, auf welche sich die Motion beruft, nicht die ausschließliche Grundlage des Tarifsystems bilden, sondern, daß diesfalls das Eisenbahngesetz in gleicher Linie steht und die Möglichkeit bietet, durch Modifikation der Konzessionstarife dem Ziele der Taxeinheit näher zu kommen. Dieses Ziel verfolgen und anderseits die absolute Gültigkeit aller verschiedenartigen Konzessionsbestimmungen aufrecht erhalten, sind zwei Dinge, die sich ausschließen.

Endlich müssen wir hier noch einmal darauf aufmerksam machen, daß die Vor- und Nachtheile des neuen Tarifsystemes sich noch nicht beurtheilen lassen, bevor dasselbe wenigstens ein Jahr lang angewendet worden ist und in seinen Wirkungen, die es für die Bahnen, wie für das Publikum haben wird, sich klar erkennen läßt. In der gleichen Lage wie der Bundesrath befindet sich auch die Bundesversammlung und wir sind daher der Meinung, daß eine materielle Erledigung der Frage im jetzigen Moment nicht erfolgen sollte. Selbst wenn die Bundesversammlung die Ansicht theilen würde, daß die Expeditionsgebühren neben den konzessionsgemäßen Taxen nicht zulässig seien, ohne daß eine Aenderung der Konzession stattfindet, so erfordert die Wichtigkeit der Sache, daß auf einen solchen Beschluß hin die Angelegenheit an den Bundesrath zurückgewiesen und die Aenderung der einzelnen Konzessionen vorerst seiner Prüfung unterstellt werde, bevor die Bundesversammlung sich damit beschäftigt, indem auch die von der Suisse Occidentale und von den bernischen Jurabahnen auf der Strecke Bern-Biel-Neuenstadt bezogenen Expeditionsgebühren nicht nur mit den allgemeinen Tarifverhältnissen dieser Bahnen, sondern auch mit der seit Jahren angestrebten Tarifunifikation auf's Engste zusammenhängen.

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

Bern, den 23. November 1883.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**L. Ruchonnet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
**Ringier.**

~~~~~

*Beilage 1.*

## Verzeichniß

der

**hauptsächlichsten Güter der Stückgutklassen I und III,  
die in Wagenladungen verfrachtet werden.**

### 1. Stückgutklasse I.

Baumwollenzeug, roh und gefärbt. Cacao. Eier. Feigen. Gewürze. Häute, gegerbte und lohware. Kaffee. Kaudiszucker. Kerzen. Leder. Lederwaaren. Leim. Milch, kondensirte. Naphta. Papier. Petroleum. Pferdehaar. Schmalz. Schwefel, raffinirter. Schwefelblüthe und Schwefelschnitten. Seife. Speiseöle in Fässern. Spezereiwaaren, nicht genannte. Stearin. Südfrüchte, frische und getrocknete. Wachs, rohes. Wein in Kisten und Körben. Wolle und Wollenwaaren. Zucker, raffinirter (Brod- und Hutzucker).

### 2. Stückgutklasse III.

\*Alaun. \*Ammlung. \*Baumwolle, rohe. \*Beinschwarz. \*Bittererde. \*Bittersalz und Glaubersalz. \*Bitterspath. Bleiweiß. Bleizucker. Branntwein in Fässern. Catechu. \*Chlorkalk. \*Cichorien, fabrizirte.

\*Dextrin. \*Eisenvitriol. \*Erdfarben, excl. Bolus und grüne Erde, in Fässern, Kisten oder Kasten verpackt. Essig und Essigsprit in Fässern. \*Farbhölzer, gemahlen und geraspelt Feigenkaffee. Felle und Häute, ungegerbte. \*Fensterglas. Fett, geschmolzenes, und Fettwaaren. Fettstoff aus Häuten. Fische, gesalzene, geräucherte und getrocknete. Fischthran in Fässern. Fleisch und Fleischwaaren, frisch, geräuchert oder gesalzen. Garne von Baumwolle, roh. \*Gerbstoffe, als: Dividivi, Myrobolanen, Quebrachoholz, Mimosarinde, Manglerinde. \*Glastafeln, ungeschliffene. \*Hanf. \*Hohlglas, ordinäres. \*Holzstoffpappe. Holzwaaren, grobe. \*Jute. Kaffeesurrogate. \*Knochenkohle. \*Knochenschwarz. Krapp und Krappwurzeln. \*Kunstwolle. \*Magnesia, roh. \*Magnesit. \*Maschinentheile, grobe, eiserne. \*Melasse, ungereinigter Rübensyrup. \*Mineralwasser. Most in Fässern. Oele, fette, ungenießbare und Mineralöl, excl. Petroleum. \*Orseille. Orseilleextrakt. \*Packpapier, grobes. Packtuch. Papier und Pappendeckelmasse, trockene. \*Perlasche. \*Potasche. \*Rübensyrup, gereinigter. Salpeter. Schmierseife. \*Schmirgel. Schweineschmalz. \*Soda. Speck. Spirit in Fässern. \*Stärke, trockene und feuchte. \*Stärkezucker. \*Steingut, gewöhnliches. \*Stroh-pappe und Stroh-pappdeckel. Tabak, roher. \*Thon- und Töpferwaaren, gewöhnliche. \*Traubenzucker. (Glukose.) \*Trippel. Wein und Wein-geist in Fässern. Weinstein, roher. Zinkweiß und Zinkgrau. Zucker, als Farin- und Stampfzucker.

**Anmerkung.** Die nicht mit \* bezeichneten Artikel fallen bei Auf-  
gabe als Stückgut in Klasse 1, als Wagenladungen in Klasse A<sup>1</sup> und B;  
die mit \* bezeichneten als Stückgut in Klasse 2, als Wagenladungen in A<sup>2</sup>,  
beziehungsweise in die Spezialtarife I und II.



| Kilometer |        | nach und von               | Eilgut. | Stückgut. |                               | Allgemeine<br>Wagenladungs-<br>klassen. |                               | Spezialtarife.                |                               |                               |                               |         |
|-----------|--------|----------------------------|---------|-----------|-------------------------------|-----------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------|
| Effectiv. | Tarif. |                            |         | Fr. Rp.   | Fr. Rp.                       | Fr. Rp.                                 | Fr. Rp.                       | Fr. Rp.                       | Fr. Rp.                       | Fr. Rp.                       | Fr. Rp.                       | Fr. Rp. |
|           |        |                            |         |           |                               |                                         |                               |                               |                               |                               |                               |         |
|           |        | Aarau-Luzern:              |         |           |                               |                                         |                               |                               |                               |                               |                               |         |
| —         | 70     | Ohne Zuschlag . . . . .    | 23.32   | 11.66     | 9.45                          | 9.45                                    | 8.75                          | 7.—                           | 6.65                          | 5.60                          | 3.50                          |         |
| 68        | —      | Mit Zuschlag . . . . .     | 23.80   | 11.90     | 9.18                          | 9.18                                    | 8.50                          | 6.80                          | 6.46                          | 5.44                          | 3.40                          |         |
|           |        | Differenz: Plus . . . . .  | — .48   | — .24     | —                             | —                                       | —                             | —                             | —                             | —                             | —                             |         |
|           |        | „ Minus . . . . .          | —       | —         | — .27                         | — .27                                   | — .25                         | — .20                         | — .19                         | — .16                         | — .10                         |         |
|           |        | In Prozent: Plus . . . . . | 2       | 2         | —                             | —                                       | —                             | —                             | —                             | —                             | —                             |         |
|           |        | „ Minus . . . . .          | —       | —         | 3                             | 3                                       | 3                             | 3                             | 3                             | 3                             | 3                             |         |
|           |        | Aarau-Herzogenbuchsee:     |         |           |                               |                                         |                               |                               |                               |                               |                               |         |
| —         | 43     | Ohne Zuschlag . . . . .    | 14.32   | 7.16      | 5.81                          | 5.81                                    | 5.38                          | 4.30                          | 4.09                          | 3.44                          | 2.15                          |         |
| 41        | —      | Mit Zuschlag . . . . .     | 14.35   | 7.18      | 5.54                          | 5.54                                    | 6.13                          | 4.10                          | 3.90                          | 3.28                          | 2.05                          |         |
|           |        | Differenz: Plus . . . . .  | — .03   | — .02     | —                             | —                                       | —                             | —                             | —                             | —                             | —                             |         |
|           |        | „ Minus . . . . .          | —       | —         | — .27                         | — .27                                   | — .25                         | — .20                         | — .19                         | — .16                         | — .10                         |         |
|           |        | In Prozent: Plus . . . . . | 0       | 0         | —                             | —                                       | —                             | —                             | —                             | —                             | —                             |         |
|           |        | „ Minus . . . . .          | —       | —         | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>           | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> | 4 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> |         |
|           |        | Aarau-Bern:                |         |           |                               |                                         |                               |                               |                               |                               |                               |         |
| —         | 82     | Ohne Zuschlag . . . . .    | 27.32   | 13.66     | 11.07                         | 11.07                                   | 10.25                         | 8.20                          | 7.79                          | 6.56                          | 4.10                          |         |
| 81        | —      | Mit Zuschlag . . . . .     | 28.35   | 14.18     | 10.94                         | 10.94                                   | 10.13                         | 8.10                          | 7.70                          | 6.48                          | 4.05                          |         |
|           |        | Differenz: Plus . . . . .  | 1.03    | — .52     | —                             | —                                       | —                             | —                             | —                             | —                             | —                             |         |
|           |        | „ Minus . . . . .          | —       | —         | — .13                         | — .13                                   | — .12                         | — .10                         | — .09                         | — .08                         | — .05                         |         |
|           |        | In Prozent: Plus . . . . . | 4       | 4         | —                             | —                                       | —                             | —                             | —                             | —                             | —                             |         |
|           |        | „ Minus . . . . .          | —       | —         | 1,2                           | 1,2                                     | 1,2                           | 1,2                           | 1,2                           | 1,2                           | 1,2                           |         |



## **Bericht des Bundesrathes an den Ständerath, betreffend die Motion Zschokke und Mitunterzeichner über den Reformtarif. (Vom 23. November 1883.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1883             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 59               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 28.11.1883       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 461-476          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 012 100       |

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.