

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Ausrichtung einer Kriegsteuerungszulage an die pensionierten ehemaligen Beamten, ständigen Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1920.

(Vom 16. April 1920.)

I.

Mittelst Eingaben vom 22. Juli und 29. November 1919 und 26. Januar 1920, von denen die beiden letztern gleichzeitig auch an die Mitglieder Ihrer Behörde gesandt wurden, stellt die Leitung des Verbandes pensionierter Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter das Gesuch, es möchten den Pensionierten der schweizerischen Bundesbahnen auch für das Jahr 1920 Teuerungszulagen gewährt werden.

Das Begehren vom 22. Juli 1919 wird in einem Schreiben vom 2. Oktober 1919 an die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen näher umschrieben. Danach werden verlangt: für einen pensionierten Invaliden wenigstens Fr. 750 und, falls er verheiratet ist oder Witwer mit Kindern unter 18 Jahren, ausserdem die Hälfte der für das aktive Personal im Jahre 1919 bewilligten Familienzulage; für die Witwen und Waisen von Beamten und Angestellten und für die pensionierten Arbeiter eine entsprechende Erhöhung der für das Jahr 1919 bewilligten Ansätze.

In der Eingabe vom 29. November 1919 werden ausser einer in Monatsraten zahlbaren Teuerungszulage für das Jahr 1920 noch beansprucht: eine Nachteuerungszulage für das Jahr 1919 an die pensionierten Beamten und ständigen Angestellten, ihre Witwen

und Waisen, sowie an die pensionierten Arbeiter und deren bedürftige Hinterlassene, die so zu bemessen sei, wie wenn die dem eidgenössischen aktiven Personal für das Jahr 1919 ausgerichtete Teuerungszulage und Nachteuerungszulage nach Massgabe der Statuten der Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen versichert gewesen wären; Anwendung des Bundesratsbeschlusses vom 4. März 1919 betreffend Rücktrittsgelalte auf Arbeiter der Bundesbahnen, welche der Invaliditäts- und Sterbeversicherung nicht angehören; Neuregulierung der Pensionen in dem Sinne, dass sie nicht mehr auf Grund des im Zeitpunkte der Pensionierung oder des Todes massgebenden versicherten Gehaltes, sondern nach Massgabe der Gehalte des künftigen Besoldungsgesetzes bemessen werden; strikte Handhabung des Art. 3 des Hilfskassengesetzes, wonach das versicherungstechnische Defizit der Pensions- und Hilfskasse alle fünf Jahre festzusetzen ist unter Nachholung der Unterlassungen pro 1912 und 1917; Einräumung einer Vertretung der Pensionierten in der Kommission der Pensions- und Hilfskasse und im Verwaltungsrate der schweizerischen Bundesbahnen.

In der Eingabe vom 26. Januar 1920 wird ausser einer Nachteuerungszulage für das Jahr 1919, einer Neuregulierung der bestehenden Pensionen, einer Vertretung der Pensionierten in den Hilfskassenkommissionen und im Verwaltungsrate der schweizerischen Bundesbahnen, insoweit Fragen betreffend die Pensionskasse zur Behandlung kommen, gefordert: Die Erhöhung der von der Generaldirektion und der ständigen Kommission des Verwaltungsrates in ihrem Bericht vom 19. November 1919/8. Januar 1920 für das Jahr 1920 beantragten Teuerungszulagen.

Es ist uns vom Pensioniertenverband ferner eine „Denkschrift an die Bundesversammlung, den Bundesrat, den Verwaltungsrat und die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen“, vom 16. März 1920, zugegangen, die in der Hauptsache aus Auszügen aus Botschaften des Bundesrates der Jahre 1888 und 1919 und aus einem Berichte der ständerätlichen Kommission betreffend die Eisenbahnpensionskassen vom 11. Juni 1889 besteht und die im übrigen die bisherigen Forderungen des Verbandes wiederholt.

Die Gesuchsteller führen zur Begründung ihrer Begehren betreffend Teuerungszulage für das Jahr 1920 an, die Erwartungen, dass mit der Beendigung des Kriegszustandes die Teuerung ihren Höhepunkt erreicht haben werde, hätten sich als trügerisch erwiesen; die rückläufige Preisgestaltung sei nicht eingetreten, sondern es seien im Gegenteil neuerdings Preissteigerungen für

Lebensmittel und Wohnungsmieten usw. erfolgt; die grosse Geldentwertung bestehe weiter; ein wirklicher Abbau der Preise für Lebensmittel, Wohnungsmiete und sonstige zur Lebenshaltung nötige Gegenstände werde mit Rücksicht auf die verkürzte Arbeitszeit und die hohen Löhne nicht so bald eintreten.

II.

Diese Eingaben des Verbandes pensionierter Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter wurden von unserm Eisenbahndepartement der Bundesbahnverwaltung zur Vernehmlassung übermittelt.

In ihrem Berichte an den Verwaltungsrat vom 19. November 1919/8. Januar 1920, der sich auf das Schreiben des Verbandes vom 22. Juli 1919 bezieht, berechnen die Generaldirektion und die ständige Kommission des Verwaltungsrates die Ausgabe für Teuerungszulagen im Jahre 1920 bei restloser Bewilligung der von den Pensionierten geforderten Ansätze auf Fr. 5,152,133. Wenn im Sinne von Ziffer 2 Abs. 2 des Bundesbeschlusses vom 20. Juni 1919 die Bundesbahnen in besondern Fällen den Haftpflichtrentnern die Teuerungszulage auch dann zubilligen müssen, wenn deren Rente unter Berücksichtigung einer erhaltenen Kapitalabfindung höher ist als die Pension, welche diese Rentner unter normalen Umständen zuzüglich der Teuerungszulage aus der Hilfskasse bezogen hätten, so wäre mit einer weitem Ausgabe von zirka Fr. 100,000 zu rechnen, so dass das Mehr gegenüber dem Kredite für das Vorjahr (Fr. 2,662,000) rund 100 % betragen würde.

Die Generaldirektion und die ständige Kommission erklären, dass sie eine so grosse Erhöhung der Zulage, wie sie verlangt wird, nicht verantworten könnten, zumal die Teuerung doch eher im Abnehmen begriffen sei; es dürfe auch nicht vergessen werden, dass einer der Hauptfaktoren der Teuerung, die Wohnungsnot in den stark bevölkerten Zentren, für die Pensionierten nicht erheblich in Frage komme, da sie ihren Wohnsitz belicbig wählen und die günstigeren ländlichen Verhältnisse zunutze ziehen können. Trotzdem befürworten die Bundesbahnbehörden eine Erhöhung der letztjährigen Zulagen und schlagen, nachdem sie bereits in ihrem Berichte vom 19. November 1919/8. Januar 1920 eine — allerdings weniger weitgehende — Erhöhung gegenüber den Zulagen pro 1919 für Verheiratete oder Witwer oder Witwen mit Kindern unter 18 Jahren, sowie für Kinder und Waisen in Aussicht genommen hatten, in ihrem Bericht vom 27. Februar/9. März 1920 folgende Ansätze vor (die Zahlen in Klammern beziehen

sich auf die Ansätze im Bericht vom 19. November 1919/8. Januar 1920):

Fr. 630 (450)	für einen unverheirateten Invaliden;
„ 700 (500)	„ „ verheirateten Invaliden und für einen Witwer mit Kindern unter 18 Jahren;
„ 420 (300)	„ eine Witwe;
„ 100 (80)	„ „ Waise;
„ 500 (360)	„ einen pensionierten unverheirateten Arbeiter;
„ 560 (400)	„ „ pensionierten verheirateten Arbeiter und für einen verwitweten pensionierten Arbeiter mit Kindern unter 18 Jahren.

Bei den im Bericht vom 19. November 1919/8. Januar 1920 vorgesehenen Ansätzen hätten die Ausgaben nach den Berechnungen der Bundesbahnverwaltung im Jahre 1920 Fr. 3,176,360 oder rund Fr. 3,200,000 betragen. Nach dem neuesten Vorschlag der Generaldirektion und der ständigen Kommission des Verwaltungsrates wird sich die Gesamtausgabe auf rund Fr. 4,400,000 belaufen, also auf ein Mehr von ca. Fr. 1,200,000 gegenüber dem frühern Antrage.

Zur Begründung dieser nachträglichen Erhöhung der ursprünglich vorgeschlagenen Ansätze wird darauf hingewiesen, dass die Teuerungszulagen an das aktive Personal der Bundesbahnen für das Jahr 1920, wenn die Anträge des Bundesrates zur Annahme gelangen, den Betrag von ungefähr hundert Millionen Franken erreichen und somit die Teuerungszulagen für das Jahr 1919, wie sie der Generaldirektion und der ständigen Kommission des Verwaltungsrates zur Zeit der Abfassung ihres Berichts vom 19. November 1919/8. Januar 1920 bekannt waren, um einen bedeutenden Betrag übersteigen werden, so dass es billig erscheine, die für das Jahr 1919 festgesetzten Ansätze der Teuerungszulagen für die Pensionierten angemessen zu erhöhen.

Im übrigen empfehlen die Generaldirektion und die ständige Kommission der schweizerischen Bundesbahnen Ablehnung der Postulate des Pensioniertenverbandes, insofern sie über das hinausgehen, was in den Berichten vom 19. November 1919/8. Januar 1920 und 17. Februar/9. März 1920 beantragt wird.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat in seiner Sitzung vom 30. März 1920 die Vorlagen der Generaldirektion und seiner ständigen Kommission beraten und ihre Anträge genehmigt.

III.

Nachdem bereits in früheren Jahren den Pensionierten der Bundesbahnen Teuerungszulagen bewilligt worden sind, und angesichts der Tatsache, dass die Verhältnisse, auf Grund deren sie gewährt wurden, noch fortbestehen, sind wir der Ansicht, dass die Zulagen auch dieses Jahr wieder zur Auszahlung gelangen sollten. Dabei ist aber zu betonen, dass diese Leistungen, wie bisher, lediglich den Charakter einer Notunterstützung tragen, und dass es sich nicht um Zuwendungen handelt, auf welche die Pensionierten einen Rechtsanspruch erheben können. Denn die Bezüger stehen in keinerlei Anstellungsverhältnis mehr zur Verwaltung und haben bei ihrem Ausscheiden aus dem Dienste bloss einen Anspruch auf eine bestimmte, nach Massgabe der Prämienzahlungen in die Pensions- und Hilfskasse festgesetzte Pension erworben.

Ferner glaubt der Bundesrat, bezüglich der Höhe dieser Zulagen sich den Anträgen der Bundesbahnverwaltung anschliessen zu sollen, zumal diese den Verhältnissen der Pensionierten in so weitgehender Weise Rücksicht tragen, als dies bei der ersten Finanzlage der schweizerischen Bundesbahnen noch verantwortet werden kann.

Über die bisherigen und die im nachstehenden Entwurf zu einem Bundesbeschlusse vorgesehenen Teuerungszulagen für Pensionierte gibt folgende Zusammenstellung Aufschluss:

Jahr	Datum des Bundesbeschlusses	Invalider Beamter und Angestellter		Witwe	Waise	Pensionierter Arbeiter		Total des bewilligten bzw. beantragten Kredites
		ledig	verheiratet oder Witwer mit Kindern unter 18 Jahren			ledig	verheiratet oder Witwer mit Kindern unter 18 Jahren	
			Fr.	Fr.	Fr.		Fr.	Fr.
1917	22. Dez. 1917		250	150	30		200	1,600,000
1918	27. Sept. 1918		340	210	40		270	1,950,000
1919	20. Juni 1919		450	280	60		360	2,662,000
1920	Antrag des Bundesrates	630	700	420	100	500	560	4,400,000

Hieraus ergibt sich, dass eine Vermehrung der Ausgaben um ungefähr 65% gegenüber dem für das Jahr 1919 bewilligten Kredit eintreten wird.

Die Frage der grundsätzlichen Gleichbehandlung der Haftpflichtrentner mit den Pensionierten bezüglich der Teuerungszulagen, die anlässlich der Beratung der bundesrätlichen Vorlage betreffend die Zulagen für das Jahr 1919 im Nationalrate aufgeworfen worden war, haben wir neuerdings geprüft. Wir kommen zum Schlusse, dass an der Bestimmung, wonach die Teuerungszulage den Haftpflichtrentnern nur insoweit ausgerichtet wird, als deren Rente, unter Berücksichtigung einer erhaltenen Kapitalabfindung, nicht höher ist als die Pension, welche sie unter normalen Umständen zuzüglich der Teuerungszulage aus der Hilfskasse bezogen hätten, auch dieses Jahr festzuhalten sei. Denn die Weglassung dieser Einschränkung würde eine Bevorzugung der Haftpflichtrentner gegenüber den Pensionierten bedeuten, die sich um so weniger rechtfertigen lässt, als erstere hinsichtlich Entschädigung meistens bereits besser gestellt sind als jene. Etwaige Härten in Fällen besonderer Dürftigkeit sollen auch dieses Mal durch individuelle Behandlung ausgeglichen werden.

Um den Haftpflichtrentnern entgegenzukommen, werden ihnen und ihren rentenberechtigten Witwen und Kindern nunmehr auf Zusehen hin nach denselben Bestimmungen wie für Pensionierte Beamtenbillette verabfolgt, wobei die endgültige Regelung der Frage anlässlich einer spätern Revision der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz jedoch vorbehalten bleibt.

Dem Begehren um Ausrichtung einer Nachteuerungszulage pro 1919 kann nicht entsprochen werden, da sich die Verhältnisse im verflossenen Jahr seit dem Zeitpunkte, in welchem die Räte die Teuerungszulagen beschlossen hatten, nicht wesentlich verschlimmerten. Es ist auch auf die Erklärung der Kommission in der Sitzung des Ständerates vom 2. Juni 1919 hinzuweisen, dass die nunmehr angenommenen Teuerungszulagen das Maximum dessen bedeuten, was die Kommission für das Jahr 1919 als zulässig erachten könnte, und dass sie sich jeder weitem Erhöhung der Kriegsteuerungszulage für 1919 widersetzen müsste.

Mit Bezug auf Ziffer 6 Abs. 2 des nachstehenden Entwurfes zu einem Bundesbeschluss ist zu bemerken, dass die Verbandsleitung der Pensionierten die Hinaufsetzung der Einkommensgrenze für Pensionierte mit Familie auf Fr. 7000 wünscht; da es sich um eine Notstandsmassregel handelt, glauben wir nicht so weit gehen zu können. Immerhin wurden die bisherigen Maxima des Einkommens um Fr. 500 erhöht.

Auf die übrigen Postulate des Verbandes pensionierter Eisenbahn- und Dampfschiffangestellter ist hier nicht einzutreten, da dieselben die Frage der Teuerungszulagen nicht beschlagen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf, der den Anträgen des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen entspricht, zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. April 1920.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Steiger.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

die Ausrichtung einer Kriegsteuerungszulage an die pensionierten ehemaligen Beamten, ständigen Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1920.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 16. April
1920,

beschliesst:

1. Die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen wird ermächtigt, den aus ihren Hilfskassen oder aus Haftpflicht pensionierten ehemaligen Beamten, ständigen Angestellten und Ar-

beitern oder Hinterlassenen von solchen für das Jahr 1920 eine Teuerungszulage auszurichten, und zwar:

- Fr. 630 für einen unverheirateten Invaliden;
- „ 700 „ „ verheirateten Invaliden und für einen Witwer mit Kindern unter 18 Jahren;
- „ 420 für eine Witwe;
- „ 100 „ „ Waise;
- „ 500 „ „ einen pensionierten unverheirateten Arbeiter;
- „ 560 „ „ pensionierten verheirateten Arbeiter und für einen pensionierten verwitweten Arbeiter mit Kindern unter 18 Jahren.

Im Ausland lebende Pensionierte haben nur dann Anspruch auf Teuerungszulagen, wenn sie als Aktive ihren Wohnsitz im Ausland nehmen mussten und diesen Wohnsitz nach erfolgter Pensionierung beibehalten haben.

2. Für die Ausrichtung der Teuerungszulage an verheiratete Pensionierte mit Kindern unter 18 Jahren gilt der Familienstand am 1. Januar 1920.

3. Die unter Ziffer 1 vorgesehenen Zulagen werden für die Personen, die im Jahre 1920 pensioniert wurden oder als Pensionierte gestorben sind, im Verhältnis zur erlebten Pensionierungszeit, unter Berücksichtigung des ganzen Sterbemonats, ausgerichtet.

Als Hinterlassene, welche die auf einen im Laufe des Jahres gestorbenen Pensionierten entfallende Rate der Teuerungszulage beanspruchen können, gelten nur Witwen, sowie eheliche Waisen unter 18 Jahren.

4. Die Teuerungszulage darf 100 % der ordentlichen Pension oder Haftpflichtrente nicht übersteigen.

5. Die Teuerungszulage wird den Haftpflichtrentnern nur insoweit ausgerichtet, als deren Rente, unter Berücksichtigung einer erhaltenen Kapitalabfindung, nicht höher ist als die Pension, welche sie unter normalen Umständen zuzüglich der Teuerungszulage aus der Hilfskasse bezogen hätten.

In Fällen besonderer Dürftigkeit kann die Generaldirektion den Haftpflichtrentnern die Teuerungszulage ohne die vorstehende Einschränkung zubilligen.

6. Auf die Teuerungszulage haben Pensionierte oder Haftpflichtrentner nur insoweit Anspruch, als das ihnen für ihren Unterhalt und denjenigen ihrer Familie zur Verfügung stehende Einkommen aus Vermögen oder Nebenverdienst, mit der bezogenen

Pension oder Rente und der Teuerungszulage zusammengerechnet, folgende Beträge nicht überschreite :

bei pensionierten Invaliden . . .	Fr. 4600
„ „ Witwen . . .	„ 3250
„ „ Waisen . . .	„ 1050
„ „ Arbeitern . . .	„ 3320

Für pensionierte Invalide und Arbeiter, die für Familienglieder unterhaltungspflichtig sind, werden die Beträge von Fr. 4600 und Fr. 3320 um je Fr. 1000 erhöht.

Im Zweifelsfalle entscheidet endgültig die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen.

7. Die Teuerungszulage wird nicht ausgerichtet an solche Pensionierte oder Haftpflichtrentner, die in der Bundesverwaltung oder in einer Bundesanstalt beschäftigt werden und dort eine Teuerungszulage erhalten.

8. Die Ausrichtung der Teuerungszulage erfolgt in vier gleichen Raten, erstmals spätestens nach sechs Wochen, vom Datum des Inkrafttretens dieses Bundesbeschlusses an gerechnet. Die zweite Rate wird im Laufe des Monats Juni, die dritte Rate im Laufe des Monats September und der Rest im Laufe des Monats Dezember ausbezahlt.

9. Für die Ausrichtung der Teuerungszulage wird der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein Kredit von Fr. 4,400,000 zu Lasten der Betriebsrechnung bewilligt.

10. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

11. Gegenwärtiger Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlich, sofort in Kraft.

1250

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend vorübergehende Taxmassnahmen der schweizerischen Eisenbahn-Unternehmungen.

(Vom 16. April 1920.)

Die Verkehrsanstalten gehören wohl zu denjenigen schweizerischen Unternehmungen, die vom Weltkrieg am härtesten getroffen wurden. Hatten die meisten unter ihnen schon vor dem Kriege grosse Mühe, ihre Einnahmen und Ausgaben im Gleichgewicht zu erhalten, so war dies seither nur noch einigen wenigen möglich.

Mit Ausbruch des Krieges ging der Verkehr bedeutend zurück. Der Fremdenverkehr, auf den viele Unternehmungen fast ausschliesslich angewiesen sind, blieb aus und auch die einheimische Bevölkerung musste ihre Reisen einschränken. Der Güterverkehr litt unter den Ein- und Ausfuhrverboten der verschiedenen Länder und unter dem Wegfall der internationalen Warendurchfuhr.

Neben dem Verkehrsrückgang machte gleichzeitig auch die zunehmende Betriebsverteuerung ihren unheilvollen Einfluss geltend. Die Kohlenpreise stiegen seit Kriegsausbruch auf das 6—7fache ihres früheren Umfanges und selbst zu diesen hohen Preisen war das nötige Brennmaterial zeitweise nur schwer erhältlich. Daneben stellte sich eine Verteuerung aller übrigen Bedarfsartikel ein. Die zunehmende Steigerung der Preise für alle Lebensmittel und die Wohnungen nötigten zu einer namhaften Erhöhung der Besoldungen des gesamten Personals. Alle diese Erscheinungen führten zu einer gewaltigen Vermehrung der Betriebsausgaben.

Die Eisenbahnunternehmungen suchten dem verderblichen Einfluss der Kriegswirren durch verschiedene Vorkehren zu

begegnet. Durch die mit Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1914 (A. S. XXX, 678) verfügte, am 1. Mai 1915 in Kraft gesetzte Erhöhung der Hin- und Rückfahrtstaxen der schweizerischen Bundesbahnen, sowie die auf 1. Mai 1916 durchgeführte Erhöhung der Generalabonnementstaxen gelang es, den Rückgang der Personenverkehrseinnahmen bei den Bundesbahnen und einer Anzahl Privatbahnen aufzuhalten. Durch Sparmassnahmen aller Art, wie Einschränkung des Fahrplans, Verminderung des Personals und Verschiebung von Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten wurde vorübergehend eine etwelche Erleichterung erzielt. Aber alle diese Massnahmen genügten bei weitem nicht, um die Betriebsüberschüsse auf der erforderlichen Höhe zu halten.

Der Verband schweizerischer Sekundärbahnen sah sich daher veranlasst, mit Eingabe vom 15. August 1916 an den Bundesrat das Gesuch zu stellen, er möchte kraft der ihm mit Bundesbeschluss vom 3. August 1914 verliehenen ausserordentlichen Vollmachten den schweizerischen Transportanstalten die Erhebung von Zuschlägen zu den geltenden Transporttaxen bewilligen ohne Rücksicht auf die in den Gesetzen und Konzessionen vorgesehenen Höchstansätze. Die Bundesbahnverwaltung unterstützte dieses Gesuch, und es bewilligte dann der Bundesrat mit Beschluss vom 12. September 1916 (A. S. XXXII, 339) zum ersten Mal die Erhebung von „Kriegszuschlägen“ zu den bestehenden Taxen. Diese waren noch sehr bescheiden gehalten, da man damals noch der Ansicht war, es handle sich nur um vorübergehende Schwierigkeiten.

Diese Meinung erwies sich als irrtümlich. Der Krieg dauerte viel länger, als allgemein angenommen worden war. Die Betriebsausgaben stiegen allmählich in ganz unvorhergesehener Weise, und es sah sich der Bundesrat genötigt, auf erneute Gesuche der Transportunternehmungen hin wiederholt weitere Massnahmen zur Vermehrung der Einnahmen zu bewilligen und Verfügungen zur Erzielung von Betriebsersparnissen zu treffen. Durch die auf Grund der ausserordentlichen Vollmachten gefassten Bundesratsbeschlüsse vom 16. April 1918 (A. S. XXXIV, 80) und 5. November 1918 (A. S. XXXIV, 160) wurden die Zuschläge im Personenverkehr bis zu 40% in einfacher Fahrt, und bis zu 108% in Hin- und Rückfahrt, im Gepäckverkehr auf über 60% und im Güterverkehr auf etwa 115% der vor dem Kriege in Kraft gewesenen Taxen gesteigert.

Leider hat sich die Erwartung, es werde nach Abbruch der Feindseligkeiten und nach Friedensschluss eine baldige

Besserung der Verhältnisse eintreten, nicht verwirklicht. Dem Kriegszustand folgte eine schwere wirtschaftliche Notlage der am Kriege beteiligten Länder, deren Einfluss sich auch auf die Schweiz erstreckte. Die ungünstigen Valutaverhältnisse verhin- derten das Wiederaufleben des Fremdenverkehrs, und damit auch eine Besserung der Betriebsergebnisse vorab bei den davon abhängigen Touristenbahnen. Im Gegensatz dazu wies der in- terne Personenverkehr eine befriedigende Entwicklung auf. Einen noch stärkeren Aufschwung zeigte der Güterverkehr. Die wäh- rend des Krieges der Ein- und Ausfuhr auferlegten Einschrän- kungen fielen dahin. Die Industrie konnte sich wieder leichter mit Rohstoffen versorgen und der internationale Warenaustausch neu beginnen, immerhin noch sehr gehindert durch den Einfluss der Valutaverhältnisse.

Der nach Kriegsschluss erwartete Preisabbau trat dagegen nicht ein. Im Gegenteil erhöhten sich die Preise für die Roh- stoffe und die Lebensmittel im allgemeinen noch weiter, was bei den Transportunternehmungen zu einer neuen Vermehrung der Betriebsausgaben führte. Unter diesen Umständen genügten die Betriebsüberschüsse des Jahres 1919 bei den S. B. B. und bei der Mehrzahl der eine Verkehrszunahme aufweisenden Privatbahnen bei weitem nicht zur Schuldenverzinsung. Die Passivsaldi der Gewinn- und Verlustrechnungen wiesen eine weitere Zunahme auf.

Bei den Bundesbahnen gibt eine Vergleichung der Ergebnisse der Jahre 1913, 1918 und 1919 folgendes Bild:

	1913 Fr.	1918 Fr.	1919 Fr.
Betriebseinnahmen	212,721,315	239,288,579	340,957,438
Betriebsausgaben	142,405,716	217,714,510	290,102,762
Betriebseinnahmen-Überschuss .	70,315,599	21,574,069	50,854,676
Übrige Einnahmen der Gewinn- und Verlustrechnung	15,485,345	11,697,503	14,718,538
Summe der Einnahmen	85,800,944	33,271,572	65,573,214
Ausgaben der Gewinn- und Ver- lustrechnung mit Einschluss der gesetzlichen Amortisation . .	84,187,587	88,120,500	96,417,278
Überschuss der Gewinn- und Verlustrechnung	1,613,357	— 54,848,928	— 30,844,064
(Voranschlag)	—	— 38,593,960	— 71,780,780)

Die Betriebsergebnisse der Privatbahnen sind für das Jahr 1919 erst zum Teil veröffentlicht. Sie zeigen aber eher noch ungün- stigere Resultate als diejenigen der Bundesbahnen, und es ist leider

wenig Hoffnung vorhanden, dass die zu erwartende weitere Verkehrszunahme die Fehlbeträge der Rechnungen zum Verschwinden bringe.

Unter diesen Umständen bleibt den Verkehrsanstalten, wenn die Defizitwirtschaft nicht immer bedrohlicher werden soll, nichts anderes übrig, als ihre Transporttaxen nochmals zu erhöhen, und es haben denn auch sowohl die Verwaltung der Bundesbahnen als die Privatbahnen an den Bundesrat Gesuche in diesem Sinne gestellt. Der Bundesrat glaubt, hierauf eintreten zu sollen, da dies das einzig wirksame Mittel ist, um das Gleichgewicht im Finanzhaushalt der Transportanstalten wieder herzustellen. Nach der durch Bundesbeschluss vom 3. April 1919 erfolgten Einschränkung der ausserordentlichen Vollmachten des Bundesrates können jedoch Abweichungen von den Bestimmungen des Tarifgesetzes der Bundesbahnen und der Konzessionen der Privatbahnen, bei denen es sich namentlich um Ueberschreitungen der vorgesehenen Höchstattaxen handelt, nicht mehr auf ausserordentlichem Wege bewilligt werden. Es ist hiefür vielmehr ein Bundesbeschluss notwendig. Der Bundesrat hätte sich darauf zu beschränken, die zulässige Erhöhung der verschiedenen Ausnahmetaxen (Personenabonnements, Güterausnahmetarife usw.), deren Genehmigung ihm gesetzlich obliegt, festzusetzen. Nur die Tarifänderungen der Schifffahrtsunternehmungen können ohne weiteres vom Bundesrat bewilligt werden, da ihm die Erteilung der Schifffahrtskonzessionen zusteht.

Konferenzielle Verhandlungen zwischen dem Eisenbahndepartement und Vertretern der Bundesbahnen und Privatbahnen über die neuen Taxmassnahmen ergaben die Notwendigkeit einer weiteren Erhöhung der jetzigen Transporttaxen um durchschnittlich 10%. Die in diesem Sinne aufgestellten Vorschläge fanden dann auch die Zustimmung des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen.

Im Interesse aller am Eisenbahntransport beteiligten Bevölkerungskreise wäre es allerdings wünschbar gewesen, die Bestimmungen des Tarifgesetzes der schweizerischen Bundesbahnen und der Konzessionen der Privatbahnen jetzt schon definitiv den neuen Verhältnissen anzupassen, damit wieder für längere Zeit mit feststehenden Taxen gerechnet werden könnte. Allein die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die Entwicklung der Verhältnisse nicht einmal für die nächste Zeit vorauszusehen ist, weil stets noch Ueberraschungen möglich sind. Wir vermögen aus diesem Grunde auch dem Antrage des Verwaltungsrates der

schweizerischen Bundesbahnen, die neuen Tarifmassnahmen für die Dauer von fünf Jahren festzulegen, nicht zuzustimmen. Die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse sind noch zu unsicher. Innerhalb der nächsten Jahre kann sich sowohl die Möglichkeit einer Wiederherabsetzung der Taxen, als die Notwendigkeit einer weiteren Erhöhung ergeben. Es wird sich empfehlen, die Verfügung einer allfälligen Herabsetzung dem Bundesrat zu überlassen, während für eine weitere Erhöhung ein neuer Bundesbeschluss nötig wäre.

Auf Grund der Einnahmen des Jahres 1919 berechnet, würde eine durchschnittliche Erhöhung der derzeitigen Taxen um 10% den Bundesbahnen einen jährlichen Mehrertrag von 34 Millionen Franken liefern. Dieser in Verbindung mit der voraussichtlich eintretenden Verkehrszunahme dürfte die Finanzlage der Bundesbahnen erheblich verbessern. Diese Verbesserung wird sich auch bei den Privatbahnen, soweit sie nicht vom Fremdenverkehr abhängen, in gleichem Masse geltend machen.

Für das Jahr 1920 wird allerdings die neue Taxerhöhung nur teilweise zur Geltung kommen, und infolgedessen mit einem weiteren Anwachsen der Passivsaldo zu rechnen sein.

In den vorliegenden Entwurf eines Bundesbeschlusses sind also nur diejenigen Massnahmen aufgenommen worden, die eine Abweichung von den bestehenden gesetzlichen und konzessionsmässigen Bestimmungen in sich schliessen. Zu den einzelnen Punkten dieses Entwurfes erlauben wir uns, folgende erläuternde Bemerkungen anzubringen.

Zu Art. 1.

A. Personenverkehr.

Die Taxerhöhungen machen sich hier am empfindlichsten fühlbar, weil in unserem Lande vor Kriegsbeginn, dank den günstigen Zugverbindungen und den sehr mässigen Taxen für Hin- und Rückfahrt, das Reisebedürfnis sehr stark entwickelt war. Nun hat während der Kriegszeit der Kohlenmangel zu einer erheblichen Verminderung der Zugszahl und die Betriebsverteuerung bereits zu einer namhaften Taxerhöhung genötigt.

Die gegenwärtigen Grundtaxen einfacher Fahrt der gewöhnlichen Billette einschliesslich Kriegszuschlag betragen:

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl. pro km
Rp.	Rp.	Rp.
14,56	10,22	6,76

Es wird vorgeschlagen, sie zu erhöhen auf:

I. Kl.	II. Kl.	III. Kl. pro km
Rp.	Rp.	Rp.
16,5	11,5	7,5

Die Ausgabe von ermässigten Billetten für Hin- und Rückfahrt, die seit 22. Oktober 1917 sistiert worden ist, muss weiterhin unterbleiben. Die letztes Jahr ungeachtet der hohen Fahrpreise eingetretene Wiederbelebung des Verkehrs lässt erwarten, dass ihm auch die neue Erhöhung keinen nennenswerten Abbruch tun werde. Mit Recht kann übrigens darauf aufmerksam gemacht werden, dass unsere Nachbarländer zum Teil viel weitergehende Taxerhöhungen eintreten lassen mussten.

Hinsichtlich des Schnellzugszuschlages, der gegenwärtig nur auf dem Netze der Bundesbahnen zur Anwendung gelangt, soll die Erleichterung eintreten, dass die erste Entfernungszone, ohne Erhöhung der Taxen, von 35 auf 50 Kilometer ausgedehnt wird; dagegen sollen zwei neue Fernzonen von 301 bis 350 Kilometer, und von über 350 Kilometer geschaffen werden mit entsprechend höheren Taxen. Damit werden die Einnahmen aus diesem Zuschlag auf der bisherigen Höhe erhalten bleiben können.

Die Festsetzung der Taxen und Ausgabebedingungen für die übrigen dem Personenverkehr dienenden Einrichtungen, wie z. B. für den Abonnementsverkehr, ist nach Gesetz und Konzessionen Sache der staatlichen Aufsichtsbehörde.

B. Gepäck- und Expressgutverkehr.

Im Tarifgesetz für die schweizerischen Bundesbahnen und in den Konzessionen der Privatbahnen sind für diesen Verkehr Grundtaxen für den Kilometer und 100 Kilogramm Gewicht vorgesehen. Die während des Krieges durchgeführten Taxmassnahmen haben gezeigt, dass mit diesem System gebrochen werden muss und die Beförderungspreise vielmehr den Eilgutfrachtsätzen anzupassen sind. Die günstigeren Aufgabe- und Beförderungsbedingungen für Gepäck- und Expressgut, die mit grösseren Transportauslagen der Verwaltungen verbunden sind, rechtfertigen eine Höherhaltung der Taxen gegenüber denjenigen für Eilgut. Um einen gewissen Ausgleich zwischen den Taxen beider Transportarten zu erzielen, und eine allzu grosse Zunahme des Gepäck- und Expressgutverkehrs auf Kosten des Eilgutverkehrs zu ver-

hindern, mussten schon anlässlich der letzten vom Bundesrat bewilligten vorübergehenden Taxerhöhungen besondere Zuschläge zu den Gepäck- und Expressguttaxen auf Entfernungen bis zu 100 km bewilligt werden. Nachdem nun für Eilgut die Annahme eines Staffeltarifes, bei dem die für den Kilometer eingerechneten Streckentaxen mit der Entfernung abnehmen, vorgesehen ist, empfiehlt es sich, für Gepäck- und Expressgut das gleiche Tarifsystem anzuwenden.

Von den Bundesbahnen wird vorgeschlagen, die neuen Taxen durch Zuschlag von 30 % zu den neuen Eilguttaxen zu berechnen. Wir halten dafür, dass ein solcher von 20 % genügen sollte, da schon damit eine wesentliche Verteuerung der jetzigen Taxen verbunden sein wird, wie folgende Vergleichung zeigt:

Entfernung km	Taxen für 100 Kilogramm			
	jetzige Taxen Fr.	neue Taxen		
		Eilgut unter Zuschlag von 20 % Fr.	Eilgut unter Zuschlag von 30 % Fr.	
10	1. 80	1. 83	1. 98	
20	2. 80	2. 93	3. 18	
40	4. 40	5. 14	5. 57	
60	5. 60	7. 35	7. 96	
80	6. 80	9. 56	10. 35	
100	8. 00	11. 76	12. 74	
200	16. 00	20. 04	21. 71	

Es ist dies die einzige Abweichung von den Taxvorschlägen der Bundesbahnen, die wir im Entwurf des Bundesbeschlusses vorgesehen haben.

C. Verkehr mit Traglasten.

Die im Tarifgesetz und in den Konzessionen enthaltenen und im Transportreglement durch Ausführungsbestimmungen ergänzten Vorschriften über die Beförderung von Traglasten sind auf die Verhältnisse zugeschnitten, wie sie in den ersten Zeiten des Eisenbahnverkehrs bestanden. Eine Revision dieser Vorschriften ist dringend erwünscht, da sie in ihrer heutigen Fassung nicht genügen, gewissen Missbräuchen, die sich im Laufe der Zeit im Traglastenverkehr eingestellt haben, wirksam zu begegnen. Wir sind der Ansicht, dass in Zukunft im Tarifgesetz und in den Konzessionen nur die grundsätzliche Verpflichtung zur Gewährung

einer Taxbegünstigung für Traglasten ausgesprochen, die Aufstellung der nähern Bedingungen aber dem vom Bundesrat zu erlassenden Transportreglement vorbehalten bleiben sollte. Die im Entwurf des Bundesbeschlusses vorgeschlagene Bestimmung würde gestatten, die Beförderungsbedingungen für den Traglastenverkehr den heutigen Verhältnissen anzupassen, wobei es sich namentlich darum handeln würde, der Inanspruchnahme des Freigewichtes durch Unberechtigte zu steuern. Eine Erschwerung der jetzigen Bestimmungen des Tarifgesetzes und der Konzessionen hinsichtlich des zu gewährenden Freigewichtes ist nicht beabsichtigt.

D. Verkehr mit lebenden Tieren.

Der vor Kriegsausbruch gültige Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren hatte sich schon seit Jahren als revisionsbedürftig erwiesen. Die darin vorgesehenen Transportpreise, vor allem diejenigen für Wagenladungen von Vieh, die noch aus einer Zeit stammten, in der die Wagen im allgemeinen eine viel kleinere Bodenfläche als gegenwärtig aufwiesen, waren viel zu niedrig bemessen. Die Transportanstalten kamen dabei nicht auf ihre Rechnung.

Eine Neuausgabe des Tarifes mit etwas höheren Taxen für Einzelsendungen und geänderter Berechnung der Wagenladungstaxen trat mit 22. Oktober 1917 in Kraft. Da darin die gesetzlichen und konzessionsmässigen Taxen etwas überschritten wurden, war für seine Einführung die Genehmigung auf Grund der ausserordentlichen Vollmachten des Bundesrates nötig.

Aber auch die Taxen dieses Tarifes erwiesen sich noch als zu niedrig. Sie mussten daher mit Bundesratsbeschluss vom 16. April 1918 um 50 %^o, und sodann mit Bundesratsbeschluss vom 5. November 1918 um 100 %^o erhöht werden. Auch damit blieben sie noch hinter den Frachtsätzen des Gütertarifs zurück. Nachdem nun letztere eine weitere Erhöhung um 10 %^o erfahren sollen, wünschen die Transportanstalten, die gleiche Erhöhung auch bei den Transporttaxen für lebende Tiere durchzuführen, was wir für billig erachten. Zur Ermöglichung dieser Taxerhöhung müssen die im Tarifgesetz der Bundesbahnen vorgesehenen Höchsttaxen für die erste Tarifklasse (Pferde und Maultiere) von 16 auf 50 Rp. und für die letzte Klasse (Schafe, kleine Schweine und Ziegen) von 2 auf 6,2 Rp. für das Stück und den Tarifkilometer erhöht werden. Der Bundesrat wird darüber wachen, dass für Sendungen in Wagenladungen, wie bisher, eine angemessene Ermässigung gewährt wird. Für diejenigen

Unternehmungen, die das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen nicht anwenden, muss, um ihnen die gleiche Erhöhung der vor dem Kriege gültigen Frachtsätze zugestehen zu können, ein Zuschlag von 200 % zu den konzessionsmässigen Höchstansätzen bewilligt werden. Die von den Transportunternehmungen vorgeschlagenen neuen Mindesttaxen für Viehsendungen erachten wir den Verhältnissen angemessen.

Zum Schutze der wirtschaftlichen Interessen der Viehzucht treibenden Bevölkerungskreise hat der Bundesrat anlässlich der letzten Taxerhöhung den Transportanstalten die Wiedergewährung gewisser vor dem Kriege bestandener Begünstigungen für die Beschickung von Viehausstellungen und die Beförderung von Sömmerungsvieh vorgeschrieben. Wir halten es für angezeigt, dass diese Begünstigungen auch fernerhin gewährt werden.

E. Güterverkehr.

Es ist eine wesentliche Aenderung des Gütertarifs der schweizerischen Bundesbahnen in Aussicht genommen. Während in Art. 13 des Tarifgesetzes eine Zusammensetzung der Frachtsätze aus Expeditionsgebühren und einheitlichen kilometrischen Streckentaxen vorgesehen ist, sollen nun die kilometrischen Einheitssätze mit der Entfernung abnehmen, d. h. an Stelle des bisherigen Kilometertarifs soll ein Staffeltarif treten. Dieser Uebergang zum Staffeltarif hat sich während des Krieges von selbst ergeben. Die vom Bundesrate bewilligten vorübergehenden Taxzuschläge mussten abgestuft werden, um die Fachsätze auf längere Entfernungen nicht allzu hoch zu gestalten. So erreichten z. B. die Zuschläge für die Entfernung von 300 Kilometer nicht einmal den doppelten Betrag derjenigen für 100 Kilometer. Damit wurde eine bedeutende Erleichterung für den Verkehr auf grosse Entfernungen, wie z. B. zwischen nordschweizerischen und den im Tessin und Wallis gelegenen Stationen erzielt. Der neue Tarif soll in ähnlicher Weise den Fernverkehr begünstigen. An Stelle der abgestuften Taxzuschläge sollen nun aber abgestufte Grundtaxen treten.

Die Expeditionsgebühren, aus deren Ertragnis vor allem die Abfertigungskosten der Güter bestritten werden müssen, sollen den vermehrten Kosten des Stationsdienstes entsprechend auf ungefähr den doppelten Betrag erhöht werden.

Das Verhältnis zwischen den Frachtsätzen der verschiedenen Tarifklassen, in welche die Güter ungefähr ihrem Werte nach eingereiht werden, erleidet nach den Vorschlägen der Bahnver-

waltungen keine wesentliche Aenderung. Nur die Streckentaxen des Spezialtarifs IIIb, der hauptsächlich für die billigen Rohmaterialien gilt, mussten verhältnismässig stärker als diejenigen der übrigen Güterklassen erhöht werden, weil sie sich als viel zu niedrig bemessen erwiesen hatten.

Wir haben auf die Ersetzung des jetzigen, während des Krieges eingeführten Systems der Taxzuschläge durch einen regelrechten Tarif mit ausgerechnetem Taxschema Wert gelegt, weil damit nicht allein eine Erleichterung der Frachtberechnung für das Bahnpersonal und das Publikum verbunden ist, sondern auch wertvolle, bei der Revision des Tarifgesetzes der Bundesbahnen verwendbare Erfahrungen gesammelt werden können. Es wird sich zeigen, ob das schon im Art. 13 des Tarifgesetzes als zulässig erklärte Staffeltarifsystem für die wirtschaftlichen Verhältnisse unseres Landes passt, und ob und welche Verbesserungen an dem neuen Tarif noch anzubringen sind.

Denjenigen Unternehmungen, für die der Gütertarif der Bundesbahnen nicht gilt, — es kommen fast ausschliesslich kleinere, dem direkten Güterverkehr nicht angeschlossene Bahnlinien in Betracht — soll eine Erhöhung ihrer konzessionsmässigen Höchsttaxen um 140% bewilligt werden. Dabei hat es die Meinung, dass diesen Unternehmungen, wie bisher, möglichste Freiheit in der Gestaltung ihrer Tarife gewährt werden soll.

Was die vorgesehene neue Mindesttaxe von 60 Rappen für eine Gütersendung betrifft, so muss diese als angemessen betrachtet werden.

Bei den Ausnahmetarifen wird der Bundesrat darüber wachen, dass sie den wirtschaftlichen Bedürfnissen unseres Landes möglichst Rechnung tragen.

Zu Art. 2.

Es gibt Bahnunternehmungen, vor allem solche, deren konzessionsmässige Höchsttaxen im Laufe der letzten Jahre geändert wurden, für die eine weitere Tarifierhöhung in dem in Art. 1 vorgesehenen Masse kein Bedürfnis ist. Der Bundesrat wird daher zum Entschaid darüber ermächtigt werden müssen, ob den einzelnen Verwaltungen im Hinblick auf ihre dermaligen Erträge eine weitere Erhöhung ihrer Taxen und allfällig in welchem Masse zugestanden werden solle. Desgleichen wird ihm die Vollmacht zu erteilen sein, Taxherabsetzungen zu verfügen, wenn sich innerhalb der Gültigkeitsdauer des Bundesbe-

schlusses die durchgeführten Erhöhungen als zu weitgehend erweisen und die Betriebsergebnisse der Unternehmungen eine Ermässigung der Tarife gestatten.

Zu Art. 3.

Für Erhöhungen der Tarife gilt im allgemeinen eine gesetzliche Kündigungsfrist von drei Monaten. Mit Rücksicht auf die dringende Notwendigkeit, neue Massnahmen zur Verbesserung der schwierigen Finanzlage der meisten Unternehmungen bald durchzuführen, empfiehlt es sich, diese ausnahmsweise von der Einhaltung dieser Frist zu entbinden und ihnen die Durchführung der Massnahme auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses zu ermöglichen.

Zu Art. 4.

Die in den Ausführungen zu Art. 3 für die Kürzung der Veröffentlichungsfristen geltend gemachten Gründe lassen auch das baldige Inkrafttreten des Bundesbeschlusses als nötig erscheinen. Aus diesem Grunde beantragen wir die Dringlichkeitserklärung des Beschlusses.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen empfehlen wir Ihnen die Annahme des nachstehenden Entwurfes eines Bundesbeschlusses und benützen auch diesen Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. April 1920.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Steiger.

Bundesbeschluss
betreffend
**vorübergehende Taxmassnahmen der schweizerischen
Eisenbahn-Unternehmungen.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 16. April
1920,
beschliesst:

Art. 1. Die schweizerischen Bundesbahnen und die vom Bunde konzessionierten Eisenbahnunternehmungen werden ermächtigt, bei Aufstellung ihrer Tarife gemäss nachstehenden Bestimmungen von den im Bundesgesetz betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 und in den Konzessionen enthaltenen Taxansätzen und Beförderungsbedingungen abzuweichen.

A. Personenverkehr.

Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

I. Gewöhnliche Billette.	Wagenklasse:		
	I.	II.	III.
1. Einfache Fahrt.	Rappen für eine Person.		
a. Unternehmungen, die das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen anwenden:			
Grundtaxen für einen Tarifkilometer	16,5	11,5	7,5
b. Übrige Unternehmungen:			
Konzessionsmässige Ansätze erhöht um	60%	55%	45%

Wagenklasse:
 I. II. III.
 Rappen für eine Person.

2. Hin- und Rückfahrt.

Die Verpflichtung zur Ausgabe von Billetten für Hin- und Rückfahrt zu ermässigten Preisen wird bis auf weiteres aufgehoben.

II. Schnellzugzuschlag.

Für die Benützung der in den Fahrplänen als zuschlagspflichtig bezeichneten Schnellzüge dürfen Zuschlagstaxen bis zu folgenden Ansätzen für jede ganze oder auch nur angefangene Zone von 50 Tarifkilometern erhoben werden

100 75 50

III. Abonnementsverkehr und sonstige Fahrpreismässigungen.

Die Taxen und Bedingungen für den Abonnementsverkehr mit Einschluss der Generalabonnements und der Abonnements zum Bezug von halben Billetten, sowie für den Rundreiseverkehr und für Gesellschafts- und Schulfahrten werden vom Bundesrate festgesetzt.

B. Gepäck- und Expressgutverkehr.

Für die Beförderung von Gepäck- und Expressgut dürfen folgende Höchsttaxen erhoben werden:

a. Unternehmungen, die den Gepäcktarif der schweizerischen Bundesbahnen anwenden: die nachstehend im Abschnitt E festgesetzten Taxen für Eilgut erhöht um 20 %.

b. Uebrige Unternehmungen: Konzessionsmässige Ansätze erhöht um 140 %.

c. Mindesttaxe bei allen Unternehmungen: höchstens 80 Rappen für eine Sendung.

C. Verkehr mit Traglasten.

Für die Beförderung von Traglasten gelten, unter Vorbehalt abweichender Vorschriften einzelner Konzessionen über das Freigewicht, die Bestimmungen des Transportreglementes der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen. Die Mindesttaxe für eine taxpflichtige Sendung darf höchstens 80 Rappen betragen.

D. Verkehr mit lebenden Tieren.

1. Für die Beförderung lebender Tiere dürfen folgende Höchstattaxen erhoben werden:

a. Unternehmungen, die das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen anwenden:

Grundtaxen für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht: für die erste Tarifklasse höchstens 50 Rappen, für die letzte Tarifklasse höchstens 6,2 Rappen für das Stück und für den Tarifkilometer.

Taxzuschlag für die Beförderung in Eilfracht: 40 %.

b. Übrige Unternehmungen:

Konzessionsmässige Ansätze erhöht um 200 %.

c. Mindesttaxe bei allen Unternehmungen:

		Für eine Sendung in	
		Eilfracht	gewöhnlicher Fracht
		Fr.	Fr.
Klasse I	des allgemeinen Tiertarifes	14. —	10. —
" II	" " " "	11. 20	8. —
" III	" " " "	2. 10	1. 50
" IV	" " " "	1. 40	1. —

2. Pferde, Tiere des Rindviehgeschlechtes, Schweine, Schafe und Ziegen, die auf interkantonalen oder kantonalen, vom Bunde oder von Kantonen subventionierten Märkten mit Ausstellungscharakter ausgestellt werden und unverkauft bleiben, sind frachtfrei nach der Versandstation zurückzubefördern.

3. Für die Beförderung von Aufzuchtieren des Pferde- und Rindviehgeschlechtes (Fohlen, Rinder und Kälber, nicht über drei Jahre alt), sowie von Tieren des Schaf- und Ziegengeschlechtes, die auf Alpweiden gesömmert werden, dürfen auf dem Hin- und Rückweg bei eil- oder frachtgutmässiger Beförderung höchstens 75 % der Taxe für gewöhnliche Fracht erhoben werden.

Als Mindesttaxen dürfen die unter 1 c. für gewöhnliche Fracht aufgeführten Beträge erhoben werden.

E. Güterverkehr.

1. Für die Beförderung von Gütern dürfen folgende Höchstattaxen erhoben werden:

a. Unternehmungen, die das Taxschema der schweizerischen Bundesbahnen anwenden:

Allgemeiner Tarif.

	Eilgut	Stückgut		Wagenladungen							
				Allgem. Klassen		Spezialtarife					
						I		II		III	
				1	2	A	B	a	b	a	b
per 100 kg in Rappen											
I. Expeditionsgebühren:											
Für alle Entfernungen von											
1—30 Tarifkm.	60	30	30	16	16	12	12	12	12	12	12
31—40 „	60	30	30	22	22	16	16	16	16	16	16
41 und mehr Tarifkm.	60	30	30	30	30	20	20	20	20	20	20
II. Streckentaxen:											
Für jeden Tarifkm. von											
1—100 Tarifkm.	9,20	4,60	4,10	3,50	3,05	2,75	2,20	2,60	1,92	2,07	1,88
101—200 „	6,90	3,45	3,05	2,60	2,25	2,05	1,64	1,95	1,44	1,55	1,03
201—300 „	4,10	2,05	1,80	1,52	1,32	1,20	0,96	1,14	0,84	0,90	0,60
301 u. mehr Tarifkm.	3,70	1,85	1,60	1,40	1,21	1,10	0,88	1,04	0,77	0,82	0,55

b. Übrige Unternehmungen:

Konzessionsmässige Ansätze erhöht um 140 %.

2. Der Bundesrat bestimmt, welche Ausnahmetarife vorübergehend ausser Kraft gesetzt werden dürfen und setzt fest, in welchem Masse die Taxen der in Kraft bleibenden Ausnahmetarife gegenüber den Taxen des allgemeinen Tarifs zu ermässigen sind.

3. Die Frachtsätze dürfen auf die nächste durch 10 teilbare Zahl aufgerundet werden.

4. Die Mindesttaxe für eine Sendung darf höchstens 60 Rappen betragen.

Art. 2. Der Bundesrat wird darüber entscheiden, ob für einzelne Unternehmungen mit Rücksicht auf ihre Erträgnisse die im Art. 1 vorgesehenen Höchsttaxen herabzusetzen oder als nicht anwendbar zu erklären sind. Im Falle einer wesentlichen Besserung der Verkehrsverhältnisse wird er, soweit die finanzielle Lage der Unternehmungen es erlaubt, eine allgemeine Herabsetzung der Taxen veranlassen.

Art. 3. Der Bundesrat kann die Transportunternehmungen ermächtigen, bei der Durchführung von Taxmassnahmen auf Grund dieses Beschlusses von der Einhaltung der gesetzlichen Veröffentlichungsfristen Umgang zu nehmen.

Art. 4. Dieser Bundesbeschluss wird dringlich erklärt und tritt am
in Kraft.

Art. 5. Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt. Sobald die Verhältnisse es gestatten, wird er der Bundesversammlung die nötigen Vorlagen zur endgültigen Änderung des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 und der Konzessionen der Privatbahnen unterbreiten.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Ausrichtung einer Kriegsteuerungszulage an die pensionierten ehemaligen Beamten, ständigen Angestellten und Arbeiter der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1920. (Vom 16. April ...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1251
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.04.1920
Date	
Data	
Seite	228-252
Page	
Pagina	
Ref. No	10 027 504

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.