

Schweizerisches Bundesblatt.

46. Jahrgang. IV.

Nr. 54.

26. Dezember 1894.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die Motion
Fonjallaz und Mitunterzeichner, betreffend die Weintarife.

(Vom 19. Dezember 1894.)

Tit.

Unterm 28. März dieses Jahres hat der Nationalrat die folgende Motion der Herren Fonjallaz, Ceresole und Mitunterzeichner erheblich erklärt und uns zum Bericht überwiesen:

„Der Bundesrat wird eingeladen, darüber Bericht zu erstatten, welche — in seiner Kompetenz liegenden oder auf gesetzgeberischem Wege zu treffenden — Maßnahmen er als angezeigt erachtet, damit die Weine schweizerischen Ursprungs für den internen Transport in den Mitgenuß der reduzierten Tarife gesetzt werden, welche die schweizerischen Eisenbahnen den ausländischen Weinen bewilligen.“

Wir beehren uns, Ihnen nachstehend den gewünschten Bericht zu erstatten. Die in der Motion gestellte Frage ist keineswegs neu. Dieselbe wurde zur Zeit der Behandlung der Fragen über das Gütertarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen in der Bundesversammlung eingehend erörtert. Im Bericht des Bundesrates vom 23. November 1883 an die Bundesversammlung, betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen (Bundesbl. 1883, IV, 477 u. ff.), ist den Differential- und Konkurrenzтарifen ein besonderer Abschnitt gewidmet und haben sich auch die Kommissionen beider Räte (Bericht der nationalrätlichen Kommission vom 29. Mai 1884,

Bundesbl. 1884, III, 42 u. ff., und der ständerätlichen Kommission vom 9. Dezember 1884, Bundesbl. 1885, I, 29 u. ff.) über diese Verhältnisse ausgesprochen. Die Bundesversammlung hat sodann mit Schlußnahme vom 19. Dezember 1884 (A. S. n. F. VII, 779) auch von den im erwähnten Bericht enthaltenen Auseinandersetzungen über die Behandlung der Differential- und Konkurrenztaxen genehmigend Vormerkung genommen und dienten sie seither als Wegleitung bei der Behandlung der Tariffragen.

Wesentliche Neuerungen haben inzwischen auf diesem Gebiete nicht stattgefunden, dagegen hat sich die Konkurrenz der ausländischen Transportunternehmungen gegenüber den schweizerischen ganz bedeutend verschärft, und zwar sowohl durch Eröffnung neuer, den Transportweg abkürzender Linien, als auch durch entsprechende Tarifmaßnahmen der ausländischen Verwaltungen. Die schweizerische Aufsichtsbehörde machte es sich stets zur Pflicht, bei Konkurrenzfrachten den Vorschriften über Erstellung von Tarifen Nachsicht zu verschaffen. Wir könnten uns daher heute darauf beschränken, auf den Bericht von 1883 und die Erledigung, welche er im folgenden Jahre in der Bundesversammlung gefunden hat, hinzuweisen. Wenn wir gleichwohl auf die Angelegenheit näher eintreten, so geschieht es aus dem Grunde, weil wir Wert darauf setzen, daß in dieser Frage vollständige Klarheit herrsche.

Darstellung der gegenwärtigen Tarifverhältnisse für Wein.

Gemäß der Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen gehört Wein zu den Gütern der allgemeinen Wagenladungsklassen, d. h. zu der ersten Klasse der Wagenladungsgüter. Als Einzelsendung wird Wein in Fässern aber nicht auf Grund der Stückgutklasse 1, sondern in Abweichung von der allgemeinen Regel auf Grund der Stückgutklasse 2 taxiert, also der niedrigsten Stückgutklasse. Die von den schweizerischen Normalspurbahnen für diese Klassen zur Verfügung gestellten Grundtaxen sind die folgenden:

a. Streckentaxen.	Einzelsendungen.	Wagenladungen	
		von	
Pro Tarifkilometer:	Taxen in Centimes pro 100 kg.	5 000 kg.	10 000 kg.
Gotthardbahn	1,85	1,15	1,00
Nordostbahn, Südostbahn	1,85	1,25	1,10
Übrige Normalspurbahnen	1,85	1,35	1,25

b. Expeditionsgebühren.	Einzelsendungen.	Wagenladungen	
		von	5 000 kg.
1. Interner Verkehr:			
Nordostbahn, Südostbahn:		Taxen in Centimes pro 100 kg.	
1—20 km.	10,00	7,50	7,50
21—30 km. Zuschlag per km.	0,50	0,75	0,75
31 km. und mehr	15,00	15,00	15,00
Übrige Normalspurbahnen:			
1—20 km.	10,00	7,50	7,50
21—40 km. Zuschlag per km.	0,25	0,375	0,375
41 km. und mehr	15,00	15,00	15,00
2. Direkter Verkehr:			
Für alle Bahnen gleichmäßig			
auf alle Distanzen		20,00	15,00 15,00

Die Gütertarife für den internen Verkehr der Gesellschaften sowohl, als auch für den direkten Verkehr derselben unter sich, sind sämtlich auf Grund dieser Taxelemente erstellt und werden für Wein im schweizerischen Verkehr im allgemeinen keine reduzierten Taxen bewilligt. Eine Ausnahme von dieser Regel findet nur statt im Verkehr der Gotthardbahn. Hier mußte die Einwirkung des italienisch-schweizerischen Ausnahmetarifs für Wein auf den internen und direkten schweizerischen Verkehr berücksichtigt werden, indem sonst Sendungen ab näher gelegenen schweizerischen Stationen höhere Frachtsätze zu bezahlen gehabt hätten, als solche ab der weiter gelegenen ersten Auslandsstation des direkten Tarifes. Dies geschieht nun in der Weise, daß der direkte Frachtsatz ab einer schweizerischen Station nach der ersten Auslandsstation (Como oder Luino) auf die schweizerische Grenzstation übertragen und so lange nach rückwärts wirken gelassen wird, bis die normale Taxe sich billiger stellt.

Wir wollen dies an einem Beispiel näher auseinandersetzen. Die Taxe für Wein Bern-Luino beträgt nach dem italienisch-schweizerischen Gütertarif, Teil II, pro 100 kg. 319 Cts. Diese Taxe wird nun auf Bern-Ranzo-Gera loco übertragen und wirkt auf die näher an Bern gelegenen Stationen der Gotthardbahn unter Abstoßung von je 1 Ct. per 100 kg. und Station so lange zurück, als sich bei normaler Taxbildung noch höhere Frachtsätze ergeben würden. Für Bern-Magadino beträgt die normale Taxe 331 Cts., dagegen die Rückwirkungstaxe nur 317 Cts., für Bern-Bellinzona 328 Cts. gegen 314 Cts. und endlich für Bern-Lavorgo 308 Cts. gegen 307 Cts. Die Rückwirkung endet daher in Lavorgo.

In gleicher Weise wirken die Taxen für Como auf der Linie Chiasso-Lugano zurück.

Im internationalen Verkehr, d. h. im Verkehr der schweizerischen Bahnen mit ausländischen Bahnen und im Transitverkehr durch die Schweiz, werden von den schweizerischen Verwaltungen vorbehaltlich des Verkehrs über den Gotthard, wo besondere Verhältnisse bestehen, auf welche wir unten zu sprechen kommen werden, die oben erwähnten normalen Grundtaxen ebenfalls eingerechnet und wird von Ermäßigungen abgesehen, sofern nicht eine Reduktion der Taxen über die schweizerische Route infolge der über ausländische Routen bestehenden billigeren Konkurrenzfrachtsätze notwendig ist, um die Transporte auf die schweizerische Route zu lenken, dieselben möglichst lange dieser zu erhalten und ihr so den Wettbewerb am Transportgeschäft zu ermöglichen. Für den Artikel Wein wurden neben dem Verkehr mit Italien nur für den Verkehr mit Österreich-Ungarn und weiter, sowie mit Frankreich, besondere Tarifmaßnahmen durch Erstellung von Ausnahmetarifen getroffen.

Im österreichisch-ungarisch-schweizerischen Verkehr tritt eine namhafte Konkurrenz ausländischer Routen nur im Verkehr mit den westschweizerischen Stationen ein und haben sich daher die Verwaltungen veranlaßt gesehen, um den Verkehr der längsten schweizerischen Route zu erhalten, die via Italien-Mont Cenis sich ergebenden Konkurrenztaxen auf die Route Bayern/Arlberg-Romanshorn/Buchs-Westschweiz zu übertragen. Dadurch entstehen zum Teil beträchtliche Reduktionen gegenüber den normalen Taxanteilen der schweizerischen Eisenbahnen. Wir lassen hier ebenfalls einige Beispiele folgen, um die Einwirkung der ausländischen Konkurrenzroute zahlenmäßig klarzumachen, und bemerken dabei nur, daß auf das zur Zeit der Erstellung der fraglichen Ausnahmetarife (1890) gültig gewesene Tarifmaterial abgestellt werden muß, das gegenwärtig mit Rücksicht auf die im Tarifwesen der Eisenbahnen des In- und Auslandes vorhandene Beweglichkeit nicht mehr in allen Teilen vollständig zutreffend ist.

	Wagenladungen	
	5 000 kg.	10 000 kg.
Wien-Genf.		
(Tarif vom 1. April 1890.)		
I. Via Mont Cenis:		
Wien-Peri	429,0	286,2
Peri-Genf loco	408,8	311,8
Wien-Genf loco	837,6	598,0
oder abgerundet	838	598

	Wagenladungen von	
	5 000 kg.	10 000 kg.
Taxen pro 100 kg. in Cts.		
II. Via Arlberg:		
Wien-Buchs	337	264
Buchs-Genf loco	520	478
Wien-Genf loco	857	742

Die Differenz der Taxen über beide Routen beträgt zu Ungunsten der schweizerischen Route 19 144

Die Taxen via Mont Cenis wurde daher von derselben übernommen und beträgt der Anteil der schweizerischen Bahnen aus den reduzierten Frachtsätzen 501 334
was unter Abzug der normalen Expeditionsgebühren als kilometrische Streckentaxe ergibt*). 1,279 0,839

Trient-Lausanne.

(Tarif vom 1. April 1890.)

I. Via Mont Cenis:		
Trient-Peri	40,0	40,0
Peri-Genf-transit	403,8	311,8
Genf-transit-Lausanne	97	96
Trient-Lausanne	540,8	447,8
oder abgerundet	541	448
II. Via Arlberg:		
Trient-Buchs	247	199
Buchs-Lausanne	453	415
Trient-Lausanne	700	614

*) Bei Berechnung der kilometrischen Einheitstaxen haben wir einfachheitshalber die Taxen proportional den Tariflängen verteilt, ohne Rücksicht darauf, daß die Grundtaxen der Bahnen verschieden sind. Daher ist es möglich, daß diese mittlere Streckentaxe sich höher stellt, als die normale einzelner Verwaltungen (Nordostbahn). In Wirklichkeit bezieht keine Verwaltung mehr, als ihre normalen Anteile, und werden allfällige Überschüsse zur Aufbesserung der Anteile derjenigen Verwaltungen verwendet, deren Anteile unter normal geblieben sind.

Wagenladungen
von
5 000 kg. 10 000 kg.
Taxen pro 100 kg. in Cts.

Hier beträgt die Differenz der Taxen wieder zu Ungunsten der längsten schweizerischen Route 159 166

Die Taxen der Mont Cenis Route wurden auch hier auf die Route via Arlberg übernommen und beträgt der Anteil der schweizerischen Bahnen aus den Konkurrenzfrachtsätzen . . . 294 249

woraus sich unter Abzug der normalen Expeditionsgebühren als kilometrische Streckentaxe ergibt. 0,845 0,709

Budapest-Genf.

(Tarif vom 1. Mai 1890.)

I. Via Mont Cenis:

Budapest-Peri	429,0	286,8
Peri-Genf loco	408,6	311,8
Budapest-Genf loco	837,6	598,0
oder abgerundet	838	598

II. Via Arlberg:

Budapest-Buchs	481	371
Buchs-Genf loco	520	478
Budapest-Genf loco	1001	849

Die Differenz der Taxen beider Routen beträgt zu Ungunsten der schweizerischen Route 163 251

Die Taxen via Mont Cenis wurden daher auf die Route via Arlberg übertragen und verbleibt den schweizerischen Bahnen als Anteil aus dem reduzierten Satz 357 227

Diesem entspricht nach Abzug der normalen Expeditionsgebühren als kilometrische Streckentaxe 0,900 0,558

Die der schweizerischen Route nach vorstehendem zukommenden Anteile werden bei Leitung des Verkehrs über andere ausländische Routen zum Teil noch bedeutend reduziert. So bezieht im letztgenannten Beispiel die schwei-

	Wagenladungen von	
	5 000 kg.	10 000 kg.
zerische Route aus den Taxen Budapest-Genf loco bei Leitung des Verkehrs via Bayern-Bodensee-Romanshorn nur	319	197
was nur noch folgende kilometrische Grundtaxen ergibt	0,878	0,523

Direkte Tarife für Wein in Fässern bestehen im französisch-schweizerischen Verkehr ebensowenig, als für andere Güter. Die schweizerischen Bahnen haben ab den französisch-schweizerischen Grenzpunkten Reexpeditionstarife erstellt. Dabei wurde die Konkurrenz, welche durch die längs der französischen und deutschen Grenze hinziehenden, der Grenze fast parallel laufenden Bahnlinien und durch das französische, auf dem Staffelsystem beruhende, durch viele Ausnahmetaxen noch wesentlich unterstützte Tarifsysteem gebildet wird, von den schweizerischen Verwaltungen aufgenommen. Hieraus entstehen für einen nicht unbedeutenden Teil des Verkehrs Ermäßigungen der Frachtsätze, und zwar sowohl bei den Normaltarifen, als auch bei Ausnahmetarifen. Wir geben auch hier einige Beispiele, welche sich auf die zur Zeit in Kraft bestehenden, allerdings zum Teil in Umrechnung begriffenen Tarife beziehen, und werden auch hier jeweilen die sich aus den Konkurrenztaxen ergebenden kilometrischen Einheitstaxen feststellen.

Genf-transit (Provenienz Marseille)-Winterthur. (Tarif vom 1. Mai 1888.)	Wagenladungen von	
	5 000 kg.	10 000 kg.
Marseille-Petit-Croix	337	297
Altmünsterol Grenze-Schaffhausen	158	130
Schaffhausen-Winterthur	53	48
Konkurrenztaxen Marseille-Winterthur	548	475
hiervon ab französische Taxe Marseille-Genf	260	220
ergibt für Genf-transit-Winterthur	288	255
gegenüber der normalen Taxe von	404	373
Aus den der Konkurrenz angepaßten Reexpeditionstaxen ergeben sich folgende kilometrische Grundtaxen unter Vorabzug der Expeditiionsgebühr	0,935	0,822

Genf-transit (Provenienz Marseille)-Schaffhausen.

(Tarif vom 1. Mai 1888.)

	Wagenladungen von	
	5 000 kg.	10 000 kg.
	Taxen pro 100 kg. in Cts.	
Marseille-Petit-Croix	337	297
Altmünsterol Grenze-Schaffhausen	158	130
Konkurrenztaxen Marseille - Schaffhausen über ausländische Strecken	495	427
hiervon ab französische Taxe Marseille-Genf .	260	220
verbleibt als Reexpeditionstaxe Genf-transit- Schaffhausen	235	207
gegenüber der normalen Taxe von	435	393
Aus den aus den Konkurrenztaxen abge- leiteten Reexpeditionstaxen ergeben sich nach Abzug der Expeditionsgebühr folgende Grund- taxen	0,688	0,596

Genf-transit (Provenienz Charolles)-Zürich.

(Tarif vom 1. Mai 1888.)

Charolles-Delle-transit	214	214
Delle-transit-Zürich	230	199
Konkurrenztaxen Charolles-Zürich	444	413
hiervon ab französische Taxe Charolles-Genf	162	162
verbleibt als Reexpeditionstaxe Genf-transit- Zürich	282	251
gegenüber einer normalen Taxe von	379	351
Aus den Reexpeditionssätzen ergeben sich wieder unter Abzug der Expeditionsgebühr fol- gende kilometrische Grundtaxen	0,982	0,868

Genf-transit (Provenienz Cette)-Luzern.

(Tarif vom 1. September 1891.)

Cette-Petit-Croix	337	297
Altmünsterol Grenze-Luzern	225	199
Konkurrenztaxen Cette-Luzern	562	496
hiervon ab französische Taxe Cette-Genf . .	260	220
verbleibt als Reexpeditionsfrachtsatz Genf-transit- Luzern	302	276
gegenüber einer normalen Taxe von	356	330

Wagenladungen
von
5 000 kg. 10 000 kg.
Taxen pro 100 kg. in Cts.

Aus den vorstehenden Reexpeditionstaxen ergeben sich nach Abzug der Expeditionsgebühr folgende kilometrische Grundtaxen

1,139	1,036
-------	-------

Genf-transit (Provenienz Arvant)-Biel.

(Tarif vom 1. September 1891.)

Arvant-Villers Grenze	247	247
Villers Grenze-Biel	99	93
Konkurrenztaxen Arvant-Biel	346	340
hiervon ab französische Taxe Arvant-Genf	212	212
verbleibt als Reexpeditionssatz Genf-transit-Biel gegenüber der normalen Taxe von	134	128
	219	204

Aus den Reexpeditionstaxen ergeben sich nach Abzug der Expeditionsgebühr folgende kilometrische Grundtaxen

0,788	0,748
-------	-------

Genf-transit (Provenienz Aspres)-Basel.

(Tarif vom 1. Januar 1890.)

Aspres-Petit-Croix	268,5	—
Aspres-Delle-transit	—	254
Altmünsterol Grenze-Basel	86,5	—
Delle-transit-Basel	—	84
Konkurrenztaxen Aspres-Basel	355	338
hiervon ab französische Taxe Aspres-Genf	158	158
verbleibt als Reexpeditionssatz Genf-transit-Basel gegenüber der normalen Taxe von	197	180
	341	317

Aus den Reexpeditionstaxen ergeben sich nach Abzug der Expeditionsgebühr folgende kilometrische Grundtaxen

0,755	0,685
-------	-------

In noch weit höherem Maße als im direkten Verkehr mit ausländischen Bahnen wirken die fremden Konkurrenzlinien (Route via Italien-Mont Cenis, süddeutsche Route, französische Route) auf den Transitverkehr durch die Schweiz ein und nötigen zum Teil

zu so bedeutenden Taxereduktionen, daß die schweizerischen Verwaltungen dieselben nicht gewähren könnten, ohne aus der Übernahme des Transportes Schaden zu erleiden. In solchen Fällen wurde an Stelle der wirklichen Konkurrenztaxe eine fingierte gesetzt, welche auf Grund einer möglichst niedrigen und zum Teil die Selbstkosten wenig übersteigenden Einheitstaxe konstruiert worden und höher ist, als die aus der wirklichen Konkurrenz sich ergebende Taxe. Die Festsetzung dieser Minimaltaxe erfolgte bisher noch nicht überall ganz gleichmäßig, ihre Höhe schwankt zwischen 0,45 und 0,30 Cts. pro 100 kg. und km. plus 10—6 Cts. pro 100 kg. Expeditionsgebühr.

Wir wollen auch hier einige Beispiele anführen, um die Einwirkung der fremden Konkurrenzlinien klarzumachen und die von den schweizerischen Verwaltungen zur Bekämpfung dieser Konkurrenz gewährten Taxen darzulegen.

Budapest-Clermont-Ferrand.

(Tarif vom 1. Mai 1887, resp. 1. Januar 1889.)

Wagenladungen von
10 000 kg.

Taxen pro 100 kg. in Cts.

I. Via Mont Cenis:

Budapest-Cormons	222,0
Cormons-Modane	287,7
Modane-Clermont-Ferrand	250,0
Budapest-Clermont-Ferrand	759,7
oder abgerundet	760

II. Via Arlberg-Schweiz:

Budapest-Genf-transit	623
Genf-transit-Clermont-Ferrand	226
Budapest-Clermont-Ferrand	849

Die Verwaltungen, welche an der Route via Arlberg beteiligt sind, hatten die via Mont-Cenis sich ergebenden Konkurrenztaxen übernommen und erhalten die schweizerischen Verwaltungen folgende Anteile aus denselben:

für Buchs-Genf-transit	171
für Romanshorn-Genf-transit	137

woraus sich nach Abzug der Expeditionsgebühr folgende kilometrische Grundtaxen ergeben:

aus Buchs-Genf-transit	0,411
aus Romanshorn-Genf-transit	0,351

Marseille-Freiburg i./Br.

(Tarif vom 1. Januar 1890.)

Wagenladungen von
5 000 kg.
Taxen pro 100 kg. in Cts.

I. Via französische Route:	
Marseille-Petit-Croix	337
Altmünsterol Grenze-Freiburg i./Br.	107,5
Marseille-Freiburg i./Br.	<u>444,5</u>
II. Via schweizerische Route:	
Marseille-Genf	260
Genf-Basel	341
Basel-Freiburg i./Br.	88,5
Marseille-Freiburg i./Br.	<u>689,5</u>

Da nach Vorabzug der Taxen Marseille-Genf und Basel-Freiburg i./Br. für die Strecke Genf-Basel nur eine Taxe von 96 Cts. pro 100 kg. übrig bleibt, welche niedriger ist als die in diesem Verkehr angenommene Minimaltaxe von 0,4 Cts. pro 100 kg. und km. plus einem fixen Zuschlag von 10 Cts. pro 100 kg., so haben die schweizerischen Verwaltungen von der Übernahme des Konkurrenzfrachtsatzes abgesehen und denselben durch die mit der angegebenen Minimaltaxe konstruierte Taxe von 106,5 Cts. pro 100 kg. ersetzt.

Cette-Karlsruhe.

(Tarif vom 1. Januar 1890.)

Wagenladungen von
10 000 kg.
Taxen pro 100 kg. in Cts.

I. Via französische Route:	
Cette-Petit-Croix	297
Altmünsterol Grenze-Karlsruhe	190
Cette-Karlsruhe	<u>487</u>
II. Via schweizerische Route:	
Cette-Genf	220
Genf-Basel	317
Basel-Karlsruhe	174
Cette-Karlsruhe	<u>711</u>

Die schweizerischen Verwaltungen haben den über die französische Route sich ergebenden Konkurrenzfrachtsatz übernommen und verbleibt ihnen nach Vorabzug der Taxen Cette-Genf und Basel-Karlsruhe für die Strecke Genf-Basel ein Frachtsatz von 93 Cts. pro 100 kg. Dieser Frachtsatz entspricht nach Abzug der Expeditionsgebühr einer kilometrischen Grundtaxe von 0,824 Cts. pro 100 kg.

Marseille-Straßburg.

(Tarif vom 1. Januar 1890.)

**Wagenladungen von
10 000 kg.**

Taxen pro 100 kg. in Cts.

I. Via französische Route:

Marseille-Petit-Croix	297
Altmünsterol Grenze-Straßburg	121
Marseille-Straßburg	<u>418</u>

II. Via schweizerische Route:

Marseille-Genf	220
Genf-Basel	317
Basel-Straßburg	120
Marseille-Straßburg	<u>657</u>

Nach Vorabzug der Taxen Marseille-Genf und Basel-Straßburg verbleibt vom Konkurrenzfrachtsatz über die französische Route nur noch eine Taxe von 78 Cts., welche niedriger ist als die für Wagenladungen von 10 000 kg. im vorliegenden Tarif angenommene Minimaltaxe von 0,3 Cts. pro 100 kg. und km. plus einem fixen Zuschlag von 6 Cts. pro 100 kg. Der Restfrachtsatz der schweizerischen Strecke wurde daher auf den sich aus dieser Minimaltaxe ergebenden Frachtsatz, d. h. auf 78,5 Cts., erhöht.

Es erübrigt uns nun noch, die für den Verkehr mit Italien via Gotthard bestehenden besondern Tarifverhältnisse näher zu beleuchten. Dieselben finden ihre Begründung einerseits in der durch die Staatsverträge betreffend die Subventionierung der Gotthardbahn geschaffenen Situation und andererseits in der Konkurrenz, die der Gotthardlinie durch den Brenner und die Arlbergbahn erwachsen. Für Weinsendungen zwischen italienischen und schweizerischen Stationen, welche die ganze Gotthardbahn durchlaufen, werden von der Gotthardbahn folgende reduzierte Grundtaxen bewilligt:

Wagenladungen von 5 000 kg.	0,88	per 100 kg. und km.
„ „ 10 000	0,70	„ „ „

Die übrigen schweizerischen Verwaltungen gewähren in diesem Verkehr keine Ausnahmetaxen, soweit nicht die Konkurrenz der Route via Mont Cenis zu Reduktionen nötigt. Die Einwirkung dieser ist aber auf den Verkehr mit der Westschweiz zum Teil eine nicht unbedeutende, wie wir hier an einigen Beispielen zeigen werden.

Asti-Genf.

(Tarif vom 1. August 1888.)

Wagenladungen

von

5 000 kg. 10 000 kg.

Taxen pro 100 kg. in Cts.

I. Via Mont Cenis:

Asti-Modane	111,5	111,5
Modane-Genf.	143,0	143,0
Asti-Genf	254,5	254,5

II. Via Gotthard:

Asti-Pino Grenze	108,2	108,2
Pino Grenze-Genf	550,6	493,8
Asti-Genf	658,8	602,0

Nach Abzug der italienischen Taxe für Asti-Pino Grenze von der Konkurrenztaxe via Mont Cenis verbleiben für die schweizerische Strecke noch folgende Taxen:

Pino Grenze-Genf	146,3	146,3
----------------------------	-------	-------

Diese Taxen sind aber bedeutend niedriger als diejenigen, welche sich aus den für diesen Verkehr von den Verwaltungen festgesetzten Minimaltaxen ergeben, welche betragen:

pro Kilometer	0,45	0,35
fixer Zuschlag	7,5	7,5

Für die schweizerische Strecke wurden daher statt der Konkurrenzsätze die folgenden Taxen angenommen

230,7	181,1
-------	-------

Barletta-Lausanne.

(Tarif vom 1. August 1888.)

I. Via Mont Cenis:

Barletta-Modane	456,7	334,8
Modane-Genf-transit	140,0	140,0
Genf-transit-Lausanne	98,0	92,0
Barletta-Lausanne	694,7	566,8

II. Via Gotthard:

Barletta-Chiasso-transit	389,7	277,9
Chiasso-transit-Lausanne	506,1	443,6
Barletta-Lausanne	895,8	721,5

Wagenladungen
von
5 000 kg. 10 000 kg.
Taxen pro 100 kg. in Cts.

Die schweizerischen Verwaltungen haben hier die sich nach Abzug der italienischen Taxe Barletta-Chiasso-transit ergebenden Konkurrenztaxen auf die Strecke Chiasso-transit-Lausanne übertragen, nämlich	305,0	288,9
Diese ergeben nach Abzug der Expeditionsgebühr folgende kilometrische Grundtaxen . .	0,604	0,571

Venedig-St-Maurice.

(Tarif vom 1. August 1888.)

I. Via Mont Cenis:

Venedig-Modane	270,8	204,7
Modane-St-Gingolf Grenze	166,0	166,0
Bouveret-transit-St-Maurice	47,0	44,0

Venedig-St-Maurice	483,8	414,7
------------------------------	-------	-------

II. Via Gotthard:

Venedig-Chiasso-transit	172,4	140,8
Chiasso-transit-St-Maurice	575,1	508,6

Venedig-St-Maurice	747,5	649,4
------------------------------	-------	-------

Auch hier wurden die Konkurrenztaxen via Mont Cenis als maßgebend angenommen und aus denselben die folgenden reduzierten Taxen Chiasso-transit-St-Maurice abgeleitet . .

	310,9	273,9
--	-------	-------

Diesen entsprechen folgende kilometrische Grundtaxen

	0,557	0,488
--	-------	-------

Im deutsch-italienischen Verkehr via Gotthard werden von den schweizerischen Verwaltungen folgende reduzierte Grundtaxen für Wagenladungen von 10 000 kg. zugestanden:

Im Verkehr mit den Stationen nördlich der Linie Bologna-Florenz-Livorno 0,70 Cts. per 100 kg. und km.

Im Verkehr mit den Stationen südlich dieser Linie und den Seehafenstationen 0,55 " " 100 " " "

Mit Bezug auf die Berücksichtigung der ausländischen Konkurrenz in den Tarifen ist noch darauf aufmerksam zu machen, daß es nicht möglich ist, die genauen Konkurrenztaxen für jede ausländische Station in Berücksichtigung zu ziehen, ohne die Tarife unhandlich, ja sogar unbrauchbar zu machen. Man geht daher hier in der Regel so vor, daß getrachtet wird, die ausländischen Stationen in Gruppen einzuteilen. Die Konkurrenztaxe wird alsdann entweder für die Hauptstation der Gruppe oder als Mittelwert aus mehreren Stationen derselben gebildet, oder es wird endlich diejenige Station der Gruppe bestimmt, für welche sich die niedrigste Konkurrenztaxe ergibt.

Neben der Konkurrenz der Eisenbahnen der Nachbarländer wirkt noch vielfach, namentlich auf den Transitverkehr, der Seeweg ein. Wir haben aber bisher die aus dieser Konkurrenz sich ergebenden Taxen nicht als Konkurrenztaxen im Sinne der Botschaft vom Jahr 1883 anerkannt, weil die Tarifverhältnisse der Seerouten nicht so geordnet sind, daß eine Berücksichtigung derselben im Eisenbahntarifwesen möglich wäre, ohne Gefahr zu laufen, große Willkürlichkeiten zu begehen.

Am Schlusse der allgemeinen Darstellung der zur Zeit bestehenden tarifarischen Verhältnisse für Weintransporte angelangt, müssen wir noch der Vollständigkeit halber einer Tarifmaßnahme Erwähnung thun, welche die schweizerischen Eisenbahnen auf Veranlassung des Bundesrates getroffen haben, um dem durch die Anwendung der Differentialzölle im Verkehr mit Frankreich am meisten betroffenen westlichen Landesteile eine möglichst billige anderweitige Beschaffung der bisher aus Frankreich bezogenen Lebensmittel zu sichern. Unter den Artikeln, für welche diese Ausnahmebehandlung Gültigkeit hat, befindet sich auch „Wein“, um einen Ersatz für die von den Zollmaßregeln betroffenen französischen Rotweine durch Bezug aus andern Ländern zu ermöglichen. Da diese Tarifmaßregeln aber nur einen temporären Charakter haben und auf die hier zu besprechende prinzipielle Frage keinen Einfluß auszuüben vermögen, so glauben wir an dieser Stelle von einer weiteren Erörterung derselben absehen zu dürfen, zumal sich eine solche im Geschäftsbericht des Bundesrates vom Jahre 1893 (Bundesbl. 1894, I, 694) vorfindet, auf welche hier noch ausdrücklich verwiesen wird.

Untersuchung der Begehren der Motionssteller.

Die Motionssteller wünschen zu erfahren, welche Maßnahmen der Bundesrat angezeigt erachte, damit die „Weine schweizerischen Ursprungs“ für den internen Transport in den Mitgenuß der redu-

zierten Tarife gesetzt werden, welche die schweizerischen Eisenbahnen den ausländischen Weinen bewilligen.

Hier ist in erster Linie zu betonen, daß im Tarifwesen der Eisenbahnen ein Unterschied in der Behandlung des Gutes rücksichtlich seines Ursprunges nicht gemacht wird. Eine Sendung, welche in Zürich zur Aufgabe gelangt und nach Bern befördert werden soll, wird ganz gleich behandelt, möge das Gut schweizerischen, deutschen, französischen oder überhaupt irgend welchen ausländischen Ursprunges sein. Die schweizerische Güterklassifikation und das schweizerische Gütertarifwesen im allgemeinen kennt nur eine Unterscheidung der Güter nach ihrer Natur und Art, nicht aber nach ihrem Ursprungsland. Eine solche Unterscheidung ließe sich praktisch übrigens gar nicht durchführen, selbst wenn man zu Ursprungszeugnissen oder analogen Ausweisen seine Zuflucht nehmen wollte. Wir brauchen zum Beweise dieses Satzes nur auf die Manipulationen mannigfachster Art hinzuweisen, welche mit den Gütern im Handel und im Gewerbeswesen vorgenommen werden. Die Verkehrsinteressenten würden sich ganz zweifellos gegen eine derartige Erschwerung der Verkehrsbeziehungen auflehnen, und zwar mit gutem Recht, denn diese Behandlungsweise stände mit der gesetzlich verlangten gleichen Behandlung jedermanns (Art. 35, Ziffer 3, des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft, vom 23. Dezember 1872) im schroffsten Widerspruch und wäre daher nicht zulässig. Was wir hier im allgemeinen gesagt haben, gilt auch im speciellen für den Artikel „Wein“.

Eine Unterscheidung zwischen „Weinen schweizerischen Ursprunges“ und „Weinen fremden Ursprunges“ möchte vielleicht den Interessen einzelner Produzenten entsprechen, im allgemeinen würde eine solche aber als belästigend, ja geradezu als schädlich befunden werden. Vielfach wäre es im Handel auch mit Rücksicht auf die vorkommenden Mischungen, wozu in der Regel in- und ausländische Weinsorten verwendet werden, gar nicht möglich, eine bestimmte Provenienz anzugeben. Eine tarifarische Unterscheidung zwischen „Weinen schweizerischen Ursprunges“ und Weinen andern Ursprunges müßte auch, wenn sie gesetzlich zulässig wäre, in verkehrspolitischer Hinsicht als ein entschiedener Rückschritt bezeichnet werden. Die Einführung des Prinzipes der Nationalität der Güter in die Tarifierung derselben auf den Eisenbahnen ist entschieden zu verwerfen und dürfte, wenn dasselbe allseitig Annahme finden würde, speciell für die Schweiz von unberechenbaren volkswirtschaftlichen Folgen sein.

Die Motionäre verlangen ferner, daß die Taxen, welche von den schweizerischen Eisenbahnen den fremden Weinen bewilligt

werden, auch den schweizerischen Weinen im internen Transport gewährt werden müssen.

Wie wir bereits im ersten Teile unseres Berichtes auseinander gesetzt haben und wie leicht an Hand der bestehenden Tarife nachgewiesen werden kann, entsprechen die schweizerischen Eisenbahnen dieser Anforderung jetzt schon, indem sie grundsätzlich in allen Verkehren (schweizerischen und internationalen) dem Artikel „Wein“ dieselben Taxen zur Verfügung stellen. Eine Bevorzugung des internationalen Verkehrs gegenüber des schweizerischen Verkehrs findet — die auf internationalen Verträgen beruhenden Verhältnisse des Gotthardverkehrs vorbehalten — nirgends statt, es sei denn, man wollte die Taxreduktionen als eine solche bezeichnen, welche die schweizerischen Verwaltungen demjenigen internationalen Verkehr zugestehen, der durch die Konkurrenz ausländischer Eisenbahnen beeinflusst ist.

Damit kommen wir zur Untersuchung der Frage, kann den schweizerischen Eisenbahnen gestattet werden, in Verkehrsrelationen, welchen gleichzeitig eine ganz oder vorzugsweise ausländische Route und eine schweizerische Route zur Verfügung stehen, von denen die erstere billiger ist, als die letztere, die über erstere sich ergebende Fracht auf die schweizerische Route zu übertragen, ohne daß aus den hierdurch entstehenden Taxermäßigungen Konsequenzen für den schweizerischen Verkehr gezogen werden müssen, d. h. ohne daß die reduzierten Taxen auch dem schweizerischen Verkehr in irgend welcher Form zur Verfügung zu stellen sind.

Infolge der geographischen Lage der Schweiz und der auf den ausländischen Bahnen zum Teil bestehenden Tarifsysteme (Staffeltarife und Ausnahmefrachtsätze) ist die Zahl der Relationen, in welchen die Güter über ausländische Routen, an denen schweizerische Linien gar nicht oder nur mit kleinen Strecken beteiligt sind, sich billiger stellen als über die längste schweizerische Route, eine nicht unbedeutende. Die Frachtdifferenzen zwischen der ausländischen und der schweizerischen Route sind teilweise beträchtliche. Da die Verkehrsinteressenten sich in der Regel jeweils der billigsten Route bedienen werden, so befinden sich die schweizerischen Eisenbahnen in der Zwangslage, entweder auf den Wettbewerb am größten Teil des internationalen Verkehrs zu verzichten oder aber demselben die über ausländische Routen sich ergebenden billigeren Frachtsätze zur Verfügung zu stellen. Sie haben in richtiger Würdigung der Sachlage das letztere vorgezogen, und zwar, wie wir bereits im Bericht vom 23. November 1883, betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen, eingehend erörtert hatten, mit Zustimmung der hierfür kompetenten Aufsichts-

behörden. Wir haben dort (Bundesbl. 1883, IV, 512) nachgewiesen, daß es ungerechtfertigt wäre, im Falle der Aufnahme der ausländischen Konkurrenz von den schweizerischen Eisenbahnen verlangen zu wollen, daß sie die nach derselben regulierten Taxen der Endstation auf die rückliegenden Stationen rückwirken lassen, wie das bei freiwillig ermäßigten Taxen verlangt wird, in der Weise, daß eine Sendung nach einer dem Ausgangspunkt näher gelegenen Station keine höhere Taxe zu bezahlen hätte, als eine solche nach der am meisten konkurrenzten Endstation. Eine solche Forderung müßte in den meisten Fällen den Verzicht auf die Übernahme der Konkurrenztaxen zur Folge haben, da der Gewinn aus dem Konkurrenzverkehr nicht so bedeutend wäre, um die Verluste zu decken, welche aus der oft sehr weitreichenden Rückwirkung entstehen würden. Ein Vorteil irgend welcher Art würde hierbei aber für die schweizerischen Landesteile nicht erreicht. Die Güter gelangten ganz zu denselben Taxen nach den betreffenden Stationen, nur wäre der schweizerische Handelsstand auf die ausländischen statt auf die einheimischen Transportanstalten angewiesen, und würden jene wohl nicht ermangeln, im Falle der Lahmlegung der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Bahnen die Taxen ganz nach ihrem eigenen Ermessen zu gestalten. Für die schweizerischen Eisenbahnen würde aber der Verzicht auf die Teilnahme am Wettbewerb um den internationalen Verkehr eine ganz empfindliche finanzielle Schwächung bedeuten, deren Folgen naturgemäß sich im ganzen Verkehrsleben fühlbar machen müßten. Wir haben daher schon im Jahre 1883 erklärt, zur Erzielung eines solchen Resultates nicht Hand bieten zu können. Diese Erklärung wiederholen wir heute, wo die Konkurrenzbedingungen einerseits sich verschärft haben und die Anforderungen, welche an die Leistungsfähigkeit der Bahnen gestellt werden, anderseits immer erhöht werden. Eine solche Schwächung der finanziellen Kraft der Eisenbahnen würde einem Schnitt ins eigene Fleisch gleich kommen und wäre vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus ganz verfehlt.

Wir haben bisher in Übereinstimmung mit den Ausführungen im Bericht von 1883 nur von einer Rückwirkung der Taxen für den meistkonkurrenzten Endpunkt auf die rückliegenden Stationen gesprochen. Hiervon würde der allgemeine interne schweizerische Verkehr vielfach gar nicht betroffen. Die Motionäre wollen aber dem Wein schweizerischen Ursprunges im internen Transport den Mitgenuß der reduzierten Tarife zugesichert wissen, welche die schweizerischen Eisenbahnen den ausländischen Weinen bewilligt haben. Dies heißt mit andern Worten nichts anderes, als die schweizerischen Eisenbahnen sollen verhalten werden, dem Wein schweizerischen Ursprunges im internen Verkehr dieselben Grund-

taxen zur Verfügung zu stellen, welche sie dem internationalen, der Konkurrenz unterworfenen Verkehr bewilligen. Einen andern Sinn vermöchten wir wenigstens dem Wortlaut des Begehrens derselben nicht zu geben.

Wir haben nun in unserm Bericht von 1883 (Bundesbl. 1883, IV, 509) ausgeführt, daß das Begehren um Gewährung gleicher kilometrischer Taxen selbst in dem Falle nicht gerechtfertigt wäre, wo die Bahnverwaltungen zur Entwicklung des Verkehrs gewisser Relationen es für angezeigt erachten, die Taxen für dieselben zu reduzieren, und daß der gesetzlich geforderten „gleichmäßigen“ Behandlung vollständig Genüge geleistet werde, wenn die reduzierten Taxen so lange auf die rückliegenden Stationen rückwirken gelassen werden, bis die normale Taxierung sich billiger stelle. Wenn somit das Gesetz keinen Anhaltspunkt giebt, um bei vollständig freiwilliger Reduktion der Taxen deren kilometrische Anwendung auf den gesamten Verkehr zu verlangen, so ist dies noch viel weniger der Fall bei den durch die ausländische Konkurrenz bedingten Taxermäßigungen. Für diese kann die Vorschrist des zweiten Alineas der Ziffer 3 des Art. 35 des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1872 angerufen werden, nach welcher die Bahnen gehalten sind, Begünstigungen, welche sie unter irgend welcher Form einräumen, jedermann unter den gleichen Umständen zu bewilligen. Diese gleichen Umstände, wie sie beim Konkurrenzverkehr vorliegen, bestehen eben beim internen Verkehr nicht.

Nachdem wir dargethan haben, daß nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften dem Begehren der Motionäre um Gewährung der gleichen kilometrischen Grundtaxen für den internen Transport wie für den internationalen Konkurrenztransport nicht entsprochen werden kann, erübrigt uns noch, auszuführen, daß die Schaffung neuer gesetzlicher Bestimmungen, welche sie eventuell anregen, um dieses Ziel zu erreichen, nicht empfehlenswert wäre, weil nicht im Interesse der Allgemeinheit gelegen. Der Beweis hierfür liegt bereits in den vorstehenden Ausführungen bei Anlaß der Besprechung der Frage der Rückwirkung der Konkurrenztaxen für die Endpunkte auf die rückliegenden, näher am Ausgangspunkt gelegenen Stationen. Der Unterschied ist hier nur der, daß die Schwächung der finanziellen Kraft der Bahnverwaltungen bei Aufzöroyierung der reduzierten Grundtaxen aus dem Konkurrenzverkehr noch eine ganz bedeutend größere wäre und dieselben daher um so mehr zum Verzicht zur Teilnahme am Wettbewerb zur Bedienung des internationalen Verkehrs veranlassen müßte, wollten sie nicht die finanziellen Grundlagen der Unternehmungen ernstlich gefährden und geradezu in Frage stellen. Es kommt hier aber noch ein weiteres Moment

in Betracht, welches, selbst wenn man sich über alle wirtschaftlichen Folgen hinwegsetzen wollte, welche hieraus entstehen müßten, geeignet sein dürfte, die Unhaltbarkeit des gestellten Begehrens darzuthun.

In den im ersten Teil unseres Berichtes angeführten Beispielen der Einwirkung der Konkurrenz ausländischer Bahnen auf den Verkehr über die schweizerische Route haben wir jeweilen die kilometrischen Grundtaxen berechnet, welche sich aus den von der Konkurrenz aufgenötigten reduzierten Taxen ergeben. Wir lassen hier noch eine Zusammenstellung dieser Grundtaxen folgen.

Zusammenstellung der aus den oben angeführten Beispielen über die Einwirkung der Konkurrenz ausländischer Linien sich ergebenden Grundtaxen (kilometrische Streckentaxe und Expeditionsgebühr).

	Kilometrische Strecken- taxe.	Expeditions- gebühr.	
		Wagenladungen von	
	5000 kg.	10 000 kg.	5000kg. 10000kg.
	Taxen pro 100 kg. in Centimes.		
I. Normale Tarifierung.			
Gotthardbahn	1,15	1,00	15
Nordostbahn, Südost- bahn	1,25	1,10	15
Übrige Normalspur- bahnen	1,35	1,25	15
II. Konkurrenztaxen, berechnet aus:			
Wien-Genf	1,279	0,839	15
Trient-Lausanne	0,845	0,709	15
Budapest-Genf via Buchs	0,900	0,558	15
Budapest-Genf via Romanshorn	0,873	0,523	15
Marseille-Winterthur	0,925	0,822	15
Marseille-Schaffhausen	0,683	0,596	15
Charolles-Zürich	0,982	0,868	15
Cette-Luzern	1,189	1,036	15
Arvant-Biel	0,788	0,748	15
Aspres-Basel	0,755	0,685	15
Gotthardbahn, italie- nisch-schweizerischer Verkehr	0,880	0,700	—

	Kilometrische Strecken-		Expeditions-	
	taxe.		gebühr.	
	Wagenladungen von			
	5000 kg.	10 000 kg.	5000 kg.	10000 kg.
Taxen pro 100 kg. in Centimes.				
Asti-Genf	0,450 (0,485)	0,850 (0,885)	7,5	(15)
Barletta-Lausanne . .	0,804	0,571	15	
Venedig-St-Maurice . .	0,557	0,488	15	
Budapest - Clermont-				
Ferrand via Buchs	—	0,411	—	15
Budapest - Clermont-				
Ferrand via Romans-				
horn	—	0,851	—	15
Marseille-Freiburg i./B.	0,400 (0,380)	—	10	(15)
Cette-Karlsruhe . . .	—	0,824	—	15
Marseille-Straßburg . .	—	0,800 (0,288)	—	6 (15)
Schweizerische Bahnen,				
italienisch-deutscher				
Verkehr	0,830	{ 0,700 }	—	—
		{ 0,550 }		

Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, daß die Grundtaxen je nach der Relation, aus welcher sie berechnet werden, verschieden sind, und zwar variieren sie in den wenigen Beispielen, welche wir angeführt haben, zwischen 1,279 und 0,380 Cts. pro 100 kg. und km. für Wagenladungen von 5000 kg. und 1,088 und 0,288 Cts. für Wagenladungen von 10 000 kg. Welche von diesen Grundtaxen ist nun die richtige, die niedrigste oder eine mittlere? Eine mathematisch richtige mittlere Grundtaxe könnte hier gar nicht festgesetzt werden und man wäre daher genötigt, um sich nicht den Vorwurf der Willkürlichkeit zuzuziehen und dem Begehren der Motionäre in unanfechtbarer Weise Folge zu geben, auf die niedrigste abzustellen, d. h. es müßten die Bahnverwaltungen die Transporte von Wein im internen Verkehr annähernd zu den Selbstkosten ausführen. Daß dies unmöglich ist, braucht hier wohl ebenso wenig weiter ausgeführt zu werden, wie der Satz, daß mit einer derartigen Reduktion der Transportkosten für Wein auf die Selbstkosten jedes Tarifsysteem verunmöglicht würde, denn es ist klar, daß die für den Artikel „Wein“ bewilligte Behandlungsweise den andern Gütern nicht vorenthalten werden könnte, da die Argumente, welche für jenen als ausschlaggebend anerkannt würden, auch für diese als gültig erklärt werden müßten. Eine gesetzliche Regelung dieses Punktes im Sinne der Motionsteller käme daher in seiner Wirkung einem Verbote der Aufnahme der Konkurrenz mit den

ausländischen Eisenbahnen und der Beteiligung an der Bedienung des internationalen Verkehrs gleich. Die Folge eines solchen Vorgehens wäre nicht etwa eine Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des schweizerischen Produktes auf dem einheimischen oder ausländischen Markte, die ausländischen Güter könnten unter Umgehung der schweizerischen Hauptlinien ohne irgend welche Verteuerung oder Erschwerung an ihre Bestimmung gelangen, sondern nur eine ganz beträchtliche Herabminderung der Einnahmen der schweizerischen Transportunternehmen, welche in allen Gebieten des Verkehrslebens sich sofort auf das Empfindlichste fühlbar machen müßte, da die schweizerischen Eisenbahnen nicht mehr in der Lage wären, den an sie gestellten Anforderungen auf Erleichterungen im Verkehrswesen entsprechen zu können, und vor die Prüfung der Frage gestellt würden, ob nicht von dem nach den Konzessionen ihnen vielfach zustehenden Rechte der Erhebung höherer als der gegenwärtigen Taxen Gebrauch gemacht werden sollte. Zu einem solchen Resultate könnte und dürfte die Aufsichtsbehörde nicht mitwirken, und glauben wir uns damit in voller Übereinstimmung mit der Bundesversammlung zu befinden, in deren Schoß diese Frage schon eingehend erörtert worden ist.

Damit sind wir am Schlusse unserer Berichterstattung angelangt und resümieren wir die Ausführungen unseres Berichtes in folgenden Sätzen:

1. Eine unterschiedliche Behandlung der Transportgüter je nach ihrem Ursprungslande ist mit den gesetzlichen Bestimmungen unvereinbar.

Eine Änderung dieser gesetzlichen Bestimmungen wäre verwerflich.

2. Die schweizerischen Eisenbahnen gewähren dem Artikel „Wein“ im internen Transport grundsätzlich dieselben Taxen wie im internationalen Verkehr.

Eine Ausnahme hiervon findet, neben dem durch Staatsverträge beeinflussten Verkehr, nur in dem von der Konkurrenz ausländischer Linien betroffenen internationalen Verkehr statt.

3. Die Übernahme der sich über diese ausländischen Linien ergebenden Konkurrenztaxen durch die schweizerischen Eisenbahnen in der gegenwärtig üblichen Weise steht mit den gesetzlichen Bestimmungen nicht im Widerspruch und kann nicht beanstandet werden.

4. Eine Übertragung der aus der Konkurrenz sich ergebenden reduzierten Taxen auf den internen Transport kann an Hand der

bestehenden gesetzlichen Bestimmungen nicht gefordert werden, und zwar weder

- a. in der Form der Rückwirkung der Taxen für die Endpunkte auf die rückliegenden Stationen, noch
- b. durch Übernahme der sich aus den Konkurrenztaxen ergebenden kilometrischen Grundtaxen.

5. In der möglichst ausgedehnten Beteiligung der schweizerischen Eisenbahnen am Wettbewerb um den internationalen Verkehr kann eine Schädigung schweizerischer Interessen nicht erblickt werden, sofern die schweizerischen Verwaltungen nur die von der Konkurrenz ausländischer Eisenbahnlinien diktierten reduzierten Taxen übernehmen.

6. Von einer Erschwerung der Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Eisenbahnen durch neue gesetzgeberische Erlasse, welche eventuell zum Verzicht der schweizerischen Eisenbahnen auf die Teilnahme am Wettbewerb um den internationalen Verkehr führen könnten, ist im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse Umgang zu nehmen.

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

Bern, den 19. Dezember 1894.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

E. Frey.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Motion Fonjallaz und Mitunterzeichner, betreffend die Weintarife. (Vom 19. Dezember 1894.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1894
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.12.1894
Date	
Data	
Seite	733-755
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 870

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.