

Bericht

des

Bundesrates an die Kommission des Nationalrates für das
Tarifgesetz der schweizerischen Bundesbahnen betreffend
die Eingabe des schweizerischen Forstvereines über die
Zoll- und Eisenbahntarife.

(Vom 3. August 1900.)

Tit.

Mit Eingabe vom 16. Juni 1900 an unser Handelsdepartement übermittelt uns das ständige Komitee des schweizerischen Forstvereines zu Händen der Bundesversammlung die Wünsche, deren Berücksichtigung der Forstverein bei Festsetzung der neuen Zoll- und Eisenbahntarife verlangt.

Bezüglich der Eisenbahntarife spricht sich das genannte Schreiben aus wie folgt:

„Der schweizerische Forstverein hält die Zolltarif- und die Frachttarif-Frage als unzertrennlich, indem beide den gleichen Zweck verfolgen sollen: Schutz des Sägereigewerbes durch Erhöhung der Zölle auf Schnittwaren und abgebundenem Holz und Herabsetzen der Frachttarife im Lande selbst.

„Da nach dem Entwurf zu einem Bundesgesetz über das Tarifwesen der Bundesbahnen (Mai 1899) alle einheimischen Holzsortimente nach Specialtarif III verfrachtet werden müssen, unterliegen sie den Streckentaxen von 7,5 oder 4,2 Cts. per Tkm., je nachdem es sich um Halb- oder Ganzwaggons handelt.

„Dieser anormal hohe Unterschied, welcher bei keinem andern Tarif auch nur annähernd erreicht wird, wirkt direkt schädlich auf die Transportfähigkeit der schweizerischen Produkte. Es ist dies um so mehr zu bedauern, da dieselben dem Mittel- und Kleinbetrieb, zum großen Teil auch den Schutzwaldungen entstammen, deren merkantile Ausnutzung durch das Gesetz schon sehr eingeschränkt wird.

„Im Interesse der schweizerischen Forstwirtschaft wäre zu wünschen, daß der Specialtarif III *a* höchstens 20—25 % höher sei als Tarif III *b*, d. h. 5,2 Cts. per Tkm. nicht übersteigen würde. Ist dies nicht für den ganzen Specialtarif III *a* möglich, oder bei den gegenwärtigen Verhältnissen noch nicht möglich, so wäre es dringend wünschbar, bis zu einer allgemeinen Reduktion für gewisse Rohholzsortimente (Bauholz, Stangen, Papierholz etc.) einen Ausnahmetarif zu schaffen, welcher obigen Forderungen entsprechen würde.

„Die allgemeine Ermäßigung des Specialtarifes I *a* und I *b* (exotische Hölzer) gereicht der schweizerischen Forstwirtschaft zum Nachteil. Auch hier könnte durch Bildung von Unterklassen ein Übergang vermittelt werden, wobei lediglich volkswirtschaftliche, weniger finanzpolitische, Rücksichten walten sollten.“

Zur Begründung dieser Postulate beruft sich der Forstverein auf die Referate des Herrn Professor Bourgeois in Zürich und des Herrn Bezirksförster Fenk in St. Gallen, welche an der Jahresversammlung des schweizerischen Forstvereins in Schaffhausen am 21. August 1899 gehalten worden sind.

Bevor wir auf die Ausführungen dieser Referate im einzelnen eintreten, machen wir darauf aufmerksam, daß Art. 14 des Tarifgesetzes nicht die Tarifsätze enthält, welche für Holztransporte wirklich zur Anwendung kommen werden, sondern nur die *Maximalsätze*, innerhalb welcher die Tarifbildung stattzufinden hat. Richtig ist nur, daß für die einheimischen Holztransporte in Wagenladungen laut dem letzten Absatz des Art. 14 die niedrigste Taxierung, somit diejenige des Specialtarifes III, einzutreten hat. Es fällt aber außerdem Art. 15 in Betracht, welcher zur Berücksichtigung der Landwirtschaft, wozu auch die Forstwirtschaft gehört, die Erstellung der erforderlichen Ausnahmetarife vorschreibt und Schutz der einheimischen Produktion gegen ausländische Konkurrenz speciell vorsieht.

Es ist somit durch den Gesetzesentwurf volle Freiheit gegeben, den Wünschen der Forstwirtschaft, insoweit dieselben volkswirt-

schaftlich gerechtfertigt sind, Rechnung zu tragen, ohne daß eine Änderung des vorgeschlagenen Wortlautes notwendig wäre. Wenn darüber Zweifel bestehen sollten, daß unter dem allgemeinen Begriff „Landwirtschaft“ die Forstwirtschaft mit enthalten sei, hätten wir gegen eine redaktionelle Änderung, die in Art. 15 von „Land- und Forstwirtschaft“ sprechen würde, nichts einzuwenden.

Wir gestatten uns nun, auf die Ausführungen der genannten Referate eingehend zu antworten und überall da unsere Gegenbemerkungen anzubringen, wo die grundsätzliche Auffassung oder einzelne Angaben eine Berichtigung erheischen.

I. Referat des Herrn Professor Bourgeois in Zürich.

Die Annahme auf Seite 5 des Referates, daß die Taxen ausnahmsweise auch nach dem Stück oder nach dem Volumen berechnet werden, ist für den Güterverkehr im allgemeinen und speziell für den Holzverkehr nicht zutreffend. Die Taxen werden ausschließlich nach dem Gewichte der Sendung bestimmt. Die Festsetzung des Gewichtes erfolgt in der Regel durch direktes Abwägen und nur ausnahmsweise, wenn dies nicht möglich ist, auf Grund des Kubikmaßes und der Normalgewichtssätze.

Die Zusammenstellung der Grundtaxen für Holz auf Seite 6 teilt die Taxen des Normaltarifes richtig mit. Auf dem ganzen Netze der Jura-Simplonbahn und der Centralbahn, inklusive Aargauische Südbahn, besteht aber für Holz des Specialtarifes III ein besonderer Ausnahmetarif für Sendungen von 10 000 kg., der auf folgenden Grundtaxen beruht:

Streckentaxe: 4,2 Cts. pro 1000 kg. und km.

Expeditionsgebühr: 100 Cts. pro 1000 kg. in normaler Abstufung für Distanzen von 21—40 km.

In den Specialtarif III gehören gemäß der zur Zeit geltenden Warenklassifikation folgende Holzarten:

1. Stamm- und Stangenholz (auch roh behauen, gespalten oder gerissen), sowie Scheit- (Kloben-) und Knüppel- (Prügel-) Holz;
2. Stockholz (Wurzel-, Stucken-, Stubbenholz);
3. die zu Grubenzwecken bestimmten Hölzer, als: Stamm- und Stempelhölzer, Schwellen, Stege, Schwartenbretter, Schwartenpfähle;
4. Daub- (Faß-) Holz, rohes;

5. Schnittholz, auch gehobelt und genutet:
 - a. kantiges, als: Balken, Sparren, Latten, Leisten, Stäbe;
 - b. breites, als: Bohlen, Planken, Borde, Dielen, Bretter (mit Ausschluß jedoch der Parketteriewaren und groben Bau-schreinerarbeiten, welche zum Specialtarif II gehören), ebenso Brettchen (auch für Cigarrenkisten);
6. Eisenbahnschwellen, auch imprägniert;
7. andere chemisch präparierte Hölzer, als: Telegraphen-stangen etc.;
8. Schwarten;
9. Dachspäne, Schindeln, Holzspäne zur Bier- und Essigklärung, Hobelspäne;
10. Reiserholz (Besenreisig), Faschinen, Haide- und Reiserbesen;
11. Reifholz und Weiden (auch gespalten oder gerissen, geschält und geglättet), sowie Weidensetzlinge.

Ausgenommen vom Specialtarif III sind: Holz in Balken, Bohlen, Blöcken und Brettern von solchen Sorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemäßen Einschlages in der mittel-europäischen (auch schweizerischen) Forst- und Landwirtschaft sind, z. B. Bruyère- (Pfeifen-) Holz, Buxbaumholz, Cedernholz, Citronenholz, Cypressenholz, Ebenholz, Grenadillaholz, Hickoryholz, Jakarandaholz, Lorbeerholz, Mahagoniholz, Olivenholz, Orangenholz, Patridgeholz, Pockholz (Guajak), Satinholz, Teakholz, amerikanisches (sogenanntes schwarzes) Wallnußholz, sowie Farbhölzer. Alle diese ausländischen Holzsorten gehören in den Specialtarif I. In den Specialtarif III sind in jüngster Zeit auf dringendes Verlangen der einheimischen Parkettindustrie noch aufgenommen worden die fremden Hölzer Pitch-Pine (Pechkiefer) und Yellow-Pine (gelbe Kiefer).

Daneben bestehen auf dem Netze der Jura-Simplonbahn noch folgende Ausnahmetarife für 5000 und 10 000 kg., welche meist nur einzelne Teile des Netzes betreffen:

Holz des Specialtarifes III in Wagenladungen von 5000 kg. im Verkehr zwischen Genf bis Bex einrseits und Bouveret bis Brig sowie St. Maurice bis Renens andererseits.

Taxen: St. Maurice—Genf und rückliegende Stationen 0,40 Cts. pro 100 kg. und km., ohne Expeditionsgebühr;

St. Maurice—Rolle und rückliegende Stationen 0,50 Cts. pro 100 kg. und km., ohne Expeditionsgebühr;

St. Maurice—Lausanne und rückliegende Stationen 0,60 Cts. pro 100 kg. und km., ohne Expeditionsgebühr;

St. Maurice—Cully bis Bex und rückliegende Stationen 0,52 Cts. pro 100 kg. und km. + 8 Cts. Expeditionsgebühr;

St. Maurice—Walliserstationen 0,435 bis 0,521 Cts. pro 100 kg. und km., ohne Expeditionsgebühr.

Schnittholz in Wagenladungen von 5000 kg. im Verkehr ab J.-S.-Stationen nach französisch-schweizerischen Grenzstationen loco.

Taxe: 0,65 Cts. pro 100 kg. und km. + 10 Cts. Expeditionsgebühr.

Tannenholz in Wagenladungen von 10 000 kg. im Verkehr ab Stationen der Broyethalbahn nach Romont und rückliegenden Stationen.

Taxe: 0,55 Cts. pro 100 kg. und km., ohne Expeditionsgebühr.

Holzkohle in Wagenladungen von 10 000 kg. im Verkehr Choindez und rückliegende Stationen — Basel und rückliegende Stationen.

Taxe: 0,378 Cts. pro 100 kg. und km. + 10 Cts. Expeditionsgebühr.

Somit haben die auf Seite 8 erwähnten Taxen der Gruppe Jura-Simplonbahn des Specialtarifes III *b* für die Jura-Simplonbahn, Centralbahn und Aargauische Südbahn nur theoretischen Wert, indem sie für alle Hölzer des Specialtarifes III durch den oben erwähnten Ausnahmetarif ersetzt werden, dessen Taxen für Distanzen von 40 km. und mehr gleich denjenigen des Specialtarifes III *b* der Nordostbahn sind, und zum Teil durch noch niedrigere Specialtarife.

Auf Seite 7 ist die Taxe des Specialtarifes I *b* für die Gotthardbahn irrtümlich mit Fr. 14. 25 angegeben statt mit Fr. 14. 75.

Die auf Seite 9 geäußerte Ansicht, die Verschiedenheit der Tarife auf den einzelnen Netzen erschwere die Berechnung der Taxen und des bei einem Geschäftsabschluß zu erwartenden Gewinnes, ist nur zum Teil zutreffend. Da für den Artikel Holz direkte Tarife zwischen den Bahnen bestehen, soweit ein Bedürfnis vorhanden ist, läßt sich mühelos für jede Relation die Taxe bestimmen. Zudem gelten auf 3 der 5 Netze mit mehr als $\frac{3}{4}$ der auf die 5 Hauptbahnen entfallenden Länge dieselben Grundtaxen für Holz bei Ladungen von 10 000 kg. ($4,2 + 100$). Nach Durchführung der Verstaatlichung im Jahre 1903 werden vier der Hauptbahnen alsdann für Holz dieselben Grundtaxen aufweisen ($4,2 + 100$) und nur auf den 277 km. der Gotthardbahn wird eine

um $\frac{2}{10}$ Cts. pro Tonne niedrigere Grundtaxe bestehen. Das Postulat der Vereinheitlichung wird daher erfüllt werden.

Die Ausführungen auf Seite 9 betreffend die Gotthardbahn sind nicht zutreffend. Es bestehen für die Gotthardbahn in Wirklichkeit nicht die niedrigen Taxen, welche das Referat annimmt, indem die allerdings niedrigen Grundtaxen nicht auf die effektiven Distanzen angewendet werden, sondern für die Bergstrecken (d. h. für Erstfeld-Biasca und Giubiasco-Taverne) auf Tarifikilometer, welche durch 60 % Zuschlag zu den effektiven Distanzen gebildet sind.

Unrichtig ist auch die aus der Zahlenvergleihung auf Seite 9 gezogene Schlußfolgerung, die Taxen des Specialtarifs III *a* für Wagenladungen von 5000 kg. seien im Verhältnis zu denen des Specialtarifs III *b* für 10 Tonnen viel zu hoch. Die Taxe III *a* steht vielmehr zur Abstufung der Taxen der übrigen Specialtarife in vollständig richtigem Verhältnis; dagegen ist die Taxe III *b* außerordentlich ermäßigt worden, und zwar bei allen Bahnen gleichmäßig, um die geringwertigen Massengüter, zu denen auch das Holz zählt, bei Aufgabe von 10 000 kg., d. h. bei möglichster Ausnutzung der Tragkraft der Wagen und daheriger Schaffung eines thunlichst günstigen Verhältnisses zwischen toter Last und Nutzlast, zu begünstigen und deren Transport zu erleichtern. Die Anomalie liegt somit nicht in der Höhe der Taxe des Specialtarifes III *a*, sondern in der Ermäßigung derjenigen für III *b*, welche gerade wesentlich auch zu gunsten der Holzindustrie vorgenommen worden ist.

Die Annahme des Referates, daß die Klasse III *a* für die Beförderung der Massengüter von besonderer Bedeutung sei, ist sanz unzutreffend, wie folgende Zahlen ergeben, welche den Geschäftsberichten der Bahnen pro 1899 entnommen worden sind:

| | Gewicht der beförderten Güter im ganzen. t. | Davon entfallen auf Specialtarif | |
|--------------------------------|--|-------------------------------------|---------------------|
| | | III <i>a</i> . % | III <i>b</i> . % |
| Schweiz. Centralbahn | 2 321 519 | 2,62 | 54,23 |
| Nordostbahn | 3 275 512 | 2,15 | 51,88 |

Für die Jura-Simplonbahn, Gotthardbahn und Vereinigten Schweizerbahnen können diese Angaben nicht gemacht werden, da die Statistik ihrer Geschäftsberichte eine Vergleichung nicht ermöglicht.

Es wird somit ein geradezu verschwindender Procentsatz von Gütern des Specialtarifes III in Ladungen von 5000 kg. befördert. Hiervon dürfte noch der kleinste Teil die Holzindustrie betreffen; ein großer Teil wird von leeren gebrauchten Emballagen und sperrigen Gütern herrühren, zu welchen Holz nicht zählt.

Der Vorschlag einer Reduktion der Taxen des Specialtarifes III *a* auf 5 Cts. ist daher sachlich nicht begründet. Was sodann die Ermäßigung der Taxe für 10 t. von 4,2 Cts. des zukünftigen Bundesbahnschemas auf 4,0 Cts. anbetrifft, so muß eine solche allgemeine Ermäßigung beanstandet werden. Da ungefähr 50 % aller transportierten Güter dem Specialtarif III *b* angehören, hätte eine solche allgemeine Ermäßigung höchst fatale finanzielle Konsequenzen. Es wird dagegen Sache der Bundesbahnverwaltung sein, zu prüfen, ob speciell für Holz des Specialtarifes III in Ladungen von 10 000 kg. ein Ausnahmetarif mit Taxen unter 4,2 Cts. bewilligt werden könne.

Zu konstatieren ist, daß Herr Bourgeois ausdrücklich erklärt, die schweizerische Forstindustrie habe an Änderungen der Taxen des Specialtarifes I gar kein Interesse.

Die auf Seite 10 enthaltene Angabe über die französischen Tarife ist dahin zu berichtigen, daß bei der P.-L.-M. und Est die erste Staffel sich nicht auf 20, sondern auf 25 km. erstreckt.

Ebenso ist auf Seite 11 in der Tabelle die Streckentaxe III *β* von 2. 75 in 2. 50 abzuändern.

Die auf Seite 13 enthaltenen Angaben über die österreichischen Bahnen müssen alten Tarifen entnommen sein. Zur Zeit besteht bei den österreichischen Staatsbahnen folgender Tarif:

| | Holz, nach der deutschen Klassifikation dem Specialtarif | | | | | |
|--------|--|------------|----------|------------|----------|------------|
| | I | | II | | III | |
| | angehörend, in Wagenladungen von: | | | | | |
| | 5000 kg. | 10 000 kg. | 5000 kg. | 10 000 kg. | 5000 kg. | 10 000 kg. |
| | Taxen in Franken per Wagenladung | | | | | |
| 50 km. | 21. 52 | 42. — | 21. 52 | 30. 45 | 21. 52 | 28. 35 |
| 100 " | 39. 90 | 75. 60 | 39. 90 | 46. 20 | 39. 90 | 42. — |
| 150 " | 57. 75 | 109. 20 | 57. 75 | 60. 90 | 57. 75 | 54. 60 |
| 200 " | 73. 50 | 138. 60 | 73. 50 | 71. 40 | 73. 50 | 63. — |
| 250 " | 89. 25 | 168. — | 89. 25 | 82. 95 | 89. 25 | 70. 35 |
| 300 " | 105. — | 197. 40 | 105. — | 93. 45 | 105. — | 78. 75 |

Die auf Seite 14 enthaltene Anregung, einen Unterschied zwischen rohem Holz und Schnittholz zu machen, ist mit Rücksicht auf den Umstand, daß ersteres für das gleiche Quantum Nutzholz ein größeres Bruttogewicht aufweist, der Beachtung wert und wird bei Untersuchung der Frage durch die Bundesbahnverwaltung, ob für Holz ein Ausnahmetarif mit Taxen unter 4,2 Cts. bewilligt werden könne, in Betracht zu ziehen sein. Es würde hierdurch die gewünschte Unterstützung der einheimischen Sägeindustrie eintreten.

Zu den auf Seite 31 enthaltenen Schlußfolgerungen betreffend das Tarifwesen ist daher zu bemerken:

Ad 1. Vereinheitlichung der Tarife auf dem gesamten schweizerischen Bahnnetz. Nach vollzogenem Rückkauf wird das ganze 1903 zu verstaatlichende Netz einheitliche Normaltaxen erhalten. Die Grundtaxen des Schemas der Gotthardbahn bleiben allerdings $\frac{2}{10}$ Cts. per Tonne niedriger, dagegen tritt auf deren Bergstrecken eine Erhöhung derselben um 60 % ein.

Ad 2. Reduktion des Specialtarifs III *b* auf den Ansatz der Gotthardbahn. Die Taxen des Bundesbahnschemas für den Specialtarif III *b* sind durchschnittlich nicht höher als diejenigen der Gotthardbahn, wenn der Bergzuschlag in Betracht gezogen wird.

Ad 3. Festsetzung des Specialtarifs III *a* auf höchstens 20 % von Specialtarif III *b*. Das Begehren um Reduktion der Taxen des Specialtarifes III *a* ist, wie oben ausgeführt, nicht begründet.

Ad 4. Bewilligung eines reduzierten Ausnahmetarifes für Brennholz und für rohes oder grob vorgearbeitetes Nutzholz. Dieses Begehren ist der Untersuchung wert, dasselbe kann aber nicht durch das Tarifgesetz erledigt werden, sondern wird von der Bundesbahnverwaltung bei Erstellung eines bezüglichen Ausnahmetarifes zu berücksichtigen sein.

II. Korreferat des Herrn C. Fenk, Bezirksförster, in St. Gallen.

Insoweit die Anregungen dieses Referates in obstehenden Ausführungen zum Referat des Herrn Professor Bourgeois bereits behandelt sind, gestatten wir uns, auf letztere zu verweisen; auch

werden wir auf die zahlreichen Wiederholungen des Korreferates nur zusammenfassend antworten.

Die Behauptung auf Seite 3, daß eine Wagenladung österreichischer Bretter von St. Margrethen transit nach Verrières transit weniger koste als eine solche Sendung von Buchs nach St. Gallen, ist unrichtig. Eine Wagenladung Schnittholz von 10 000 kg. kostet vielmehr auf der Strecke St. Margrethen transit — Verrières transit je nach der österreichischen Provenienz und der französischen Bestimmung 126—108 Cts. pro 100 kg., während eine Sendung Bretter auf der Strecke Buchs-St. Gallen nur 44 Cts. pro 100 kg. kostet.

Auf Seite 8 werden Klagen gegen die Transittarife erhoben, welche den Transport der Güter durch die Schweiz zu einem kilometrisch niedrigen Satze gestatten, während für den schweizerischen Verkehr und den Verkehr mit dem Auslande höhere Ansätze zur Einhebung gelangen. Der Referent übersieht, daß die schweizerischen Bahnen bei der Lage der Konkurrenzbahnen längs der schweizerischen Grenze einfach vor die Frage gestellt sind, entweder den Transport zu den Sätzen der Konkurrenzlinien zu übernehmen oder aber auf die Teilnahme an der Bedienung des Verkehrs, der doch immer noch ein Benefice, wenn auch ein sehr geringes abwirft, zu verzichten. Wir verweisen diesfalls auf die Ausführungen über die Aufnahme der Konkurrenz gegen die ausländischen Bahnen, welche in der Botschaft zum Tarifgesetz vom 17. November 1899 (Seite 4 u. ff. und Seite 50), sowie in den Berichten an die Bundesversammlung vom 23. November 1883 betreffend das Gütertarifwesen im allgemeinen und vom 19. Dezember 1894 betreffend die Weintarife im speciellen enthalten sind und welche auch für die Verhältnisse der Holzindustrie zutreffen. Die bestehenden Konkurrenzverhältnisse sind übrigens so allgemein bekannt, daß wir von der Aufführung zahlenmäßiger Beispiele an dieser Stelle wohl Umgang nehmen dürfen.

Die auf Seite 8 citierten Bestimmungen des Entwurfes zum Bundesgesetz über das Tarifwesen der Bundesbahnen, sowie die Ausführungen auf Seite 15 u. ff. sind dem ersten vorläufigen Entwurf entnommen. Die Schlußfolgerungen des Referates sind jedoch weder nach der vorläufigen noch nach der heute maßgebenden Redaktion zutreffend; dieselben würden die Bundesbahnen zur Aufgabe der Konkurrenz gegenüber den ausländischen Bahnlinien und damit zum Verlust eines großen Theiles ihres Verkehrs nötigen. Bei der gesetzlichen Regelung der Zulässigkeit der Konkurrenzaufnahme gegen das Ausland muß sehr sorgfältig vorgegangen werden, wenn nicht die Leistungsfähigkeit der Bundesbahnen in Frage gestellt werden soll.

Auf Seite 9 wird der Schaffung von Exporttaxen für alle Güter gerufen, indem das Begehren gestellt wird, jeder Auslandsendung sollte ein allgemein gültiger Prozentsatz verrechnet werden können (wohl als Rabatt), der die Transitsätze erreichen oder gar überbieten sollte. Der Referent hat jedenfalls die Tragweite und die Konsequenzen dieses Begehrens unterschätzt. Er verlangt, daß für jede Sendung, welche ins Ausland geht, eine den Transitsätzen gleiche Taxe zugestanden werde, daß also die Ausfuhr dem durch die Eisenbahnkonkurrenz beeinflussten Transit gleichgestellt werde, und zwar für alle Güter ohne Ausnahme. In erster Linie ist darauf aufmerksam zu machen, daß diese Forderung praktisch kaum durchführbar wäre, da die Transittaxen für ein und dasselbe Gut verschieden sind, je nach der Herkunft und Bestimmung des Gutes. Dann würde aber, ohne Rücksicht auf diesen Umstand, die Notwendigkeit eintreten, auch dem schweizerischen Verkehr entsprechend ermäßigte Taxen zur Verfügung zu stellen, da sich sonst für die schweizerischen Grenzstationen ganz unhaltbare Taxverhältnisse ergeben müßten. Die Folge wäre somit eine ganz enorme Reduktion der Taxen für den gesamten Güterverkehr mit einziger Ausnahme des Importverkehrs. Da die Bundesbahnen eine solche Herabsetzung nicht zu ertragen vermöchten, so müßten sie auf die Übernahme des Transits verzichten zu ihrem finanziellen Schaden und zum Schaden ihrer Stellung gegenüber den benachbarten ausländischen Verkehrsanstalten. Im weiteren muß dann noch darauf aufmerksam gemacht werden, daß die vom Referenten beantragten Maßnahmen sofort Gegenmaßnahmen der ausländischen Verwaltungen zu ungunsten des schweizerischen Verkehrs zur Folge haben würden, so daß dieser Vorschlag einer in jeder Hinsicht verwerflichen Tarifpolitik rufen müßte und die Verhältnisse ungünstiger gestalten würde, als sie gegenwärtig sind.

Die auf Seite 11 gestellte Forderung, daß Brennholz den Mindesttarif III genießen soll, ist nicht nur jetzt schon erfüllt und wird auch unter der Herrschaft der Bundesbahnen erfüllt werden, sondern es bestehen, wie oben nachgewiesen, gegenwärtig schon niedrigere Ausnahmetarife. Auch bezüglich des unbearbeiteten Nutzholzes ist das Begehren nach gleicher Behandlung, wie sie für Brennholz zugestanden ist, erfüllt, da beide tarifarisch vollkommen gleich behandelt werden. Die Frage, ob für diese Holzarten eine noch weitergehende Tarifiermäßigung in Form eines Ausnahmetarifs zugestanden werden kann, ist, wie wir schon oben gesagt haben, allerdings der Prüfung wert und wird dies Aufgabe der Bundesbahnverwaltung sein. Dagegen muß jetzt schon gegen

die Anregung Stellung genommen werden, den Specialtarif III und eventuell den Specialtarif I in verschiedene Unterabteilungen zu zerlegen. Dabei hat der Korreferent im Auge, für Schnittholz, sowie für andere nicht näher bezeichnete Güter in Wagenladungen von 10 000 kg. eine ganz bedeutende Taxerhöhung sowohl gegenüber dem bisherigen Stande als auch gegenüber dem Vorschlage des Bundesrates einzuführen.

| | Wagenladungen | |
|---|----------------------------|------------------------------|
| | 5000 kg. (Sp.-T. III a) | 10 000 kg. (Sp.-T. III b) |
| | Taxen pro Tonne in Cts. | |
| Gegenwärtige } N. O. B. | 7,5 | 4,2 |
| Streckentaxen } J. S., S. C. B., V. S. B. | 8,0 | 5,0 |
| Vorschlag des Bundesrates | 7,5 | 4,2 |
| Vorschlag Fenk, Unterabteilung I | 7,5 | 5,8 |
| " " " II | 5,8 | 4,2 |

Diese Verteuerung würde gegen die Erklärungen verstoßen, welche anlässlich der Behandlung der Rückkaufsfrage mehrfach gemacht wurden, und wäre schon wegen des Umstandes, daß ein Teil der Güter des Specialtarifes III in Wagenladungen von 10 000 kg. mehr bezahlen müßte als gegenwärtig, ganz unannehmbar. Die Verstaatlichung würde hier eine Verschlechterung bringen, und zwar nur um den scheinbaren Interessen der Forstindustrie Genüge zu leisten. Die daraus resultierende Belastung hätte doch das schweizerische Publikum zu tragen, auch wenn vorwiegend ausländisches Produkt von der Taxerhöhung betroffen würde. Jedenfalls würde die gewünschte Hebung der schweizerischen Sägeindustrie sich durch solche Tarifmaßregeln nicht erreichen lassen.

Über die auf Seite 15 des Korreferates gerügte ungleiche Abstufung der Taxen für 5000 und 10 000 kg. beim Specialtarif III gegenüber den übrigen Specialtarifen haben wir uns zum Referat Bourgeois bereits ausgesprochen. Die Ausführungen des Korreferenten sind in diesem Punkte unrichtig und die Schlußfolgerungen unberechtigt. Für die Forstindustrie sind Wagenladungen von 5000 kg. geradezu bedeutungslos.

In der Warenaufzählung ist am Schlusse von Seite 15 der Artikel „vorgearbeitetes Faßholz“ zu streichen, da dieses Gut dem Specialtarif II angehört und nicht dem Specialtarif III.

Die Beanstandung der Annahme des Nordostbahnschemas für das gesamte Bundesbahnnetz (Seite 18 des Korreferates) ist unverständlich. Es handelt sich beim Specialtarif I um Holzarten, welche

die Schweiz nicht zu produzieren im Falle ist und die besonderen Zwecken dienen, denen das schweizerische Produkt nicht genügen kann. Wie durch die Verbilligung der Taxen für diese Holzarten die schweizerische Forstindustrie nachteilig beeinflusst werden soll, ist nicht einzusehen. Auch hier ist daran zu erinnern, daß eine Verteuerung der Taxen nicht zulässig wäre und daß, da auch vom Korreferenten die Vereinheitlichung der Taxen für das ganze Bundesbahnnetz verlangt wird, der Weg, der zu befolgen war, genau vorgezeichnet ist.

Aus vorstehenden Ausführungen ergibt sich, daß die auf Seite 25 u. ff. des Korreferates enthaltenen „Thesen“ und die Forderungen der „Schlußbilanz für den Güterverkehr“ nicht annehmbar sind, insoweit sie eine Änderung des Gesetzesentwurfes für das Tarifwesen der Bundesbahnen bezwecken; für die Verwaltung der letztern ist allerdings die Prüfung der Frage vorzubehalten, ob und in welchem Umfange Ermäßigungen der Taxen für alle oder für einen Teil der dem Specialtarif III zugewiesenen Holzarten vermittelt Ausnahmetarifes möglich und zulässig sei.

Indem wir uns zu weitem Aufschlüssen gerne bereit erklären, insofern Sie solche für wünschenswert erachten, benutzen wir den Anlaß, Sie unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. August 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Vizepräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



Bericht des Bundesrates an die Kommission des Nationalrates für das Tarifgesetz der schweizerischen Bundesbahnen betreffend die Eingabe des schweizerischen Forstvereines über die Zoll- und Eisenbahntarife. (Vom 3. August 1900.)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1900 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 32 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 08.08.1900 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 769-780 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 019 312 |

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.