

## Bericht

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend das  
Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen.

(Vom 23. November 1883.)

Tit.

Sie haben unterm 26. Juni abhin folgenden Beschluß gefaßt:

- „Der Bundesrath wird eingeladen,
- a. die Frage der Einführung von Nachtzügen auf den schweizerischen Eisenbahnen zwischen der Ostschweiz und Genf zu prüfen und auf Grund von Unterhandlungen mit den beteiligten Bahngesellschaften darüber Bericht und Antrag zu hinterbringen;
  - b. auf beförderliche Einführung einer einheitlichen Waarenklassifikation bei den schweizerischen Bahngesellschaften zu dringen;
  - c. das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen einer gründlichen Prüfung zu unterziehen und Bericht und Antrag über Abstellung diesfalls etwa sich ergebender Mißstände zu hinterbringen.“

Der Bundesrath ist im Falle, über die Frage der Nachtzüge eine besondere Vorlage zu machen, und erstattet in der gegenwärtigen Botschaft über die Aufträge Bericht, welche in den litt. b und c Ihres Beschlusses enthalten sind.

### I. Die Tarife und Waarenklassifikationen nach den Bestimmungen der Konzessionen.

Die Grundlage für die Beurtheilung aller Verhältnisse, welche sich auf das Tarifwesen beziehen, findet sich in den Konzessionen der einzelnen Gesellschaften in Staatsverträgen und den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes.

In der diesen Bericht begleitenden besondern Beilage\*) finden sich die konzessionsgemäßen Bestimmungen über das Tarifwesen zu-

\*) Diese Beilage ist ein für sich bestehendes Tabellenwerk.  
Bundesblatt. 35. Jahrg. Bd. IV.

sammengestellt. Wir entnehmen dieser Uebersicht die nachstehenden Thatsachen, wobei wir uns hauptsächlich auf die Verhältnisse der Westbahnen, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, Centralbahn, Nordostbahn und Vereinigten Schweizerbahnen beschränken. Diese Bahnen weisen die geschichtliche Entwicklung des schweizerischen Tarifwesens deutlich nach, so daß es für die vorliegenden Zwecke, bei denen es mehr auf allgemeine Gesichtspunkte ankommt, nicht nothwendig erscheint, sämtliche Bahnen in Betracht zu ziehen.

In erster Linie tritt uns die auffällige Thatsache entgegen, daß verschiedene Konzessionen, welche den nunmehrigen Vereinigten Schweizerbahnen erteilt worden sind, überhaupt keine positiven Bestimmungen über das Tarifwesen enthalten. Die vom Kanton St. Gallen für die Linie Winterthur-Rorschach am 14. Juni 1852 erteilte Konzession setzt einfach fest: „Die Kantonsregierung behält sich vor, die Maximalsätze für den Personen- und Waarentransport annähernd nach Maßgabe des Durchschnittes der Fahr- und Frachttarife auf den französischen, belgischen und deutschen Eisenbahnen unter Berücksichtigung der obwaltenden Lokalverhältnisse festzustellen. Militär und Militärtransporte bezahlen die Hälfte“ (Eisenbahnakten-sammlung I, 321). Die Konzessionen für die Linien Rorschach-Chur-Wallenstadt-Weesen-Glarus-Rapperswyl dagegen nehmen den Durchschnitt der Tarife, wie er sich bei den schweizerischen Bahnen gestaltet, als Norm an (E. A. S. I, 328).

Abweichend von dieser Methode enthalten die von den Kantonen Zürich und Thurgau zu Gunsten der Vereinigten Schweizerbahnen erteilten Konzessionen feste Tarifansätze (I, 294; II, 119), wie dieses bei allen übrigen Konzessionen der Kantone und des Bundes der Fall ist. Allerdings sind diese Ansätze, wie alle Bestimmungen, welche auf die Tarifbildung von Einfluß sind, von einer solchen Manigfaltigkeit, daß es schwer hält, anders als durch die angefügte tabellarische Darstellung davon ein anschauliches Bild zu entwerfen.

In Bezug auf die **W a a r e n k l a s s i f i k a t i o n** bestehen bei den Hauptbahnen folgende Unterschiede:

Eine eigentliche Klassifikation der Waaren findet sich nur in einzelnen Westbahnkonzessionen, welche in dieser Beziehung französischen Mustern nachgebildet sind.

Es sind dieses die Konzessionen:

- a. Genf-Versoix;
- b. Verrières-Neuchâtel-Neuenstadt; Neuchâtel-Vaumarcus;
- c. Lausanne-Freiburg-Berner Grenze.

Für jede dieser Strecken bestehen vier Waarenklassen mit zugehörigem Tarif. Die Eintheilung der Waaren ist in den einzelnen Konzessionen annähernd, aber keineswegs ganz übereinstimmend, wie dieses namentlich aus der in der Beilage enthaltenen Nomenklatur

hervorgeht. Ebensovienig sind die Taxen die gleichen; sie betragen in obiger Reihenfolge der Linien, in Centimes per 50 kg. und km.:

Klassen			
I.	II.	III.	IV.
1,0	0,9	0,8	0,6
0,9	0,8	0,7	0,5
0,8	0,7	0,6	0,5

Für die übrigen Strecken der jetzigen Suisse Occidentale besteht ein hievon verschiedenes System, das auch in den meisten Konzessionen der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Centralbahn seine Anwendung gefunden hat. In diesen Konzessionen wird festgestellt, daß „die Waaren in vier Klassen eingetheilt werden sollen“, und daß sowohl für die höchste wie für die niedrigste Klasse ein gewisses Taxmaximum nicht überschritten werden dürfe. Eine Aufzählung der in die einzelnen Klassen gebörenden Güter und Waaren findet sich aber nicht. Eine dritte Art der Waarenklassenbestimmung findet sich in denjenigen Konzessionen, welche vorschreiben, daß „für den Transport der Waaren Klassen aufzustellen seien“, aber weder angeben, wie viele solcher Klassen zu bestehen haben, und noch weniger, wie die einzelnen Waarengattungen in dieselben einzureihen seien. Unter dieser Vorschrift stehen z. B.: die Simplonbahn, das jurassische Bahnnetz (mit Ausnahme von Pruntrut-Delle) und die aargauischen Centralbahnkonzessionen.

Für eine vierte Gruppe von Bahnen wird in den Konzessionen gar keine Klasseneintheilung der Waaren verlangt, sondern ausschließlich das Taxmaximum für eine bestimmte Gewichtseinheit angegeben. Dieses gilt für die Mehrzahl der Nordostbahn-Konzessionen und für die in den Kantonen Zürich und Thurgau gelegenen Theile der Vereinigten Schweizerbahnen.

Ausnahmsweise kommen Bestimmungen vor, wonach die Taxe der Waare von dem Preise derselben abhängig gemacht wird (Suisse Occidentale), und erst die Normalkonzession fordert für Ladungen von mindestens 5000 kg. Taxermäßigungen (Simplonbahn, Aargauische Südbahn, Baden-Niederglatt).

Dieselbe Verschiedenartigkeit wie in der Klassifikation der Waaren besteht auch bei den Taxen.

In der folgenden Tabelle sind die Gütertaxen der fünf Bahnen zusammengestellt, wie sie in den Konzessionen enthalten sind. Der Uebersichtlichkeit wegen bleiben die Personentaxen, die Eilgut- und Viehtaxen, sowie die Bestimmungen über das Minimalgewicht und die in einzelnen Konzessionen vorkommenden Spezialtarife (für inländischen Wein, Steinkohle und Roheisen) von der Vergleichung ausgeschlossen, die übrigens an der Hand der Beilage vorgenommen werden kann.

Linien.	Taxen per 50 kg. und km.				Taxen per 50 kg. und Stunde.		Taxen per Tonne und km.	
	Cts.				Cts.		Cts.	
	I.	II.	III.	IV.	höchste	niedr.	höchste	niedr.
<b>Suisse Occidentale.</b>								
Ouest Suisse . . . . .	—	—	—	—	4	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16,67	10,4
Genf-Versois . . . . .	1	0,9	0,9	0,6	—	—	20	12
Franco-Suisse . . . . .	0,9	0,8	0,7	0,6	—	—	18	10
<b>Lausanne-Freiburg-Bernergrænze</b>	0,8	0,7	0,6	0,5	4	3	2,5	16
höchste			niedr.					
Simplonbahn . . . . .	1		0,6		—	—	20	12
<b>Broyethalbahn:</b>								
Kanton Waadt, Longitudinale und Transversale . . . . .	—	—	—	—	höchste 4	niedr. 2,5	16,67	10,4
Kanton Freiburg, Longitudinale Transversale . . . . .	höchste 2	niedr. —	—	—	10	6	41,6	25
	2	—	—	—	10	—	40	—
<b>Jura-Bern-Luzern-Bahn.</b>								
Locle-Chaux-de-Fonds . . . . .	1,62		0,81		—	—	32,4	16,2
Chaux-de-Fonds-Neuchâtel . . . . .	1,70		0,85		—	—	34	17
Bern-Biel-Neuenstadt . . . . .	—	—	—	—	4	2,5	16,67	10,4
Jurassische Linien . . . . .	—	—	—	—	5	—	20,8	—
Pruntrut-Delle . . . . .	—	—	—	—	10	6	41,6	25
Lyß-Fräschels . . . . .	—	—	—	—	10	6	41,6	25
Bern-Luzern . . . . .	—	—	—	—	5	—	20,8	—
<b>Centralbahn . . . . .</b>	—	—	—	—	4	2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	16,67	10,4
<b>Aargauische Südbahn:</b>								
Kantone Aargau und Schwyz . . . . .	—	—	—	—	5	—	20,8	—
„ Zug und Luzern . . . . .	1	0,5	—	—	—	—	20	10
<b>Nordostbahn.</b>								
Sämmtliche Stamm- und Filiallinien incl. Nationalbahn mit Ausnahme der nachbezeichneten . . . . .	—	—	—	—	5	—	20,8	—
<b>Linksufrige Zürichseebahn:</b>								
Kanton St. Gallen . . . . .	1	—	—	—	—	—	20	—
„ Glarus, Ziegelbrücke-Näfels . . . . .	1	—	—	—	—	—	20	—
„ „ Glarus-Linththal . . . . .	1	0,5	—	—	—	—	20	10
„ Zürich, Baden-Niederglatt . . . . .	1	0,5	—	—	—	—	20	10
<b>Vereinigte Schweizerbahnen.</b>								
Kanton Zürich und Thurgau . . . . .	—	—	—	—	5	—	20,8	—
Kantone St. Gallen, Graubünden und Glarus. . . . .	—	—	—	—	Bestimmung durch die Kantonsregierungen nach dem Durchschnitt anderer Bahnen.			

Es ergibt sich hieraus, daß die Maximaltaxen der freiburgischen Broyethalbahn und der Linien Pruntrut-Delle und Lyß-Fräschels (10 Cts per Centner und per Stunde) um das zwei- und ein halbe höher sind als auf den Linien des Ouest-Suisse und der Central-

bahn, und daß die Maximaltaxe auf den Hauptlinien der Nordostbahn und denen der Vereinigten Schweizerbahnen um 25 % größer ist als auf denjenigen der Centralbahn und den waadtländischen Strecken der Suisse Occidentale.

Diese Differenzen werden dadurch noch sehr wesentlich gesteigert, daß auf den Linien mit den höchsten Taxen eine Klassifikation der Waaren nicht vorgeschrieben ist, so daß also die Nordostbahn die Maximaltaxe unter Umständen auf solche Gütergattungen anwenden kann, welche nach einer die Klassifikation vorschreibenden Konzession nur mit 2,5 Cts. belegt werden dürfen.

Im Ganzen finden sich in der obigen Tabelle nicht weniger als 9 verschiedene Maximal- und 6 Minimaltaxen, wobei die Taxen für die Zwischenklassen und diejenigen der Spezialtarife nicht mitgezählt sind.

Inner den einzelnen Netzen haben		
die Suisse Occidentale	6	} verschiedene Taxen.
„ Jura-Bern-Luzern-Bahn	5	
„ Centralbahn	2	
„ Nordostbahn	2	
„ Vereinigten Schweizerbahnen	1 bzw. 2	

Ein weiteres Element für die Bestimmung des Transportpreises ist die Distanz. Sämmtliche Konzessionen ohne Ausnahme sprechen sich dahin aus, daß für eine bestimmte Einheit eine bestimmte Taxe zu bezahlen sei; von einer Reduktion der Taxen bei bestimmten Distanzen und ähnlichen Verhältnissen ist nirgends die Rede. Gleichwohl finden sich auch auf diesem Gebiete für die einzelnen Bahnen Abweichungen; wir erinnern namentlich an die bei einzelnen Bahnen eingeführten Staffeltarife und daran, daß einmal die Distanzen nach Stunden, in den andern Fällen nach Kilometern berechnet werden, was in Bezug auf die Bruchtheilberechnung von wesentlicher Bedeutung ist.

Fragen wir nun nach den rechtlichen Folgen, welche aus den besprochenen konzessionsgemäßen Bestimmungen über die Tarifverhältnisse hervorgehen, so kann kein Zweifel darüber bestehen, daß alle Vorschriften, von denen die Höhe der Transportpreise abhängt, für die Bahnen verbindlich sind. Wo in die Konzessionen eine bestimmte Waarenklassifikation aufgenommen ist, darf diese in keiner Weise geändert werden; wo vier Waarenklassen vorgeschrieben sind, dürfen nicht weniger bestehen, und wo überhaupt eine Klassifikation gefordert wird, kann keine einheitliche Taxe Platz greifen, so wenig als die Bahnen befugt sind, über das konzessionsmäßige Taxmaximum hinauszugehen, während es ihnen anderseits unbenommen bleibt, vorbehaltlich der Bestimmungen von

Artikel 35, Ziffer 3 des Eisenbahngesetzes, in allen diesen Richtungen Aenderungen eintreten zu lassen, welche eine Verminderung der Taxen und der Transportpreise zur Folge haben.

Wie wir oben gesehen haben, sind die Verpflichtungen und Lasten der einzelnen Bahnen sehr ungleiche; nicht bloß sind die einen an eine bestimmte Waarenklassifikation gebunden, während andern ausschließlich ein Taxmaximum vorgeschrieben ist, sondern es bestehen unter sonst gleichen Verhältnissen auch wesentliche Verschiedenheiten in der Höhe der Taxen.

Was anderseits die Rechte der Bahngesellschaften anbelangt, so ist der Staat, wie immer man auch das durch die Konzessionen begründete Verhältniß betrachte, in Bezug auf die von ihm gemachten Zusagen genau eben so verpflichtet, wie die Gesellschaften in Bezug auf die ihrigen; die Gesellschaften sind nicht bloß befugt, inner den Maximalgrenzen die Taxen beliebig festzustellen, sondern sie haben auch das Recht, sich in Bezug auf die Waarenklassifikation und die übrigen Verhältnisse, von denen die Tarife bedingt sind, an die Vorschriften der Konzessionen zu halten, wobei die im Eisenbahngesetz dem Bund eingeräumten Aufsichtsrechte, von denen später gesprochen werden soll, vorbehalten bleiben.

Die Ergebnisse der obigen Darstellung in Bezug auf das schweizerische Tarifwesen, wie dasselbe durch die Konzessionen (abgesehen von den gesetzlichen Bestimmungen) geordnet ist, liegen auf der Hand:

Die große Mehrzahl der Konzessionen nimmt auf eine einheitliche Gestaltung des Tarifwesens auf dem gesammten schweizerischen Bahnnetz keine Rücksicht; sie macht es im Gegentheile den einzelnen Gesellschaften rechtlich möglich, eine fast unbegrenzte Zahl von Tarifkombinationen zu bilden und dieselben unbekümmert um die übrigen Theile des Bahnnetzes zur Anwendung zu bringen.

Eine einheitliche und einfache Gestaltung der Tarife wird auch dann verunmöglicht, wenn die einzelnen Bahnen angehalten werden, bei der Bildung der Tarife streng nach den Vorschriften der Konzessionen zu verfahren.

Die Manigfaltigkeit der Tarife besteht konzessionsgemäß nicht nur zwischen den einzelnen Bahngesellschaften, sondern auch unter den, verschiedenen Konzessionen unterstellten einzelnen Theilen derselben Bahn, so daß eine Gesellschaft berechtigt wäre, auf deren Netz verschiedene Tarife und unter Umständen auch verschiedene Waarenklassifikationen aufzustellen.

In welchem Umfange von diesem Rechte in Wirklichkeit Gebrauch gemacht wird, soll später gezeigt werden.

## II. Die Vereinbarungen von 1863 und 1872.

Glücklicherweise hat die praktische Anwendung der Konzessionen nicht denjenigen Zustand hervorgebracht, den die Gesellschaften herbeizuführen das Recht gehabt hätten und der mit Leichtigkeit noch unleidlicher hätte werden können als die zur Zeit bestehenden Verhältnisse. Wenn auch die Konzessionen in Bezug auf die Tarife so lauten, als ob ein Zusammenhang zwischen den einzelnen Netzen weder bestehe noch nothwendig sei, so hatte doch die Macht der Verhältnisse und das eigene Interesse der Gesellschaften bald eine freiwillige Vereinbarung unter den benachbarten Gruppen zur Folge, aus welcher zunächst gemeinsame Waarenklassifikationen hervorgingen.

Es würde unsere Darstellung ausdehnen, ohne den Zweck derselben zu fördern, wenn wir die gesammte Entwicklung dieser Verhältnisse in ihren Einzelheiten vorführen wollten. Wir können uns damit begnügen, eine Uebersicht des Tarifwesens zu geben, wie es dem heutigen Zustand unmittelbar vorausging und zum Theil noch besteht, wobei wir uns auch hier darauf beschränken wollen, die Tarife für das gewöhnliche Frachtgut (*petite vitesse*) zu behandeln, unter vorläufiger Weglassung aller andern Transporte.

Bis zum 1. Juni 1872 war für sämmtliche schweizerische Eisenbahnen in Folge Vereinbarung unter denselben die Waarenklassifikation vom 15. Oktober 1863 maßgebend.

Dieselbe unterschied drei Stückgut- und drei Wagenladungsklassen, von denen die eine Stückgutklasse nur drei unbedeutende Artikel enthält; das Waarenverzeichnis zählt diejenigen Gattungen auf, welche in die einzelnen Klassen gehören und zu den Taxen derselben zu berechnen sind. Zu den Sätzen der Wagenladungsklassen werden gewisse, der dritten Stückgutklasse zugetheilte, in Quantitäten von zuerst mindestens 4000, später 5000 kg. von einem Versender aufgebene und an einen Empfänger adressirte Waaren befördert.

Am 1. Juni 1872 führten die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen für ihren internen und gemeinschaftlichen Verkehr die Klassifikation der süddeutschen Bahnen ein, welche auf den gleichen Zeitpunkt auch für den direkten Verkehr der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen einerseits und der Centralbahn und den westschweizerischen Bahnen andererseits vertraglich maßgebend erklärt wurde.

Diese Klassifikation unterscheidet: für Stückgut: Klasse I und II; für Partiegüter von mindestens 5000 kg.: Klassen A, B und C; für ganze Wagenladungen von 10,000 kg.: Klassen D und E.

Nebenstehende Beilage enthält eine Uebersicht der zu diesen Klassifikationen gehörenden Taxschema, sowie der Bahnen, für welche dieselben Gültigkeit hatten.

Die beiden Klassifikationen hatten vom 1. Juni 1872 an neben einander Gültigkeit, und zwar in nachstehender Weise:

**I. Ostschweizerische Bahnen:**

Im internen und direkten Verkehr die Klassifikation von 1872.

**II. Central- und westschweizerische Bahnen:**

a. Im internen und direkten Verkehr dieser Bahnen unter sich: die Klassifikation vom 15. Oktober 1863.

b. Im direkten Verkehr mit den ostschweizerischen Bahnen: die Klassifikation vom 1. Juni 1872.

Wie aus der Tabelle hervorgeht, bestand aber der Unterschied zwischen den einzelnen Bahnen nicht bloß in Bezug auf die Waarenklassifikation, sondern auch in Bezug auf die Taxen, die Art der Berechnung und die Distanzeinheit.

Es ergaben sich nämlich für die sechs Bahnen folgende Verschiedenheiten:

a. Taxen: 20 verschiedene Taxbarèmes;

b. Grundlage der Taxberechnung: Neben der einfachen Streckentaxe, wobei jeder durchlaufene Kilometer, beziehungsweise jede halbe Stunde den gleichen Satz bezahlt, finden wir zwei weitere Systeme, nämlich bei der Nordostbahn, der Bötzbahn, der Aargauischen Sudbahn und der Gotthardbahn das System der Staffeltarife, bei denen die Einheitstaxe für längere Strecken sich vermindert, und zwar ist das Verhältniß bei einer jeden der genannten Bahnen ein anderes; im Ganzen kommen vier verschiedene Abstufungen vor. Auf den Stammlinien der Suisse Occidentale und der Linie Bern-Biel-Neuenstadt, sowie in beschränktem Umfange auch auf der Centralbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen, wurden neben den einheitlichen Streckentaxen Expeditionsgebühren, bezw. fixe Zuschläge erhoben.

Offenbar entsprechen derartige Verhältnisse in keiner Weise den Forderungen, welche der Verkehr an eine einfache und durchsichtige Tarifgestaltung zu stellen berechtigt ist und wie sie auch für die Zukunft in's Auge gefasst werden muß. Immerhin lag in diesen Konventionen über die Tarifbestimmungen und Waarenklassifikationen der Verzicht auf die konzessionsgemäß garantierte Sonderstellung der einzelnen Bahnen und der Anfang zur rationellen

Bahnen.		Klassifikation vom 15. Oktober 1863.						Klassifikation vom 1. Juni 1872.								
		Eilgut.	I.	III.	A.	B.	C.	Eilgut.	I.	II.	A.	B.	C.	D.	E.	
																Cts.
Nordostbahn und Effretikon-Hinwil.	Pro 100 Kilogramm und Kilometer:															
	von 1-5 Kilometer	3 <sup>6</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>7</sup>	2 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>7</sup>	2 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>		
	" 6-10 "	3 <sup>6</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>7</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	0 <sup>9</sup>	0 <sup>9</sup>		
	" 11-30 "	3 <sup>6</sup>	2 <sup>1</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>7</sup>	0 <sup>7</sup>	0 <sup>45</sup>						
Glarus-Linththal.	Pro 100 Kilogramm und Kilometer:															
	von 1-5 Kilometer	4	2	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—		
	" 6-10 "	4	2	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—		
	" über 10 "	4	2	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	—		
Bützbachbahn und Aargauische Südbahn.	Per Zentner und Stunde:															
	die 1. Stunde	8	5	—	—	—	—	8	5	—	—	—	—	—		
	" 2. " " "	8	5	—	—	—	—	8	5	—	—	—	—	—		
	" 3. " " "	8	5	—	—	—	—	8	5	—	—	—	—	—		
	" 4. " " "	8	5	—	—	—	—	8	5	—	—	—	—	—		
	jede weitere Stunde	8	5	—	—	—	—	8	5	—	—	—	—	—		
Ver. Schweizerbahnen und Toggenburgerbahn.	Per Zentner und Stunde	8	5	—	—	—	—	8	5	—	—	—	—	—		
	Fixer Zuschlag per Zentner	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Centralbahn.	Per Zentner und Stunde	8	4	3 <sup>5</sup>	3 <sup>2</sup>	—	—	8	4	3 <sup>5</sup>	3 <sup>25</sup>	2 <sup>75</sup>	2 <sup>25</sup>	1 <sup>25</sup>		
	die 1. Stunde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	" 2.-4. Stunde	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	über die 4. " "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Jura-Bern-Luzern-Bahn.	Per Tonne und Tarifkilometer	33	20	16	13	9	7	33	20	16	13	10	9	7		
	Per Stunde und Zentner	8	4	3	2 <sup>5</sup>	1 <sup>5</sup>	1 <sup>25</sup>	8	4	3	2 <sup>5</sup>	2 <sup>5</sup>	1 <sup>5</sup>	1 <sup>25</sup>		
	Fixer Zuschlag per Zentner	10*	7*	7*	7*	4	4**	10*	7*	7*	7*	7*	7*	4		
	Per Zentner und Stunde:															
	für die erste Stunde	10	6	5	4 <sup>5</sup>	4	4	10	6	5	4 <sup>5</sup>	4	4	4		
	" jede weitere Stunde	10	6	5	4 <sup>5</sup>	4	3	10	6	5	4 <sup>5</sup>	4	3	3		
	Per 100 Kilogr. u. Tarifkilometer	2 <sup>915</sup>	2 <sup>080</sup>	2 <sup>000</sup>	1 <sup>830</sup>	1 <sup>455</sup>	1 <sup>040</sup>	2 <sup>915</sup>	2 <sup>080</sup>	2 <sup>000</sup>	1 <sup>830</sup>	1 <sup>830</sup>	1 <sup>830</sup>	1 <sup>455</sup>		
	Per Zentner und Stunde	7	5	4 <sup>8</sup>	4 <sup>4</sup>	3 <sup>5</sup>	2 <sup>5</sup>	7	5	4 <sup>8</sup>	4 <sup>4</sup>	3 <sup>5</sup>	2 <sup>5</sup>	2 <sup>5</sup>		
	Per 50 Kilogramm und Kilometer	3 <sup>1</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>6</sup>	1 <sup>5</sup>	1 <sup>25</sup>	0 <sup>85</sup>	3 <sup>1</sup>	1 <sup>7</sup>	1 <sup>6</sup>	1 <sup>5</sup>	1 <sup>5</sup>	1 <sup>25</sup>	0 <sup>85</sup>		
	" 50 " " "	3 <sup>24</sup>	1 <sup>62</sup>	1 <sup>6</sup>	1 <sup>5</sup>	1 <sup>25</sup>	0 <sup>81</sup>	3 <sup>24</sup>	1 <sup>62</sup>	1 <sup>6</sup>	1 <sup>5</sup>	1 <sup>5</sup>	1 <sup>25</sup>	0 <sup>81</sup>		
Suisse Occidentale.	Per Zentner und Kilometer	1 <sup>8</sup>	1	0 <sup>8</sup>	0 <sup>7</sup>	0 <sup>6</sup>	0 <sup>28</sup>	1 <sup>8</sup>	1	0 <sup>8</sup>	0 <sup>8</sup>	0 <sup>575</sup>	0 <sup>169</sup>	0 <sup>1605</sup>		
	Fixer Zuschlag per Zentner:															
	für sämtliche Distanzen	10*	7*	7*	7*	—	4**	10*	7*	7*	7*	4	4	—		
	bis auf 12 Stunden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Per Zentner und Stunde	8	4	3	2 <sup>5</sup>	2	1 <sup>25</sup>	8	4	3	2 <sup>5</sup>	2 <sup>5</sup>	1 <sup>25</sup>	1 <sup>25</sup>		
	Fixer Zuschlag per Zentner:															
	für sämtliche Distanzen	10*	7*	7*	7*	—	4**	10*	7*	7*	7*	4	4	—		
	bis auf 12 Stunden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Per Zentner und Kilometer	1 <sup>8</sup>	0 <sup>9</sup>	0 <sup>7</sup>	0 <sup>625</sup>	0 <sup>42</sup>	0 <sup>28</sup>	1 <sup>8</sup>	0 <sup>9</sup>	0 <sup>7</sup>	0 <sup>7</sup>	0 <sup>575</sup>	0 <sup>169</sup>	0 <sup>1605</sup>		
	Fixer Zuschlag per Zentner:															
für sämtliche Distanzen	10*	7*	7*	7*	—	4**	10*	7*	7*	7*	4	4	—			
bis auf 12 Stunden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
4) Broyethalbahn.	Per Zentner und Stunde	10	7	5 <sup>5</sup>	5	2	2	10	7	5 <sup>5</sup>	5	2 <sup>75</sup>	2 <sup>25</sup>	1 <sup>25</sup>		
	Fixer Zuschlag per Zentner:															
	für sämtliche Distanzen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	bis auf 12 Stunden	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Per Zentner und Stunde	2	1	0 <sup>6</sup>	0 <sup>55</sup>	0 <sup>5</sup>	0 <sup>45</sup>	2	1	0 <sup>6</sup>	0 <sup>55</sup>	0 <sup>55</sup>	0 <sup>5</sup>	0 <sup>45</sup>		
Gotthardbahn.	Per 50 Kilogramm und Kilometer:															
	von 1-5 Kilometer	—	—	—	—	—	—	—	1 <sup>04</sup>	1	1	1	1	1		
	" 6-10 "	—	—	—	—	—	—	—	1 <sup>04</sup>	1	1	1	1	0 <sup>5</sup>		
	" 11-15 "	—	—	—	—	—	—	—	1 <sup>8</sup>	1 <sup>04</sup>	1	0 <sup>8</sup>	0 <sup>7</sup>	0 <sup>5</sup>		
	" 16-20 "	—	—	—	—	—	—	—	1 <sup>8</sup>	1 <sup>04</sup>	0 <sup>8</sup>	0 <sup>6</sup>	0 <sup>5</sup>	0 <sup>5</sup>		
über 20 "	—	—	—	—	—	—	—	1 <sup>8</sup>	1 <sup>04</sup>	0 <sup>7</sup>	0 <sup>5</sup>	0 <sup>4</sup>	0 <sup>5</sup>			

\*) Im direkten Verkehr die Hälfte, im Transitverkehr nichts.  
 \*\*) Im Transitverkehr die Hälfte.

# Vergleichung der Minimaltaxen

a) vor und b) nach

der Abschaffung des Eilgutzwanges

und

der Reduktion des Minimalgewichtes.



# I. Direkter schweizerischer Verkehr.

Kilo- meter	Stückgutklasse 1										Stückgutklasse 2									
	20 Kgr.		25 Kgr.		30 Kgr.		35 Kgr.		40 Kgr.		20 Kgr.		25 Kgr.		30 Kgr.		35 Kgr.		40 Kgr.	
	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.
5	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
10	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
15	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
20	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
25	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
30	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
35	40	40	40	40	45	40	45	40	45	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	40	40	40	40	40	40
45	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	40	40	40	40	40	40
50	55	40	55	40	55	40	55	45	55	45	55	40	55	40	45	40	45	40	45	40
55	60	40	60	40	60	40	60	50	60	50	60	40	60	40	50	40	50	40	50	40
60	65	40	65	40	65	40	65	50	65	50	65	40	65	40	50	40	50	40	50	40
65	70	40	70	40	70	40	70	55	70	55	70	40	70	40	55	40	55	45	55	45
70	75	40	75	45	75	45	75	60	75	60	75	40	75	40	60	40	60	50	60	50
75	75	40	75	45	80	45	80	60	80	60	75	40	75	40	65	40	65	50	65	50
80	80	40	80	50	80	50	80	65	80	65	80	40	80	40	65	40	65	55	65	55
85	85	40	85	50	85	50	85	70	85	70	85	40	85	40	70	40	70	55	70	55
90	90	40	90	55	90	55	90	75	90	75	90	40	90	45	75	45	75	60	75	60
95	95	40	95	60	95	60	95	75	95	75	95	40	95	45	75	45	75	60	75	60
100	100	40	100	60	100	60	100	80	100	80	100	40	100	50	80	50	80	65	80	65
105	105	40	105	65	105	65	105	85	105	85	105	40	105	50	85	50	85	65	85	65
110	110	45	110	65	110	65	110	85	110	85	110	40	110	50	85	50	85	70	85	70
115	110	45	110	70	115	70	115	90	115	90	110	40	110	55	90	55	90	70	90	70
120	115	50	115	70	115	70	115	95	115	95	115	40	115	55	95	55	95	75	95	75
125	120	50	120	75	120	75	120	95	120	95	120	40	120	60	95	60	95	75	95	75
130	125	50	125	75	125	75	125	100	125	100	125	40	125	60	100	60	100	80	100	80
135	130	55	130	80	130	80	130	105	130	105	130	40	130	60	105	60	105	85	105	85
140	135	55	135	80	135	80	135	110	135	110	135	45	135	65	105	65	105	85	105	85
145	140	55	140	85	140	85	140	110	140	110	140	45	140	65	110	65	110	90	110	90
150	145	60	145	85	145	85	145	115	145	115	145	45	145	70	115	70	115	90	115	90
155	145	60	145	90	150	90	150	120	150	120	145	50	145	70	115	70	115	95	145	95
160	150	60	150	90	150	90	150	120	150	120	150	50	150	70	120	70	120	95	150	95
165	155	65	155	95	155	95	155	125	155	125	155	50	155	75	125	75	125	100	155	100
170	160	65	160	95	160	95	160	130	160	130	160	50	160	75	125	75	125	100	160	100
175	165	65	165	100	165	100	165	130	165	130	165	55	165	80	130	80	130	105	165	105
180	170	70	170	100	170	100	170	135	170	135	170	55	170	80	135	80	135	105	170	105
185	175	70	175	105	175	105	175	140	175	140	175	55	175	85	135	85	135	110	175	110
190	180	70	180	105	180	105	180	145	180	145	180	55	180	85	140	85	140	110	180	110
195	180	75	180	110	185	110	185	145	185	145	180	60	180	85	145	85	145	115	185	115
200	185	75	185	115	185	115	185	150	185	150	185	60	185	90	145	90	145	120	185	120
205	190	75	190	115	190	115	190	155	190	155	190	60	190	90	150	90	150	120	190	120
210	195	80	195	120	195	120	195	155	195	155	195	60	195	95	155	95	155	125	195	125
215	200	80	200	120	200	120	200	160	200	160	200	65	200	95	155	95	155	125	200	125
220	205	85	205	125	205	125	205	165	205	165	205	65	205	95	160	95	160	130	205	130
225	210	85	210	125	210	125	210	165	210	165	210	65	210	100	165	100	165	130	210	130
230	215	85	215	130	215	130	215	170	215	170	215	70	215	100	165	100	165	135	215	135
235	215	90	215	130	220	130	220	175	220	175	215	70	215	105	170	105	170	135	215	135
240	220	90	220	135	220	135	220	180	220	180	220	70	220	105	175	105	175	140	220	140
245	225	90	225	135	225	135	225	180	225	180	225	70	225	105	175	105	175	145	225	145
250	230	95	230	140	230	140	230	185	230	185	230	75	230	110	180	110	180	145	230	145
255	235	95	235	140	235	140	235	190	235	190	235	75	235	110	185	110	185	150	235	150
260	240	95	240	145	240	145	240	190	240	190	240	75	240	115	185	115	185	150	240	150
265	245	100	245	145	245	145	245	195	245	195	245	75	245	115	190	115	190	155	245	155
270	250	100	250	150	250	150	250	200	250	200	250	80	250	115	195	115	195	155	250	155
275	250	100	250	150	255	150	255	200	255	200	250	80	250	120	200	120	200	160	250	160
280	255	105	255	155	255	155	255	205	255	205	255	80	255	120	200	120	200	160	255	160
285	260	105	260	155	260	155	260	210	260	210	260	85	260	125	205	125	205	165	260	165
290	265	105	265	160	265	160	265	215	265	215	265	85	265	125	210	125	210	165	265	165
295	270	110	270	165	270	165	270	215	270	215	270	85	270	125	210	125	210	170	270	170
300	275	110	275	165	275	165	275	220	275	220	275	85	275	130	215	130	215	170	275	170

## II. Centralbahn, Jura-Bern-Luzern-Bahn, Emmenthalbahn und Tössthalbahn.

Interner Verkehr:

Kilo- meter	Stückgutklasse 1										Stückgutklasse 2									
	20 Kgr.		25 Kgr.		30 Kgr.		35 Kgr.		40 Kgr.		20 Kgr.		25 Kgr.		30 Kgr.		35 Kgr.		40 Kgr.	
	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.
5	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
10	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
15	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
20	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
25	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
30	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	40	40	40	40	40	40
45	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	40	40	40	40	40	40
50	55	40	55	40	55	40	55	45	55	45	55	40	55	40	45	40	45	40	45	40
55	55	40	55	40	60	45	60	45	60	45	55	40	55	40	45	40	45	40	45	40
60	60	40	60	40	60	40	60	50	60	50	60	40	60	40	50	40	50	40	50	40
65	65	40	65	40	65	40	65	55	65	55	65	40	65	40	55	40	55	45	55	45
70	70	40	70	45	70	45	70	55	70	55	70	40	70	40	55	40	55	45	55	45
75	75	40	75	45	75	45	75	60	75	60	75	40	75	40	60	40	60	50	60	50
80	80	40	80	50	80	50	80	65	80	65	80	40	80	40	65	40	65	50	65	50
85	85	40	85	50	85	50	85	65	85	65	85	40	85	40	65	40	65	55	65	55
90	90	40	90	55	90	55	90	70	90	70	90	40	90	45	70	45	70	55	70	55
95	90	40	90	55	95	55	95	75	95	75	90	40	90	45	75	45	75	60	75	60
100	95	40	95	60	95	60	95	80	95	80	95	40	95	45	75	45	75	60	75	60
105	100	40	100	60	100	60	100	80	100	80	100	40	100	50	80	50	80	65	80	65
110	105	45	105	65	105	65	105	85	105	85	105	40	105	50	85	50	85	65	85	65
115	110	45	110	65	110	65	110	85	110	90	110	40	110	55	85	55	85	70	85	70
120	115	45	115	70	115	70	115	90	115	90	115	40	115	55	90	55	90	75	90	75
125	120	50	120	70	120	70	120	95	120	95	120	40	120	55	95	55	95	75	95	75
130	125	50	125	75	125	75	125	100	125	100	125	40	125	60	95	60	95	80	95	80
135	125	50	125	75	130	75	130	100	130	100	125	40	125	60	100	60	100	80	100	80
140	130	55	130	80	130	80	130	105	130	105	130	40	130	65	105	65	105	85	105	85
145	135	55	135	80	135	80	135	110	135	110	135	45	135	65	105	65	105	85	105	85
150	140	55	140	85	140	85	140	115	140	115	140	45	140	65	110	65	110	90	110	90
155	145	60	145	90	145	90	145	115	145	115	145	45	145	70	115	70	115	90	115	90
160	150	60	150	90	150	90	150	120	150	120	150	50	150	70	115	70	115	95	115	95
165	155	60	155	95	155	95	155	125	155	125	155	50	155	75	120	75	120	95	120	95
170	160	65	160	95	160	95	160	125	160	125	160	50	160	75	125	75	125	100	125	100
175	160	65	160	100	165	100	165	130	165	130	160	50	160	75	130	75	130	100	130	100
180	165	70	165	100	165	100	165	135	165	135	165	55	165	80	130	80	135	110	135	110
185	170	70	170	105	170	105	170	135	170	135	170	55	170	80	135	80	135	110	135	110
190	175	70	175	105	175	105	175	140	175	140	175	55	175	85	140	85	140	110	140	110
195	180	75	180	110	180	110	180	145	180	145	180	55	180	85	140	85	140	115	140	115
200	185	75	185	110	185	110	185	150	185	150	185	60	185	85	145	85	145	115	145	115

## III. Nordostbahn und Effretikon-Hinweil. Interner Verkehr.

5	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
10	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
15	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
20	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
25	30	40	30	40	30	40	30	40	30	40	30	40	30	40	25	40	25	40	25	40
30	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	30	40	30	40	30	40
35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	35	40	35	40	35	40
40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	35	40	35	40	35	40
45	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	40	40	40	40	40	40
50	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	45	40	45	40	45	40
55	55	40	55	40	55	40	55	45	55	45	55	40	55	40	45	40	45	40	45	40
60	60	40	60	40	60	40	60	50	60	50	60	40	60	40	50	40	50	40	50	40
65	65	40	65	40	65	40	65	50	65	50	65	40	65	40	55	40	55	45	55	45
70	70	40	70	40	70	40	70	55	70	55	70	40	70	40	55	40	55	45	55	45
75	75	40	75	45	75	45	75	60	75	60	75	40	75	40	60	40	60	50	60	50
80	75	40	75	45	75	45	75	60	75	60	75	40	75	40	65	40	65	50	65	50
85	80	40	80	50	80	50	80	65	80	65	80	40	80	40	65	40	65	55	65	55
90	85	40	85	50	85	50	85	70	85	70	85	40	85	45	70	45	70	55	70	55
95	90	40	90	55	90	55	90	75	90	75	90	40	90	45	75	45	75	60	75	60
100	95	40	95	55	95	55	95	75	95	75	95	40	95	45	75	45	75	60	75	60
105	100	40	100	60	100	60	100	80	100	80	100	40	100	50	80	50	80	65	80	65
110	105	40	105	60	105	60	105	80	105	80	105	40	105	50	85	50	85	65	85	65
115	105	45	105	65	105	65	105	85	105	85	105	40	105	55	85	55	85	70	85	70
120	110	45	110	65	110	65	110	90	110	90	110	40	110	55	90	55	90	70	90	70
125	115	45	115	70	115	70	115	95	115	95	115	40	115	55	95	55	95	75	95	75
130	120	50	120	70	120	70	120	95	120	95	120	40	120	60	95	60	95	80	95	80
135	125	50	125	75	125	75	125	100	125	100	125	40	125	60	100	60	100	80	100	80
140	130	50	130	75	130	75	130	105	130	105	130	40	130	65	105	65	105	85	105	85
145	135	55	135	80	135	80	135	105	135	105	135	45	135	65	105	65	105	85	135	85
150	135	55	135	85	135	85	135	110	135	110	135	45	135	65	110	65	110	90	110	90
155	140	55	140	85	140	85	140	115	140	115	140	45	140	70	115	70	115	90	115	90
160	145	60	145	90	145	90	145	115	145	115	145	50	145	70	115	70	115	95	115	95
165	150	60	150	90	150	90	150	120	150	120	150	50	150	75	120	75	120	95	120	95
170	155	60	155	95	155	95	155	125	155	125	155	50	155	75	125	75	125	100	125	100
175	160	65	160	95	160	95	160	125	160	125	160	50	160	75						

**IV. Vereinigte Schweizerbahnen (incl. Toggenburger-Bahn, Wald-Rüti und Rapperswyl-Pfäffikon) und Aargauische Südbahn. Interner Verkehr.**

Kilo- meter	Stückgutklasse 1										Stückgutklasse 2									
	20 Kgr.		25 Kgr.		30 Kgr.		35 Kgr.		40 Kgr.		20 Kgr.		25 Kgr.		30 Kgr.		35 Kgr.		40 Kgr.	
	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.
5	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
10	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
15	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
20	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
25	30	40	30	40	30	40	30	40	30	40	30	40	30	40	25	40	25	40	25	40
30	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40	30	40	30	40	30	40
35	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	35	40	35	40	35	40
40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40	35	40	35	40	35	40
45	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40	40	40	40	40	40	40
50	55	40	55	40	55	40	55	45	55	45	55	40	55	40	45	40	45	40	45	40
55	55	40	55	40	60	40	60	45	60	45	55	40	55	40	45	40	45	40	45	40
60	60	40	60	40	60	40	60	50	60	50	60	40	60	40	50	40	50	40	50	40
65	65	40	65	40	65	40	65	55	65	55	65	40	65	40	55	40	55	45	55	45
70	70	40	70	45	70	45	70	55	70	55	70	40	70	40	55	40	55	45	55	45
75	75	40	75	45	75	45	75	60	75	60	75	40	75	40	60	40	60	50	60	50
80	80	40	80	50	80	50	80	65	80	65	80	40	80	40	65	40	65	50	65	50
85	85	40	85	50	85	50	85	65	85	65	85	40	85	40	65	40	65	55	65	55
90	90	40	90	55	90	55	90	70	90	70	90	40	90	45	70	45	70	55	70	55
95	90	40	90	55	95	55	95	75	95	75	90	40	90	45	75	45	75	60	75	60
100	95	40	95	60	95	60	95	80	95	80	95	40	95	45	75	45	75	60	75	60
105	100	40	100	60	100	60	100	80	100	80	100	40	100	50	80	50	80	65	80	65
110	105	45	105	65	105	65	105	85	105	85	105	40	105	50	85	50	85	65	85	65
115	110	45	110	65	110	65	110	90	110	90	110	40	110	55	85	55	85	70	85	70
120	115	45	115	70	115	70	115	90	115	90	115	40	115	55	90	55	90	70	90	70
125	120	50	120	70	120	70	120	95	120	95	120	40	120	55	95	55	95	75	95	75
130	125	50	125	75	125	75	125	100	125	100	125	40	125	60	95	60	95	80	95	80
135	125	50	125	75	130	75	130	100	130	100	125	40	125	60	100	60	100	80	100	80
140	130	55	130	80	130	80	130	105	130	105	130	40	130	65	105	65	105	85	105	85
145	135	55	135	80	135	80	135	110	135	110	135	45	135	65	105	65	105	85	105	85
150	140	55	140	85	140	85	140	115	140	115	140	45	140	65	110	65	110	90	110	90
155	145	60	145	90	145	90	145	115	145	115	145	45	145	70	115	70	115	90	115	90
160	150	60	150	90	150	90	150	120	150	120	150	50	150	70	115	70	115	95	115	95
165	155	60	155	95	155	95	155	125	155	125	155	50	155	75	120	75	120	95	120	95
170	160	65	160	95	160	95	160	125	160	125	160	50	160	75	125	75	125	100	125	100

**V. Bötzberrgbahn. Interner Verkehr.**

5	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
10	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
15	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
20	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
25	25	40	25	40	30	40	30	40	30	40	25	40	25	40	25	40	25	40	25	40
30	30	40	30	40	35	40	35	40	35	40	30	40	30	40	30	40	30	40	30	40
35	30	40	30	40	40	40	40	40	40	40	30	40	30	40	35	40	35	40	35	40
40	35	40	35	40	45	40	45	40	45	40	35	40	35	40	35	40	35	40	35	40
45	40	40	40	40	50	40	50	40	50	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40
50	45	40	45	40	50	40	50	40	50	40	45	40	45	40	45	40	45	40	45	40
55	50	40	50	40	55	40	55	45	55	45	50	40	50	40	45	40	45	40	45	40
60	50	40	50	40	60	40	60	50	60	50	50	40	50	40	50	40	50	40	50	40

# Vergleichung der Minimaltaxen

vor und nach

der Abschaffung des Eilgutzwanges

und

der Reduktion des Minimalgewichtes.

---

## Mehrfracht

für

Sendungen, deren Gewicht Bruchtheile bis 5 Kilogramm repräsentiren.

- a. **Eilgut** über **20** Kilogramm.
  - b. **Ordinäres Gut** „ **50** „
-



Gestaltung des gesammten schweizerischen Tarifwesens. Es ist namentlich durch die Aufstellung der beiden Waarenklassifikationen die Grundlage geschaffen worden, ohne welche der Eisenbahnverkehr beinahe unmöglich erscheint. Diese Auffassung wurde auch vom Publikum getheilt, welches die Vereinbarungen der Bahnen als wesentliche Fortschritte begrüßte, und auch die Regierungen der dannzumal noch kompetenten Kantone fanden sich nicht veranlaßt, diesem Vorgehen der Bahnen entgegenzutreten, obschon dasselbe in vielfacher Weise gegen die Vorschriften der Konzessionen verstieß, was nun näher nachgewiesen werden soll.

### 1. Die Waarenklassifikationen.

Wie in dem ersten Theile dieses Berichtes auseinandergesetzt worden ist, enthalten die Konzessionen für die drei Strecken Genf-Versoix, ferner Verrières-Neuchâtel-Neuenstadt und Neuchâtel-Vaux-marcus und Lausanne-Freiburg-Bern eine förmliche detaillirte Waarenklassifikation, welche für alle drei Linien durch die Klassifikationen der Jahre 1863 und 1872 außer Kraft gesetzt worden ist, ohne daß eine Aenderung der Konzessionen stattgefunden hätte. Die Konzessionen sehen ohne Rücksicht auf die Menge des zu befördernden Gutes vier verschiedene Einheitstaxen vor; die Klassifikationen der Jahre 1863 und 1872 weisen aber im Stückgut nur zwei resp. drei Klassen auf und genügen also den Anforderungen der betreffenden Konzessionen nicht.

Den Konzessionen, welche, ohne zu detailliren, überhaupt „vier Waarenklassen“ vorschreiben (es betrifft einzelne Linien der Suisse Occidentale, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und Centralbahn), entsprechen die beiden Waarenklassifikationen eben so wenig, und es sind diese nur mit den Systemen verträglich, welche entweder nur Klasseneintheilung verlangen, ohne die Zahl anzugeben, oder von einer Eintheilung ganz Umgang nehmen (Simplonbahn, einzelne Theile der Jura-Bern-Luzern-Bahn und Nordostbahn).

### 2. Die Berechnung der Taxen.

Die Bestimmungen über die Waarentaxen sind in der großen Mehrzahl aller Konzessionen so gefaßt, daß bei wörtlicher Auslegung angenommen werden muß, es sei für jede von jeder Gewichtseinheit durchlaufene Distanzeinheit derselbe feste Satz zu bezahlen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob bei einem Transporte ein größeres oder geringeres Gewicht befördert wird. Im Widerspruch mit diesem Grundsätze schaffen die Waarenklassifikationen neue Verhältnisse. Sie unterscheiden zwischen Gütern, welche nur in Quantitäten versendet werden, die ein gewisses Gewicht nicht über-

steigen (Stückgüter), und solchen, die in ganzen Wagenladungen zur Versendung kommen; und setzen die Taxen für die erste (Stückgut-) Klasse wesentlich höher, als für die zweite (die Wagenladungen), und zwar in der Weise, daß in jeder der beiden Hauptkategorien wieder nach Unterabtheilungen unterschieden wird.

Die Klassifikation von 1863 sieht drei, beziehungsweise zwei Stückgut- und drei Wagenladungsklassen vor, diejenige von 1872 dagegen zwei und fünf, was der Forderung einer großen Zahl von Konzessionen, wonach vier Taxeinheiten bestehen sollen, entgegensteht.

Gleichwohl wird kaum behauptet werden dürfen, es stehe diese Abweichung in einem unzulässigen Widerspruch mit der aufgestellten Regel, da die Normalkonzession vom Jahre 1873 den bis dorthin faktisch angewendeten Grundsatz durch die in alle neuen Konzessionen übergegangene Bestimmung sanktionirt hat, daß „eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 kg. oder 5 Tonnen) von Waaren gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt haben soll“.

Eine eben so tief eingreifende Abweichung von den durch den Wortlaut der Konzessionen ausschließlich vorgesehenen einfachen Streckentaxen liegt in den Staffeltarifen, die in der Art gebildet sind, dass die Einheitstaxen mit der Entfernung abnehmen, so dass die Transportpreise für die kürzern Strecken verhältnißmäßig höher stehen, als für die längern. Diese Art der Berechnung ist weder in den ältern noch in den neuern Konzessionen vorgesehen. Wir werden später auseinandersetzen, unter welchen Bedingungen wir diese Tarife gleichwohl als zulässig betrachten, und konstatiren hier bloß, daß in denselben jedenfalls eine wichtige, über die wörtliche Auffassung der Konzession hinausgehende Entwicklungsstufe des Tarifwesens überhaupt zu erblicken ist.

Wenn ferner die Konzessionen verlangen, es seien die Taxen überall und für Jedermann gleichmäßig zu berechnen, so vermochten die central- und westschweizerischen Bahnen, welche im internen Verkehr die Klassifikation vom Jahre 1863, im direkten Verkehr mit den ostschweizerischen Bahnen dagegen diejenige vom Jahre 1872 praktizirten, dieser Vorschrift nicht zu genügen, indem, wie die folgende Vergleichung dies an einigen Beispielen nachweist, die Verschiedenheit der Waarenklassifikation in vielen Fällen auch eine Verschiedenheit der Taxen bedingt.

Derartige Taxungleichheiten befinden sich aber nicht bloß im Widerspruch mit den Konzessionen, sondern auch mit Art. 35, Ziffer 3, Absatz 1 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 und können vom Bunde nicht weiter geduldet werden.

Nachstehend bezeichnete Güter bezahlten auf der Strecke Genf-Aarau per Tonne:

	a. Wenn sie in Aarau blieben.			b. Wenn sie auf die Nordostbahn übergingen.		
	Stückgut.	Ladungen von		Stückgut.	Ladungen von	
		5000 kg.	10,000 kg.		5000 kg.	10,000 kg.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Papier, Speiseöle, Petroleum, Säuren, Seife, Stearin, Terpentinöl, Weinstein, Wolle und dergleichen . . . . .	40. —	40. —	— . —	32. 40	32. —	— . —
Erdfarben, Magnesit, Maschinentheile . . . . .	— . —	32. 40	— . —	— . —	23. 40	— . —
Eisen und Stahl und grobe Eisen- und Stahlwaren, Harz, Pech, Blei, Zink . . . . .	— . —	28. 40	— . —	— . —	23. 40	— . —
Gerberrinde . . . . .	— . —	28. 40	28. 40	— . —	14. 40	12. 60
Bleiglanz, Roheisen, Brucheisen, Erze, Holzkohlen, Porzellanerde, Düngesalz, Spath . . . . .	— . —	19. 40	19. 40	— . —	14. 40	12. 60

### 3. Die Höhe der Einheitstaxen.

Die Höhe der Taxen ist in den Konzessionen in der Regel in festen Zahlen angegeben. Daß für die gleichen Leistungen einzelnen Linien höhere Taxen bewilligt worden sind als andern, ist schon bemerkt.

Vergleichen wir nun die wirklich bezogenen Taxen mit den konzessionsgemäßen, so stoßen wir auf folgendes Verhältniß:

Die Suisse Occidentale bezieht auf ihren Stammlinien neben den kilometrischen Einheitstaxen noch Expeditions- und Einschreibgebühren, und dasselbe geschah von Seite der Jura-Bern-Luzern-Bahn für die Strecke Bern-Biel-Neuenstadt. Der Bezug dieser Gebühren ist in den Konzessionen nicht ausdrücklich vorgesehen, wurde aber von den betreffenden Kantonsregierungen nicht beanstandet. Im direkten Verkehr wird die Expeditionsgebühr zur Hälfte, im Transit gar nicht bezogen. Durch den Bezug derselben wird in einzelnen Klassen das konzessionsgemäße Taxmaximum überschritten. Wir werden im Falle sein, über diese Expeditionsgebühr noch eingehend zu berichten, und bemerken hier nur, daß dadurch die schon erwähnte Taxungleichheit in den einzelnen Konzessionen ausgeglichen werden sollte, was um so naheliegender erschien, als die Ungleichheit nicht bloß zwischen den Gesellschaften, sondern auch auf den verschiedenen Linien desselben Netzes bestand.

Mit dieser Darstellung haben wir nur die Hauptpunkte berührt, in denen die Tarife von den Vorschriften der Konzessionen abweichen; untergeordnetere und einzelne Differenzen, die in großer Menge vorkommen, übergehen wir, indem schon aus dem Gesagten zur Genüge hervorgeht, daß auch der im Jahre 1872 durch die Waarenklassifikation erreichte Fortschritt unmöglich gewesen wäre, wenn die Gesellschaften und die Staatsbehörden sich ausschließlich an den Wortlaut der Konzessionen hätten halten wollen. Immerhin war das Erreichte noch bei Weitem nicht genügend, um die billigsten Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen.

## III. Die heutigen Tarifverhältnisse.

### 1. Die Waarenklassifikation und die Taxen.

Die Bewegung kam durch die Ergebnisse des Jahres 1872 nicht zum Stillstand, wohl aber wurde der Gedanke der Tarifeinheit immer mehr gefördert, indem derselbe nicht nur im Publikum fort und fort angeregt wurde, sondern auch bei den Bahngesellschaften selbst Eingang fand. Wir verfolgen hier die verschiedenen Erscheinungen nur insoweit, als dieselben von grundsätzlicher Bedeu-

tung sind, und beziehen uns im Weitem auf die Geschäftsberichte des Bundesrathes, welche in chronologischer Folge alle einzelnen Vorkommnisse auf diesem Gebiete enthalten.

Im Jahre 1876 gelangte die Konferenz der schweizerischen Bahnverwaltungen an den Bundesrath, um „eine größere Einheit im Tarifwesen“ in Anregung zu bringen, indem sie darauf verwies, daß bei genauer Beobachtung der buntscheckigen Bestimmungen der verschiedenen Konzessionen ein direkter Verkehr zwischen den einzelnen schweizerischen Bahnen, ja oft zwischen den Theilstücken einer und derselben Bahn eine Unmöglichkeit wäre. Die Verwaltungen glaubten das einzige Mittel, diesem Mißstande ein Ende zu machen, darin zu finden, daß die Bahnen freiwillig die wesentlichsten Bestimmungen der sogenannten Normalkonzession über die Tarifverhältnisse auch für ihre ältern, unter der Herrschaft der Kantonalgesetzgebung konzessionirten Bahnstrecken annehmen, wogegen ihnen durch die Erhöhung einzelner kilometrischer Einheitssätze eine Kompensation für die gebrachten Opfer geboten würde. Von Seite der Bundesbehörden wurde als Zielpunkt für die solidere Entwicklung die einheitliche Gestaltung der Gütertarife für die ganze Schweiz aufgestellt, und es begannen nun sehr einläßliche und mühevollere Unterhandlungen, denen das deutsche Tarifsystem zu Grunde gelegt wurde, bei welchem die Transportpreise in Expeditionsgebühren und eigentliche Streckentaxen ausgedrückt sind. Wesentliche Differenzen erzeugten sich in Bezug auf die Erstellung einer zweiten Stückgutklasse und die Tarife für landwirthschaftliche Produkte, sowie über andere Punkte. Von ganz besonderer staatsrechtlicher Bedeutung erschien aber das von den Bahnen gestellte Begehren, daß das eventuelle Ergebnis der Verhandlungen als eine zwischen der Behörde und den Bahnen abgeschlossene Vereinbarung der Bundesversammlung in einer Form vorgelegt werde, welche nur eine unveränderte Annahme oder Verwerfung zulasse, einseitige Abänderungen dagegen ausschliesse und es den Bahnen freistelle, im Falle der Ablehnung an ihren bisherigen Konzessionsbestimmungen festzuhalten. Dieses Begehren wurde als unannehmbar von der Hand gewiesen.

Eine weitere Schwierigkeit ergab sich aus dem Verhalten der Nordostbahn, welche sich der Einführung einheitlicher und obligatorischer Tarifsätze für das ganze schweizerische Eisenbahnnetz widersetzte und erklärte, nur zur Festsetzung von Maximalsätzen im Güter- und Personenverkehr Hand bieten zu können.

Mit den Verhandlungen zwischen den Bahnen und dem Eisenbahndepartement ging die Berathung mit den Repräsentanten des

verkehrtreibenden Publikums Hand in Hand. Die Mehrzahl der um ihre Meinung angegangenen Fachmännerkreise erklärte sich zwar mit dem den Verhandlungen zu Grunde gelegten Systeme einverstanden; dagegen wurde das Begehren gestellt, daß die neuen Taxen das Niveau der bisherigen Frachtsätze nicht überschreiten dürfen und unter allen Umständen eine zweite Stückgutklasse eingerichtet werde.

Ungeachtet aller Bemühungen rückten unter solchen Umständen die Unterhandlungen nicht vor, sondern kamen im Jahre 1880 zum förmlichen Bruch. Die Konferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen gab im Juli dieses Jahres die Erklärung ab, „daß die Tarification auf Grund des deutschen Reformsystemes im jetzigen Augenblick nicht durchgeführt werden könne, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen von der Vereinheitlichung des Tarifwesens in der Schweiz überhaupt abgesehen und daß, um etwas Dauerhaftes zu schaffen, die definitive Regulirung der Tarifverhältnisse unserer Nachbarstaaten abgewartet werden müsse.“

Unterdessen hatten die Unterhandlungen zwischen den deutschen und italienischen Bahnen einerseits und der Direktion der Gotthardbahn anderseits über die den Tarifen der letztern zu Grunde zu legende Klassifikation begonnen, und es suchten die Bundesbehörden das Ergebnis in einer Weise zu gestalten, um dasselbe zur Grundlage für die Klassifikation im internen und direkten schweizerischen Verkehr zu machen. Schon im November 1879 hatte der Vorort (Zürich) des schweizerischen Handels- und Industrievereins erklärt, daß er dem Bestreben des Departements, dem Zwitterwesen in der Klassifikation ein Ende zu machen, in vollem Maße beistimme und ein solches Resultat allein schon als eine wesentliche Errungenschaft betrachten werde. Die allseitigen Bemühungen waren denn auch nicht erfolglos. Nachdem der Verwaltungsrath der Gotthardbahn im Oktober 1880 beschlossen hatte, die direkten und internen Gütertarife auf Grundlage der Waarenklassifikation von 1872 zu erstellen und sich damit an das ostschweizerische System der Nordostbahn und der Vereinigten Schweizerbahnen anzuschließen, kam derselbe im folgenden Jahre auf diesen Beschluß zurück. Die Erwägung, daß die Eröffnung der Gotthardbahn und der ihrer Vollendung entgegengehenden Arlbergbahn den Transitverkehr der Schweiz, welcher bis jetzt nur ein sehr untergeordneter gewesen war, in bedeutendem Maße heben und die Beziehungen zwischen den Nachbarländern vermehren werde, ließ es als unthunlich erscheinen, eines der auf den schweizerischen Bahnen eingeführten Tarifsysteme anzunehmen und dasjenige der beiden großen Nachbar-

länder außer Acht zu lassen. Die schweizerischen Bahnen waren darauf angewiesen, sich auch auf diesem Gebiete den internationalen Verhältnissen und Bedürfnissen anzupassen. Diese geradezu zwingenden Umstände veranlaßten sie zum raschen Uebergang auf eine Waarenklassifikation, welche grundsätzlich derjenigen des deutschen Reformsystems entspricht, aber gleichwohl in einzelnen Punkten wesentlich davon abweicht, wie näher ausgeführt werden soll. Im Oktober 1881 beschloß die Gotthardbahn die Annahme der neuen Klassifikation, nachdem auch die Nordostbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen, sowie die an dem Gotthardverkehr beteiligten belgischen und englischen Bahnen (Great Eastern), sich im Norden an das deutsche System für den Gotthardverkehr anzuschließen erklärt hatten.

Im Jahre 1882 führten die Verhandlungen mit der Schweizerischen Centralbahn, der Jura-Bern-Luzero-Bahn und der Emmenthalbahn über die Erstellung der internen und direkten Gütertarife zu demselben Ziele.

Es ist am Platze, hier einige Erläuterungen über die nach dem Vorbild des Reformsystems eingeführte Klassifikation zu geben.

Der Reformtarif der deutschen Bahnen bezweckt zunächst die volle Ausnützung des Raumes und der Tragfähigkeit des Transportmaterials. Er zerfällt in vier Hauptklassen für Ladungen von 10,000 kg., nämlich in eine allgemeine Wagenladungsklasse und drei Spezialtarifklassen. Sämmtliche in den Spezialtarifklassen nicht benannte Güter fallen in die allgemeine Wagenladungsklasse. Sowohl für die allgemeine Wagenladungsklasse als für die Spezialtarifklassen zusammen besteht je eine Unterabtheilung für Ladungen von mindestens 5000 kg. pro Wagen. Ladungen unter 5000 kg. endlich werden als Stückgüter taxirt, für welche nur eine Klasse besteht. Eilgüter bezahlen die doppelte Taxe für ordinäres Stückgut, bezw. der allgemeinen Wagenladungsklassen. Hieraus ergibt sich folgendes Taxe-bezw. Tarifschema:

Eilgut.	Ord. Stückgut.	Allgemeine Wagenladungskl.		Spezialtarife.	
		5000 kg. A <sup>1</sup>	10,000 kg. B.	5000 kg. A <sup>2</sup>	10,000 kg. I. II. III.

Sperrige, d. h. solche Güter, welche im Verhältniß zu ihrem Gewicht einen außergewöhnlichen Laderaum in Anspruch nehmen, unterliegen einem Taxzuschlag von 50%. Es ist gestattet, Wagenladungen aus verschiedenen Gütern eines und desselben Spezialtarifes oder der verschiedenen Spezialtarife oder auch aus Gütern der Spezialtarife und der allgemeinen Wagenladungsklassen zu bilden, wobei der

Frachtsatz der höchst tarifierten Waarengattung, die bei der Sendung vorkommt, Anwendung findet, sofern nicht bei gesonderter Gewichtsangabe die Einzelberechnung nach Stückgut sich billiger stellt. Eil- und ordinäre Stückgüter werden von der Bahn auf- und abgeladen; bei Wagenladungen der allgemeinen und der Spezialtarifklassen dagegen fallen diese Manipulationen zu Lasten der Versender und Empfänger. Dieses System hat mit Rücksicht auf die spezifisch schweizerischen Verhältnisse in Folge Veranlassung des Eisenbahndepartementes und trotz anfänglich heftigen Widerstandes Seitens der Gesellschaften bis jetzt folgende Modifikationen auf den schweizerischen Eisenbahnen erlitten:

- 1) Es ist eine zweite, erheblich ermäßigte Stückgutklasse zunächst für die Güter der Spezialtarifklassen geschaffen worden. Zur Ausdehnung derselben auch auf gewisse Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen haben sich die Bahnen noch nicht bereit finden lassen; die daherigen Verhandlungen werden indeß ununterbrochen fortgesetzt. Diese zwar noch beschränkte zweite Stückgutklasse bedeutet gegenüber dem deutschen System einen nicht zu unterschätzenden Fortschritt. Derselben gehören unter andern an: Alaun, Ammlung, Beinschwarz, Bitter- und Glaubersalz, Blei in allen rohen Formen, Bleiglätte und Bleizink, Bleiglanz, Chlorkalk, Cichorienkaffee, Cichorienwurzeln, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, Eisenvitriol, Erdfarben, Farbhölzer, Fensterglas, Flachs, Gerbstoffe, Hanf, Harz, gewöhnliche Hohlglaswaaren, Holzessig, Jute, Karbolsäure, Kartoffelmehl, Knochenkohle, Lumpen, Magnesia, Maschinenteile von Eisen und Stahl, Melasse, Mineralwasser, Oelkuchen, Orseille, Packpapier und Packpappe, Pech, Perlasche und Potasche, Rübensyrup, Samen und Sämereien in Säcken und Fässern, Salz, Salzsäure, Schmirgel, Schwefel und Schwefelblüthe, Schwefelsäure, Soda, Stärke und Stärkezucker, Stroh-pappe und Stroh-pappdeckel, Theer, gewöhnliche Thon- und Töpferwaaren aller Art, Traubenzucker, Wasserglas und Wasserblei, Wolle aller Art, Zink in Blöcken und Platten.
- 2) Statt der einen Unterabtheilung für Ladungen von 5000 kg. der Spezialtarifklassen I—III kommt für jede einzelne derselben eine solche Unterabtheilung mit reduzierten Taxen zur Einführung, wodurch einem Hauptpostulate des kleinern Verkehrs wenigstens theilweise entsprochen wird.
- 3) Das Auf- und Abladen der Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen ist den schweizerischen Bahnen auf eigene Kosten überbunden worden.

- 4) In der Waarenklassifikation wurde frisches Obst aus der allgemeinen Wagenladungsklasse in Spezialtarif II und Bau- und Werkholz vom Spezialtarif II in Spezialtarif III versetzt.

Es ist also ganz unrichtig, wenn gemeinhin behauptet wird, es hätten die schweizerischen Bahnen den deutschen Reformtarif unverändert und ohne selbstständige und eingehende Prüfung angenommen.

In Folge der erwähnten Beschlüsse ist gegenwärtig der Stand folgender:

- 1) Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen:

Interner Verkehr: Waarenklassifikation des Reformtarifs.

Direkter Verkehr: Klassifikation vom 1. Juni 1872.

- 2) Centralbahn, Jura-Bern-Luzern-Bahn und Emmen-thalbahn:

Interner und gegenseitig direkter Verkehr. Klassifikation des Reformtarifs.

Direkter Verkehr mit den ostschweizerischen Bahnen: Klassifikation von 1872.

Direkter Verkehr mit Suisse Occidentale und Simplonbahn: Klassifikation vom 15. Oktober 1863.

- 3) Suisse Occidentale:

Interner Verkehr und direkter Verkehr mit den central-schweizerischen Bahnen: Klassifikation vom 15. Oktober 1863.

Direkter Verkehr mit den ostschweizerischen Bahnen: Klassifikation vom 1. Juni 1872.

Die noch ausstehenden direkten Tarife für den Verkehr der oben unter 1 und 2 genannten Bahnen werden in der nächsten Zeit zur Ausführung gelangen, und wir werden dann zwanzig Jahre nach der Einführung der nur für einen Theil der Bahnen gültigen Waarenklassifikation wenigstens dahin gelangt sein, daß sämtliche schweizerische Normalbahnen (bis auf eine) wieder eine und dieselbe Klassifikation besitzen. Dadurch ist nicht bloß für die Hebung des schweizerischen Verkehrs ein wichtiger Schritt gethan, sondern auch die internationale Uebereinstimmung angebahnt, welche sich so gut wie auf andern Gebieten auch bei dem Eisenbahntransport Bahn brechen muß. Von England über Belgien und Deutschland und durch die Schweiz bis an die italienische Grenze beruht nunmehr die Tarifbildung auf derselben Grundlage.

Allerdings ist damit eine vollständige Einheit noch nicht erreicht; dazu fehlt noch die Gleichmäßigkeit in der Festsetzung der Taxen, welche das zweite Element der Eisenbahnfrachttarife bilden.

Immerhin ist auch hierzu ein Anfang gemacht, indem auf der Schweizerischen Centralbahn, Jura-Bern-Luzern-Bahn, Emmenthalbahn, auf den Vereinigten Schweizerbahnen und der Tößthalbahn ein und dasselbe Taxschema besteht. Ueber dessen Grundlagen, sowie derjenigen der Nordostbahn und der Gotthardbahn, gibt die nebenstehende Tabelle Aufschluß. Vergleicht man diese Tabelle mit dem Anhang zu Seite 8, so läßt sich ein bedeutsamer Fortschritt gegenüber den bisherigen, so vielfältig gestalteten Zuständen nicht verkennen.

Bevor wir weiter gehen, ist noch eines besondern Verhältnisses Erwähnung zu thun.

Die Konzessionen für die schweizerischen Eisenbahnen enthalten, so weit sie sich überhaupt über diese Details verbreiten, die Bestimmung, daß Waarensendungen bis auf 25 kg. Gewicht stets in Eilfracht befördert werden dürfen, was in der Regel einer Taxe von 50 kg. in gewöhnlicher Fracht gleichkommt. Betreffend die Aufrundung von Bruchtheilen des die taxpflichtigen Minima übersteigenden Gewichtes lauten die Konzessionen nicht gleichartig; die einen beschränken sich auf die Festsetzung des Minimalgewichtes von 25 kg., die andern sagen, daß bei der Berechnung der Taxen Bruchtheile eines halben Zentners für einen vollen halben Zentner in Anschlag gebracht werden können. Erst die Normalkonzession gab im Anschluß an das Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen vom 15. März 1862 folgende bestimmte Wegleitung: „In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 kg. für volle 25 kg., bei Waaren in gewöhnlicher Fracht zwischen 25 und 50 kg. für volle 50 kg. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25 kg., bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 kg.) wird nach Einheiten von je 5 kg. berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 kg. für eine volle Einheit gilt.“ Die Minimaltaxe anbelangend, gelten dafür nach Maßgabe der kantonalen Konzessionen im Allgemeinen folgende Ansätze: Auf den central- und westschweizerischen Bahnen 40 Cts., auf den ostschweizerischen Bahnen incl. Bötzb- und Aargauische Südbahn, sowie auf einem Theile der Gotthardbahn und der Jura-Bern-Luzern-Bahn 25 Cts. Die Normalkonzession bestimmt ebenfalls einen Ansatz von 40 Cts. Im direkten Verkehr der schweizerischen Bahnen unter sich ist die Minimaltaxe überall 40 Cts. Der Eilgutzwang für alle Sendungen bis auf 25 kg. und das Minimalgewicht von 50 kg. für gewöhnliche Güter machte sich namentlich für den kleinern Verkehr in äußerst nachtheiliger Weise fühlbar, wie dann auch die Abschaffung des erstern und die Reduktion des letztern Begehren sind, die im verkehrtreibenden Publikum immer nachhaltigeren Ausdruck gefunden haben. Schon im Jahre 1878 hat das Eisenbahndepartement bezügliche Verhandlungen mit den Bahn-

Bahnen.	Eilgut.	Stückgut.		Allgemeine Wagenladungs-klassen.		Spezialtarife.							
		1.	2.	A <sup>1</sup> .	B.	I.		II.		III.			
		a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.	a.	b.		
<b>A. Streckentaxen.</b>													
I.* { Nordostbahn, gesamtes Netz Bötzbergbahn und Effretikon-Hinweil		pro Tonne u. Kilometer	34	17	13 <sup>b</sup>	12 <sup>b</sup>	11	9 <sup>b</sup>	8	8 <sup>b</sup>	7	7 <sup>b</sup>	4 <sup>2</sup>
		<small>* Maximaltaxen per 100 kg. und alte Wagstände: Nordostbahn und Effretikon-Hinweil: Eilgut 20 Ct., ord. Gut 10 Ct. Botzbergbahn: Eilgut 16 Ct., ord. Gut 10 Ct.</small>											
II. { Verein. Schweizerbahnen Toggenburgerbahn Wald-Rüti Rapperswyl-Pfäffikon Töfthalbahn Centralbahn Aargauische Südbahn Jura-Bern-Luzern-Bahn Emmenthalbahn		pro Tonne u. Kilometer	35	17 <sup>b</sup>	13 <sup>b</sup>	13 <sup>b</sup>	12 <sup>b</sup>	11	9 <sup>b</sup>	9 <sup>b</sup>	8	8	5
III. Gotthardbahn (interner und direkter schweizerischer Verkehr)		pro Tonne u. Kilometer	35	17 <sup>b</sup>	13 <sup>b</sup>	12 <sup>c</sup>	11 <sup>3</sup>	9 <sup>4</sup>	8 <sup>4</sup>	8 <sup>4</sup>	6 <sup>c</sup>	6 <sup>c</sup>	4 <sup>2</sup>
<b>B. Expeditionsgebühren.</b>													
Ad I und II.													
a. Interner Verkehr:		pro Tonne . . . . .	200	100	100	75	75	60	60	60	60	60	60
Von 1—20 Kilometer		pro Tonne . . . . .	10	5	5	7 <sup>b</sup>	7 <sup>b</sup>	4	4	4	4	4	4
Für jeden Kilometer mehr bis 30 Kilometer		pro Tonne . . . . .	300	150	150	150	150	100	100	100	100	100	100
Ueber 30 Kilometer		pro Tonne . . . . .	400	200	200	150	150	100	100	100	100	100	100
b. Direkter Verkehr		pro Tonne . . . . .	400	200	200	150	150	100	100	100	100	100	100
Ad III.													
a. Interner Verkehr:		pro Tonne . . . . .	100	50	50	—	—	—	—	—	—	—	—
Von 1—10 Kilometer		pro Tonne . . . . .	10	5	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Von 11—20 Kilometer pro Kilometer mehr		pro Tonne . . . . .	20	10	10	—	—	—	—	—	—	—	—
Für jeden weitem Kilometer mehr		pro Tonne . . . . .	—	—	—	75	75	60	60	60	60	60	60
Von 1—20 Kilometer		pro Tonne . . . . .	—	—	—	75	75	60	60	60	60	60	60
Von 21—30 Kilometer pro Kilometer mehr		pro Tonne . . . . .	—	—	—	7 <sup>b</sup>	7 <sup>b</sup>	4	4	4	4	4	4
Maximum bei 30 Kilometer		pro Tonne . . . . .	400	200	200	150	150	100	100	100	100	100	100
b. Direkter Verkehr		pro Tonne . . . . .	400	200	200	150	150	100	100	100	100	100	100

Die, einzelnen Linien konzessionsgemäß zustehenden höhern Taxen kommen dadurch zum Ausdruck, daß die effektiven Distanzen verhältnißmäßig erhöht und diese erhöhten Distanzen der Tarifberechnung zu Grunde gelegt werden, nämlich:

- 1) Wald-Rüti: 60 % Zuschlag.
- 2) Rapperswyl-Pfäffikon: 60 % Zuschlag.
- 3) Töfthalbahn: Von 1—10 Kilometer 30 %, über 10 Kilometer 20 % Zuschlag.
- 4) Jura-Bern-Luzern-Bahn:
  - a. Bern-Luzern: 10 % Zuschlag.
  - b. Biel-Tavannes-Convers: 20 % Zuschlag (bisher 30 %).
  - c. Jura Industriel: 60 % Zuschlag (bisher 70, beziehungsweise 62 %).
- 5) Emmenthalbahn: Von 1—10 Kilometer 30 %, über 10 Kilometer 10 % Zuschlag.
- 6) Gotthardbahn: Auf den Bergstrecken 60 % Zuschlag.

gesellschaften angeknüpft; zu einem Resultate gelangten dieselben aber erst in jüngster Zeit.

Demselben zufolge erklären sich die zum Reformtarif übergegangenen Bahnen bereit, in Abweichung von ihren daherigen konzessionsgemäßen Rechten den Eilgutzwang zu beseitigen und das taxpflichtige Minimalgewicht für Eil- und ordinäre Güter auf 20 kg. zu reduzieren, insofern ihnen eine etwelche Kompensation für die entstehenden Einbußen dadurch geboten werde, daß die Aufrundung der Bruchtheile von 10 zu 10 kg. stattfinden und die Minimaltaxe im gesammten internen und direkten Verkehr auf 40 Cts. erhöht werden dürfe. Welche Tragweite diese Neuerung für den Verkehr hat, ergibt sich aus den anliegenden zwei Tabellen.

Was die Erhöhungen anbetrifft, die sich aus dem Umstand ergeben, daß bei den Eilgütern im Gewichte von über 20 kg. und bei den gewöhnlichen Gütern im Gewichte von über 50 kg. Bruchtheile bis incl. 5 kg. künftig für volle 10 kg. bezahlen müssen, so fallen sie kaum sehr in Betracht, wenn man sich vergegenwärtigt, daß Versender und Empfänger ihre Bestellungen und Versendungen der neuen Gewichtsordnung anpassen können. Von der Erhöhung der Minimaltaxe profitiren nur die Nordostbahn, Vereinigten Schweizerbahnen incl. Toggenburgerbahn, die Bötzberrgbahn, die Aargauische Südbahn und auf einzelnen Gebieten auch die Gotthardbahn und die Jura - Bern - Luzern - Bahn, aber auch diese nur in den betreffenden internen Verkehren. Daß diese Erhöhung den durch Aufhebung des Eilgutzwanges und Reduktion des Minimalgewichtes entstehenden Ausfall decken werde, muß als höchst unwahrscheinlich angenommen werden; in die Augen springend dagegen ist, daß jene Bahnen, deren Minimaltaxe bis anhin schon 40 Cts. betrug, ein erhebliches Opfer bringen, dem gegenüber die Aufrundung von 10 zu 10 kg. ein Aequivalent bei Weitem nicht bietet.

Da hienach außer Zweifel steht, daß die Neuerung für den Verkehr und speziell für den Kleinverkehr im Ganzen genommen bedeutende Vortheile bietet und ferner in Betracht zu ziehen ist, daß mit der Einführung derselben ein weiterer wichtiger Fortschritt in der Vereinheitlichung des Tarifwesens und der gleichen Behandlung sämmtlicher Landestheile erzielt wird, hat der Bundesrath keinen Anstand genommen, den von den Bahnen proponirten Kompromiß gutzuheißen.

Die Einheit, welche in den verschiedenen von uns besprochenen Richtungen erreicht worden ist, wird zur Zeit nur noch durch die Verwaltung der Suisse Occidentale gestört. Nachdem dieselbe bei

den Verhandlungen vom Jahre 1878 den Bestrebungen zur Einführung des Reformsystems ausdrücklich zugestimmt hatte, lehnte sie dasselbe in dem gleichen Augenblicke ab, in welchem sämtliche andere schweizerische Bahnen mit der Einführung beschäftigt waren, und schlug für sich allein ein System vor, welches während der langjährigen Verhandlungen über diese Fragen nie zur Sprache kam und eine Klassifikation in Aussicht nimmt, welche ausschließlich auf Gewichtsstufen gegründet ist, ohne auf die Art und den Werth der Waaren irgend welche Rücksicht zu nehmen. Wir sehen davon ab, an dieser Stelle auf eine sachliche Erörterung dieses Vorschlages einzutreten. In dem Zusammenhang dieser allgemeinen Besprechung der schweizerischen Tarifrage möge nur die Bemerkung Platz finden, daß die relativen Vorzüge eines Tarifsystems schon sehr bedeutende sein müssten, um die Sonderexistenz neben und gegenüber einer einheitlichen, das ganze Land umfassenden Ordnung dieser Verhältnisse zu rechtfertigen. Nachdem die fünf grossen Bahngruppen der Schweiz mühselig dazu gekommen sind, eine von dem Publikum und den Behörden längst verlangte gemeinsame Einrichtung zu treffen, erscheint es durch die Rücksichten auf die materiellen Landesinteressen dringend geboten, daß sich nicht eine einzelne Gesellschaft von dieser Gemeinsamkeit ausschliesse. Es ließe sich für einen solchen Ausschluß eine Erklärung finden, insofern die Suisse Occidentale durch die Ausführung ihrer Vorschläge sich mit dem Tarifsystem eines Nachbarlandes in Uebereinstimmung setzen würde, weil sie bei dieser Uebereinstimmung mit dem fremden Lande mehr Vortheil als bei derjenigen mit dem eigenen zu finden glaubt. Diese Voraussetzung trifft aber gar nicht zu. Das vorgeschlagene Tarifsysteem steht mit dem der französischen Bahnen ebenso sehr im Widerspruch, wie mit demjenigen der schweizerischen, während die letztern den Vortheil haben, mit den beiden großen Nachbarländern von Deutschland und Oesterreich zusammen zu treffen, also mit denjenigen Bahnen, mit welchen die unserigen nicht bloß in einem sehr starken Verkehr, sondern auch in der stärksten Konkurrenz stehen.

Wenn wir gesagt haben, das Nebeneinanderbestehen zweier verschiedener Waarenklassifikationen erscheine durch die Rücksichten auf die allgemeinen Interessen als ausgeschlossen, so haben wir dies an der Hand einiger Beispiele, aus welchen sich ergibt, wie sehr dadurch das Gleichgewicht der arbeitenden Kräfte des Landes zerstört würde, darzuthun.

Es würden kosten:

- 1) 10,000 kg. der allgemeinen Wagenladungsklasse B:
  - a) von Genf nach Bern, 159 km., nach dem Gewichtstarif der Suisse Occidentale Fr. 127. 20 = 8 Cts. per Tonne und Kilometer;
  - b) von Basel nach Bern, 107 km., nach dem Reformtarif Fr. 149 = 16 Cts. per Tonne und Kilometer;  
von Zürich nach Bern, 129 km., nach dem Reformtarif Fr. 179 = 14 Cts. per Tonne und Kilometer.
- 2) 10,000 kg. des Spezialtarifes III:
  - a) von Genf nach Bern, 159 km., nach dem Gewichtstarif der Suisse Occidentale Fr. 127. 20 = 8 Cts. per Tonne und Kilometer;
  - b) von Winterthur nach Bern, 149 km., nach dem Reformtarif Fr. 80, und von Romanshorn nach Bern, 205 km., nach dem Reformtarif Fr. 104 = 5 Cts. per Tonne und Kilometer.

Insofern die vorderhand nur in Bezug auf die Waarenklassifikation angestrebte Einheit für das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft zu Stande kommen und nicht neuerdings wieder alles in Frage gestellt werden soll, können die Sonderbestrebungen der Suisse Occidentale nicht gutgeheissen werden, zumal dieselben auch sachlich dem Publikum keine besondern Vortheile bieten. Eine einheitliche Taxe, die neben der Klassifikation erst zu einheitlichen Tarifen führen würde, ist ohnedies noch nicht vollständig erreicht und deshalb das Errungene um so sorgfältiger zu wahren.

Vergleichen wir nun den heutigen, auf Grund des Reformtarifes ruhenden Stand des Tarifwesens mit den Bestimmungen der Konzessionen, so ergeben sich genau dieselben Resultate, welche wir schon oben in Bezug auf die Klassifikationen von 1863 und 1872 gefunden haben.

Die Waarenklassifikation des Reformsystemes entspricht nur den Konzessionen, welche allgemein vorschreiben, daß eine Klasseneintheilung stattfindet; sie steht aber mit denjenigen im Widerspruch, welche eine bestimmte Klassifikation oder eine andere Anzahl von Klassen aufgestellt haben. Zu den letztern gehören auch diejenigen der Suisse Occidentale, wie im Eingang dieses Berichtes nachgewiesen worden ist, und es beruft sich die Verwaltung dieser Bahn speziell darauf, daß der Reformtarif ihren Konzessionen nicht weniger zuwiderlaufe, als das neue, von ihr vorgeschlagene System, dem daher dieser Widerspruch nicht entgegengehalten werden könne. Wir sind in dieser Hinsicht anderer Ansicht. Die Suisse Occidentale will ihr Tarifwesen nicht etwa nach den Vorschriften

ihrer Konzessionen herstellen; sie ist hieran nicht rechtlich, aber thatsächlich gehindert, weil die Konzessionen der einzelnen Linien in Bezug auf die Waarenklassifikation nicht übereinstimmen und die Einführung verschiedener Systeme auf dem gleichen Bahnnetz in der Ausführung auf die größten Schwierigkeiten und zu zahlreichen Beschwerden führen müßte. Die Suisse Occidentale will für ihr ganzes Bahnnetz ein einheitliches Tarifsystern, das auf der einen Seite die unter allen andern Bahnen erzielte Uebereinstimmung ausschließt und auf der andern Seite mit den eigenen Konzessionen im Widerspruch steht. Der erstere Umstand gibt dem Bundesrath die im Interesse des allgemeinen schweizerischen Verkehrs wohlbegründete Veranlassung und der zweite das unbedingte Recht, dem vorgeschlagenen Tarifsystern die Genehmigung zu versagen, ohne dadurch den konzessionsgemäßen Rechten der Gesellschaft irgend wie zu nahe zu treten. Es ist übrigens begründete Hoffnung vorhanden, daß die Verwaltung der Suisse Occidentale von ihrem Vorhaben zurückkommen und dem allgemeinen Tarifsystern sich anschliessen werde.

Was die bei den Reformtarifen zur Anwendung gekommenen Taxen anbelangt, so stehen dieselben bei der großen Mehrzahl der Positionen inner den Grenzen der Konzessionen. Das finanzielle Ergebniß des Reformtarifes gegenüber der bisherigen Berechnungsweise ist bei der Verschiedenheit der Klassifikation, der Transportweise und der Taxen zum Voraus nicht zu bestimmen, und es ist daher verfrüht, wenn der Vorwurf erhoben worden ist, es werde durch die den einzelnen Gesellschaften bewilligten Taxen der Verkehr gegenüber dem frühern Zustande benachtheiligt. Durch die Thatsache, daß in einzelnen Fällen der Gesamtpreis für einzelne Transporte ein höherer ist, als früher, ist ein solcher Beweis nicht geleistet, indem dieser Erhöhung wesentliche Ermäßigungen entgegenstehen, wie dies übrigens des Nähern in einem besondern Berichte ausgeführt wird, welchen der Bundesrath über eine im Ständerath gestellte Motion erstattet hat.

Der Bundesrath ist durch Art. 35 des Eisenbahngesetzes ausdrücklich ermächtigt, unter Umständen Taxen zu bewilligen, welche in den Konzessionen nicht vorgesehen sind. Indem er von diesem Rechte Gebrauch machte, wie dieses unter dem frühern Gesetze von den Kantonen gegenüber der Suisse Occidentale und der Jura-Bahn-Linie geschehen ist, hat er einzelne Gebühren gegenüber den Konzessionen allerdings erhöht, gegenüber der Mehrzahl der schweizerischen Bahnen aber nur gleichgestellt und durch diese Gleichstellung den betreffenden Verwaltungen den Beitritt zu dem nunmehr allgemein schweizerischen Tarifsystern möglich gemacht.

Der Bund ist leider nicht in der Lage, auf dem Wege der

Gesetzgebung alle Reformen einzuführen, welche auf dem Gebiete des Tarifwesens noch vorzunehmen sind; er hat die dazu nöthigen ihm zugestandenen Befugnisse, namentlich in Bezug auf die Höhe der Taxen, in den Konzessionen vergeben. Die bisherigen Resultate sind auf diesem Gebiete nicht zum geringen Theil der freien Verständigung der Bahnen unter sich und mit den Bundesbehörden zu verdanken, und es darf behauptet werden, daß dieselben ohne materielle Opfer von Seite des Verkehrs erreicht worden sind. Die von dem Bundesrathe in inner den Grenzen seiner Kompetenz bewilligte Taxerhöhung darf nicht bloß nach den durch die kantonalen Konzessionen geschaffenen lokalen Vortheilen beurtheilt werden; sie hat es möglich gemacht, das allgemeine und darum höhere schweizerische Interesse, welches in einem einheitlichen Tarifsystern liegt, zu fördern und zu befriedigen, und wenn daher von einzelnen Landestheilen ein Opfer gebracht würde (was zur Zeit noch gar nicht sicher ist), so ist dasselbe dem gesammten schweiz. Verkehr zu gut gekommen.

Nachdem bisher hauptsächlich von den Waarenklassifikationen und von den Taxen, insoweit sie mit den erstern zusammenhängen, die Rede gewesen ist, bleibt noch eine Reihe anderer Fragen zu erörtern, die in neuerer Zeit zur öffentlichen Besprechung und auch zur amtlichen Behandlung gekommen sind. Es betrifft dies namentlich die Bildung der Tarife mit Rücksicht auf die Distanzen (die sog. Staffeltarife) und ferner die Frage der verschiedenen Konkurrenztarife.

## 2. Die Staffeltarife.

Eine Anzahl von Bahnen berechneten bis anhin die Tarife nach dem sog. Staffelsystem, bei welchem die kilometrische Taxe im umgekehrten Verhältnisse zur Entfernung steht. Je kürzer die Transportstrecke, desto größer die kilometrischen Durchschnittstaxen, und umgekehrt. Dieses Prinzip, daß die längeren Transporte verhältnißmäßig weniger bezahlen, läßt sich bei den noch näher zu besprechenden Voraussetzungen mit guten Gründen vertheidigen, und es wird auch bei diesem Systeme Jedermann gleich gehalten.

Wesentlich anders gestaltet sich aber die Sache, wenn ein Transport über zwei oder mehrere Bahnen geht, von welchen jede den Staffeltarif selbständig anwendet.

In diesem Falle werden die Taxen nicht etwa für die ganze Transportlänge auf Grund nur eines Staffels berechnet, sondern, sobald ein Transport auf eine neue Bahn übergeht, beginnt die Taxberechnung von Neuem; es kommen, wie bei der Versandtbahn, die höhern Anfangstaxen des Staffels auch bei der folgenden Bahn zur Einrechnung, und es entstehen, abgesehen davon, daß die Taxen auf den verschiedenen Bahnen nicht gleich hoch sind, höhere Totalfrachten, als wenn die gleich lange Transportstrecke auf nur einer Bahn zurückgelegt worden wäre.

Einige Beispiele werden dies aufklären:

Eine Tonne kostet in der III. Klasse der Spezialtarife:

		Mehrbetrag des ersten Transports.	
	Fr.	Fr.	
1) Von Aarau nach Uster (Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen)	4. 90		
Sie würde kosten auf die gleiche Entfernung auf			
der Nordostbahn	3. 60	1. 30	= 36 %
den Vereinigten Schweizerbahnen	3. 80	1. 10	= 29 %
2) Von Basel nach Rüti (Bötzbergbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen)	8. 30		
Taxe für die gleiche Entfernung auf			
der Nordostbahn	5. 60	2. 70	= 48 %
den Vereinigten Schweizerbahnen	6. 10	2. 20	= 36 %
3) Von Steckborn nach Rüti (Ostsektion der ehemaligen Nationalbahn, Nordostbahn, Effretikon-Wetzikon und Vereinigte Schweizerbahnen)	7. 80		
Taxe für die gleiche Entfernung auf			
der Nordostbahn	4. 30	3. 50	= 81 %
den Vereinigten Schweizerbahnen	4. 60	3. 20	= 70 %
4) Von Aarau nach Ebnet (Nordostbahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Toggenburgerbahn)	8. 20		
Taxe für die gleiche Entfernung auf			
der Nordostbahn	5. 50	2. 70	= 49 %
den Vereinigten Schweizerbahnen	6. 10	2. 10	= 34 %
5) Von Altdorf nach Rüti (Gotthardbahn, Nordostbahn und Vereinigte Schweizerbahnen)	9. 40		
Taxe für die gleiche Entfernung auf			
der Nordostbahn	5. 80	3. 60	= 62 %
den Vereinigten Schweizerbahnen	6. 40	3. —	= 47 %

Wenn also ein Transport sich auf zwei oder mehreren Bahnen bewegt, welche das Staffelsystem besitzen, so führt dieses System, dessen Zweck die successive Verminderung der kilometrischen Taxen ist, im Gegentheil dazu, daß bei jedem Uebergang auf ein neues Bahnggebiet eine Erhöhung der Taxe stattfindet.

Bewegen sich zwei Transporte auf gleich langen aber verschiedenen Linien von einem Orte aus nach zwei verschiedenen Orten, der eine auf nur einer Bahn, der andere auf zwei oder mehreren Staffelnbahnen, so tritt wieder dieselbe Ungleichheit zu Tage.

So beträgt die Taxe:

*a. Für 48 km.*

- |   |           |
|---|-----------|
| 1) Zwischen Wattwyl und Winterthur mit zwei Staffeln der Toggenburgerbahn und Vereinigten Schweizerbahnen . . . . . | Fr. 4. 20 |
| 2) Zwischen Gossau-Winterthur nach dem Tarif der Vereinigten Schweizerbahnen . . . . .                              | „ 3. 20   |

Mehrbetrag des ersten Transportes  $\text{Fr. 1. --} = 31\%$

*b. Für 56 km.*

- |   |         |
|---|---------|
| 1) Zwischen Ebnat-St. Gallen, zwei Staffeln der Toggenburgerbahn u. Vereinigten Schweizerbahnen . . . . . | „ 4. 60 |
| 2) Zwischen Winterthur-St. Gallen, effektive Distanz 58 km. . . . .                                       | „ 3. 60 |

Mehrbetrag des ersten Transportes  $\text{Fr. 1. --} = 27\%$ .

Weniger empfindlich, aber immerhin von Bedeutung, ist der Unterschied dann, wenn ein Transport von einer Bahn mit Staffeltarif auf eine solche mit Streckentarif übergeht.

Es ist nicht nöthig, des Weitern auseinanderzusetzen, wie tief einschneidend solche Verhältnisse auf den Verkehr verschiedener Landesgegenden und Ortschaften einwirken. Derjenige, dessen Verkehr sich auf dem Gebiete einer einzigen Bahn bewegt, ist gegenüber dem Konkurrenten, der seine Sendungen über mehrere Bahnen zu vermitteln hat, in seinen Frachtsätzen bis auf 80 % der letztern bevorzugt, und in den Gebieten, auf welchen zwei Bahnen zusammenstoßen, kann der Unterschied 40 % betragen. Am auffälligsten und am stoßendsten ist die Ungleichheit, wenn sie sich zwischen nahe bei einander liegenden, demselben Industriegebiet angehörenden Ortschaften geltend macht. Diese Uebelstände würden praktisch von

weniger Bedeutung sein, wenn die einzelnen schweizerischen Bahnen ausgedehnte Netze und lange Linien besäßen. Sie steigern sich aber bei den verhältnißmäßig kurzen Transportstrecken, von denen jede wieder zu einer neuen Taxerhöhung Anlaß bietet. So finden sich auf einem Flächenraum, der durch die Linie des Rheins im Norden, Aarau-Luzern im Westen, Luzern-Sargans im Süden und Sargans-Rheinnek im Osten begrenzt ist und nicht viel mehr als 7000 km<sup>2</sup> umfaßt, nicht weniger als 19 Stationen, auf denen zwei Bahnen mit Staffeln zusammenstoßen, so daß durchschnittlich auf je 350 km<sup>2</sup> eine solche Station fällt, auf welcher für den Transport ein neuer erhöhter Tarif in Anwendung kommt. Die Gesamtlänge der sieben Bahnen, welche den Staffeltarif eingeführt haben, beträgt 1325 km., so daß auf 70 km. eine Uebergangstation kommt; rechnet man die Gotthardbahn, welche nur auf einem Punkte an eine andere Staffelhahn stößt (Immensee), weg, so ergibt sich auf eine Strecke von 56 km. ein Uebergang zu einem neuen Staffel.

Es ist erhoben worden, daß von dem Güterverkehr der Nordostbahn nur 32 % nach einem Staffeltarif behandelt werden, daß also nur etwa bei  $\frac{1}{3}$  des Gesamtverkehrs die Taxen im Verhältniß der durchlaufenen Strecken abnehmen, während mehr als  $\frac{2}{3}$  dieses Verkehrs (68 %) sich auf zwei oder mehreren Linien bewegen, und daß in Folge dessen die oben erwähnten Ungleichheiten entstehen, bei denen der eine Transport bis auf 80 % Mehrtaxe zu bezahlen hat als der andere.

Solche Staffeltarife haben auch noch den weitem Nachtheil, daß die Taxberechnung für eine bestimmte Sendung schwierig und die Kontrolle an der Hand der Konzession für das Publikum geradezu zur Unmöglichkeit wird. Es ist dies ein Uebelstand, der um so mehr in's Gewicht fällt, als es bei der Manigfaltigkeit der schweizerischen Tarife ohnehin schwer hält, sich auf diesem Gebiete zurecht zu finden. Ein Beispiel wird auch in diesem Falle die Sache klar machen. Nehmen wir an, es handle sich um eine Sendung von Basel nach Rütli, so hat dieselbe die Bötzberrgbahn bis Brugg, die Nordostbahn bis Zürich oder Oerlikon und von dort an die Vereinigten Schweizerbahnen zu benutzen. Das Detail der Rechnung gestaltet sich folgendermaßen:

### Staffeltarif. Detailberechnung verschiedener direkter Taxen.

Kilometer.	nach und von	Eilgut.	Stückgut.		Allgemeine Wagenladungs-klassen.		Spezialtarife.				
			I	II	A <sup>1</sup>	B	A <sup>2</sup>	I	II	III	
			per 100 kg. Cts.								
58	<b>Basel-Rüti.</b> <i>a. Brugg-Brugg:</i>	1-10 km. = 10 km. . . . .	40	20	20	20	18	18	17	16	15
		11-20 " = 10 " . . . . .	40	20	16	16	14	13	12	8	5
		21-30 " = 10 " . . . . .	40	20	16	15	13	10	10	6	4
		31-50 " = 20 " . . . . .	72	38	28	22	18	16	13	11	7 <sub>2</sub>
		51-58 " = 8 " . . . . .	25 <sub>8</sub>	12 <sub>8</sub>	9 <sub>8</sub>	8	6 <sub>4</sub>	5 <sub>8</sub>	4 <sub>8</sub>	4	2 <sub>72</sub>
	58 km. . . . .	217 <sub>8</sub>	110 <sub>8</sub>	89 <sub>8</sub>	81	69 <sub>4</sub>	62 <sub>8</sub>	56 <sub>8</sub>	45	33 <sub>92</sub>	
58	<i>rund</i> . . . . .	192 <sup>*)</sup>	111	90	81	69	63	57	45	34	
33	<i>b. Brugg-Oerlikon:</i>	1-10 km. = 10 km. . . . .	40	20	20	20	18	18	17	16	15
		11-20 " = 10 " . . . . .	40	20	16	16	14	13	12	8	5
		21-30 " = 10 " . . . . .	40	20	16	15	13	10	10	6	4
		31-33 " = 3 " . . . . .	10 <sub>8</sub>	5 <sub>7</sub>	4 <sub>2</sub>	3 <sub>8</sub>	2 <sub>7</sub>	2 <sub>2</sub>	1 <sub>88</sub>	1 <sub>65</sub>	1 <sub>08</sub>
	33 km. . . . .	130 <sub>8</sub>	65 <sub>7</sub>	56 <sub>2</sub>	54 <sub>3</sub>	47 <sub>7</sub>	43 <sub>4</sub>	40 <sub>88</sub>	31 <sub>68</sub>	25 <sub>08</sub>	
33	<i>rund</i> . . . . .	131	66	56	54	48	43	41	32	25	
31	<i>c. Oerlikon-Rüti:</i>	1-31 km. . . . .	99 <sub>2</sub>	55 <sub>8</sub>	43 <sub>4</sub>	43 <sub>4</sub>	37 <sub>2</sub>	34 <sub>1</sub>	31	24 <sub>8</sub>	13 <sub>98</sub>
		Expeditionsgebühr . . . . .	26	14	14	12	12	12	10	10	10
	31 km. . . . .	125 <sub>2</sub>	69 <sub>8</sub>	57 <sub>4</sub>	55 <sub>4</sub>	49 <sub>2</sub>	46 <sub>1</sub>	41	34 <sub>8</sub>	23 <sub>98</sub>	
31	<i>rund</i> . . . . .	126	67 <sup>*)</sup>	58	56	50	47	41	35	24	
122	<b>Total</b> . . . . .	449	244	204	191	167	153	139	112	83	

\*) Konzessionsgemäßes Maximum.

Die dargestellten Uebelstände haben die Aufsichtsbehörde zu der Untersuchung der Frage veranlaßt, ob diese Staffeltarife vom Standpunkt der Konzessionen und des Eisenbahngesetzes überhaupt als zulässig erachtet werden können. Obschon dieselben zur Zeit auf keiner schweizerischen Bahn mehr bestehen, haben wir dennoch verschiedene Gründe, diese Frage auch hier zu erörtern; nicht nur weil die Staffeltarife ein wichtiges Glied in der Entwicklung des Tarifwesens überhaupt bilden, sondern wesentlich auch in Folge des Umstandes, daß einzelne der dabei beteiligten Bahnen nicht bloß die Anschauungen des Bundesrathes, sondern auch das Recht desselben bestritten, in dieser Frage einen Entscheid zu fällen, wie denn auch schließlich von der gleichen Seite die Abschaffung dieser Tarife unter Wahrung aller Rechte erfolgte.

Was vorerst die Kompetenz betrifft, so stellt sich der Bundesrath auf den Standpunkt, daß die Rechte der Eisenbahnen im Tarifwesen, wie auf andern Gebieten, nur abgeleitete sind, und daß die Gesellschaften überhaupt nur diejenigen Befugnisse besitzen, welche denselben durch die Konzessionen oder durch die Gesetze eingeräumt sind. Wir haben nun schon darauf aufmerksam gemacht, daß keine einzige Konzession das Verhältniß berührt, welches durch die Staffeltarife geordnet ist; im Gegentheil drücken sich dieselben, indem sie die Höhe der Taxen festsetzen, immer nur dahin aus, wie viel an Taxen für eine bestimmte Distanzeinheit von den Gesellschaften gefordert werden dürfe. Der Gedanke einer im Verhältniß zur Distanz veränderlichen Taxe findet sich weder in den Konzessionen noch in dem Gesetz, und es ist daher die Befugniß des Bundes zweifellos, über die Zulässigkeit der jenem Grundsatz gemäß gebildeten Staffeltarife zu verfügen. Unter diesen Verhältnissen hat aber der Bundesrath gemäß Art. 31 des Eisenbahngesetzes zu verfahren, der vorschreibt, daß die schweizerischen Bahnen möglichst nach einheitlichen Grundsätzen verwaltet werden sollen. Dieser Forderung gegenüber können die beiden Systeme des Strecken- und Staffeltarifes nicht neben einander bestehen. Der Einfachheit des erstern müssen die Komplikationen, Ungleichheiten und Schwierigkeiten des kumulirten Staffelsystems weichen. Dazu gesellt sich aber noch eine wesentliche Betrachtung, welche im Art. 30 des Gesetzes begründet ist. Diese Gesetzesvorschrift verpflichtet die Verwaltungen, den technischen und Betriebsanschluß anderer schweizerischer Eisenbahnunternehmungen an die ihrige ohne Zuschlagstaxe und Reexpeditionsgeld und ohne Erschwerung des durchgehenden Verkehrs in schieklicher Weise zu gestatten.

Das Gesetz hat somit bei der Garantie des durchgehenden Verkehrs nicht nur den technischen Anschluß, den Uebergang der

Transportmittel etc., sondern ebensowohl die nicht weniger wichtigen Taxverhältnisse im Auge, und schreibt daher mit aller Deutlichkeit vor, daß der durchgehende Verkehr auch durch Taxverhältnisse nicht „erschwert“ werden darf. Eine solche Erschwerung liegt aber nach den obigen Darstellungen gegenüber dem internen Verkehr unzweifelhaft vor. Die Differenz zwischen den Taxen der aufeinander folgenden Staffeln ist nichts weiter, als die bei der Streckentaxe bezogene Expeditionsgebühr, und wenn diese Differenz bei jedem Uebergang auf eine neue Bahn neu bezahlt werden muß, so wird dadurch der Vorschrift des Art. 30 in flagranter Weise entgegengehandelt. Es ist somit klar, daß den Bahnen nicht bloß jede gesetzliche und konzessionelle Befugniß zur Errichtung von einseitigen Staffeltarifen abgeht, sondern daß diese Tarife auch den Grundsätzen des Gesetzes zuwiderlaufen.

Es ist dieser Abschnitt damit eingeleitet worden, und wir wiederholen hier, daß das Gesagte nur von den Staffeltarifen gilt, wie sie auf unsern Bahnen zur Anwendung gekommen sind. Wenn die sämtlichen schweizerischen Bahnen sich dahin vereinigen würden, dieses Tarifsystern einzuführen, so wäre dagegen vom Standpunkte des Gesetzes und auch sonst nichts einzuwenden. Dabei ist aber vorausgesetzt, daß die staffelweise Berechnung für eine ganze Transportstrecke nur ein Mal zur Anwendung käme, wie viele Bahnen auch bei dem Transporte theilhaft wären. Was wir beanstanden, ist die von den Bahnen thatsächlich geübte Anwendung des Staffeltarifes, wonach bei dem Uebergang von einer Bahn zu der andern die Staffelnrechnung immer wieder neu beginnt.

Der Beschluß, den der Bundesrath am 5. September 1882 gefaßt hat und demgemäß er vorkommendenfalls auch später verfahren wird, lautet folgendermaßen:

- „1) Die Berechnung der Taxen nach Entfernungsstufen einer Transportstrecke, wobei für die entferntern Stufen geringere Taxen berechnet werden, als für die nähern (Staffeltarif), darf in dem Verkehr der schweizerischen Bahnen unter sich (direkter und Transitverkehr) nur in der Weise zur Anwendung kommen, daß die auf den einzelnen Bahnen durchlaufenen Strecken zusammen als nur eine Transportstrecke angesehen werden. Es ist somit nicht zulässig, bei der Bildung von direkten und Transittarif Staffeltarife an proportional gerechnete Tarife anzustoßen oder zwei oder mehrere Staffeln zu kumuliren.
- 2) Die Tarife für den internen Verkehr sind nach den für den direkten schweizerischen Verkehr angenommenen Grundsätzen zu berechnen.“

Ueber die praktische Bedeutung, den die Abschaffung des einseitigen Staffelsystems rücksichtlich der Höhe der Frachten hat, gibt der nachstehende Auszug aus den Tarifen Basel-Ostschweiz vor und nach dem 1. Oktober dieses Jahres einige Beispiele, wobei *a* die frühern staffelförmigen und *b* die nunmehrigen auf Grund kilometrisch gleichmäßiger Ansätze mit festen Expeditionsgebühren gebildeten Taxen repräsentiren.

### 3. Die Differential- und Konkurrenztarife.

Wir unterscheiden zwischen der Konkurrenz der schweizerischen Bahnen unter sich und der Konkurrenz der schweizerischen Bahnen gegenüber den ausländischen.

Bei der Konkurrenz der schweizerischen Bahnen sind in der Regel auf der einen oder andern Seite oder auch auf beiden Seiten ausländische Bahnen betheiligt.

Die Beschlüsse, welche der Bundesrath im Laufe des verflossenen Jahres in Bezug auf den Tarif 442 zu fassen im Falle war, beziehen sich auf diese Verhältnisse, und da dieselben einen großen Theil des schweizerischen Gebietes berühren, so erscheint es angemessen, durch die Besprechung derselben den Standpunkt aus einander zu setzen, welchen der Bundesrath in der Beurtheilung dieser Fragen einnimmt.

Im Jahre 1878 errichteten die Schweizerische Centralbahn, Jura-Bern-Luzern Bahn und Suisse Occidentale in Verbindung mit der französischen Mittelmeerbahn einen Tarif für den Verkehr zwischen Marseille, Arles, la Ciotat, Toulon und Cette einerseits und den Stationen Basel, Aarau und Luzern, als den Grenzpunkten der drei schweizerischen Bahnen, anderseits. Dieser Tarif umfaßt die hauptsächlichsten der in diesem Verkehr vorkommenden Transportartikel, wie Baumwolle, Kaffee, Zucker und andere Kolonialwaaren, Schwefel, Käse, Baumwolltücher, roh und bedruckt, und gewährt gegenüber dem Normaltarif Ermäßigungen, die über 60 % gehen. Wie schon bemerkt, bezieht sich dieser Tarif zunächst nur auf die genannten drei Stationen. Alle übrigen zwischen Genf und diesen Endpunkten gelegenen Stationen zerfallen in zwei Klassen:

1) Zur ersten Klasse gehören die Stationen, welche an folgenden Linien liegen:

- a. Richtung Basel: Reuchenette-Delsberg-Mönchenstein und Läufel-fingen-Muttenz.
- b. Richtung Aarau: Lausanne-Yverdon-Neuchâtel-Biel-Solothurn-Wangen-Olten-Schönenwerth.
- c. Richtung Luzern: Conversion-Romont-Fribourg-Bern-Langnau-Luzern.

2) Zur zweiten Klasse gehören alle andern zwischen Genf einerseits und Basel-Aarau-Luzern anderseits gelegenen Stationen, welche nicht an den obigen sogenannten Instradirungslinien liegen, so unter andern:

Yvonaud-Cugy, Corcelles-Belfaux.  
 Châtillens-Granges-Marnand.  
 Galmitz-Aarberg.  
 Brügg-Zollikofen.  
 Bußwyl-Lüßlingen.  
 Zollikofen-Burgdorf-Herzogenbuchsee-Aarburg.  
 Derendingen-Inkwyl.  
 Aarburg-Emmenbrücke.  
 Lausanne-Vevey-Villeneuve-St-Maurice-Sion.  
 Cossonay-Vallorbes.  
 Neuchâtel-Verrières.  
 Neuchâtel-Chauxdefonds-Loele.  
 Convers-Tavannes.  
 Gümligen-Thun.

Für die erste Klasse gilt die Regel, daß jede der dazu gehörigen Stationen ohne Unterschied der Entfernung so viel bezahlt als die Endpunkte der betreffenden Linien (Basel, Aarau, Luzern), so lange nicht die Normaltaxe weniger beträgt als die durch den Tarif festgesetzte Taxe (die Differentialtaxe).

So beträgt die Taxe der Serie 1 für Neuchâtel, das von Marseille 602 Kilometer entfernt ist, so viel als diejenige für Aarau (Fr. 80), obschon letzteres um 103 Kilometer weiter liegt. Auf den Kilometer der Entfernung berechnet, bezahlt also Neuchâtel für eine Tonne nach Marseille 13,3 Cts., Aarau dagegen 11,3 Cts., also 15 % weniger, und allgemein bezahlt jede schweizerische Station tonnenkilometrisch um so mehr, je kleiner die Entfernung zwischen der Abgangs- und Bestimmungsstation ist.

In der zweiten Klasse besteht die Taxe aus zwei Theilen, erstens aus der Taxe der Instradirungslinie bis zu dem Punkt, wo die Linie der zweiten Klasse abzweigt, berechnet nach Tarif 442, und sodann aus der nach dem Normaltarif berechneten Taxe der zweiten Linie. So bezahlt z. B.

Chaux-de-Fonds:

- 1) die Taxe von Genf bis Neuchâtel (gleich derjenigen von Aarau),
- 2) dazu die Taxe der internen Linie Neuchâtel-Chaux-de-Fonds;

Basel nach und von		Eilgut	Stückgut		Allgemeine Wagenladungs- klassen		Spezialtarife					
			I.	II.	A <sup>1</sup> .	B.	I.		II.		III.	
							a.	b.	a.	b.	a.	b.
Rorschach	a.	5760	2890	2560	1990	1710	1490	1370	1490	1110	1490	880
	b.	5880	2940	2640	2020	1750	1480	1330	1440	1120	1410	870
Romanshorn	a.	5220	2610	2400	1800	1540	1360	1240	1360	1020	1360	830
	b.	5300	2650	2450	1770	1520	1300	1170	1280	980	1260	780
Steckborn	a.	4610	2310	2290	1670	1420	1250	1160	1250	930	1250	760
	b.	4710	2360	2280	1620	1390	1180	1070	1160	900	1130	720
Stein a. Rh.	a.	4170	2090	2070	1450	1240	1090	1010	1090	830	1090	700
	b.	4210	2110	2100	1440	1230	1060	970	1040	800	1030	650
Stammheim	a.	4370	2190	2150	1530	1310	1160	1070	1160	870	1160	730
	b.	4410	2210	2050	1510	1290	1110	1010	1090	840	1070	670
Amrisweil	a.	5460	2730	2310	1890	1620	1420	1300	1420	1060	1420	830
	b.	5520	2760	2360	1890	1630	1390	1250	1360	1050	1300	780
Bischofszell	a.	5500	2890	2320	1990	1650	1440	1310	1440	1090	1440	830
	b.	5680	2930	2370	2150	1860	1570	1390	1470	1210	1310	780
Weinfelden	a.	4960	2620	2120	1820	1510	1320	1210	1320	1000	1320	770
	b.	5100	2640	2140	1940	1670	1400	1250	1320	1100	1180	710
Mülheim-Wigoltingen	a.	4740	2510	2040	1750	1450	1270	1170	1270	970	1270	750
	b.	4860	2520	2050	1850	1600	1340	1200	1270	1060	1130	680
Frauenfeld	a.	4380	2330	1900	1640	1370	1190	1100	1190	910	1190	710
	b.	4480	2330	1900	1720	1480	1330	1110	1170	980	1050	640
Winterthur	a.	3870	2060	1710	1480	1230	1080	1000	1080	830	1080	660
	b.	3940	2060	1680	1520	1300	1080	980	1040	870	930	570
Andelfingen	a.	3750	1880	1850	1340	1130	1010	950	1010	780	1010	660
	b.	3850	1930	1870	1320	1120	970	880	950	740	930	610
Marthalen	a.	3470	1740	1740	1230	1030	920	850	920	720	920	620
	b.	3570	1790	1780	1230	1040	900	820	890	690	880	580
Töss	a.	3840	2060	1700	1480	1230	1080	1000	1080	830	1080	650
	b.	3900	2040	1670	1500	1300	1080	970	1030	860	920	560
Bülach	a.	3300	1800	1490	1320	1110	970	910	970	750	970	600
	b.	3400	1790	1470	1320	1150	950	850	900	760	810	500
Eglisau	a.	3320	1680	1570	1240	1040	910	860	910	720	910	590
	b.	3380	1710	1550	1240	1050	880	810	850	710	820	530
Koblentz	a.	2400	1220	1200	850	690	590	560	590	490	590	420
	b.	2380	1210	1190	840	690	590	560	590	490	590	420
Kemptthal	a.	3770	2050	1670	1520	1290	1120	1040	1120	850	1120	640
	b.	3840	2010	1640	1480	1330	1120	960	1010	850	900	560
Wallisellen	a.	3340	1820	1500	1390	1190	1090	1000	1090	780	1090	600
	b.	3440	1810	1480	1330	1200	1010	860	910	770	810	510
Oerlikon	a.	3230	1770	1460	1350	1170	1060	980	1060	770	1060	590
	b.	3340	1760	1440	1290	1160	980	840	890	750	790	490

Basel von und nach		Eilgut	Stückgut		Allgemeine Wagenladungs- klassen		Spezialtarife					
			I.	II.	A.	B.	I.		II.		III.	
							a.	b.	a.	b.	a.	b.
Dielsdorf	a.	3370	1840	1520	1400	1200	1050	980	1050	790	1050	610
	b.	3460	1820	1490	1340	1210	1020	870	920	770	820	510
Zürich	a.	3190	1750	1450	1340	1160	1050	970	1050	760	1050	590
	b.	3300	1740	1430	1280	1150	970	830	880	740	780	490
Enge	a.	3390	1850	1550	1440	1250	1140	1060	1140	840	—	—
	b.	3460	1820	1490	1340	1210	1020	870	920	770	—	—
Wollishofen	a.	3410	1860	1550	1440	1250	1140	1060	1140	840	1140	670
	b.	3500	1840	1510	1350	1220	1030	880	930	780	830	510
Thalweil	a.	3620	1980	1620	1470	1270	1150	1060	1150	840	1150	670
	b.	3700	1940	1590	1430	1280	1080	930	980	820	870	540
Horgen	a.	3800	2070	1690	1530	1310	1180	1080	1180	850	1180	670
	b.	3880	2030	1660	1490	1340	1130	970	1020	860	910	560
Wädensweil	a.	4030	2190	1770	1600	1370	1230	1130	1230	890	1230	670
	b.	4120	2150	1750	1580	1420	1200	1020	1080	910	960	590
Richtersweil	a.	4130	2230	1810	1630	1390	1260	1140	1260	910	1260	680
	b.	4220	2200	1790	1620	1450	1230	1050	1110	930	990	600
Lachen	a.	4510	2430	1950	1750	1490	1340	1220	1340	970	1340	720
	b.	4620	2400	1950	1770	1580	1340	1140	1210	1010	1080	650
Näfels-Mollis	a.	5220	2780	2220	1970	1660	1500	1350	1500	1080	1500	800
	b.	5380	2780	2250	2040	1820	1550	1320	1400	1170	1240	750
Netstal	a.	5340	2840	2260	2010	1700	1520	1370	1520	1100	1520	810
	b.	5500	2840	2300	2090	1870	1590	1350	1430	1190	1270	760
Glarus	a.	5440	2890	2300	2040	1720	1540	1390	1540	1110	1540	820
	b.	5600	2890	2340	2130	1900	1610	1370	1450	1210	1290	770
Ennenda	a.	5470	2910	2310	2050	1730	1550	1400	1550	1120	1550	830
	b.	5640	2910	2360	2140	1910	1620	1380	1460	1220	1300	780
Schwanden	a.	5630	2990	2370	2100	1770	1580	1430	1580	1140	1580	840
	b.	5820	3000	2430	2200	1970	1670	1420	1510	1260	1340	800
Linthal	a.	5950	3150	2490	2200	1850	1660	1490	1660	1190	1660	880
	b.	6160	3170	2560	2330	2080	1770	1500	1590	1330	1410	840
Altstetten	a.	3040	1670	1390	1290	1110	1020	940	1020	740	1020	570
	b.	3160	1670	1370	1230	1110	930	800	840	710	750	470
Dietikon	a.	2760	1530	1280	1190	1020	950	870	950	700	950	540
	b.	2900	1540	1280	1140	1030	860	740	780	660	700	440
Wettingen	a.	2360	1330	1120	1030	880	820	750	820	620	820	500
	b.	2500	1340	1140	1020	920	770	660	700	590	630	400
Baden	a.	2280	1290	1080	990	850	790	720	790	590	790	480
	b.	2400	1290	1090	990	900	750	650	680	580	610	390
Turgi	a.	2120	1210	1000	910	780	720	660	720	530	720	420
	b.	2200	1190	990	900	820	700	610	640	540	570	370

**Steuern pro 1000 Kilogramm.**

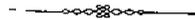
Basel von und nach	Eilgut	Stückgut		Allgemeine Wagenladungs- klassen		Spezialtarife						
		I.	II.	A <sup>1</sup> .	B.	I.		II.		III.		
						a.	b.	a.	b.	a.	b.	
Affoltern a. A.	a.	3800	2070	1690	1530	1310	1180	1080	1180	850	1180	650
	b.	<del>3880</del>	<b>2030</b>	<b>1660</b>	<b>1490</b>	<i>1340</i>	<b>1130</b>	<b>970</b>	<b>1020</b>	<b>860</b>	<b>910</b>	<b>560</b>
Zug	a.	3880	2170	1800	1670	1420	1280	1170	1280	930	1280	700
	b.	<del>4200</del>	<b>2100</b>	<b>1700</b>	<b>1650</b>	<i>1490</i>	<b>1260</b>	<b>1080</b>	<b>1140</b>	<b>960</b>	<b>990</b>	<b>620</b>
Cham	a.	3680	2070	1700	1620	1390	1270	1160	1270	940	1270	710
	b.	<del>4000</del>	<b>2000</b>	<b>1600</b>	<b>1580</b>	<i>1480</i>	<b>1260</b>	<b>1100</b>	<b>1110</b>	<b>950</b>	<b>950</b>	<b>630</b>
Brugg	a.	1920	1110	900	810	690	630	570	630	450	630	340
	b.	<del>2000</del>	<i>1140</i>	<i>940</i>	<i>880</i>	<i>790</i>	<i>660</i>	<i>570</i>	<b>600</b>	<i>510</i>	<b>540</b>	<i>350</i>
Frick	a.	1280	730	620	590	510	470	440	470	340	470	270
	b.	1280	<i>780</i>	<i>650</i>	<i>620</i>	<i>560</i>	<b>460</b>	<b>400</b>	<b>420</b>	<i>360</i>	<b>380</b>	<b>260</b>
Möhlin	a.	720	420	380	380	330	320	300	320	250	320	200
	b.	720	<i>450</i>	<i>390</i>	<b>350</b>	<b>320</b>	<b>270</b>	<b>240</b>	<b>250</b>	<b>220</b>	<b>230</b>	<b>160</b>
Rheinfelden	a.	560	340	310	310	280	270	250	270	220	270	190
	b.	<del>640</del>	<i>390</i>	<i>330</i>	<b>290</b>	<b>270</b>	<b>230</b>	<b>200</b>	<b>210</b>	<b>180</b>	<b>190</b>	<b>140</b>
Augst	a.	400	240	230	230	210	210	190	210	180	210	160
	b.	400	<i>250</i>	<i>250</i>	<b>230</b>	<b>210</b>	<b>180</b>	<b>160</b>	<b>170</b>	<b>150</b>	<b>150</b>	<b>120</b>
Pfäffikon (Zürich)	a.	4140	2240	1860	1720	1490	1360	1250	1360	1010	1360	790
	b.	<b>4040</b>	<b>2110</b>	<b>1750</b>	<b>1600</b>	<b>1430</b>	<b>1210</b>	<b>1030</b>	<b>1100</b>	<b>920</b>	<b>970</b>	<b>600</b>
Wetzikon	a.	4100	2230	1890	1780	1540	1420	1290	1420	1040	1420	790
	b.	<del>4150</del>	<b>2170</b>	<b>1760</b>	<b>1610</b>	<b>1460</b>	<b>1240</b>	<b>1060</b>	<b>1110</b>	<b>940</b>	<b>980</b>	<b>610</b>
Nach Einsiedeln	a.	5450	2900	2450	2220	1960	1790	1650	1790	1360	1790	1070
	b.	<del>5340</del>	<b>2760</b>	<b>2330</b>	<b>2120</b>	<b>1930</b>	<b>1710</b>	<b>1490</b>	<b>1590</b>	<b>1330</b>	<b>1470</b>	<b>940</b>
Von Einsiedeln	a.	5450	2900	2450	2070	1810	1650	1520	1650	1240	1650	970
	b.	<del>5340</del>	<b>2760</b>	<b>2330</b>	<b>1970</b>	<b>1780</b>	<b>1570</b>	<b>1360</b>	<b>1450</b>	<b>1210</b>	<b>1330</b>	<b>840</b>
Wyl	a.	5000	2670	2250	2000	1690	1510	1380	1510	1160	1510	890
	b.	<del>4920</del>	<b>2550</b>	<b>2060</b>	<b>1900</b>	<b>1660</b>	<b>1390</b>	<b>1250</b>	<b>1310</b>	<b>1100</b>	<b>1160</b>	<b>710</b>
Lichtensteig	a.	5730	3060	2620	2370	2030	1830	1660	1830	1410	1830	1080
	b.	<del>5550</del>	<b>2870</b>	<b>2310</b>	<b>2140</b>	<b>1880</b>	<b>1590</b>	<b>1430</b>	<b>1490</b>	<b>1250</b>	<b>1310</b>	<b>800</b>
Wattwyl	a.	5790	3100	2660	2400	2050	1850	1680	1850	1420	1850	1080
	b.	<del>5620</del>	<b>2900</b>	<b>2330</b>	<b>2170</b>	<b>1910</b>	<b>1610</b>	<b>1440</b>	<b>1500</b>	<b>1260</b>	<b>1320</b>	<b>810</b>
Ebnat-Kappel	a.	6000	3210	2740	2470	2110	1910	1730	1910	1460	1910	1110
	b.	<del>5800</del>	<b>2990</b>	<b>2400</b>	<b>2240</b>	<b>1970</b>	<b>1670</b>	<b>1490</b>	<b>1550</b>	<b>1300</b>	<b>1360</b>	<b>840</b>
Utzwyl	a.	5360	2860	2370	2120	1800	1610	1470	1610	1230	1610	930
	b.	<del>5240</del>	<b>2710</b>	<b>2180</b>	<b>2020</b>	<b>1770</b>	<b>1490</b>	<b>1340</b>	<b>1400</b>	<b>1170</b>	<b>1230</b>	<b>760</b>
Flawyl	a.	5550	2980	2460	2200	1860	1650	1490	1650	1250	1650	960
	b.	<del>5450</del>	<b>2820</b>	<b>2270</b>	<b>2100</b>	<b>1850</b>	<b>1560</b>	<b>1390</b>	<b>1450</b>	<b>1220</b>	<b>1280</b>	<b>790</b>
Gossau	a.	5710	3070	2470	2110	1740	1520	1380	1520	1150	1520	870
	b.	<del>5620</del>	<b>2900</b>	<b>2330</b>	<i>2170</i>	<i>1910</i>	<i>1610</i>	<i>1440</i>	<b>1500</b>	<i>1260</i>	<b>1320</b>	<b>810</b>
Winkeln	a.	5840	3140	2580	2220	1850	1630	1480	1630	1240	1630	950
	b.	<del>5760</del>	<b>2970</b>	<b>2390</b>	<b>2220</b>	<i>1960</i>	<i>1660</i>	<b>1480</b>	<b>1540</b>	<i>1290</i>	<b>1350</b>	<b>830</b>

### Taxen pro 1000 Kilogramm.

Basel von und nach		Eilgut	Stückgut		Allgemeine Wagenladungs- klassen		Spezialtarife					
			I.	II.	A <sup>1</sup> .	B.	I.		II.		III.	
							a.	b.	a.	b.	a.	b.
St. Gallen	a.	6080	3250	2670	2330	1950	1720	1550	1720	1300	1720	1020
	b.	5970	3080	2470	2280	1980	1690	1510	1600	1280	1400	860
Staad	a.	5940	2980	2650	2080	1790	1570	1440	1570	1180	1570	960
	b.	6130	3070	2710	2080	1800	1530	1360	1480	1160	1450	890
St. Margrethen (loco)	a.	6320	3170	2820	2250	1950	1720	1560	1720	1280	1720	1050
	b.	6440	3220	2830	2200	1910	1630	1450	1570	1230	1520	930
Altstätten	a.	6760	3430	3060	2470	2130	1890	1710	1890	1410	1890	1100
	b.	6860	3430	2990	2360	2060	1760	1560	1680	1330	1620	990
Buchs (loco)	a.	7030	3770	3030	2750	2340	2110	1900	2110	1550	2110	1110
	b.	7030	3610	2890	2690	2380	2040	1780	1850	1530	1620	990
Sargans	a.	6510	3470	2800	2540	2170	1970	1770	1970	1440	1970	1040
	b.	6470	3330	2680	2470	2220	1900	1630	1700	1420	1490	910
Ragatz	a.	6710	3590	2890	2630	2240	2030	1830	2030	1490	2030	1070
	b.	6680	3430	2760	2550	2290	1970	1680	1750	1470	1540	940
Landquart	a.	6900	3700	2970	2700	2300	2080	1870	2080	1530	2080	1090
	b.	6890	3540	2840	2630	2370	2030	1740	1810	1520	1590	970
Chur	a.	7350	3950	3170	2870	2440	2190	1970	2190	1610	2190	1150
	b.	7380	3780	3030	2820	2540	2190	1870	1940	1630	1700	1040
Wallenstadt	a.	5930	3170	2610	2350	2010	1820	1630	1820	1330	1820	980
	b.	5980	3080	2490	2280	2040	1750	1490	1560	1310	1380	840
Rapperswyl	a.	4590	2480	2030	1810	1560	1430	1300	1430	1050	1430	770
	b.	4700	2440	1980	1810	1620	1370	1170	1240	1040	1100	670
Rüti (Zürich)	a.	4470	2430	2040	1910	1650	1520	1380	1520	1110	1520	830
	b.	4430	2310	1860	1720	1560	1330	1140	1190	1000	1040	650
Wald	a.	4910	2650	2260	2100	1840	1710	1570	1710	1270	1710	940
	b.	4730	2460	2010	1870	1700	1460	1250	1300	1090	1130	710
Uster	a.	3860	2080	1740	1630	1420	1310	1190	1310	950	1310	760
	b.	3900	2040	1660	1520	1370	1160	1000	1050	880	920	570

#### Anmerkung.

Bezüglich der Reduktionen in den Spezialtarifklassen II<sup>a</sup> und III<sup>a</sup> wirkt die auf Seite 16 sub Ziffer 2 erwähnte Kreirung besonderer Unterabtheilungen für Ladungen von 5000 kg. mit.



Langenthal bezahlt:

- 1) die Taxe Genf Solothurn (gleich Genf-Aarau),
- 2) die Taxe Solothurn-Langenthal (nach dem Normaltarif).

Nach allen Stationen dieser zweiten Klasse kommen also die Transportpreise um den Betrag der Fracht der Verbindungslinie höher zu stehen, als nach den weiter entfernten Stationen der Hauptlinie.

So ist zum Beispiel Chaux-de-Fonds von Marseille (653 km.) um 52 km. weniger weit entfernt als Aarau (705 km.). Gleichwohl beträgt seine Taxe Fr. 10. 20 mehr.

Burgdorf, welches Marseille um 72 km. näher liegt, als Luzern, bezahlt Fr. 4 mehr als dieses.

Vevey, Aigle, Bex und St. Maurice, welche Marseille mehr als 100 km. näher liegen, als Aarau, bezahlen auf der schweizerischen Strecke in einzelnen Serien Taxen, die tonnenkilometrisch um 70 bis 90 % höher sind.

Unmittelbar nachdem dieser Tarif 442 in Kraft getreten war, erstellte auch die Nordostbahn einen Tarif für die gleichen Punkte Basel, Aarau und Luzern für die Beförderung von Gütern aus und nach Italien zwischen Romanshorn und den genannten Stationen. Dieser Tarif sollte dem Verkehr über den Brenner den gleichen Dienst leisten, wie der Tarif 442 demjenigen über die französische Mittelmeerbahn, „um dadurch einen Theil des bedrohten Verkehrs der Romanshornroute zu retten.“

Das Eisenbahndepartement erklärte, diesen Tarif nur unter der Bedingung genehmigen zu können, „daß Güter nach und von zwischenliegenden, im Tarif nicht benannten Stationen zu denselben Taxen befördert werden, wie sie für die nächstgelegene, im Tarif benannte Station normirt sind, insofern diese letztern niedriger sind, als diejenigen der gewöhnlichen Tarife.“

Auf diese Eröffnung hin erklärte die Nordostbahn, daß sie sich nicht entschließen könne, dem gestellten Begehren zu entsprechen, und sich daher veranlaßt sehe, die genannten Taxen zu kündigen, was denn auch in der That auf den nächsten gesetzlichen Termin geschah.

Die analoge Einladung, wie an die Nordostbahn, erfolgte gleichzeitig auch an die drei bei dem Tarif 442 beteiligten Bahnen.

Die Verwaltungen weigerten sich, dieser Anordnung Folge zu geben, und erklärten gleichfalls, lieber auf den Tarif verzichten zu wollen, was aber nicht geschah. Das Departement beharrte

seinerseits auf dem eingenommenen Standpunkte, mit der wiederholten Erklärung, daß es dem Tarif kein Hinderniß in den Weg lege, wenn sämtliche rückliegende Stationen gleichmäßig behandelt werden. Die Verwaltung der Suisse Occidentale erwiderte, daß sie ihrerseits bereit sei, dem Begehren des Departements Folge zu geben; die Centralbahn und Jura-Bern-Luzern-Bahn dagegen blieben bei ihrer Weigerung, und es erfolgte darauf unterm 3. November vorigen Jahres der Beschluß des Bundesrathes, durch welchen der Tarif 442 aufgehoben wurde. Erst jetzt erklärten sich die beiden Bahnen bereit, die von dem Departement verlangten Modifikationen vorzunehmen.

Die Grundsätze, welche den Bundesrath bei dieser Entscheidung geleitet haben und die er auch in allen ähnlichen Fällen angewendet hat und anwenden wird, sind folgende:

„a. Wenn die schweizerischen Bahnen für sich allein oder in Verbindung mit ausländischen Bahnen dem Publikum möglichst niedrige Tarife gewähren, um gewisse Verkehre zu entwickeln, oder solche, denen verschiedene Routen zur Verfügung stehen (z. B. Marseille-Genf, Genua-Gotthard, Triest und Venedig-Brenner bezüglich des Verkehrs mit Italien, beziehungsweise den Häfen des mittelländischen und adriatischen Meeres), so wird damit nicht bloß dem schweizerischen Handel, sondern auch der konsumirenden Bevölkerung ein Dienst erwiesen, und von diesem Standpunkt aus kann es nicht in der Aufgabe der Staatsbehörden liegen, solchen Verhältnissen entgegenzutreten.

„b. Solche Tarifreduktionen dürfen in der Weise ins Werk gesetzt werden, daß der für die Endstationen (in obigem Falle für Basel, Aarau und Luzern) entfallende Taxbetrag in der gleichen Höhe auch für alle rückwärts liegenden Stationen zur Anwendung kommt, und es wäre das Begehren ein unbegründetes, daß für jeden Transport die kilometrische Taxe dieselbe und der Gesamtpreis den Distanzen proportional sei. Das Gesetz fordert in diesem Falle eine solche Taxation nicht, indem Art. 35 die „gleichmäßige“ Berechnung der Taxen ausdrücklich in der Weise erläutert, daß die Eisenbahnverwaltungen Niemandem einen Vorzug in irgend welcher Form einräumen dürfen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen Andern gestatten. Nach dieser Seite hin leisten die Tarife, welche nach der Art des Tarifes Nr. 442 erstellt sind, dem Gesetze völlig Genüge, indem sie dieselben Vortheile, welche für die Endstationen geschaffen werden, auch auf die rückwärts liegenden anwenden.

„c. Die Ungleichheit der Umstände kann nur in der Verschiedenheit äußerer faktischer Verhältnisse liegen; die Vorschrift,

daß nur die Stationen, welche an einer bestimmten, in einer Endstation ausmündenden Zufahrtslinie liegen, an den niedrigen Taxen theilnehmen, ist eine durch das Gutfinden der Gesellschaften selbst geschaffene, keine in der Natur der Sache liegende Verschiedenheit und fällt deshalb dem Gesetz gegenüber dahin.“

Es ist hier noch darauf aufmerksam zu machen, wie wenig weitreichend die Befugnisse sind, welche das Gesetz dem Bunde in Bezug auf das Tarifwesen einräumt. Der Bundesrath hat gegenüber den Gesellschaften ausschließlich das Recht des Veto, wenn er findet, daß ein gesetzwidriges Verhältniß vorliege. Er kann nach Art. 35, Ziffer 4, die Modifikation oder die Aufhebung eines Tarifes verlangen, hat aber kein Recht, diese Modifikation selbst vorzunehmen.

In dem angeführten Falle z. B. blieb ihm, als die Bahnen sich weigerten, seiner Verfügung betreffend die Anwendung der reduzierten Taxen auf alle Stationen Folge zu leisten, nichts Anderes übrig, als die Aufhebung des ganzen Tarifes.

Die Grundsätze, welche wir soeben aufgestellt haben, lassen sich nicht mehr durchführen, sobald es sich um die Konkurrenz zwischen schweizerischen und ausländischen Bahnen handelt; die letztern stehen nicht unter unserer Hoheit, und es kann demnach der Staat nicht bei den Konkurrenten gegenüber das Verhältniß herstellen, welches er bei dem Verkehr schweizerischer Bahnen herbeizuführen das Recht und die Macht hat. Wir erlauben uns, die in diesem Gebiete in Betracht kommenden Verhältnisse an einzelnen Beispielen klar zu machen, und behandeln vorerst den Fall, in welchem der Verkehr von oder nach einer schweizerischen Station durch eine ausländische Bahn und eine schweizerische Bahn vermittelt wird.

Zwischen Basel und Schaffhausen, Singen und Konstanz bestehen auf der badischen und den schweizerischen Bahnen folgende Distanzen:

	Schaffhausen.	Singen.	Konstanz.
Badische Bahn . . . . .	95	115	145
Schweizerische Bahnen . . . . .	139	155	171
Differenz zu Ungunsten der schweiz. Bahnen	44	40	26

## Die Normaltaxen ab Basel betragen per 100 kg.:

Schaffhausen.	Eilg.	I.	II.	A <sub>1</sub>	B.	A <sub>2</sub>	Spezialtarif.			
							I.	II.	III.	
Badische Bahn . . .	Fr.	3,13	1,56	1,56	1,05	0,86	0,75	0,69	0,56	0,48
Schweizerische Bahnen	"	4,83	2,59	2,07	1,85	1,57	1,42	1,28	1,02	0,76
Zu Ungunsten der schweiz. Bahnen . .	Fr.	1,70	1,03	0,51	0,80	0,71	0,67	0,59	0,46	0,28
Konstanz.	Eilg.	I.	II.	A <sub>1</sub>	B.	A <sub>2</sub>	Spezialtarif.			
							I.	II.	III.	
Badische Bahn . . .	Fr.	4,50	2,25	2,25	1,46	1,24	1,06	0,96	0,79	0,64
Schweizerische Bahnen	"	5,89	3,12	2,62	2,29	1,93	1,69	1,55	1,25	0,91
Zu Ungunsten der schweiz. Bahnen . .	Fr.	1,39	0,87	0,37	0,83	0,69	0,63	0,59	0,46	0,27

Es ist einleuchtend, daß die schweizerischen Bahnen ihre Taxen um die angegebenen Differenzen kürzen mußten, wenn sie nicht den Verkehr zwischen Basel und den genannten Stationen verlieren wollten, und daß überdies eine Reduktion auch für diejenigen schweizerischen Stationen eintreten mußte, bei welchen der Transport über die badische Bahn und die entsprechende schweizerische Strecke billiger war, als über die schweizerischen Bahnen ab Basel. In diesem Falle befinden sich z. B. die Stationen Dachsen, Andelfingen, Hettlingen etc. Nach diesen Stationen ist nun der Tarif so gebildet worden, daß der Taxe der badischen Bahn für die Strecke Basel-Schaffhausen die schweizerische Taxe ab Schaffhausen zugeschlagen wurde.

Dachsen.	Eilg.	I.	II.	A <sub>1</sub>	B.	A <sub>2</sub>	I.	II.	III.	
Normal auf den schweiz. Bahnen ab Basel . . .	Fr.	4,70	2,52	2,02	1,81	1,54	1,39	1,25	1,00	0,74
Badische Taxe bis Schaff- hausen plus schweiz. Taxe Schaffhausen-Dachsen . .	"	3,33	1,66	1,66	1,15	0,95	0,84	0,78	0,64	0,56
Andelfingen.	Eilg.	I.	II.	A <sub>1</sub>	B.	A <sub>2</sub>	I.	II.	III.	
Normal . . . . .	"	4,32	2,33	1,88	1,67	1,44	1,31	1,18	0,94	0,70
Badische Taxe plus Schaff- hausen-Andelfingen . . .	"	3,81	1,90	1,87	1,36	1,14	1,02	0,94	0,78	0,67
Hettlingen.	Eilg.	I.	II.	A <sub>1</sub>	B.	A <sub>2</sub>	I.	II.	III.	
Normal . . . . .	"	4,10	2,22	<u>1,80</u>	1,62	1,38	1,26	1,14	0,90	<u>0,68</u>
Badische Taxe plus Schaff- hausen-Hettlingen . . . .	"	4,09	2,04	<u>1,89</u>	1,47	1,25	1,10	1,02	0,82	0,70

Die Wirkung der Konkurrenztaxen erstreckt sich bis zu dem Punkte, wo die schweizerischen normalen Taxen niedriger werden, als die kombinierten badisch-schweizerischen, und weil die Distanz ab Basel nach den Stationen des Konkurrenzgebietes (Dachsen,

Andelfingen etc.) über die schweizerischen Linien in demselben Maße sich verringert, als sie über die badische Route höher wird, so ergibt sich, daß für den kürzeren Transport höhere Taxen bezahlt werden müssen. Nach dem Gesagten ergeben sich beispielsweise folgende Tarife:

Von Basel über die schweiz. Bahnen nach:	Distanz. km.	Eilg. Fr.	I. Fr.	II. Fr.	A <sub>1</sub> Fr.	B. Fr.	A <sub>2</sub> Fr.	I. Fr.	II. Fr.	III. Fr.
Dachsen . . . . .	135	3,33	1,66	1,66	1,15	0,95	0,84	0,78	0,64	0,56
Winterthur . . . .	109	3,87	2,06	1,71	1,48	1,23	1,08	1,00	0,83	0,66
Zürich . . . . .	90	3,19	1,75	1,45	1,34	1,16	1,05	0,97	0,76	0,59

Hieraus folgt, daß (mit einzelnen Ausnahmen) die Taxen der näher gelegenen Stationen Zürich und Winterthur nicht bloß relativ, sondern auch absolut höher sind, als die der weiter entfernten Station Dachsen etc.

Wenn es sich im konkreten Falle um zwei schweizerische Bahnen handelte, so könnte der Bund solche Verhältnisse nicht sanktioniren; vielmehr würde er diejenige Bahn, welche die Konkurrenz gegenüber der kürzern und billigern Route aufzunehmen beabsichtigte, verhalten, die Taxen der Endstation Schaffhausen auch allen ihren rückwärts liegenden Stationen zu bewilligen, wie dieses bei dem Tarif Nr. 442 der Fall war. Diese Forderung hätte unzweifelhaft den Verzicht auf die Konkurrenz zur Folge, indem der aus der Taxrückwirkung auf Winterthur und Zürich entstehende Verlust den Gewinn aus dem Konkurrenzverkehr Schaffhausen-Hettlingen bei Weitem überstiege. Von diesem Verzicht würden andere schweizerische Interessen nicht berührt; in dem vorliegenden wirklichen Falle dagegen ginge der Verkehr zwischen Basel und Schaffhausen, Singen-Konstanz und den zunächstgelegenen innern schweizerischen Stationen ausschließlich zu Gunsten der Badischen Bahn verloren.

Zu einem solchen Resultat kann die Aufsichtsbehörde nicht mitwirken; denn nicht bloß die schweizerischen Bahnen, sondern auch der schweizerische Verkehr würde von dem Verlust betroffen werden, sobald die Badische Bahn in Schaffhausen, Dachsen, Hettlingen etc. nicht mehr mit der Konkurrenz der schweizerischen Bahnen zu rechnen hätte.

Zur weitem Orientirung lassen wir noch zwei andere Beispiele folgen:

a. Tarif commun zwischen Genf transit und Basel vom 1. August 1882

für

den Verkehr zwischen Lyon und Grenoble, sowie den weiter rückwärts liegenden Stationen der französischen Mittelmeer-Bahn einerseits und Basel und weiter anderseits.

Für diesen Verkehr ist die schweizerische Route via Genf-Biel-Olten bezw. Delsberg konkurrenzirt durch die Paris-Lyon-Mittelmeer-Ostbahn-El-sässische Linie (Belfort-Altminsterol-Mülhausen).

Distanzen.

Lyon-Basel via Belfort-Altminsterol	. km.	414
„ „ „ Genf-Biel	. . .	„ 410

Taxen.

Die auf die Strecke Genf-Basel entfallenden, durch die Konkurrenzroute diktirten Taxen betragen per Tonne:

a. Allgemeiner Tarif:

Eilgut.	Serie 1.	Serie 2.	Serie 3.	Serie 4.	Serie 5.	Serie 6.	Serie 7.
Fr. 82,70	32,85	30,45	23,20	19,55	18,35	19,95	14,70

b. Spezialtarife:

Ladungen von kg.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
5,000	Fr. 25,40	19,35	16,95	15,75	14,30	13,30	12,10	11,50	9,70	8,50	12,50	15,65
10,000	„ 22,80	17,95	15,55	13,10	12,50	11,30	10,70	9,50	8,30	8,30	10,90	14,05

Die normalen Taxen Genf-Basel betragen per Tonne:

Eilgut.	I.	II.	A.	B.	C.
Fr. 82,70	44,40	36,20	32,00	21,00	16,00

Auch hier sind die Reduktionen theilweise so bedeutend, daß ein Begehren um Gleichstellung der Taxen für die herwärts Basel gelegenen schweizerischen Stationen das Aufgeben der Konkurrenz nach Basel zur Folge haben dürfte. Für die herwärts gelegenen Stationen wäre damit nicht das Geringste gewonnen; den Gewinn hätten die französischen und deutschen Bahnen, und Basel selbst würde insofern geschädigt, als es ausschließlich auf ausländische Bahnen angewiesen und denselben auch bezüglich der Taxen preisgegeben wäre. Außer einem französischen und einem schweizerischen müßten im Weitern zwei deutsche Zollämter (Altminsterol und Basel) passirt werden.

**b. Tarif Basel transit - Genf transit und loco**

für

den Verkehr zwischen Belgien und Holland einerseits und Genf loco und transit andererseits; Neuausgabe vom 1. März 1881.

Die schweizerische Route via Basel ist konkurrenzirt durch die französischen Routen Erquelines-Laon-Is-sur-Tille bezw. Givet-Gray.

**Distanzen.**

Antwerpen-Genf via Gray-Givet . . . km.	904
„ „ „ Laon-Erquelines . . . „	910
„ „ „ Elsaß-Basel . . . „	852

**Taxen.**

Die auf die Strecke Basel-Genf entfallenden, auf den Konkurrenztarifen der französischen Linien beruhenden Taxen betragen per Tonne:

**a. Allgemeiner Tarif.**

Eilgut.	Serie 1.	Serie 2.	Serie 3.	Serie 4.
Fr. 67,20	29,40	23,60	18,60	15,00

Die normalen Taxen Basel-Genf sind:

Eilgut.	I.	II.	A.	B.	C.
Fr. 82,70	44,40	36,20	32,00	21,00	16,00

**b. Spezialtarif für metallurgische Produkte.**

Serie 1.	Serie 2.	Serie 3.	Serie 4.	Serie 5.
Fr. 28,75	22,20	19,60	15,65	11,75

Die normalen Taxen betragen:

Serie 4. Façoneisen und grobe Eisenwaaren	} Stückgut . . . Fr. 36,20 } Ladungen von 5000 kg. „ 32,00
„ 5. Roheisen, Eisenbahnschienen . . . „ „ „ „ „	

Der Tarif datirt aus dem Jahre 1868. Seither haben sich die Verhältnisse zu Ungunsten der schweizerischen Route verändert, so daß derselbe bereits unbrauchbar und seine Umarbeitung auf Grund der gegenwärtigen Konkurrenz angeordnet worden ist.

Die Schlußfolgerungen ad a treffen auch hier in vollem Maße ein.

Weniger einfach als die soeben behandelten Fälle gestalten sich die Fragen, wenn ein Transport von einer ausländischen Station nach einer andern ausländischen seinen Weg über schweizerisches Gebiet nimmt, also bei dem Transitverkehr.

In Bezug auf diesen Verkehr wird von den Bahnen nicht selten der Grundsatz aufgestellt, es sei ihnen volle Freiheit einzuräumen, in welcher Weise sie die hiefür zur Anwendung kommenden Tarife gestalten wollen. Sobald man ihnen verbiete, unter den internen und kumulativen Tarif herabzugehen, werde sich der Verkehr der wohlfeilern fremden Konkurrenzroute zuwenden und somit den schweizerischen Bahnen eine Einnahme entgehen, ohne daß daraus dem eigenen Verkehr ein Vortheil erwachse; ja es werde der letztere dadurch geradezu geschädigt, weil jede Verminderung der Einnahmen auch die Möglichkeit der Herabsetzung der Taxen und die Einführung anderer Verkehrsverbesserungen ausschließe.

Gegen diese Argumentation ist nichts einzuwenden, wohl aber gegen die Folgerung, welche für alle Transitverkehre daraus gezogen wird, während in Wirklichkeit zwischen konkurrenzirtem und nicht konkurrenzirtem Transit zu unterscheiden ist. Wir erlauben uns, dies an einigen Beispielen nachzuweisen.

Getreidesendungen von Pest nach Lyon kosten in ganzen Wagenladungen:

über Cormons - Alta Italia - Mont Cenis . . . . .	Fr. 58. 85
über Simbach-Lindau-Romanshorn-Genf betragen die normalen Taxen:	
Pest-Romanshorn . . . . .	Fr. 44. 50
Romanshorn-Genf . . . . .	" 28. 70
Genf-Lyon . . . . .	" 9. 35
	" 82. 55

Die Route durch die Schweiz ist somit höher um . Fr. 23. 70

Die Uebertragung des wohlfeilern Frachtsatzes auf die schweizerischen Bahnen geschieht in folgender Weise:

Vorabtheile:

Expeditionsgebühr . . . . .	Fr. 1. —
Verbindungsbahn in Wien . . . . .	" 2. 50
Bodenseetrajekt . . . . .	" 3. —
P.-L.-M.-Genf-Tr. = Lyon . . . . .	" 9. 35
	Fr. 15. 85

und es verbleiben somit . . . . . " 43. —  
was für 1275 km. (von Pest nach Genf) ein kilometrisches Ertragniß von 3,4 Ct. per Tonne ausmacht.

Die Fracht von Pest nach Genf loco beträgt Fr. 73. 20, ist also um Fr. 14. 35 höher als diejenige nach Lyon. Der schweizerische Antheil aus Lyon beträgt 349 km.  $\times$  3,4 Ct. nebst 50 Ct. Expeditionsgebühr = Fr. 11. 90, demnach noch Fr. 2. 45 weniger als die Differenz zwischen Genf und Lyon.

Ein Erträgniß von 3,4 Ct. per Tonne und Kilometer ist aber um ein Geringes höher als die Selbstkosten, so daß, wenn die schweizerischen Bahnen verhalten werden wollten, den Frachtsatz für Lyon auch für Genf und die rückwärts liegenden schweizerischen Stationen anzuwenden, sie gezwungen würden, auf den Transitverkehr überhaupt zu verzichten, sogar auch in dem Falle, wenn die ausländischen Bahnen sich an dem Rabatt beteiligen wollten.

Dadurch aber bekäme Genf sein Getreide aus Ungarn um keinen Centime billiger; wohl aber ginge den schweizerischen Bahnen eine, wenn auch noch so bescheidene Einnahmsquelle zu Gunsten ausländischer Konkurrenten verloren.

Es gilt für die Eisenbahnen in Bezug auf die eigentlichen Transittarife genau der gleiche Grundsatz, der in der Zollgesetzgebung wohl aller Länder anerkannt ist. Auch diejenigen Staaten, welche nicht bloße Finanzzölle erheben, sondern dem Systeme kundigen, welches Handel und Industrie durch Belastung der fremden Einfuhr zu Gunsten des Staates zu schützen glaubt, geben die Durchfuhr frei oder belegen dieselbe nur mit unbedeutenden statistischen Gebühren. Sie verzichten auf den erfolglosen Versuch, den eigenen Export dadurch zu schützen, daß dem fremden Export die Durchfuhr durch das eigene Land erschwert oder verwehrt wird. Die Einsicht von der Nutzlosigkeit eines solchen Unterfangens muß auch dem Eisenbahnverkehr zu Gute kommen, dem nicht dieselbe erfolglose Aufgabe zugemuthet werden kann, welche der Staat auf seinem Gebiet unter allgemeiner Zustimmung ablehnt.

Die gleichen Vortheile, welche andere Staaten aus unsern Transittarifen ziehen, kommen uns aus den ihrigen zu. So nennen wir unter den bestehenden fremden, der Schweiz zu Gute kommenden Transittarifen den Tarif 442, welcher französischerseits den schweizerischen Stationen geringere Taxen bietet, als den diessseits Marseille gelegenen französischen.

Nach dem italienischen, in Kraft bestehenden Transittarif nach der Schweiz kostet Baumwolle in Ladungen von 10,000 kg. im Transit durch Italien von Brindisi nach Chiasso Fr. 44. 12, im Lokalverkehr dagegen Fr. 65. 66; Baumwollgewebe in Ladungen von 5000 kg. Fr. 65. 66, im Lokalverkehr Fr. 86. 52.

Um indessen zu verhüten, daß kein Rücktransport von den schweizerischen Stationen nach den italienischen stattfindet, findet der Tarif nur auf die Stationen nördlich des Gotthard Anwendung.

Im Transit durch Frankreich bezahlt Getreide von Marseille nach Genf Fr. 22. 30 per Tonne; im Lokalverkehr Marseille Bellegarde beträgt der Frachtsatz Fr. 24. 75, also Fr. 2. 45 per Tonne mehr als Genf.

Aehnliche Konkurrenzverhältnisse wie beim Getreide liegen vor bei den Holztransporten aus Bayern, Oesterreich, Ungarn u. s. w. und bei dem Transporte metallurgischer Erzeugnisse aus Frankreich nach diesen Ländern.

Was dabei die Aufnahme der Konkurrenz für die schweizerischen Bahnen noch schwieriger macht, ist der Umstand, daß sie im Verkehre mit Bayern und Oesterreich auch noch mit der süd-deutsch-französischen Route Ulm-Mengen-Leopoldshöhe-Mülhausen-Belfort zu rechnen haben und die Tendenz der deutschen Bahnen naturgemäß dahin geht, den Verkehr möglichst auf ihre eigene Linie bis zur französischen Grenze bei Altmünsterol zu führen, statt denselben schon in Romanshorn oder Singen an die schweizerischen Bahnen abzugeben.

In allen diesen Fällen besteht somit für den schweizerischen Transitverkehr eine fremde Konkurrenz, also ein doppelter Weg nach demselben Bestimmungsort, gerade wie in den oben angeführten Beispielen die Transporte nach und von den schweizerischen Stationen Schaffhausen, Basel und Genf durch schweizerische und ausländische Bahnen vermittelt werden können. Nur wo der Transitverkehr auch ein Konkurrenzverkehr ist, ist es gegenüber den Grundsätzen des schweizerischen Eisenbahngesetzes gestattet, die Transittaxen niedriger zu halten, als die Taxen nach näher gelegenen schweizerischen Stationen.

Ist dagegen der schweizerische Transit nicht durch fremde Bahnen konkurrenzirt, so besteht durchaus kein Grund, die ausländischen Stationen besser zu halten, als die inländischen, und es muß daher mindestens verlangt werden, daß die letztern keine höhern Gesamtfrachten bezahlen, als die erstern.

Diesem Grundsatz ist auch der über die Schweiz transitirende deutsch-italienische Verkehr unterworfen, indem dabei als Regel angenommen worden ist, daß die Taxen der schweizerischen Grenzstationen auf die fremden Stationen so lange vorgetragen werden, bis die Normaltaxe der letztern höher ist, mit andern Worten, es darf der absolute Betrag einer schweizerisch-deutschen oder schwei-

zerisch-italienischen Fracht sich nicht höher belaufen, als der entsprechende Gesamtbetrag der ganzen schweizerischen Transitstrecke.

Aus dieser Darstellung erhellt, daß der eingangs erwähnte Satz über die absolute Freiheit der Bahnen im Gebiete der Transittaxen zu weit gefaßt ist, und daß der Bund in jedem einzelnen Falle zu untersuchen hat, ob es sich um einen Konkurrenzverkehr handle oder nicht. Diese Fälle sind so komplex und so mannigfaltig, daß sie nicht unter eine allgemeine Formel gebracht werden können.

Bei der Besprechung der Transittarife ist noch ein Punkt zu erörtern, welcher für die Stellung des Bundes in dem Tarifwesen der Eisenbahnen von größter Wichtigkeit ist. Die Transittarife sind ihrer Natur nach internationale Tarife und kommen durch die Vereinbarung schweizerischer Bahnen mit ausländischen zu Stande. Die Zersplitterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes und die Rechtsstellung, welche den Bahnen durch die Konzessionen eingeräumt ist, machen sich auf diesem Gebiete in vollem Maße und auch in der nachtheiligsten Weise geltend. Auf der heute wichtigsten Transitlinie sind neben der Gotthardbahn zwei und unter Umständen mehr Bahnen (Centralbahn, Aarg. Südbahn, Nordostbahn und Bötzbahn) betheiligt. Jede dieser Bahnen ist berechtigt, in den Grenzen ihrer Konzession die Taxen festzustellen und auf diese Weise internationale Kombinationen zu verhindern oder doch wesentlich zu erschweren. Dieser Umstand ist um so nachtheiliger, weil den durch eine Mehrzahl gleichberechtigter Bahnen vertretenen schweizerischen Interessen in Nord und Süd einheitliche und staatlich geleitete Organisationen entgegentreten. Zudem ist die nord-südliche Transitlinie der Schweiz sowohl auf der östlichen als westlichen Flanke des Landes durch den Brenner und die französischen Linien konkurrenzirt. Durch die Eröffnung der Arlbergbahn wird eine neue wichtige Transitlinie durch die Schweiz geschaffen, bei welcher eine noch größere Zahl von Bahnen betheiligt ist, als beim Gotthard; auch hier werden sich die ausländischen Konkurrenzen nördlich und südlich einstellen, und es wird die Schwierigkeit der allgemeinen Situation dadurch wachsen; eine Situation, die schon schwierig ist in Folge der geringen Ausdehnung des Landes, welche die Umgehung auf allen vier Fronten mit Leichtigkeit erlaubt, während Länder von großem Flächenraum durch diese bloße Thatsache schon sehr wesentlich geschützt sind. Während eine solche ausnahmsweise schwierige Lage des schweizerischen Transitverkehrs eine einheitlich organisirte, das Ganze übersehende, rasch entscheidende Direktion dringend erfordern würde, besorgen die sechs Eisenbahngesellschaften ihr Tarifwesen, soweit die Höhe der Taxen

in Frage kommt, in souveräner Weise, und eine einheitliche Vertretung der allgemeinen schweizerischen Eisenbahninteressen besteht weder nach Aussen noch nach Innen. Das dem Bund im Tarifwesen zustehende Vetorecht ist nicht nur unzureichend, um positiv in dieses Gebiet einzugreifen, es ermöglicht nicht einmal die Ausgleichung der widerstrebenden Interessen und Anordnungen der einzelnen Verwaltungen, oder eine gemeinsame Vertretung derselben gegenüber dem Auslande. Wir begnügen uns, hiefür zwei Beispiele anzuführen, welche sich leicht vermehren ließen. Für den Getreidetransport zwischen Romanshorn transit und Genf loco bestand ein Spezialtarif mit einem Frachtsatz von Fr. 22. 10 per Tonne. Im Laufe des Jahres 1882 stellte die Direktion der Gotthardbahn das Begehren, es sei die Nordostbahn zu verhalten, diesen Tarif auch für die mit der Gotthardbahn eingehenden Getreidetransporte zu bewilligen. Gestützt auf Art. 30, Absatz 1, und Art. 35, Ziffer 3, des Eisenbahngesetzes gab das Eisenbahndepartement dem Begehren der Gotthardbahn Folge; die Nordostbahn jedoch zog es vor, statt die gesetzlich geforderte gleiche Behandlung eintreten zu lassen, den Tarif, der mit den übrigen Bahnen schon früher ausser Kraft getreten war, auch im Verkehr mit der Suisse Occidentale aufzuheben und an dessen Stelle, wie der Gotthardbahn gegenüber, ihren allgemeinen Tarif zur Anwendung zu bringen.

In Bezug auf den Transit über die Gotthardbahn setzt der Art. 8 des Staatsvertrages vom 15. Oktober 1869 für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien folgende Maximaltaxen fest:

#### Eilgut.

45 Cts. per Tonne und km. ohne jeden Taxzuschlag.

#### Gewöhnliche Fracht.

##### Normalgüter.

14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cts. per Tonne und km. oder 19<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Cts. per Tonne und km. für Bahnstrecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber.

##### Rohstoffe in ganzen Wagenladungen.

5 Cts. per Tonne und km. nebst einer Zuschlagstaxe von 3 Cts. per Tonne und km. für Bahnstrecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber. Hieraus ergeben sich folgende Totalfrachten für Immensee Transit — Chiasso Transit:

Eilgut Fr. 92. 70, Normalgüter Fr. 35, Rohstoffe Fr. 13. 40. Bei Aufstellung der Transittarife für den Verkehr zwischen Deutschland und Italien erzeugte sich sofort, daß diese Taxen für gewisse Gebiete Deutschlands gegenüber dem Mont Cenis, beziehungsweise

dem Brenner, zu hoch seien. Es kam eine Vereinbarung zu Stande, wonach die Gotthardbahn, die Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn für diesen Transitverkehr die gleichen Taxen wie die deutschen Bahnen bewilligten mit einem Zuschlage von 20 % bei Entfernungen bis 100 km. von der schweizerisch-deutschen Grenze und von 15 % bei Entfernungen von über 100 km. Für die Bergstrecken der Gotthardbahn ist ein Zuschlag von 64 Kilometern zugestanden worden. Seitens der Gotthardbahn wurden die Taxen der ersten deutschen Zone auch den schweizerisch-deutschen Grenzstationen gewährt, nach welchen die Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn die Taxen auf Grund des Nordostbahn-Schemas mit der Maßgabe berechneten, daß diese Taxen in der Weise auf das deutsche Gebiet vorgetragen werden sollen, daß keine deutsche Station niedrigere Gesamttaxen erhalte, als die schweizerischen Grenzstationen.

Folgendes sind die Taxen, die sich hieraus für die verschiedenen Linien und Zonen ergaben:

Immensee-Chiasso:

1) Grenzstationen und erste deutsche Zone.

Eilgut.	Stückgut.			B.	A <sub>2</sub>	I.	II.	III.
	I.	II.	A <sub>1</sub>					
Fr. 86,50	35,00	32,90	26,80	24,00	20,00	18,10	14,00	8,80

2) Zweite deutsche Zone.

Eilgut.	Stückgut.			B.	A <sub>2</sub>	I.	II.	III.
	I.	II.	A <sub>1</sub>					
Fr. 84,30	35,00	32,90	25,60	23,00	19,20	17,40	13,50	8,40

Immensee-Basel:

	Fr.	Stückgut.			A <sub>2</sub>	I.	II.	III.	
		I.	II.	A <sub>1</sub>					
1) Basel loco . . .	36,00	19,10	15,00	13,10	10,90	9,80	8,70	7,00	5,10
2) I. deutsche Zone . .	35,30	17,60	15,00	10,70	9,60	8,00	7,20	5,60	3,60
3) II. deutsche Zone . .	33,80	16,90	15,00	10,20	9,20	7,70	6,90	5,40	3,50

Aehnliche Taxen wie für Immensee-Basel wurden aufgestellt für Waldshut, Schaffhausen, Singen und Romanshorn.

Auch die angeführten reduzierten Taxen wurden nachträglich von den deutschen Bahnen noch zu hoch befunden. Sie stellten an die schweizerischen Bahnen das Ansinnen, auf die Zuschläge zu verzichten und die einfachen preußischen Grundtaxen anzunehmen. Hierüber wurde an einer am 2/4. April dieses Jahres in Locarno stattgehabten Konferenz der am deutsch-italienischen Transitverkehr beteiligten schweizerischen, deutschen und italienischen Bahnverwaltungen verhandelt.

Nach langen Verhandlungen einigte sich die Konferenz — allseitig unter Ratifikationsvorbehalt — in folgender Weise:

Deutsches Gebiet, I. Zone: 1—100 km., preußische Grundtaxen mit 20 % Zuschlag unter Vortrag der Taxen der Grenzstationen so lange, als dieselben höher sind, als nach 1 berechnet;

„ „ II. „ 100—200 km., preußische Grundtaxen mit 10 % Zuschlag;

„ „ III. „ über 200 km., preußische Grundtaxen ohne Zuschlag.

Gleichzeitig behielten sich die Nordostbahn und Schweizerische Centralbahn vor, die Taxen für die Grenzstationen anderweitig zu regliren, um deren Einwirkung auf den innern Verkehr möglichst abzuschwächen.

Die Nordostbahn und die Schweizerische Centralbahn haben die Vereinbarung von Locarno nicht ratifizirt; die definitive Entschließung der Gotthardbahn ist noch ausstehend. Wie die deutschen Bahnen dies hinnehmen und was sie darauf thun werden, ist zur Stunde noch unbekannt. Inzwischen sind die Tarife für den Verkehr der Grenzstationen und des benachbarten deutschen Gebietes gekündet worden. Ueber die Art und Weise, wie sie ersetzt und die Taxreglirungen für den schweizerisch-italienischen Verkehr vorgenommen werden sollen, liegen bestimmte Anhaltspunkte ebenfalls noch nicht vor.

Der Bundesrath wird gegenüber den endlichen Entschließungen die gesetzlichen Rechte geltend machen, aber auf die Verhandlungen und die Verabredungen selbst, welche für den schweizerischen Verkehr von höchster Wichtigkeit sind, hat er keinen Einfluß zu üben.

Wir schließen unsern Bericht mit folgenden zusammenfassenden Sätzen:

1. Die Bestimmungen der Konzessionen über die Waarenklassifikation sind zum größten Theile niemals zur Vollziehung gekommen, indem daraus ein für den Verkehr unerträglicher Zustand hätte entstehen müssen. Die unter Zustimmung der Aufsichtsbehörden in den Jahren 1863 und 1872 unter den Bahnen abgeschlossenen Vereinbarungen beruhen auf einer neuen, den Konzessionen unbekanntem Grundlage, welche zwischen Stückgütern und

größern Transportquantitäten unterscheidet; diese Unterscheidung, die sich auch in allen durch den Bund ertheilten Konzessionen findet, liegt auch der heutigen Klassifikation zu Grunde, aber mit denjenigen Modifikationen, die nöthig erschienen, um den Bedürfnissen des internationalen Verkehrs zu genügen. Diese neue Klassifikation ist auf dem ganzen schweizerischen Eisenbahnnetz (mit Ausnahme der Suisse Occidentale) eingeführt. Der Bundesrath wird nach hergestellter Einheit auch für die Erhaltung derselben sorgen und künftige grundsätzliche Aenderungen nur unter der Bedingung genehmigen, daß dieselben für alle Normalbahnen gültig sind.

Aus unserm Berichte geht hervor, daß die Bundesbehörden schon seit Jahren auf die Einführung einer einheitlichen Klassifikation gedrungen haben und daß es den allseitigen Bemühungen und dem Entgegenkommen der Bahnen gelungen ist, heute dem Ziele nahe zu kommen und in der allgemein gültigen Klassifikation die Grundlage für einheitliche Tarife zu schaffen.

2. Ein einheitliches Tarifwesen setzt aber nicht bloß eine allgemein gültige Waarenklassifikation, sondern auch *e i n b e i t l i c h e T a x e n* voraus. Um zu dieser Einheit zu gelangen, fehlen den Bundesbehörden alle rechtlichen Mittel. Die den Gesellschaften ertheilten Konzessionen geben jeder einzelnen Verwaltung die Befugniß, ihre Taxen inner den konzessionsgemäßen Grenzen nach Gutfinden für jede Linie festzustellen und in den gesetzlich vorgesehenen Formen und Fristen wieder beliebig abzuändern. Der Bund hat ausschließlich das Recht, zu verhindern, daß höhere als die konzessionsmäßigen Taxen bezogen werden.

Im Vergleich mit der konzessionsgemäßen, früher bestandenen Manigfaltigkeit der Taxen ist der jetzige unter Zustimmung der Gesellschaften geschaffene Zustand ein verhältnißmäßig günstiger, aber die Dauer desselben hängt von dem Willen der einzelnen Verwaltungen ab.

Eine gesetzliche Aenderung dieses Verhältnisses, welches als der wesentlichste Mißstand bezeichnet werden muß, ist gegenüber den Zusagen, welche der Bund in den Konzessionen gemacht hat, nicht zulässig und die völlige Einheit im Tarifwesen erscheint nur auf dem Wege der Uebernahme der Bahnen durch den Bund erreichbar.

3. Diejenigen Punkte, welche in dem Berichte unter dem Titel der Staffel-, Differential- und Konkurrenztarife besprochen worden sind und in neuerer Zeit manigfach Anlaß zu Beschwerden gegeben haben, fallen der Entscheidung der Bundesbehörden anheim, indem den Bahngesellschaften nur die Rechte zustehen, welche die Konzessionen ihnen ausdrücklich einräumen und alle andern darin nicht berührten Verhältnisse der staatlichen Anordnung und Entscheidung unterstellt sind. Der Bundesrath wird daher auch in Zukunft diese Fragen, und zwar nach den in dem Berichte entwickelten Grundsätzen erledigen.

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

Bern, den 23. November 1883.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**L. Ruchonnet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend die Nationalbahngarantieschuld der vier Städte Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen und den Kantonen Zürich und Aargau behufs Erledigung dieses Schuldverhältnisses zu gewährende Bundesdarleihen.

(Vom 23. November 1883.)

---

Tit.

Unterm 20. Dezember 1882 hat der Nationalrath auf eine von Herrn Nationalrath Brunner und 5 Mitunterzeichnern eingereichte Motion, des Inhalts: „Der Bundesrath wird eingeladen, beförderlich darüber Bericht zu erstatten, welche Schritte er bis anhin betreffend die vier Städte Zofingen, Lenzburg, Baden und Winterthur zur Bereinigung der Nationalbahngarantieschuld gethan habe, und welche weiteren Schritte er allfällig im Interesse des Bundes und seines öffentlichen Kredites diesfalls zu thun gedenke,“ beschlossen: „Mit Rücksicht darauf, daß der Bundesrath sich bereits mit dem Gegenstande beschäftigt, und in Gewärtigung des daherigen Berichtes geht der Nationalrath über die Motion für einmal zur Tagesordnung über.“

Heute sind wir im Falle, Ihnen den in jenem Beschlusse in Aussicht genommenen Bericht zu erstatten und daran diejenigen Anträge

## **Bericht des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen. (Vom 23. November 1883.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1883
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	59
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.11.1883
Date	
Data	
Seite	477-524
Page	
Pagina	
Ref. No	10 012 101

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.