

Bericht

des

Bundesrathes an den Ständerath, betreffend die Motion
Zschokke über den Reformtarif der Centralbahn.

(Vom 27. Mai 1884.)

Tit.

Durch Beschluß vom 13. Dezember 1883 haben Sie unsern Bericht vom 23. November gl. J. betreffend die Motion Zschokke und Konsorten über den Reformtarif der schweizerischen Centralbahn mit der Einladung zurückgewiesen, bis zur nächsten Session darüber Bericht zu erstatten, ob und eventuell in welcher Weise wir den zahlreichen, an uns gelangten Beschwerden über den Gütertarif der Centralbahngesellschaft Abhülfe zu verschaffen gedenken.

Speziell gegen den Reformtarif der Centralbahn gerichtete Klagen sind beim Bundesrath, beziehungsweise beim Eisenbahndepartement, nur zwei eingegangen, die eine von der Regierung des Kantons Basellandschaft, vom 7. Februar 1883, die andere von derjenigen des Kantons Luzern, vom 28. März 1883. Dieselben wurden vom Eisenbahndepartement sofort und einläßlich beantwortet und sind, da keine Gegenäußerungen erfolgten, als erledigt zu betrachten.

Die zahlreichen Beschwerden, von denen in Ihrem Beschlusse vom 13. Dezember 1883 die Rede ist, bilden, von vereinzelt Vorstellungen abgesehen, diejenigen Petitionen, welche auf Veranlassung einer am 3. Juni 1883 in Olten unter dem Präsidium des Herrn Ingenieur Bächle von Aarau stattgehabten Versammlung Gewerbetreibender in den Kantonen Zürich, Bern, Luzern, Solothurn,

Baselstadt, Basellandschaft, Aargau und Neuenburg in Circulation gesetzt und, mit circa 2200 Unterschriften versehen, uns übermittelt wurden.

Diese Petitionen befassen sich aber keineswegs, wie aus dem Wortlaute Ihres Rückweisungsbeschlusses gefolgert werden könnte, mit der Centralbahn allein, sondern mit den „großen schweizerischen Eisenbahngesellschaften“, welche den Reformtarif eingeführt haben, insgesamt.

Es wird darin die Erhöhung der Stückguttaxen und die daherige Schädigung des kleinen Verkehrs, des kleinen Handels und des kleinen Gewerbes zu Gunsten des Massenverkehrs, des Großhandels, sowie der Mangel eines den Voraussetzungen des Reformtarifs entsprechenden Wagenmaterials gerügt und das Gesuch gestellt, „es möchte der Bundesrath die betreffenden schweizerischen Bahngesellschaften veranlassen, die Anwendung des sogenannten Reformsystems für den Transport der Güter sofort einzustellen und wenigstens vorläufig auf den Boden des bisher bestandenen Tarif- und Transportsystems zurückzukehren, beziehungsweise unter allen Umständen die Taxen auf das konzessionsgemäße Maximum zurückzuführen.“

Auf den ersten Theil dieses Gesuches konnte der Bundesrath selbstverständlich nicht eingehen. Einmal sind die Gütertarife der Eisenbahnen nicht darnach angethan, um grundsätzliche Aenderungen von einem Tag zum andern durchzuführen, und andererseits hatte der Bundesrath Rücksicht zu nehmen auf den Bundesbeschluß vom 26. Juni 1883, der ihn beauftragte, auf beförderliche Einführung einer einheitlichen Waarenklassifikation bei den schweizerischen Eisenbahnen zu dringen und das Tarifwesen derselben überhaupt einer gründlichen Prüfung zu unterstellen (Postulat des Herrn Nationalrath Cramer-Frey). Diese Rücksicht gestattete uns nicht, stille zu stehen oder gar, wie verlangt worden, zum alten Chaos zurückzukehren; denn unserer Auffassung nach deutete vielmehr jener Beschluß darauf hin, das begonnene Werk der Unifikation nicht bloß der Waarenklassifikation und der Tarifbestimmungen, sondern auch der Taxen weiter zu fördern.

Mit dem zweiten Theil des Gesuches, die Rückführung der Reformtarife auf die konzessionsgemäßen Maximaltaxen betreffend, konnte der Bundesrath sich deßwegen nicht befassen, weil er in seinen beiden, den Reformtarif im Speziellen und das gesammte Gütertarifwesen im Allgemeinen behandelnden Berichten vom 23. November 1883 über die Motion Zschokke und Consorten und das Postulat Cramer-Frey den Nachweis geleistet hat, daß die bewilligten Taxen weder vom Standpunkt der Konzessionen, noch von demjenigen des Eisenbahngesetzes aus angefochten werden können.

Eine andere Antwort, als die Verneinung auf diese beiden Berichte, vermögen wir den Petenten zur Stunde um so weniger zu ertheilen, als die Bundesversammlung noch nicht in der Lage war, sich über diejenigen der genannten Berichte, welcher von der Einführung einer einheitlichen Waarenklassifikation und dem Tarifwesen der schweizerischen Bahnen überhaupt handelt, auszusprechen.

Die Diskussion desselben ist vom Nationalrath in der Dezember-session auf Wunsch der dafür bestellten Kommission namentlich aus dem Grunde verschoben worden, um auch die kommerzielle und volkwirthschaftliche Seite der Frage eingehender prüfen zu können. Dieser Prüfung kann und will der Bundesrath nicht vorgehen, und zu dieser Haltung bestimmt ihn noch ein weiterer Umstand.

Es hat nämlich der Vorort des schweizerischen Handels- und Industrievereins eine umfassende Enquête über die Wirkungen des Reformtarifs veranstaltet, bei welchem Anlaße auch diejenigen, welche sich speziell durch den Tarif der Centralbahn in ihren Interessen verletzt glauben, ihre Beschwerden und Begehren haben anbringen können, und deren Resultate wir gewärtigen, um auf Grund derselben nicht mit der Centralbahn allein, sondern mit allen schweizerischen Bahnverwaltungen über die als nothwendig und gerechtfertigt erscheinenden Modifikationen in Verhandlung zu treten.

Hinsichtlich der am Reformtarif bereits angebrachten Verbesserungen verweisen wir auf den Geschäftsbericht des Eisenbahndepartements pro 1883, und fügen bei, daß der seinerzeit der Centralbahn als Kompensation für die Tarifberechnung nach Kilometern statt nach Stunden gewährte Zuschlag von 4% auf 2% herabgesetzt worden ist, was einer Reduktion der Streckentaxen für Eilgut von 35 auf 34 und für die Stückgutklasse von 17¹/₂ auf 17 Cts. per Tonne und Kilometer gleichkommt.

Dieser Reduktion sind, wie wir mit Befriedigung melden können, infolge Verwendung des Eisenbahndepartements auch die Jura-Bern-Luzern-Bahn, die Emmenthalbahn, die Gotthardbahn und die Vereinigten Schweizerbahnen beigetreten; die Tößthalbahn wird ein Gleiches thun, so daß damit die Einheit aller Reformtarifbahnen in der Taxirung der Eil- und ordinären Stückgüter hergestellt ist.

Die Einheit bezüglich der Wagenladungs- und Spezialtarifklassen ist unseres Erachtens nur mehr eine Frage der Zeit. Dazu ist aber nothwendig, daß man den Bahnen sowohl als der Aufsichtsbehörde Zeit lasse, über die Tragweite des gegenwärtig bestehenden Reformtarifs im gesammten internen und direkten schweizerischen Verkehr an der Hand hinlänglicher Erfahrungen ein maßgebendes

Urtheil sich bilden zu können. Zur Stunde, wo der Reformtarif in den direkten Verkehren theils noch gar nicht, theils erst seit kurzer Zeit eingeführt worden, ist dies noch nicht möglich. Das Eisenbahndepartement hat zwar über die Ergebnisse desselben im internen und gegenseitigen direkten Verkehr der Centralbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Emmenthalbahn pro 1883 statistische Erhebungen angeordnet, ist aber nach Prüfung derselben zu dem Schlusse gelangt, daß der Zeitpunkt noch nicht gekommen sei, um von einer der genannten Bahnen Modifikationen am Taxschema zu verlangen.

Gestützt auf diese Auseinandersetzungen und in Erwägung, daß das Tarifwesen der schweizerischen Centralbahn nicht getrennt von demjenigen der übrigen schweizerischen Bahnen, dessen gründliche Prüfung dem Bundesrath durch Annahme der Motion Cramer-Frey übertragen und von ihm bereits an Hand genommen worden ist, behandelt werden sollte, beehren wir uns, Ihnen zu beantragen, die Motion Zschokke und Konsorten, vom 17. April 1883, sowie Ihren Rückweisungsbeschluß vom 13. Dèzember 1883 einstweilen von Ihren Traktanden abzusetzen.

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

Bern, den 27. Mai 1884.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Welti.

Der Stellvertreter
des Kanzlers der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.



Bericht
 der
nationalrätlichen Kommission
 betreffend das
Güter-Tarifwesen der schweizerischen Eisenbahnen im Allgemeinen
 und den
Reformtarif im Besondern.
 (Vom 29. Mai 1884.)

Tit.

In Ausführung desjenigen Theiles des nationalrätlichen Beschlusses vom 26. Juni 1883, welcher die Einführung einer einheitlichen Waarenklassifikation und sodann die Prüfung des Gütertarifwesens der schweizerischen Eisenbahnen überhaupt zum Zwecke hatte, ist der Bundesversammlung ein vom 23. November v. J. datirter Bericht des Bundesrathes vorgelegt worden.

Unterm gleichen Datum hat sodann auch der Bundesrath seinen besonderen Bericht an den Ständerath betreffend die Motion Zschokke und Mitunterzeichner über den Reformtarif eingereicht.

Bei dem innigen Konnex, in welchem die beiden Fragen zu einander stehen, glaubte die Kommission die Berichterstattung über dieselben zusammenfassen zu sollen, wobei dem Reformtarif so wie so eine eingehendere Beachtung zu Theil werden wird.

Bericht des Bundesrathes an den Ständerath, betreffend die Motion Zschokke über den Reformtarif der Centralbahn. (Vom 27. Mai 1884.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1884
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.06.1884
Date	
Data	
Seite	38-42
Page	
Pagina	
Ref. No	10 012 344

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.