

## Zuschrift

des

schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements (Post-  
 abteilung) an die nationalrätliche Kommission für das  
 Nebenbahngesetz.

(Vom 21. Februar 1899.)

*Herr Präsident!*

Wir bestätigen unser Schreiben vom 7. dieses Monats und  
 beehren uns, Ihnen nun folgendes mitzuteilen:

In den vom Bundesrat mit Botschaft vom 5. März 1897 der  
 Bundesversammlung vorgelegten Entwurf zu einem Bundesgesetz  
 über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen sind vom  
 Ständerat nachstehende, die Postverwaltung beschlagende Special-  
 bestimmungen aufgenommen worden:

1. Der Bund wird den Nebenbahnen, welche nicht Bestand-  
 teile des Netzes einer Hauptbahn bilden, für die Beförderung der  
 Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe, beziehungsweise die höchste  
 Gütertaxe, und da, wo Gütertaxis nicht bestehen, die volle Ge-  
 päcktaxe vergüten. Die Entschädigung wird auf Grund des monat-  
 lichen Gesamtgewichtes der Fahrpoststücke ermittelt.

2. Für die Beförderung der zu den Posttransporten gehören-  
 den Kondukteure und der zu den Bahnpostwagen gehörenden

Beamten und Angestellten wird vom Bunde ferner den genannten Nebenbahnen eine Entschädigung von 2 Cts. per Fahrt und Kilometer vergütet.

3. Für die Beförderung von Bahnpostwagen erhalten die Nebenbahnen außerdem eine Vergütung von 1 Ct. pro Achskilometer.

4. Bedient sich die Postverwaltung zum Transporte der Postgegenstände der Fahrzeuge der Nebenbahnen, so sind diesen die Mehrauslagen für Anschaffung und Unterhalt der speciellen Einrichtung der Fahrzeuge zu vergüten.

5. Diese vom Bunde zu leistenden Entschädigungen, soweit sie über die auf das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 begründeten Entschädigungen hinausgehen, fallen weg, sobald und für so lange, als die Bahnunternehmung nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen einen Reinertrag von 4 % oder mehr abwirft.

6. Die Bestimmungen des 1. und 2. Absatzes des Art. 19 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 finden keine Anwendung auf Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb der Ortschaften dienen.

Die Postverwaltung hat über die finanzielle Tragweite dieser neuen Bestimmungen Erhebungen gemacht, welche in dem Verzeichnis, das wir Ihnen in der Beilage zu übermitteln uns gestatten, zusammengestellt sind. Im nämlichen Verzeichnis sind überdies, nach den verschiedenen Rubriken ausgeschieden, die sämtlichen Vergütungen aufgeführt, welche von der Postverwaltung im Jahre 1898 an Nebenbahnen ausgerichtet worden sind. (Bei einigen Nebenbahnen hat die Abrechnung pro 1898 noch nicht stattgefunden und es mußten daher die Vergütungen pro 1897 in Betracht gezogen werden.)

Gestatten Sie uns, das Ergebnis unserer Erhebungen etwas näher zu beleuchten und Ihnen darzulegen, weshalb wir uns mit den neuen Bestimmungen nicht durchwegs einverstanden erklären können.

Im Falle der Annahme des neuen Nebenbahngesetzes nach der ständerätlichen Fassung würden sich laut der beiliegenden Zusammenstellung die von der Postverwaltung an die Nebenbahnen auszurichtenden Entschädigungen in Zukunft per Jahr belaufen

auf . . . . .	Fr. 336,336. 83
Im Jahr 1898 bezahlte unsere Verwaltung an die Nebenbahnen Entschädigungen im Gesamt- betrage von . . . . .	„ 153,494. 80

Die ständerätlichen Beschlüsse hätten demnach eine Mehrbelastung des Budgets der Postverwaltung zur Folge im Betrage von . . . Fr. 182,842. 03  
per Jahr.

Dabei ist noch folgendes zu bemerken:

Die Erhebungen über die finanzielle Tragweite der sub 1, 2 und 3 hiervoor citierten Bestimmungen wurden auf Grund des wirklichen Postverkehrs der einzelnen Nebenbahnen gemacht. Speciell betreffend den Transport der Fahrpoststücke wurde so verfahren, daß während 7 Tagen, vom 19. bis 25. Januar abhin, das Gewicht aller auf den Nebenbahnen beförderten Fahrpoststücke ermittelt wurde. Die für diese Statistik gewählte Zeit war nun die denkbar ungünstigste; der Paketverkehr ist während des ganzen Jahres nie schwächer als in den ersten 5—6 Wochen nach Neujahr. Das Ergebnis der Erhebungen entspricht deshalb nicht dem Durchschnittsverkehr, sondern es bleibt ziemlich weit hinter demselben zurück. Die Folge hiervon ist, daß die Postverwaltung im Falle der Annahme des Nebenbahngesetzes mit der Fassung, die ihm der Ständerat gegeben hat, in Wirklichkeit an die Nebenbahnen jährlich an Vergütungen eine Summe zu bezahlen haben wird, welche den hiervoor genannten Betrag von Fr. 336,336. 83 noch erheblich übersteigt. Die Postverwaltung würde natürlich gerne für die Statistik einen andern, dem mittlern Postverkehr besser entsprechenden Zeitpunkt gewählt haben, die Möglichkeit hierzu war ihr aber leider durch die Umstände genommen. Über die Neujahrszeit ließen sich solche Erhebungen der abnormalen Verkehrsverhältnisse wegen nicht vornehmen und weiter hinausgeschoben konnte die Statistik deshalb nicht werden, weil es sonst nicht mehr möglich gewesen wäre, Ihnen das Material rechtzeitig vorzulegen.

Bezüglich derjenigen Nebenbahnen, welche im Sommer in Folge des Fremdenbesuchs einen viel stärkern Verkehr aufweisen als in der übrigen Jahreszeit, ist allerdings nicht bloß der Verkehr vom 19. bis 25. Januar abhin in Berechnung gezogen worden, sondern es sind auch an Hand der Versand- und Empfangsregister der in Frage kommenden Poststellen Erhebungen gemacht worden über

den Verkehr in der Zeit vom 19. bis 25. Juli vorigen Jahres. Die Ergebnisse der beiden Statistikperioden von je einer Woche wurden dann mit der entsprechenden Anzahl Wochen (für den Sommer 17 und für die übrige Zeit 35) multipliziert und so das Jahresergebnis berechnet.

Wo es sich um Bahnen handelte, die nur während eines Teils des Jahres im Betriebe stehen, wurden die nötigen Erhebungen ebenfalls an Hand der Versand- und Empfangsregister der an diesen Bahnen gelegenen Poststellen gemacht und das Ergebnis der Betriebsdauer der Bahnen entsprechend berechnet.

Was die Tragweite jeder einzelnen der Bestimmungen ad 1, 2 und 3 betrifft, welche für den Moment allein eine finanzielle Mehrbelastung der Postverwaltung bedeuten, so ergibt sich aus der beiliegenden Zusammenstellung was folgt:

Es würden sich belaufen:

1. Die Vergütung der vollen Eilguttaxe, beziehungsweise der höchsten Güter- oder Gepäcktaxe für alle Fahrpoststücke auf Fr. 191,245. 75; 2. die Beförderung der zu den Posttransporten gehörigen Kondukteure und der zu den Bahnpostwagen gehörenden Beamten und Angestellten auf Fr. 55,738. 36; 3. die Beförderung von Bahnpostwagen auf Fr. 18,713. 22.

Weitaus die größte finanzielle Mehrleistung würde demnach für die Postverwaltung die Vorschrift bedeuten, daß sie den Nebenbahnen für die Beförderung aller Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe, beziehungsweise die höchste Gütertaxe, oder, wo keine solchen bestehen, die volle Gepäcktaxe vergüten soll. Es ist denn auch in erster Linie und hauptsächlich diese Bestimmung, mit welcher wir uns nicht einverstanden erklären können und gegen welche wir, weil unbedingt zu weitgehend und ungerechtfertigt, Einsprache erheben möchten.

Den Nebenbahnen wurde bis dahin, gleich wie den Hauptbahnen, für den Transport der nicht regalpflichtigen Fahrpoststücke, d. h. derjenigen im Gewichte über 5 kg., 75 % der Eilguttaxe vergütet. Die Postverwaltung verausgabte hierfür im Jahre 1898 die Summe von Fr. 82,855. 30. Nach dem bundesrätlichen Entwurf zum neuen Nebenbahngesetz wäre den Nebenbahnen fortan für den Transport der nicht regalpflichtigen Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe, beziehungsweise die höchste Güter- oder Gepäcktaxe zu bezahlen, wodurch diesen Bahnen eine nicht unerhebliche Mehreinnahme geschaffen würde. Der Ständerat hat sich nun aber mit dieser Besserstellung nicht begnügt, sondern durch die Fassung,

welche er dem Art. 4 des Gesetzes gegeben hat, dem Begehren Ausdruck verliehen, daß die Postverwaltung den Nebenbahnen für den Transport aller Fahrpoststücke, also auch der regalpflichtigen, die volle Eilguttaxe, bezw. die höchste Güter- oder Gepäcktaxe vergüten soll. Dieses Begehren ist, wie oben gesagt, nach unserm Dafürhalten zu weitgehend und zwar nicht nur hinsichtlich der großen finanziellen Opfer, welche es der Postverwaltung auferlegt, sondern auch in grundsätzlicher Beziehung.

Schon im Art. 8 des Eisenbahngesetzes vom 28. Juli 1852 wurde der Grundsatz aufgestellt, daß die Bahnen zum unentgeltlichen Transport aller Briefpostgegenstände, sowie der Fahrpoststücke, soweit der Transport derselben nach dem Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juni 1849 ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet seien. Diese Verpflichtung wurde den Bahnen nicht als einseitige Belastung überbunden, sie sollte vielmehr als Kompensation dafür gelten, daß der Bund das ihm allein zustehende Recht des regelmäßigen Personentransports den Bahnen auf den von diesen betriebenen Linien abgetreten hat. Die Abtretung dieses Regals hatte keine minderwertige Bedeutung, wenn man bedenkt, daß Bahnen in der Regel auf den dichter bevölkerten und verkehrsreichern Routen gebaut werden, während die verkehrsarmen und weniger abträglichen Routen dem Postbetriebe überlassen bleiben. Der Beweis für diese Behauptung wird geleistet, wenn man eine Vergleichung vornimmt zwischen den frühern und den jetzigen Erträgen des Postreisendenverkehrs. Im Jahr 1850 betrug der Ausfall nur Fr. 320,831; das Jahr 1852 wies sogar einen Einnahmenüberschuß von Fr. 24,364 nach; dagegen betrug der Verlust auf dem Personentransport im Jahr 1898, abzüglich der den Bahnen zu leistenden Entschädigung für den Transport der nicht regalpflichtigen Fahrpoststücke im Betrage von Fr. 956,409, rund Fr. 2,899,834.

Auf allen nur einigermaßen wichtigeren Nebenbahnrouuten läßt die Postverwaltung die Postsendungen durch eigenes Personal behandeln und sie liefert auf verschiedenen Bahnen auch den Wagen selbst, so daß sich die Bahnen mit den Sendungen der Post in keiner Weise zu befassen haben. Wo dies nicht der Fall ist und die Besorgung des Postdienstes durch die Organe der Bahnen erfolgt, werden die betreffenden Bahnen — zum Teil in recht ausgiebigem Maße — hierfür besonders entschädigt. So werden z. B. für die Besorgung des Postdienstes jährliche Entschädigungen ausgerichtet an:

die Bahn Freiburg-Murten . . . . .	im Betrage von Fr. 1980
die Bahn Orbe-Chavornay . . . . .	„ „ „ „ 1500
die Bahn Apples-l'Isle . . . . .	„ „ „ „ 1500
die Arth-Rigi-Bahn . . . . .	„ „ „ „ 1120
die Straßenbahn Altstätten-Berneck . .	„ „ „ „ 3500
die Tramways in Biel . . . . .	„ „ „ „ 6000
den Tramway Aubonne-Allaman-Gimel .	„ „ „ „ 2200
die Drahtseilbahn Rheineck-Walzenhausen	„ „ „ „ 1400
die Drahtseilbahn Cossonay gare-ville .	„ „ „ „ 2350

In diesen Entschädigungen sind die Vergütungen für den Transport der nicht regalpflichtigen Fahrpoststücke nicht etwa inbegriffen.

Wir halten es nun entschieden für ungerechtfertigt, daß die Postverwaltung den Nebenbahnen für den Transport aller Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe, beziehungsweise die höchste Güter- oder Gepäcktaxe zahlen soll, trotzdem diese Bahnen mit der Behandlung der Postsendungen entweder gar nichts zu thun haben oder aber hierfür extra und zwar in ausgiebigem Maße entschädigt werden.

Der Postverwaltung würden dadurch, daß man sie zu dieser Leistung verhält, für den Transport der Fahrpoststücke Ausgaben erwachsen, zu denen die Taxen, welche sie nach Gesetz für diese Stücke beziehen darf, nicht mehr im richtigen Verhältnis stehen würden. Wenn sie z. B. der Rhätischen Bahn, die allerdings bezüglich dieser Vergütung obenan steht, für den Transport der Fahrpoststücke per Jahr allein die Summe von Fr. 94,714. 91 vergüten und daneben noch das Personal zur Begleitung und den Wagen zur Verladung der Postsendungen selbst stellen, überdies auch noch die Bahn für den Transport des Personals und des Bahnpostwagens besonders entschädigen soll, so wird sie sicher mehr zu bezahlen haben, als sie an Taxen für die mit dieser Bahn transportierten Sendungen einnimmt.

Für das Publikum fällt sodann in Betracht, daß gegenwärtig die Fahrpoststücke ohne Wertangabe und Nachnahmebezeichnung bis zum Gewicht von 5 kg. ohne Einschreibung auf der ganzen Transportstrecke mit Benutzung des schnellsten Weges von der Aufgabepoststelle an die Empfangspoststelle befördert werden. Bei einem Gesamtverkehre von rund 20,744,000 Stücken trifft es rund 12,218,000 solcher direkt spedierte Stücke. Soll für die regalpflichtigen Stücke bis zum Gewicht von 5 kg. nach dem Beschlusse des Ständerates den Nebenbahnen ebenfalls eine Transportentschä-

digung geleistet werden, so muß jedes Stück im Verkehr mit diesen Bahnen einer besondern Kontrolle, resp. Einschreibung unterworfen werden. Diese Einschreibung muß zwei- und mehrfach erfolgen, wenn ein im Bereiche einer Nebenbahn aufgegebenes Stück nach der Station einer andern Nebenbahn bestimmt ist. Jede Einschreibung während des Transports schließt eine unaufgehaltene Weiterbeförderung aus und ist somit gleichbedeutend mit einer Verspätung um wenigstens einen Zugsabgang. Die Lieferfrist dieser Stücke würde somit durch die notwendig eintretende Verlangsamung im Transporte für das Publikum wesentlich verschlechtert, ganz abgesehen von der für die Postverwaltung mit der Einschreibung und der Ermittlung der Kilogrammkilometer verbundenen großen Mehrarbeit.

Was die Vorschrift betrifft, wonach für die Beförderung der zu den Posttransporten gehörigen Kondukteure und der zu den Bahnpostwagen gehörenden Beamten und Angestellten den Nebenbahnen eine Entschädigung von 2 Cts. per Fahrt und Kilometer bezahlt werden soll, so halten wir auch diese Forderung für ungerechtfertigt vom Augenblicke an, wo der Postverwaltung zugemutet wird, für den Transport aller Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe, beziehungsweise die höchste Güter- oder Gepäcktaxe zu vergüten. Denn sie, die Forderung, bedeutet in diesem Falle eine doppelte Entschädigung für die nämlichen Leistungen. Nicht genug, daß die Postverwaltung die volle Eilguttaxe für ihre Sendungen bezahlen soll, trotzdem sie das Personal zur Besorgung der letztern selbst stellt, soll sie auch noch den Transport dieses Personals vergüten. Dabei ist diese Vergütung so hoch angesetzt, daß die Verwaltung für die Beförderung eines Bahnpostbeamten oder eines Kondukteurs bedeutend mehr zu bezahlen hätte, als eine Privatperson die nämliche Fahrt im Abonnement kosten würde. Wir erlauben uns, zum Beweise hierfür zwei Beispiele aufzuführen :

1. Die Postverwaltung hätte nach der in Frage stehenden Vorschrift für die Beförderung der zwei Kondukteure, welche jeden Tag auf der Route Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds die Postsendungen vermitteln, dieser Nebenbahn per Jahr Fr. 1241 zu vergüten. Ein für 12 Monate gültiges Abonnementsbillet, das zur Fahrt mit allen Zügen der Bahn Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds in III. Klasse berechtigt, kostet Fr. 175. 20. Zwei solche Billette kosten Fr. 350. 40. Die Postverwaltung hätte demnach für den Transport ihrer zwei Kondukteure Fr. 891. 60 per Jahr oder fast dreimal mehr zu vergüten als zwei Privatpersonen für unbeschränkte Fahrt auf der ganzen Bahnstrecke während eines Jahres bezahlen müßten.

2. Die Beförderung der Bahnpostbeamten, welche täglich die Bahnposten der Emmenthalbahn zu begleiten haben, würde die Verwaltung Fr. 2418. 32 kosten. Zwei Abonnementsbillette für die Strecke Langnau-Solothurn, die zur Benützung aller fahrplanmäßigen Züge nach jeder Richtung auf der genannten Strecke während eines Jahres berechtigen, kosten Fr. 648 (Fr. 324 per Stück). Die Postverwaltung hätte also auch hier bedeutend mehr und zwar sogar fast viermal mehr zu bezahlen, als die nämlichen Fahrten eine Privatperson kosten würden.

Die Vorschrift, wonach die Postverwaltung für die Beförderung ihrer Kondukteure und Beamten den Nebenbahnen eine Entschädigung von 2 Cts. per Fahrt und per Kilometer zu leisten hat, ist aus den angeführten Gründen nach unserm Dafürhalten auch an und für sich eine zu weitgehende. Dies um so mehr, wenn in Betracht gezogen wird, daß den Postkondukteuren auf den Nebenbahnen, auf welchen keine Bahnpostwagen kursieren, oft die Besorgung ihres Dienstes und der Aufenthalt überhaupt in den Gepäckwagen der Bahnen dadurch, daß diese Wagen mit Eisenbahnfrachtgütern ganz angefüllt sind, recht unbequem gemacht ist. Kommt es doch sogar vor (auf der schweizerischen Südostbahn z. B. fast alle Tage), daß der Postkondukteur den Platz im Gepäckwagen mit Viehware (Kälber und Schweine) teilen muß.

Ähnliches wie mit Bezug auf die Vergütung für den Transport des Postpersonals läßt sich auch mit Bezug auf die Entschädigung von 1 Ct. pro Achskilometer für die Beförderung von Bahnpostwagen sagen. Auch sie schließt eine doppelte Belastung der Postverwaltung für die nämlichen Leistungen in sich, wenn den Nebenbahnen für die Beförderung aller Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe bezahlt werden soll. Die Postverwaltung verwendet Bahnpostwagen nur da, wo der Verkehr dies unumgänglich notwendig macht. Wird auf einer Route ein Bahnpostwagen geführt, so ist damit der betreffenden Nebenbahn selbst am meisten gedient, indem ihr eine Vermehrung ihres eigenen Wagenparks erspart wird. Es erscheint uns deshalb als zu weitgehend, wenn den Nebenbahnen neben der vollen Entschädigung des Transports der Postsendungen nach der höchsten Gütertaxe auch noch für den Transport der Bahnpostwagen eine besondere Entschädigung gewährt werden soll.

Den gewöhnlichen (Haupt-) Bahnen wird für die Kontrolle, das Reinigen und Schmieren der Bahnpostwagen eine Entschädigung von  $\frac{1}{4}$  Ct. per Achskilometer bezahlt. Wenn nun den Nebenbahnen mit Bezug auf die Bahnpostwagen etwas zugestanden



werden soll, so würden wir uns am ehesten damit einverstanden erklären können, wenn die obgenannte Vergütung von  $\frac{1}{4}$  Ct. für die Kontrolle, das Schmieren und Reinigen der Bahnpostwagen für diese Bahnen auf  $\frac{1}{2}$  Ct., also auf das Doppelte erhöht würde.

Mit der Bestimmung, wonach die Postverwaltung, wenn sie sich zum Transporte der Postgegenstände der Fahrzeuge der Nebenbahnen bedient, diesen die Mehrauslagen für Anschaffung und Unterhalt der speciellen Einrichtung der Fahrzeuge zu vergüten hat, wird bloß etwas gesetzlich geregelt, was seitens der Postverwaltung von jeher so gehalten worden ist. Die Kosten der Anschaffung und des Unterhaltes der von den Nebenbahnen für die Post getroffenen speciellen Einrichtungen sind diesen Bahnen seitens der Postverwaltung stets vergütet worden.

Wie Ihnen bekannt sein wird, wurde vom Verbands der schweizerischen Nebenbahnen das Begehren gestellt, die vom Bunde für die Posttransporte zu leistenden Entschädigungen, insoweit sie über das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 hinausgehen, sollen erst wegfallen, wenn die Bahnunternehmung während drei aufeinanderfolgenden Jahren einen Reinertrag von 4 % oder mehr abwirft. Der Ständerat hat diese äußerst weitgehende Forderung, gegen welche wir seiner Zeit Einsprache erhoben haben, mit Recht nicht berücksichtigt, sondern hat mit Bezug auf diesen Punkt dem Entwurf des Bundesrates zugestimmt. Wir hoffen, der Nationalrat werde sich hierin dem Ständerate anschließen.

Daß die Bestimmungen des 1. und 2. Absatzes des Art. 19 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 keine Anwendung finden sollen auf Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb der Ortschaften dienen, sollte nach unserm Dafürhalten, wenigstens was den 1. Absatz anbetrifft, im Gesetze nicht gesagt werden. Die Postverwaltung hat, wo es anging, gegenüber den städtischen Trambahnen von der Geltendmachung irgend welcher Rechte in Ableitung von Art. 19 des Eisenbahngesetzes von 1872 immer Umgang genommen. Wo je einer solchen Bahn ein Posttransport zugemutet wurde, handelte es sich in der Regel nur um die Beförderung von Säcken, enthaltend Korrespondenzen, und es wurden die betreffenden Bahnen hierfür immer besonders entschädigt. Die Postverwaltung hat auch nie eine Gratisbeförderung ihres Personals seitens der Trambahnen beansprucht, sondern sie hat für die Angestellten, welche die Tramways auf den Dienstouren zu benutzen haben, stets Abonnementskarten gelöst. Im Jahre 1896 wurden hierfür bezahlt:

an die Tramways in Genf . . .	Fr.	1,600
an die Tramways in Lausanne . . .	„	1,500
an die Tramways in Basel . . .	„	3,300
an die Tramways in Zürich . . .	„	15,620 u. s. w.

Wir finden nun, es sollte, angesichts der angeführten That- sachen, der Postverwaltung auch fernerhin das Recht gewahrt sein, für kleine Posttransporte die Nebenbahnen, welche der Personen- beförderung in den Ortschaften dienen, in Anspruch nehmen zu dürfen.

In Ausführung des Vorstehenden erlauben wir uns, den Text des nach Beschluß des Ständerates neuen Artikels 4, wie er nach unsern Anträgen formuliert werden sollte, folgen zu lassen. Die gesperrten Partien bedeuten die Zusätze zum ursprünglichen Ent- wurf des Bundesrates, und sind neu, was den Zusatz betreffend die Entschädigung für das fahrende Postpersonal betrifft oder herübergenommen aus dem Beschluß des Ständerates, was die Vergütung der Mehrauslagen für Anschaffung und Unterhalt der speciellen Einrichtung der Fahrzeuge, sodann in beschränktem Umfange, was den Ausschluß der Anwendung des Gesetzes auf die Nebenbahnen innerhalb einer Ortschaft anbetrifft:

„Art. 4. Der Bund wird den Nebenbahnen, welche nicht Bestandteile des Netzes einer Hauptbahn bilden, für die Beförde- rung der nicht regalpflichtigen Fahrpoststücke die volle Eilguttaxe, beziehungsweise die höchste Gütertaxe, und da, wo Gütertaxen nicht bestehen, die volle Gepäcktaxe vergüten. Die Entschädigung wird auf Grund des monatlichen Gesamtgewichtes der nicht regal- pflichtigen Fahrpoststücke ermittelt und kann für dieselbe ein Aversalbetrag vereinbart werden. Für die Beförderung der zu den Posttransporten gehörigen Kondukteure und der zu den Bahnpost- wagen gehörenden Beamten und Angestellten wird vom Bunde ferner den genannten Nebenbahnen eine Entschädigung von 2 Cts. per Fahrt und Kilometer vergütet. Diese Entschädigung darf jedoch in keinem Falle die niederste Taxe für Abonnemente an Privatpersonen überschreiten.

Bedient sich die Postverwaltung zum Transporte der Postgegenstände der Fahrzeuge der Nebenbahnen, so sind diesen die Mehrauslagen für Anschaffung und Unterhalt der speciellen Einrichtung der Fahrzeuge zu vergüten.

Diese vom Bunde zu leistenden Entschädigungen, insoweit sie über die auf das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 be-

gründeten Entschädigungen hinausgehen, fallen weg, sobald und für so lange, als die Bahnunternehmung nach Abzug der auf Abschreibungsrechnung getragenen oder einem Reservefonds einverleibten Summen einen Reingewinn von 4 % oder mehr abwirft.

Die Bestimmungen des 2. Absatzes des Art. 19 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 finden keine Anwendung auf Nebenbahnen, welche der Personenbeförderung innerhalb der Ortschaft dienen.

Im übrigen gelten die Bestimmungen des Art. 19 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872.“

Genehmigen Sie, Herr Präsident, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

*Das Post- und Eisenbahndepartement:*

**Zemp.**



Nebenbahnen.	Vergütungen pro 1898.										Zukünftige Vergütungen.									
	Bisherige Vergütungen nach den Ansätzen vom Jahr 1898.										Neue Vergütungen.									
	Vergütungen für Besorgung von Abhängigen- und sonstigen Diensten etc.	Vergütungen für Besorgung von Konduktentdienst.	Vergütungen für Besorgung von Reparatur- und Extramarbeiten an Bahnpösten.	Vergütungen für den ordentlichen Unterhalt der Bahnpösten.	Vergütungen für Reigen, Schmier-, Beheizung und Beleuchtung der Bahnpösten.	Fixe Zahlungen auf Grundlage von Verträgen.	Andergewöhnliche Transportkosten.	Vergütung für den Transport der Fahrpoststücke über 9 kg.	Total der bisherigen Vergütungen.	Vergütung für Besorgung von Abhängigen- und sonstigen Diensten etc.	Vergütungen für Besorgung von Konduktentdienst.	Vergütungen für Besorgung von Reparatur- und Extramarbeiten an Bahnpösten.	Vergütungen für den ordentlichen Unterhalt der Bahnpösten.	Vergütungen für Reigen, Schmier-, Beheizung und Beleuchtung der Bahnpösten.	Fixe Zahlungen auf Grundlage von Verträgen.	Andergewöhnliche Transportkosten.	Vergütung für den Transport aller Fahrpoststücke.	Vergütung für die Beförderung der Konduktent- und der Beisitzer.	Vergütung für den Transport der Bahnpösten.	Total der zukünftigen Vergütungen.
Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1. Wohlen-Bremgarten							74.20	74.20								319.80	350.40	233.60	903.80	829.60
2. Bulle-Romont							4,300.—	4,300.—								6,001.81	1,533.72	1,062.88	8,598.41	4,298.41
3. Régional du Val-de-Travers							500.—	500.—								1,668.68	1,357.80		3,026.48	2,526.48
4. Thunerseebahn				268.55			2,495.50	2,764.05					268.55			14,242.70	3,788.10	1,679.—	19,978.35	17,214.30
5. Böölibahn							1,039.52	1,039.52								3,346.30	925.70	438.—	4,710.—	3,670.48
6. Spiez-Erlenbach							468.98	468.98								2,279.74	525.60		2,805.34	2,336.36
7. Freiburg-Murten		1,980.—					133.12	2,113.12			1,980.—					333.75			2,313.75	200.63
8. Toggenburgerbahn							1,603.10	1,603.10								5,176.08	1,769.28	1,810.40	8,755.76	7,152.66
9. Wald-Rüti							163.70	163.70								743.—	674.52		1,417.52	1,253.82
10. Tössihalbahn				1800.—			1,000.—	2,800.—						1800.—		3,565.99	2,484.88		7,850.87	5,050.87
11. Udlibergbahn		122.—					15.—	137.—			122.—					63.60			185.60	48.60
12. Emmenthalbahn					3.—		57.10	460.—						3.—		3,925.67	2,418.32	2,418.32	8,822.41	8,302.31
13. Schweizerische Südostbahn							80.75	1,400.—								4,880.72	5,809.08		10,770.55	9,289.80
14. Schweizerische Seethalbahn			7.80	1533.—	1617.85		1,761.47	4,920.12			7.80	1533.—	1617.85			3,428.97	3,299.60	3,109.80	12,997.02	8,076.90
15. Kriens-Luzern-Bahn							24.—	24.—								205.—	118.—		323.—	299.—
16. Langenthal-Huttwil					205.15		317.42	594.97					205.15			1,186.96	843.60	843.60	3,151.71	2,556.74
17. Huttwil-Wohlhusen							26.30	234.18								737.45	1,406.10	1,406.10	3,575.95	3,315.47
18. Sihlthalbahn			1000.—		100.—		187.56	1,267.56				1000.—		100.—		445.47	770.88		2,316.35	1,048.79
19. Orbe-Chavornay		1,500.—					200.—	1,700.—			1,500.—					548.70			2,048.70	348.70
20. Lausanne-Echallens							150.—	150.—								1,261.20	713.92		1,975.12	1,825.12
21. Echallens-Berber							60.—	120.—			60.—					241.60			301.60	181.60
22. Rigi-Kaltbad-Scheidegg-Bahn		60.—					1,000.—	2,200.—			1,000.—					3,228.16	2,742.88		7,171.04	4,971.04
23. Appenzellerbahn			1200.—				660.—	708.—								976.10	991.80		2,015.90	1,307.90
24. Waldenburgerbahn					48.—		640.—	657.30								1,817.92	657.—		2,492.22	1,834.92
25. Tramelan-Tavannes							50.—	50.—								23.40	399.15		472.55	422.55
26. Genève-Veyrier							200.—	219.—								706.93	1,022.—		1,747.93	1,528.93
27. Frauenfeld-Wil					19.—		120.—	120.—								294.55	404.50		699.05	579.05
28. Birsigthalbahn							320.—	320.—								520.—	2,375.85		2,895.85	2,895.85
29. Voies étroites, Genève							609.90	1,241.—								609.90	1,241.—		1,850.90	1,530.90
30. Ponts-Sagne-Chaux-de-Fonds							840.—	840.—								2,726.88	817.60		3,544.48	2,704.48
31. Appenzeller Straßenbahn							47,398.23	55,244.26			565.30	7008.—				94,714.91	8,915.91	5,711.52	117,188.39	61,944.11
32. Rhätische Bahn			565.30	7008.—			908.39	908.39								4,424.18	1,094.80		5,518.98	4,610.59
33. Berner Oberland-Bahnen							5,560.23	5,560.23								6,976.71	602.61		7,579.32	2,019.09
34. Viège-Zermatt							60.—	60.—								260.—	511.—		771.—	711.—
35. Brenete-Loche							180.—	180.—								496.35	255.60		751.95	571.95
36. Sissach-Gelterkinden							1.40	1.40								1.40			1.40	
37. Grüttschalp-Mürren (siehe Nr. 65 hiernach)							87.05	493.55								1,912.56	1,446.12		3,445.73	2,865.13
38. Neuchâtel-Cortailod-Boudry							1,701.70	1,701.70								2,903.84	955.90		3,859.64	2,157.94
39. Saignelégier-Chaux-de-Fonds							725.92	725.92								1,481.01	798.72		2,279.73	1,553.81
40. Yverdon-Ste-Croix							156.69	1,656.69			1,500.—					327.75			1,827.75	171.06
41. Bière-Apples-Morges		1,500.—					250.—	250.—								737.35	146.50		883.85	633.85
42. Apples-l'Isle							350.—	1,470.15			1,120.15					620.05			1,740.20	270.05
43. Vitanau-Rigibahn							1,000.—	1,000.—								2,719.60			2,719.60	1,719.60
44. Arth-Rigibahn		1,120.15																		
45. Rorschach-Heiden-Bahn																				
46. Pilatusbahn																				
47. Genesobahn	600.—						100.—	700.—			600.—					114.47			714.47	14.47
48. Brienz-Rothorn-Bahn																				
49. Glyn-Naye (siehe Nr. 55 hiernach)																				
50. Schynige-Platte-Bahn							31.43	31.43								62.70			62.70	31.27
51. Wengernalpbahn							436.55	436.55								448.80	28.56		477.36	40.81
52. Gornergratbahn	100.—	300.—					420.53	820.53			100.—	300.—				474.70			874.70	54.17
53. Lausanne-Ouchy							467.90	100.—								178.80	248.56		895.26	327.36
54. Gißbachbahn							44.—	300.—			100.—	586.30				221.05			221.05	221.05
55. Territet-Glyn-Naye	100.—	586.30						1,030.30			100.—	586.30				352.63			1,082.93	52.63
56. Gütschbahn																				
57. Marzili-Bahn							250.—	250.—								250.—			250.—	
58. Drahtseilbahn Lugano							700.—	700.—								700.—			700.—	
59. Biel-Magglingen							14.—	34.—								20.—			34.—	
60. Birgenstockbahn		60.—					60.—	120.—				60.—				209.40			289.40	149.40
61. Zürichbergbahn (Limmatquai-Polytechnikum)							675.60	675.60								675.60			675.60	
62. Beatenbergbahn	200.—						150.—	350.—			200.—					638.30	50.40		888.70	538.70
63. Salvatorebahn																				
64. Ecluse-Plan (Neuchâtel-ville)							960.—	960.—								960.—			960.—	
65. Lauterbrunnen-Grüttschalp-Mürren							432.50	432.50								1,246.50	72.72		1,319.22	886.72
66. Ragaz-Wartenstein																				
67. Stanserhorn-Bahn																				
68. St. Gallen-Mühleck																				
69. Dolderbahn (in Zürich)																				
70. Rheineck-Walzenhausen		1,400.—					112.90	1,512.90								265.20			1,665.20	152.30
71. Cossonay gare-ville		2,350.—					225.—	2,575.—								200.04			2,550.04	(*)
72. Biel-Leubringen		1,133.35						1,133.35											1,133.35	
73. Genfer Tramways							900.—	1,950.—								900.—	1,950.—		2,850.—	
74. Bieler Tramways							6000.—	6,000.—								6000.—			6,000.—	
75. Städtische Straßenbahn in Zürich							8,870.—	8,870.—								8,870.—			8,870.—	
76. Vevey-Montreux-Chillon und Trait-Planches							1,050.—	1,050.—								1,050.—			1,050.—	
77. Berner Tramway (alte und neue Linie)							600.—	1,750.—								600.—	1,750.—		2,350.—	
78. Tramway Bellavista (Monte Generoso)																				
79. Stansstad-Stans							73.48	433.48								360.—			433.48	1.52
80. Rollbahn Mürren-Mürren Karhaus																				
81. Tramways de Neuchâtel							480.—	480.—								480.—			480.—	
82. Zentrale Zürichbergbahn (Bellevue, Fluntern und Oberstrab)							380.—	380.—								380.—			380.—	
83. Baster Straßenbahnen							4,440.—	4,440.—								4,440.—			4,440.—	
84. Tramway Lugano							51.50	51.50								51.50			113.88	62.38
85. Straßenbahn St. Moritz																				
86. Allaman-Aubonne-Gimel		2,200.—	400.—				100.—	2,700.—			2,200.—	400.—				456.47				

**Zuschrift des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements (Postabteilung) an die nationalrätliche Kommission für das Nebenbahngesetz. (Vom 21. Februar 1899.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.04.1899
Date	
Data	
Seite	422-432
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 695

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.