

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzessionen der elektrischen Eisenbahnen von Montbovon nach Zweisimmen und von Zweisimmen nach Lenk.

(Vom 14. Dezember 1914.)

Mittelt Eingabe vom 17. September 1914 stellte die Direktion der Montreux-Berner Oberland-Bahn in Montreux das Gesuch um Abänderung, im Sinne der Erhöhung der Personen- und Gepäckmaximaltaxen:

1. der durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 858) erteilten und durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1910 (E. A. S. XXVI, 374) abgeänderten Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Montbovon nach Zweisimmen;
2. der durch Bundesbeschluss vom 30. März 1906 (E. A. S. XXII, 142) erteilten, am 26. Juni 1908 (E. A. S. XXIV, 240) erneuerten und durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1910 (E. A. S. XXVI, 374) abgeänderten Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zweisimmen nach Lenk.

Zur Begründung dieses Gesuches macht sie folgendes geltend:

Seit bald zwei Jahren seien die aus dem Personen- und Gepäckverkehr erzielten Einnahmen in stetigem Rückgang begriffen. Andererseits sei es nicht möglich, infolge der bedeutenden Verteuerung der Rohstoffe, sowie der allgemeinen Teuerung, die Betriebsauslagen weiter herabzusetzen. Bei dieser misslichen Finanzlage müsse daher die Bahnverwaltung auf eine Einnahmenvermehrung bedacht sein und sehe sie sich zu diesem Zwecke genötigt, um eine Erhöhung der Taxen nachzusuchen. Die gewünschte Erhöhung der Maximaltaxen würde für die Beförderung

von Personen 10 Rappen in der ersten und zweiten, 6 Rappen in der dritten Wagenklasse per Kilometer der Bahnlänge, und 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer für das Reisegepäck betragen.

Die betreffenden Artikel der Konzessionen sind in dem nachstehenden Bundesbeschlusentwurf entsprechend abgeändert worden.

Zur weiteren Begründung ihres Konzessionsänderungsgesuches macht die Direktion der Montreux-Berner Oberland-Bahn ferner geltend, dass die erhöhten Taxen sich immer noch unter denjenigen einiger andern ähnlichen Bahnen (Chur-Arosa, Bernina, Aigle-Sépey etc.) stellen werden. Sie fügt bei, dass es ihr nicht möglich wäre, sich von der aus dem europäischen Kriege erwachsenden grossen Einbusse wieder zu erholen, wenn die Taxerhöhung nicht gewährt werden sollte.

Die Regierungen der Kantone Waadt, Freiburg und Bern, zur Vernehmlassung über das Gesuch um Abänderung der in Frage stehenden Konzessionen eingeladen, haben sich folgendermassen ausgesprochen: Die Staatsräte der Kantone Waadt und Freiburg erklärten in ihren Zuschriften vom 27. Oktober 1914, dass sie gegen das Gesuch nichts einzuwenden haben. Dagegen spricht sich der Regierungsrat des Kantons Bern in seiner Zuschrift vom 10. November 1914 gegen das Gesuch aus, indem er folgendes anführt:

„Wir haben die interessierten Gemeinden unseres Kantons darüber einvernommen. Dieselben sprechen sich gegen das Vorhaben der M. O. B. aus. Erheische die Finanzlage der M. O. B. eine Erhöhung der Taxen, so dürfe solche wenigstens nicht die einheimische Bevölkerung treffen. Die Bahngesellschaft möchte den Modus der Berner Oberland-Bahnen anwenden, welcher den Einheimischen in den anliegenden Gemeinden gegen einen Ausweis der Gemeindeschreiberei ganz wesentliche Ermässigungen gegenüber den Fremdentaxen gewähre.

In Betreff der Zweisimmen-Lenk-Bahn wird im besondern geltend gemacht, dass dieselbe eine Talbahn, keine Bergbahn sei, deshalb nicht mit den Linien Chur-Arosa, Aigle-Sépey und der Bernina-Bahn in Parallele gesetzt werden dürfe, wie dies im Gesuch der M. O. B. geschehen sei.

Wir halten mit den Gemeinden dafür, dass eine Taxerhöhung für die III. Klasse der Bahngesellschaft nicht den erhofften Erfolg brächte, deshalb davon abgesehen werden sollte. Zum wenigsten

sollte die einheimische Bevölkerung von jeder Erhöhung der Personentaxe in der III. Klasse und von der Erhöhung der Gepäcktaxe verschont bleiben.“

Wir sind hingegen der Meinung, dass eine Erhöhung der konzessionsmässigen Taxen in dem vorgesehenen Umfange aus den nachstehend angeführten Gründen angemessen ist und können uns daher mit den Vorschlägen der Bahnverwaltung einverstanden erklären.

Der Verkehr wendet sich in der Schweiz immer mehr der III. Wagenklasse zu und es würde eine einseitige Erhöhung der obern Wagenklassen voraussichtlich nur die Folge haben, den Übergang der Reisenden in die billigste Wagenklasse zu beschleunigen. Bei der M. O. B. benutzen 88 % der Reisenden die III. Klasse und es entfallen von den Personenverkehrseinnahmen 65 % auf diese Klasse. Es leuchtet daher ein, dass wenn mittelst der Tarifreform ein Mehrertrag erzielt werden soll, die III. Klasse von der Erhöhung nicht verschont werden kann. Aber auch dem Anspruch der Berner Regierung, dass wenigstens die einheimische Bevölkerung von der Erhöhung ausgenommen werden sollte, kann nicht wohl entsprochen werden. Ein solches Zugeständnis kann nur da gemacht werden, wo es sich um eigentliche Touristenbahnen mit sehr hohen Taxen handelt, bei denen der Verkehr der einheimischen Bevölkerung eine geringe Rolle spielt. Dies ist bei der M. O. B. nicht der Fall. Ihre Taxen können auch nach Durchführung der Erhöhung bei Berücksichtigung ihrer schwierigen Bau- und Betriebsverhältnisse keineswegs unverhältnismässig hoch genannt werden. Sodann bedient die Bahn Ortschaften dreier Kantone, die zum Teil eine sehr dichte Bevölkerung aufweisen. Es ginge nun nicht wohl an, nur die bernischen Anwohner zu begünstigen. Die von der Bahn bedienten Freiburger- und Waadtländer-Gemeinden könnten mit Recht die Gleichbehandlung fordern; dies führte aber zu weit.

In einem Schreiben an das Eisenbahndepartement, vom 2. Dezember 1914, macht sodann die Bahnverwaltung den Ausführungen der Berner Regierung gegenüber geltend, dass sie den Rabatt für Hin- und Rückfahrt in III. Klasse von 20 auf 25 % zu erhöhen beabsichtige, um die einheimische Bevölkerung möglichst wenig zu belasten. Auch beabsichtige sie, die für die Anwohner der Linie geschaffenen Abonnements, mit denen eine grosse Ermässigung verbunden sei, weiter auszugeben. Da weder von den beteiligten Gemeinden noch den Kantonen eine Zinsengarantie oder ein Betriebszuschuss verlangt worden sei, müsse

sie suchen, durch genügende Einnahmen ihren Verpflichtungen nachzukommen.

Zur Aufklärung der finanziellen Lage der Gesellschaft fügen wir noch bei, dass nach den Berechnungen des Eisenbahndepartements der Reinertrag der Bahn in den letzten Jahren auf das Aktienkapital berechnet, durchschnittlich $1\frac{1}{2}\%$ betrug. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Jahres 1913 wies einen Überschuss von rund Fr. 215,000 auf, wovon Fr. 146,000 als Dividende von 2% an die Aktien I. Klasse zur Auszahlung gelangten und Fr. 31,000 zu Reservestellungen und Abschreibungen verwendet wurden. Die Rechnung des laufenden Jahres wird mit einem erheblichen Defizit schliessen, da die Einnahmen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Oktober 1914 gegenüber dem Vorjahr um Fr. 400,000 abgenommen haben. Eine Tarifierhöhung ist bei diesen Verhältnissen nicht zu umgehen.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf, welcher dem Gesuche der Bahngesellschaft entspricht, zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. Dezember 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hoffmann.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Abänderung der Konzessionen der elektrischen Eisenbahnen von Montbovon nach Zweisimmen und von Zweisimmen nach Lenk.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Direktion der Montreux—Berner Oberland-Bahn vom 17. September und 2. Dezember 1914;

2. einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Dezember 1914,
beschliesst:

1. Die durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 858) erteilte und durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1910 (E. A. S. XXVI, 374) abgeänderte Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Montbovon über Château-d'Oex und Saanen nach Zweisimmen, sowie die durch Bundesbeschluss vom 30. März 1906 (E. A. S. XXII, 142) erteilte, am 26. Juni 1908 (E. A. S. XXIV, 240) erneuerte und durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1910 (E. A. S. XXVI, 374) abgeänderte Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zweisimmen nach Lenk werden wie folgt abgeändert:

Art. 15, Absatz 1, der Konzessionen Montbovon—Zweisimmen und Zweisimmen—Lenk erhalten folgende Fassung:

Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der ersten Wagenklasse 40 Rappen
in der zweiten Wagenklasse 30 Rappen
in der dritten Wagenklasse 16 Rappen

für den Kilometer der Bahnlänge.

Art. 15, Absatz 4, der Konzession Montbovon—Zweisimmen und Art. 17, Absatz 2, der Konzession Zweisimmen—Lenk erhalten folgenden Wortlaut:

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 15 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer bezogen werden.

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1915 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzessionen der elektrischen Eisenbahnen von Montbovon nach Zweisimmen und von Zweisimmen nach Lenk. (Vom 14. Dezember 1914.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	586
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.12.1914
Date	
Data	
Seite	808-812
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 595

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.