

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer Eisenbahn von Thun über Konolfingen zum Anschluss an die Emmentalbahn (Burgdorf-Thun-Bahn).

(Vom 28. November 1911.)

Tit.

In unserer Botschaft vom 25. Juli 1911 (Bundesblatt 1911, III, 841) haben wir die Vorkehren, die das Eisenbahndepartement getroffen hat, um die Vereinheitlichung der Tarifgrundlagen bei den schweizerischen Normalspurbahnen herbeizuführen, erwähnt. Der Anregung des Eisenbahndepartements Folge gebend, hat nun auch die Direktion der Burgdorf-Thun-Bahn unterm 7. Juli 1911 ein Gesuch um Änderung ihrer Konzession im Sinne der Annahme der Grundtaxen der Bundesbahnen für den Güter- und Tiertransport eingereicht. In ihrer Eingabe führt die Bahngesellschaft aus, sie habe die Anregung der Aufsichtsbehörde, namentlich in bezug auf den Güterverkehr, von Anfang an begrüsst und habe die nötigen rechnerischen Erhebungen gemacht, um für ihre Unternehmung die finanziellen Folgen einer solchen Tarifänderung festzustellen. Diese Berechnungen hätten unter Zugrundelegung der Verkehrsziffern des Jahres 1908 einen Ausfall an Transporteinnahmen von insgesamt Fr. 17,253 ergeben. Zur Ausgleichung dieser Minder-einnahme wäre ein Distanzzuschlag von 10—12 % erforderlich. Die Bahnverwaltung habe hierauf dem Eisenbahndepartement

gegenüber die Frage angeregt, ob nicht bei Anlass der Tarifänderung die ökonomische Lage der Gesellschaft, den gesteigerten Anforderungen der Neuzeit entsprechend, mittelst eines etwas grössern Distanzzuschlages verbessert werden könnte, statt dass nur der knapp ausgerechnete Ausfall an Transporteinnahmen ausgeglichen würde. Mit der Aufsichtsbehörde sei im weitern Verlaufe der Verhandlungen abgemacht worden, dass die Bahngesellschaft in dem den Bundesbehörden einzureichenden Konzessionsänderungsgesuche die Festsetzung des Distanzzuschlages auf 30 % beantragen würde. Diese Erhöhung ergebe, immer unter Berücksichtigung der Verkehrsziffern des Jahres 1908, eine Mehreinnahme von Fr. 37,590, was keine bemerkbare Belastung des Verkehrs bedeute. Die Betriebsergebnisse der Burgdorf-Thun-Bahn hätten in den letzten Jahren nur knapp zur Deckung der Betriebskosten, zur Verzinsung des relativ niedrigen Obligationenkapitals von Fr. 1,400,000, sowie zur Speisung des Erneuerungsfonds genügt. Seit der Eröffnung der Bahn habe der Verkehr stetig aber langsam zugenommen. Aber auch die Betriebsausgaben zeigten, namentlich in der letzten Zeit, eine rasche Steigerung. Das Aktienkapital im Gesamtbetrage von Fr. 3,965,500 habe bis jetzt auf irgendwelche Rendite verzichten müssen, obschon eine solche im Interesse der schwer belasteten Gemeinden zu begrüssen wäre. Nach der Jahresrechnung pro 1910 ergebe sich ein Reingewinn (auf das Aktienkapital bezogen) von 0,84 %. Werde der Distanzzuschlag in der beantragten Höhe bewilligt, so würde es unter Umständen, d. h. wenn nicht unvorhergesehene Rückschläge eintreten sollten, möglich werden, in absehbarer Zeit das Aktienkapital mit 2 % zu verzinsen. Dieses Resultat dürfe gewiss als bescheiden betrachtet werden, wenn man bedenke, dass das in den Jahren 1896—1898 einbezahlte Kapital noch keinen Zinsertrag abgeworfen habe. Die Gesellschaft müsse daher den Bundesrat dringend ersuchen, den eidgenössischen Räten die Gewährung des Distanzzuschlages in der gewünschten Höhe von 30 % zu empfehlen.

In ihren Vorschlägen für die neue Fassung der abzuändernden Artikel der Konzession beantragte die Gesellschaft auch, das zulässige Maximum des Reingewinnes von 6 auf 5 % zu reduzieren, so dass, wenn die Unternehmung drei Jahre nacheinander einen 5 % übersteigenden Reinertrag abwerfen sollte, die Transporttaxen niedriger angesetzt werden müssten.

Durch weitere Eingaben vom 9. und vom 17. Oktober 1911 ersuchte die Burgdorf-Thun-Bahn um Festsetzung des Distanz-

zuschlages auf 34 statt 30 %, da sie bei ihren ersten Berechnungen übersehen hatte, dass für die Strecke Burgdorf-Hasle-Rüegsau die Distanzen und Taxen der Emmentalbahn gelten und für diese Relation somit der Distanzzuschlag von 30 % nicht Anwendung finden könnte. Sie müsse Wert darauf legen, dass die Strecke Burgdorf-Konolfingen eine Tarifdistanz von 34, die Strecke Burgdorf-Thun eine solche von 53 Kilometer erhalte, was durch einen einheitlichen Zuschlag von 30 % erreicht würde. Nachdem nun für die Strecke Burgdorf-Hasle-Rüegsau nur der der Emmentalbahn bewilligte Zuschlag von 12 % eingerechnet werden dürfe, sehe sich die Bahngesellschaft genötigt, um die Erhöhung des Zuschlages für die Strecke Hasle-Rüegsau-Thun von 30 auf 34 % einzukommen.

Der Regierungsrat des Kantons Bern, dem für diese Bahn von regionaler Bedeutung speziell die Vertretung der Interessen der in Frage kommenden Gegend obliegt, hat sich in seinen Vernehmlassungen vom 25. Juli und vom 7. November 1911 mit dem gewünschten Zuschlage von 30, beziehungsweise 34 % einverstanden erklärt. Wir haben gegen die nachgesuchte Konzessionsänderung ebenfalls nichts einzuwenden, um so mehr, als die Bahngesellschaft von sich aus beantragt hat, das zulässige Maximum des Reinertrages von 6 auf 5 % herabzusetzen.

Zum nachstehenden Beschlussesentwurf haben wir noch zu bemerken, dass dieser Anlass benützt worden ist, um die Konzession der Burgdorf-Thun-Bahn mit den neuern Bestimmungen betreffend das Tarif- und Transportwesen in Einklang zu bringen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlass die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 28. November 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Aenderung der Konzession einer Eisenbahn von Thun über Konolfingen zum Anschluss an die Emmentalbahn (Burgdorf-Thun-Bahn).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Burgdorf-Thun-Bahn vom 7. Juli 1911;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 28. November 1911,

beschliesst:

I. Die durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1896 (E. A. S. XIV, 285) erteilte Konzession einer Eisenbahn von Thun über Konolfingen zum Anschluss an die Emmentalbahn (Burgdorf-Thun-Bahn) wird wie folgt abgeändert:

1. Der zweite Absatz des Art. 15 wird gestrichen.
2. Der dritte Absatz des Art. 15 erhält folgenden Wortlaut:
„Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxen zu zahlen.“
3. Der letzte Absatz des Art. 15 erhält folgenden Wortlaut:
„Die Gesellschaft ist verpflichtet zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.“

4. Art. 17 erhält folgende Fassung:

„Für den Transport lebender Tiere ist der für die schweizerischen Bundesbahnen geltende Tarif anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 34 % zu den effektiven Distanzen gestattet ist.“

5. Art. 18 erhält folgende Fassung:

„Für die Güterbeförderung sind die Warenklassifikation der schweizerischen Normalspurbahnen und der Normaltarif der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 34 % zu den effektiven Distanzen gestattet ist.“

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die für Handel, Industrie, Gewerbe, Land- und Forstwirtschaft nötigen Ausnahmetarife einzuführen.

Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkzeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.“

6. Als Art. 18 a wird eingeschaltet:

„Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.“

7. In Art. 19 ist nach „Kartoffeln“ einzuschalten „Futtermittel“.

8. Art. 20 erhält folgende Fassung:

„Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.“

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.“

9. Art. 24, Absatz 1, erhält folgende Fassung:

„Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen 5 % übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.“

II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1912 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer Eisenbahn von Thun über Konolfingen zum Anschluss an die Emmentalbahn (Burgdorf-Thun-Bahn). (Vom 28. November 1911.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	49
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	242
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1911
Date	
Data	
Seite	139-144
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 421

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.