

## Botschaft

des

### Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Montreux-Berner Oberland-Bahn.

(Vom 27. Mai 1916.)

---

Die Montreux-Berner Oberland-Bahngesellschaft ist im Besitze folgender Konzessionen: 1. der Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Montreux nach Montbovon, vom 16. April 1898 (E. A. S. XV, 108), 2. der Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Montbovon, beziehungsweise von der Kantonsgrenze über Château d'Oex und Saanen nach Zweisimmen, vom 22. Dezember 1899 (ibidem XV, 858) und 3. der Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Zweisimmen nach Lenk, vom 30. März 1906 (ibidem XXII, 142).

Mit Eingabe vom 11. September 1915 stellt die Direktion dieser Bahngesellschaft, welche die drei vorgenannten Linien betreibt, das Gesuch an das Eisenbahndepartement, es möchten die in den betreffenden Konzessionen enthaltenen Bestimmungen betreffend die Taxen für den Güter- und Tierverkehr im folgenden Sinne abgeändert werden:

Für die Beförderung von Gütern seien die Warenklassifikation der schweizerischen Normalspurbahnen und die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden unter Einrechnung eines Zuschlages zu den wirklichen Entfernungen von höchstens 250 % für die Strecken Montreux-Chamby und Allières-Lenk und von höchstens 500 % für die Strecke Chamby-Allières.

Für die Beförderung von lebenden Tieren seien die für die schweizerischen Bundesbahnen geltenden Tarife anzuwenden unter Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 200 % zu den wirklichen Entfernungen.

Die Regierungen der beteiligten Kantone Bern, Freiburg und Waadt, denen das Konzessionsänderungsgesuch zur Vernehm-

lassung mitgeteilt wurde, haben sich mit Eingaben vom 5., 8. und 23. November 1915 dahin ausgesprochen, dass sie gegen die Anträge der Bahndirektion keine Einwendungen erheben.

In den zwischen dem Eisenbahndepartement und der Bahngesellschaft geführten Verhandlungen über die Konzessionsänderung hatte die Bahngesellschaft für die Güterbeförderung einen Zuschlag von 200 % für die Strecken Montreux-Chamby und Allières-Lenk, ferner einen solchen von 490 % für die Strecke Chamby-Allières in Aussicht genommen. Die von der Gesellschaft in ihrer vorstehend erwähnten Eingabe vom 11. September 1915 verlangte Erhöhung von 200 auf 250 % für die Strecken Montreux-Chamby und Allières-Lenk halten wir für etwas weitgehend, glauben aber von einer Beanstandung Umgang nehmen zu können, da die Kantonsregierungen, die in erster Linie dazu berufen sind, die Interessen der von der Bahn bedienten Gegenden zu vertreten, dagegen keine Einwendungen erheben.

Bezüglich der Taxen für den Personen-, Gepäck- und Tierverkehr ist nach erfolgter Besprechung mit der Bahngesellschaft die Vereinheitlichung der Taxbestimmungen ebenfalls durchgeführt worden. Wir verweisen auf die betreffenden Taxbestimmungen des nachstehenden Bundesbeschlussesentwurfes.

Der Anlass wurde benützt, um eine einheitliche Konzession für die ganze Montreux-Berner Oberland-Bahn zu erteilen. Dadurch wurde man nicht genötigt, die Taxbestimmungen in den drei verschiedenen Konzessionen zu ändern und es konnte ferner die volle Übereinstimmung der andern Bestimmungen dieser Konzessionen herbeigeführt werden. Hierbei ist im allgemeinen der Wortlaut der neueren Konzessionen angenommen worden.

Die Konzessionen der Eisenbahnen Montreux-Montbovon und Montbovon-Zweisimmen sehen beide eine Konzessionsdauer bis zum 16. April 1978 vor. Diejenige der Eisenbahn Zweisimmen-Lenk geht am 15. April 1986 zu Ende.

Im Art. 3 des Entwurfes betreffend eine neue einheitliche Konzession ist eine mittlere Dauer angenommen worden, wonach der Ablauf der Konzession auf den 1. Januar 1980 festgesetzt ist.

Im Artikel 28 sind die Rückkaufstermine einheitlich geregelt, und zwar wurden auf Wunsch der Bahngesellschaft diejenigen der Konzession Zweisimmen-Lenk angenommen.

Mit Schreiben vom 26. Januar 1916 an das Eisenbahndepartement erklärte sich die Bahndirektion mit dem nachstehenden Konzessionsentwurf einverstanden.

Die Regierungen der beteiligten Kantone, welchen der Beschlussesentwurf ebenfalls mitgeteilt wurde, haben in ihren betreffenden Rückäusserungen erklärt, dass sie sich zu keinen Bemerkungen veranlasst sehen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Konzessionsentwurf zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 27. Mai 1916.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:  
**Decoppet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
**Schatzmann.**

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Montreux-Berner Oberland-Bahn (Montreux-Montbovon-Zweisimmen-Lenk).

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Direktion der Montreux-Berner Oberland-Bahn vom 11. September 1915;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 27. Mai 1916,

beschliesst:

Der Montreux-Berner Oberland-Bahngesellschaft wird eine einheitliche Konzession für den Betrieb der elektrischen Eisenbahn von Montreux über Montbovon und Zweisimmen nach Lenk (Montreux-Berner Oberland-Bahn) unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

der Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Montreux nach Montbovon, vom 16. April 1898 (E. A. S. XV, 108); der Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Montbovon, bezw. von der Kantonsgrenze über Château-d'Oex und Saanen nach Zweisimmen, vom 22. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 858); der Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Zweisimmen nach Lenk, vom 30. März 1906 (E. A. S. XXII, 142), und der Bundesbeschluss betreffend Erneuerung dieser Konzession, vom 26. Juni 1908 (E. A. S. XXIV, 240), sowie die Bundesbeschlüsse betreffend Änderung der Konzession einer Eisenbahn von Montreux nach Montbovon, vom 22. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 844) und 13. Dezember 1901 (E. A. S. XVII, 241); der Bundesbeschluss betreffend Abänderung der drei Konzessionen der Eisenbahnen von Montreux nach Montbovon, von Montbovon nach Zweisimmen und von Zweisimmen nach Lenk, vom 23. Dezember 1910 (E. A. S. XXVI, 374), und der Bundesbeschluss betreffend Abänderung der Konzessionen der Eisenbahnen von Montbovon nach Zweisimmen und von Zweisimmen nach Lenk, vom 23. Dezember 1914 (E. A. S. XXX, 262).

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird bis zum 1. Januar 1980 erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Montreux, Gemeinde Châteland.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen. Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 7. Die Bahn, die mit Spurweite von einem Meter und eingleisig erstellt ist, wird mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für den Betrieb der Strassenbahn zwischen Montreux und Montbovon gelten die Bestimmungen der zwischen dem Departement der öffentlichen Arbeiten des Kantons Waadt und den Konzessionsbewerbern am 8. September 1897 abgeschlossenen, durch Beschluss des Grossen Rates vom 14. September 1897 genehmigten Übereinkunft und des zugehörigen Pflichtenheftes, sowie der Übereinkunft zwischen der Gemeinde Châtelard und den genannten Bewerbern, vom 26. August 1897, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 8. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des betreffenden Kantons und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 9. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen, der elektrischen Anlagen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 10. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 11. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens fünfmal vom 1. Mai bis 30. September und viermal vom 1. Oktober bis 30. April nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 13. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit drei Klassen aufstellen.

In der Regel führen die Schnellzüge Wagen aller drei Klassen und die Personenzüge Wagen II. und III. Klasse; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 14. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

in der I. Wagenklasse 10 Rappen,

in der II. Wagenklasse  $7\frac{1}{2}$  Rappen,

in der III. Wagenklasse 5 Rappen

für einen Tarifkilometer.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Für die Bildung der Tarifentfernungen wird die Einrechnung eines Zuschlages zu den wirklichen Entfernungen von höchstens 200 % für die Strecken Montreux-Chamby und Allières-Lenk und von höchstens 400 % für die Strecke Chamby-Allières gestattet.

Kinder unter vier Jahren sind frei zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist in allen drei Wagenklassen die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu ermässigter Taxe auszugeben.

Art. 15. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen.

Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu befördern.

Der Bundesrat wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 16. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 kg Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von 5 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer bezogen werden, wobei die Einrechnung der gleichen Zuschläge zu den wirklichen Entfernungen wie für den Personenverkehr gestattet wird.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 17. Für die Beförderung von Gütern sind die Warenklassifikation der schweizerischen Normalspurbahnen und die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei die Einrechnung eines Zuschlages zu den wirklichen Entfernungen von höchstens 250 % für die Strecken Montreux-Chamby und Allières-Lenk und von höchstens 500 % für die Strecke Chamby-Allières gestattet ist.

Art. 18. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 kg nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 19. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für die Beförderung von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Für die Beförderung von lebenden Tieren sind die Tarife der schweizerischen Bundesbahnen anzuwenden, wobei

die Einrechnung eines Zuschlages von höchstens 200 % zu den wirklichen Entfernungen gestattet ist.

Art. 21. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 22. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss die Beförderung von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Empfänger auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Empfängers, zu treffen (Camionnagedienst).

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 23. 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.

Art. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn während sechs



aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Steuererleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der Verzinsung des Obligationenkapitals und der Einlage in den Erneuerungsfonds, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 28. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Waadt, Freiburg und Bern gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes der Linie Zweisimmen-Lenk und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller andern etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 29. Haben die Kantone Waadt, Freiburg und Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 28 definiert worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 30. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Juli 1916 in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Montreux-Berner Oberland-Bahn. (Vom 27. Mai 1916.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1916
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	683
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.05.1916
Date	
Data	
Seite	79-88
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 060

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.