

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung zu der Eingabe der Gesellschaft der Berner Oberland-Bahnen an die Bundesversammlung vom 17. Mai 1909 betreffend die Wiedererhöhung der konzessionsgemässen Maximaltaxen.

(Vom 15. Oktober 1909.)

Tit.

Mit Beschluss vom 26. September 1907 hat die Bundesversammlung die Herabsetzung der konzessionsgemässen Maximaltaxen für den Personenverkehr der Berner Oberland-Bahnen und der Drahtseilbahn Lugano-Monte San Salvatore verfügt im Hinblick darauf, dass der Reinertrag des Aktienkapitals beider Unternehmungen während einer Reihe von Jahren das in den Konzessionen vorgesehene Maximum von 6 % überschritten hatte. Bei der letzteren Unternehmung wurde der infolge der Taxreduktion erwartete Einnahmefall schon im Jahre 1908 durch eine bedeutende Frequenzvermehrung beinahe ausgeglichen, so dass für jenes Jahr wieder eine Dividende von 8 % ausgerichtet werden konnte. Auch im laufenden Jahre hält nach den bisherigen Ergebnissen die günstige Entwicklung des Verkehrs an. Im Gegensatz hierzu ergab sich bei den Berner Oberland-Bahnen im Jahre 1908 ein erheblicher Rückgang der Personenverkehrseinnahmen, der sich in der diesjährigen Reisesaison noch verschärft hat. Dieser Einnahmefall und die sich seit dem Jahre 1907 geltend machende Ausgabenvermehrung haben die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft ungünstig beeinflusst. Diese glaubt hieraus den Schluss ziehen zu dürfen, dass die ihr im Jahre 1907 auferlegte

Taxermässigung zu weitgehend gewesen sei, und stellt nun das Gesuch, es möchte die Bundesversammlung ihr bis auf weiteres wieder eine Erhöhung ihrer Taxen um 10 % des ursprünglichen Betrages gestatten, so dass die im Jahre 1907 angeordnete Reduktion dann nur noch 5 % der ursprünglichen Taxen betragen würde.

Die kilometrischen Grundtaxen der Berner Oberland-Bahnen stellen sich wie folgt:

	II. Kl. Rp.	III. Kl. Rp.
Nach der ursprünglichen Konzession	25	15
Nach Bundesbeschluss vom 26. September 1907	21,25	12,75
Nach dem Gesuch um Wiedererhöhung auf	23,75	14,25

Einheimische geniessen 50 % Rabatt auf den Taxen der ursprünglichen Konzession. Für Hin- und Rückfahrt wird eine Ermässigung von 20 % gewährt.

Für die Hauptstrecken Interlaken Ost-Grindelwald und -Lauterbrunnen stellen sich damit die Taxen auf folgende Beträge:

	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
	II. Kl. Fr.	III. Kl. Fr.	II. Kl. Fr.	III. Kl. Fr.
Interlaken Ost				
nach und von				
Grindelwald				
Ursprüngliche Taxen	5. —	3. —	8. —	4. 80
Taxen seit 1. Januar 1908	4. 25	2. 55	6. 80	4. 10
Neu verlangte Taxen	4. 75	2. 85	7. 60	4. 60
Lauterbrunnen				
Ursprüngliche Taxen	3. 25	1. 95	5. 20	3. 15
Taxen seit 1. Januar 1908	2. 80	1. 65	4. 45	2. 65
Neu verlangte Taxen	3. 10	1. 85	4. 95	3. —

Die Konzession der Berner Oberland-Bahnen schreibt vor, dass die Maximaltaxen, sofern der Reinertrag der Unternehmung drei Jahre nacheinander 6 % übersteigt, verhältnismässig herabzusetzen seien. Die Taxreduktion von 1907 war demgemäss so festzusetzen, dass die Dividende höchstens noch 6 % betragen konnte. Letztere Dividende wird aber durch die Konzession keineswegs garantiert, und die Bahngesellschaft hat auf eine Wiedererhöhung der Taxen, wenn dieser Prozentsatz nicht erreicht wird, keinen rechtlichen Anspruch. Es kann daher nur in Frage kommen, dem Gesuche der Berner Oberland-Bahnen aus Billigkeitsgründen zu entsprechen.

Die seitens des Bundesrates von der Gesellschaft geforderte Taxherabsetzung gründete sich seinerzeit auf die Ergebnisse der Jahre 1901—1903. Infolge der Einsprachen, die gegen diese Forderung erhoben wurden, verzögerte sich jedoch die Durchführung

Ergebnisse der Berner Oberland-Bahnen (mit Schynige Platte-Bahn) von 1901—1908.

Jahr	Betriebeinnahmen von		Zusammen	Betriebsausgaben ohne Erneuerungskosten	Einnahmenüberschüsse	Einlagen in den Erneuerungsfonds	Abschreibungen	Tantiemen	Reservestellung für zukünftige Bedürfnisse	Verteiler und reservierter Reinertrag	Dividenden		
	Personen	Gepäck, Gütern etc.									Fr.	Fr.	Fr.
1901	Fr. 612,457	Fr. 86,692	Fr. 699,149	Fr. 357,520	51,1	Fr. 341,629	20,000	{ 3,750 } { 23,000 }	14,353	—	6,91	7	Fr. 210,000
1902	618,811	90,733	709,544	376,019	53,0	333,525	20,000	20,000	13,909	—	6,85	7	210,000
1903	698,185	97,800	795,985	386,921	48,0	409,064	20,000	52,822 ¹	22,234	—	8,31	8	240,000
1904	711,830	107,405	819,235	409,322	50,0	409,913	65,000	{ 15,000 } { 20,000 }	19,263	—	8,34	7,5	225,000
1905	754,066	121,270	875,336	501,338	57,1	373,498	20,000	—	10,399	30,000	8,26	8	240,000
1906	792,183	121,136	913,319	499,739	54,8	413,580	40,000	33,970	8,638	30,000	7,05	7,5	225,000
1907	792,838	125,727	918,565	566,094	61,7	352,471	35,000	60,000 ²	6,000	—	6,03	6	180,000
1908	714,143	121,047	835,190	560,880	67,1	274,311	30,000	—	5,000 ³	{ 20,000 } { 20,000 }	4,24 2,00 ³	4 2	120,000 60,000 ³

¹ Abschreibung des Restbetrages auf den zu amortisierenden Verwendungen.

² Abschreibung auf den Stammaktien der Lötschbergbahn.

³ Zuschuss aus dem Konto „Kreditoren“ (Nachvergütung der Thunerseebahn für die Mitbenützung der Oststation im Betrage von Fr. 65,000).

Die bedeutenden Ausfälle bei den Einnahmen III. Klasse aus Lust- und Rundfahrtbilletten (Fr. 13,400), sowie aus Gesellschafts- und Schulfahrten (Fr. 10,000) können nur zum kleinen Teile von der Taxänderung herrühren, da bei gleicher Frequenz der Ausfall bei den erstern nur Fr. 3600 betragen hätte und die Taxen der letzteren fast unverändert geblieben sind. Hier ist die Mindereinnahme in der Hauptsache der ungünstigen Witterung zuzuschreiben, die namentlich den Passantenverkehr nachteilig beeinflusste.

Als direkt durch die Taxherabsetzung veranlasster Ausfall kommt somit nur ein Betrag von ungefähr Fr. 37,000 in Betracht, der bei normaler Verkehrsentwicklung in kurzer Zeit durch Mehreinnahmen ausgeglichen worden wäre. Leider macht sich dieser Stillstand in der Entwicklung, der ohne Zweifel der herrschenden wirtschaftlichen Depression zuzuschreiben ist, seit einigen Jahren bei den meisten schweizerischen Bahnen geltend.

Bei den Transportunternehmungen des Berner Oberlandes ist sodann der Verkehr in den Jahren 1908 und 1909 speziell noch durch die nasse Witterung der Sommermonate ungünstig beeinflusst worden. Bei den Berner Oberland-Bahnen (einschliesslich Schynige Platte-Bahn) betragen die Personenverkehrseinnahmen in den Monaten Mai—September

im Jahre 1906	Fr. 721,936
„ „ 1907	„ 716,464
„ „ 1908	„ 632,594
„ „ 1909	„ 570,000 (approximativ),

was einem Einnahmenrückgang von ungefähr Fr. 150,000 innerhalb dreier Jahre entspricht.

Die Betriebsausgaben der Berner Oberland-Bahnen zeigen, auch wieder in Übereinstimmung mit denjenigen der meisten schweizerischen Bahnen, seit dem Jahre 1903 eine ganz bedeutende Zunahme. In der Periode 1903—1908 betrug die Steigerung Fr. 170,000, während die Einnahmenvermehrung sich in der Periode 1903—1907 nur auf Fr. 120,000, in der Periode 1903—1908 sogar nur auf Fr. 40,000 stellte. Damit im Zusammenhang zeigt sich ein Anwachsen des Betriebskoeffizienten von 48,6 auf 67,1 %. Mit Rücksicht auf diese Ausgabenvermehrung wäre es vielleicht angezeigt gewesen, die Taxherabsetzung seinerzeit etwas niedriger zu bemessen. Es muss aber in Betracht gezogen werden, dass die Gesellschaft für das Jahr 1906 noch eine Dividende von 7½ % verteilte und das Ergebnis des Jahres 1907 bei der Beschlussfassung über die Konzessionsänderung noch nicht beurteilt werden konnte.

Eine Besserung der finanziellen Lage der Gesellschaft steht für die nächsten Jahre nicht in Aussicht, wenn sich nicht die Frequenzverhältnisse wesentlich günstiger gestalten. Wie die Gesellschaft in ihrer Eingabe selbst erwähnt, hat sie in nächster Zeit noch eine Reihe von Aufgaben zu lösen, die ihre zukünftigen Ausgaben vermehren werden. Neben Stationserweiterungen (Grindelwald, Lauterbrunnen und Interlaken-Ost) und Rollmaterialergänzung sollte vor allem, um die Unternehmung als Touristenbahn auf der Höhe zu halten, die baldige Einführung des elektrischen Betriebes in Aussicht genommen werden, die mit bedeutenden Kosten verknüpft sein wird. Eine solche Betriebsverbesserung, die im Interesse des Fremdenverkehrs des ganzen Berner Oberlandes läge, kann aber der Gesellschaft ohne eine bedeutende Einnahmensteigerung nicht zugemutet werden.

In Anbetracht dieser Verhältnisse halten wir es für angezeigt, dass auf das Gesuch um Wiedererhöhung der Taxen eingetreten werde.

Wir können aber nicht umhin, darauf aufmerksam zu machen, dass die Gesellschaft der Berner Oberland-Bahnen die ungünstige Gestaltung ihrer finanziellen Lage durch eine während Jahren ausgeübte ausgesprochene Dividendenpolitik mitverschuldet hat. Hätte sie in den Jahren mit günstigen Betriebsergebnissen niedrigere Dividenden verteilt und grössere Beträge für Abschreibungen und Reservestellungen verwendet, so wären die neuen Lasten weniger drückend geworden. Zudem wäre bei kleinerem Reinertrag des Aktienkapitals auch die im Jahre 1907 beschlossene Taxreduktion verhältnismässig niedriger bemessen worden. Als eine vorsichtige Finanzgebarung kann auch nicht betrachtet werden, dass die Gesellschaft für das Jahr 1908, ungeachtet der Verschlechterung der Finanzlage, die eine Vornahme von Abschreibungen nicht gestattete, eine ausserordentliche, von einer Nachvergütung der Thunerseebahn für die Mitbenützung der Station Interlaken-Ost herrührende Einnahme von Fr. 65,000 zur Verteilung einer Extradividende von 2 % verwendet hat. Es dürfte deshalb selbstverständlich sein, dass eine Wiedererhöhung der Personentaxen nur unter dem Vorbehalt bewilligt werden kann, dass bei Bemessung der Dividenden zukünftig vorsichtiger vorgegangen wird.

Bei mündlichen Verhandlungen, die zwischen Vertretern der Gesellschaft und Organen des Eisenbahndepartements stattgefunden haben, waren erstere der Ansicht, dass die Zeiten der Verteilung hoher Dividenden vorbei seien, und die Gesellschaft kaum mehr in die Lage kommen werde, die Dividende höher als auf 6 % anzusetzen. Wir halten dafür, dass seitens des Bundes, wenn auf

die Taxerhöhung eingetreten werden will, ein Vorbehalt in diesem Sinne gemacht werden sollte; denn mit der Erhöhung sollte auf keinen Fall die bisherige Dividendenpolitik der Gesellschaft unterstützt werden. Wir empfehlen Ihnen daher, die Bewilligung der nachgesuchten Taxerhöhung mit der Bedingung zu verknüpfen, dass für eine Periode von 10 Jahren die jährlich zur Verteilung gelangende Dividende 6 % nicht übersteigen dürfe, und weitere Überschüsse für Abschreibungen usw. zu verwenden seien.

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat sich zu der Eingabe wie folgt geäußert:

„Bern, den 25. September 1909.

„Mit Zuschrift Nr. 6036/IV vom 14. Juni 1909 übermittelten Sie uns zur Vernehmlassung die Kopie einer Eingabe der Gesellschaft der Berner Oberland-Bahnen an den Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung vom 17. Mai 1909, betreffend Wiedererhöhung ihrer Personentaxen.

„Wir haben die interessierten Gemeinden hierüber einvernommen. Dieselben, nämlich Interlaken, Matten, Wilderswil, Gündlischwand, Lütschenthal, Lauterbrunnen und Grindelwald, empfehlen das Gesuch einstimmig zur Berücksichtigung. Wenn die Berner Oberland-Bahnen auf gesunder Basis und bei den immer zunehmenden Anforderungen und Ausgaben sich zum Wohle der Reisenden und der anwohnenden Bevölkerung in fortschrittlichem Sinne entwickeln sollen, so sei die Erhöhung der Personentaxen ein dringendes Bedürfnis.

„Wir beehren uns, Ihnen dazu folgendes mitzuteilen:

„Die von der Direktion der Berner Oberland-Bahnen vorgebrachten Gründe sprechen allerdings für die Berücksichtigung ihres Gesuches. Allein es ist dabei gleichwohl darauf hinzuweisen, dass die Mindereinnahmen der Berner Oberland-Bahnen im Jahre 1908 gegenüber dem Jahre 1907 nicht allein auf der eingetretenen Reduktion der gewöhnlichen Fahrtaxen, sondern ebenso sehr auf dem Rückgang des Verkehrs in diesem Jahr überhaupt infolge der gedrückten allgemeinen Geschäftslage beruhen. Einen Beweis hierfür erblicken wir in dem Umstand, dass die Einnahmen aus dem Personentransport zu ermässiger Fahrtaxe bei den Berner Oberland-Bahnen im Jahr 1908 um ungefähr gleich viel gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen sind wie die Einnahmen aus dem Personentransport zur gewöhnlichen Fahrtaxe.

„Anderseits ziehen wir jedoch in Betracht, dass die Berner Oberland-Bahnen Pflichten übernommen haben, deren Erfüllung ihnen nicht erschwert werden sollte; sie betreffen ihre Aktienbeteiligung

bei der Brienz- und bei der Berner-Alpenbahn. Sie stehen überdies vor Aufgaben, deren Lösung im öffentlichen Interesse in nicht ferner oder doch wenigstens in absehbarer Zeit erfolgen muss. Wir meinen die Beteiligung der Berner Oberland-Bahn bei der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Böödeli, bezw. beim Bahnhofumbau Interlaken, die Einführung des elektrischen Betriebes, an welcher die Berner Oberland-Bahnen ein grosses Interesse haben, und die Verbesserung ihres Fahrplanes im Winter im Interesse der Winterkurorte Grindelwald, Wengen und Mürren, welche jedenfalls auch ins Auge zu fassen ist.

„Diese Pflichten und Aufgaben erheischen vermehrte Ausgaben, für welche wiederum höhere Einnahmen erforderlich sind. Wir pflichten daher der Anschauung der beteiligten Landesgegend bei, jedoch unter Vorbehalt, indem wir verlangen,

„1. dass bei Neuausgabe des internen Personentarifs die Anwohner des Bahngbietes, nämlich die Bevölkerung der Kirchgemeinden Unterseen, Ringgenberg, Gsteig, Grindelwald und Lauterbrunnen, wie bisher während des ganzen Jahres nur die halbe normale Fahrtaxe für einfache und Hin- und Rückfahrt in der III. Klasse bezahlen sollen und die Berner Oberland-Bahnen ausserdem für die einheimische Bevölkerung Kilometerabonnements mit Ermässigungen von 30 % in II. Klasse (Sommer und Winter), sowie von 40 % und 50 % in III. Klasse (Sommer, bzw. Winter) wie bisher auszugeben haben;

„2. dass die Berner Oberland-Bahnen ihren Fahrplan, namentlich im Winter, den von den Tälern und ihren Winterkurorten empfundenen Bedürfnissen tunlichst anpassen und ausgestalten sollen.

„Unter diesen Vorbehalten empfehlen wir Ihnen das Gesuch der Direktion der Berner Oberland-Bahnen zu Händen des Bundesrates und der hohen Bundesversammlung zur Berücksichtigung.

„Im Namen des Regierungsrates:
(Unterschriften.)“

Zu dieser Vernehmlassung ist zu bemerken, dass seitens der Berner Oberland-Bahnen weder die Absicht besteht, die der einheimischen Bevölkerung gewährten Taxbegünstigungen irgendwie einzuschränken, noch die Zugverbindungen zu verschlechtern. Es liegen also keine Hindernisse vor, der Eingabe ohne Anfügung weiterer Bedingungen zu entsprechen.

Auf diese Ausführungen gestützt beehren wir uns, dem eidgenössischen Räten folgenden Beschlusentwurf zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

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

Bern, den 15. Oktober 1909.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Änderung der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Interlaken (Zollhaus) nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Gesellschaft der Berner Oberland-Bahnen vom 17. Mai 1909;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 15. Oktober 1909,

beschliesst:

1. Die durch Bundesbeschluss vom 29. April 1887 (E. A. S. IX, 273) erteilte, unterm 29. Juni 1895 (E. A. S. XIII, 386) und 26. September 1907 (E. A. S. XXIII, 286) abgeänderte Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Interlaken (Zollhaus) nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung nach Grindelwald, wird wie folgt abgeändert:

a. der erste Absatz des Artikels 15 erhält folgende Fassung:

„Die Gesellschaft wird ermächtigt, die Taxen für den Transport von Personen bis auf folgende Beträge anzusetzen:
 in der zweiten Wagenklasse auf 23,⁷⁵ Rappen
 in der dritten Wagenklasse auf 14,²⁵ Rappen
 per Kilometer der Bahnlänge.“

b. Artikel 24 erhält folgenden Wortlaut:

„Die Gesellschaft darf für die zehn Jahre 1910—1919 aus dem nach der statutarischen Dotierung des Reservefonds verbleibenden Reingewinn höchstens 6 % Dividende an die Aktionäre ausrichten. Weitere Überschüsse sind für Abschreibung von Verlusten, Verbesserung der Betriebseinrichtungen, Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal und dergleichen zu verwenden.

„Wenn nach Ablauf der bezeichneten Frist die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so sind die zur Anwendung gelangenden Taxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann hierüber zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft eine Verständigung nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

„Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann die Gesellschaft eine Erhöhung ihrer konzessionsgemässen Tarifsätze verlangen. Der Bundesrat hat solche Gesuche unter Antragstellung der Bundesversammlung zum Entscheide vorzulegen.“

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses, der am 1. Januar 1910 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung zu der Eingabe der Gesellschaft der Berner Oberland-Bahnen an die Bundesversammlung vom 17. Mai 1909 betreffend die "Wiedererhöhung der konzessionsgemässen Maximaltaxen. (Vom 15. Oktober 1909.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1909
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.10.1909
Date	
Data	
Seite	792-802
Page	
Pagina	
Ref. No	10 023 497

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.