

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession der normalspurigen Strassenbahn von Kriens nach Luzern.

(Vom 26. März 1915.)

Die ungünstigen Betriebsergebnisse der normalspurigen Strassenbahn von Kriens nach Luzern haben für die Konzessionsinhaberin, die Einwohnergemeinde Luzern, die Notwendigkeit zur Folge gehabt, nach einer Erhöhung der Einnahmen durch die Revision ihres Tarifes zu trachten und höhere konzessionsmässige Ansätze, namentlich für die Beförderung von Gütern, nachzusuchen. Die Verwaltung der städtischen Trambahn reichte daher unterm 21. Januar 1915 dem Eisenbahndepartement ein Gesuch um Änderung ihrer Konzession (Bundesbeschlüsse vom 23. Dezember 1885, vom 26. März 1897 und vom 29. Juni 1899, E. A. S. VIII, 341, XIV, 339 und XV, 545) ein, in welchem im wesentlichen ausgeführt wird, dass, wenn sich auch der Güterverkehr in den letzten Jahren erfreulich entwickelt habe, der daheringe Einnahmenezuwachs durch die Vermehrung der Ausgaben doch weit überholt worden sei. Die Einnahmen reichten trotz sparsamsten Haushaltes auch heute noch nicht aus zur Verzinsung des in den Bahnanlagen enthaltenen Kapitals und zur Vornahme der notwendigen Abschreibungen. Das neue Stationsgebäude in Kriens, die dringend nötige Anschaffung neuer Lokomotiven, die Geleise- und Brückenverbesserungen, wie auch die Anpassung der Besoldungen und Löhne an die gegenwärtigen Teuerungsverhältnisse hätten das Unternehmen schwer belastet. Die Rückschläge liessen sich nicht aus der Welt schaffen, wenn nicht durch eine bescheidene Taxerhöhung die erforderliche Einnahmenvermehrung eintrete.

Von der Einwohnergemeinde Luzern seien in den fünfzehn Betriebsjahren 1899—1913 folgende Betriebsbeiträge geleistet worden:

Jahr		Rückschlag
1900	Fr.	12,004. 93
1901	"	19,046. 06
1902	"	13,102. 70
1903	"	9,550. 49
1904	"	14,671. 94
1905	"	18,740. 02
1906	"	14,727. 71
1907	"	2,178. 44
1908	"	9,078. 82
1909	"	13,744. 50
1910	"	13,640. 58
1911	"	5,278. 08
1912	"	6,307. 59
1913	"	7,248. 19
Zusammen		Fr. 159,320. 05

In dieser kurzen Zeit hätten somit die Rückschläge die Hälfte des Anlagekapitals überschritten.

Seit dem Ausbruche der Kriegswirren sei die Lage des Unternehmens eine vollends trostlose geworden, da die Krienser Industrie fast vollständig lahmgelegt sei. Als besonders ungenügend müsse die Bahnverwaltung die Mindesttaxe von 15 Rappen für eine Stückgutsendung bezeichnen. Es sei einleuchtend, dass diese Taxe in keinem Verhältnis stehe zu den Aufwendungen der Bahn für Annahme, Spedition und Beförderung des Gutes und für die Besorgung des Güterdienstes im Bahnhof Luzern.

Eine Tarifierhöhung könne jetzt um so besser vorgenommen werden, als die Gemeinde Kriens gemäss Übereinkommen mit der Einwohnergemeinde Luzern vom 5. Dezember 1913/18. Januar 1914 auf alle Rechte verzichtet habe, welche sie aus den das Tarifwesen beschlagenden Bestimmungen des Art. VIII des Kaufvertrages vom 10. August 1898 betreffend die Kriens-Luzern-Bahn glauben ableiten zu können. Mit den drei Firmen, Maschinenfabrik Bell A.-G., Société anonyme de Filatures de schappe und Teigwarenfabrik A.-G. sei über die neuen Taxen mit Erfolg unterhandelt worden.

Die Bahnverwaltung gestatte sich nunmehr, folgende Vorschläge einzureichen:

1. Festsetzung der Mindesttaxen für Stückgut auf 40 Rappen ;
2. Erhöhung der Eilstückguttaxe für Kriens von 24 auf 45 Rappen für 100 kg, inbegriffen 10 Rappen für Überfuhr der Güter im Bahnhof Luzern vom Eilgut- zum Frachtgutschuppen und umgekehrt, welche bisher in den 24 Rappen nicht inbegriffen waren und als Zuschlag erhoben worden seien ;
3. Erhöhung der Frachtstückguttaxen :  
für Kriens von 16 auf 25 Rappen für 100 kg,  
für Kupferhammer von 12 auf 15 Rappen für 100 kg, bei mindestens 2000 kg Gewicht oder dafür zahlend ;
4. Einschaltung einer Wagenladungsklasse *a*  
für Kriens zu 15 Rappen für 100 kg,  
für Kupferhammer zu 12 Rappen für 100 kg, für mindestens 5000 kg Gewicht oder dafür zahlend ;
5. die bisherigen Frachtsätze von 10 Rappen für 100 kg (Wagenladungen von 5000 kg Gewicht und mehr) für Kriens, und von 8 Rappen für 100 kg für Kupferhammer kämen nur noch zur Anwendung für Wagenladungen von 10,000 kg oder dafür zahlend und mehr.

In seiner Vernehmlassung vom 16. Februar 1915 über das Konzessionsänderungsgesuch der Trambahn der Stadt Luzern bemerkte der Regierungsrat, dass er sich zu Einwendungen nicht veranlasst sehe. Dagegen habe der Gemeinderat von Kriens mit Eingabe vom 16. Januar gegen die in Aussicht genommene Taxerhöhung Einsprache erhoben. Der Regierungsrat stelle es der Bundesbehörde anheim, ob und inwieweit der Einsprache des Gemeinderates von Kriens Rechnung getragen werden solle.

Von der Bahnverwaltung wird ausgeführt und aus den Akten ergibt sich, dass der Gemeinde Kriens kein Mitspracherecht in der Bestimmung der Taxen der Kriens-Luzern-Bahn zusteht. Aber auch materiell ist ihre ablehnende Haltung unbegründet.

Die Behauptung des Gemeinderates, dass die Konzessionsänderung für die Geschäftsleute in Kriens eine bedeutende Mehrbelastung zur Folge habe, geht zu weit. Für diese wird hauptsächlich die Erhöhung der Stückguttaxe von 16 auf 25 Rappen für 100 kg in Betracht fallen, was also für den Doppelzentner Ware eine Verteuerung um 9 bis 10 Rappen zur Folge haben wird.

Eine Verdoppelung der Taxe wird nur bei der Mindesttaxe für Stückgut eintreten; diese erhöht sich auf 40 Rappen. Auch dies kann nicht wohl beanstandet werden, nachdem beinahe alle

schweizerischen Bahnen diese Mindesttaxe von 40 Rappen erheben.

Der Gemeinderat bemängelt auch den Umstand, dass die Bahnverwaltung mit den grössern Krienserfirmen über die Taxerhöhung unterhandelt hat. Dass sich die Verwaltung der städtischen Trambahn vor Einreichung ihres Begehrens um Änderung der Konzession mit den grössern Firmen, die sie zu bedienen hat, über die Taxerhöhung ins Einvernehmen setzte, finden wir begreiflich, da diese der Bahn den Hauptverkehr liefern. Die Verwaltung musste Aufschluss darüber erhalten, wie weit sie mit der Erhöhung der Wagenladungstaxen gehen könne.

Sollte die Verwaltung mit der Taxerhöhung zu weit gegangen sein, so wird sich dies in den zukünftigen Rechnungsabschlüssen durch Überschreiten des konzessionsgemässen Reinertrages zeigen. Das Eisenbahndepartement würde in diesem Falle nicht ermangeln, nach Ablauf von sechs Jahren die Herabsetzung der Tarife zu verlangen. Zurzeit muss aber darauf hingewiesen werden, dass die Stadt Luzern für die Tramunternehmung grosse Opfer bringen muss, und dass auch die Güterbahn Kriens-Luzern ungenügende Ertragnisse erzielt. Einer Taxerhöhung kann daher die Berechtigung nicht abgesprochen werden.

Wir gelangen aus diesen Gründen und im Einverständnis mit der Kantonsregierung dazu, Ihnen die Anträge der Bahnverwaltung zur Annahme zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 26. März 1915.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Motta.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:  
**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

**Bundesbeschluss**

betreffend

Aenderung der Konzession einer normalspurigen Strassenbahn von Kriens nach Luzern.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Verwaltung der Trambahn Luzern, vom 29. Januar 1915;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. März 1915,  
beschliesst:

I. Die durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1885 (E. A. S. VIII, 341) erteilte und durch die Bundesbeschlüsse vom 26. März 1897 und vom 29. Juni 1899 (E. A. S. XIV, 339, und XV, 545) abgeänderte Konzession einer normalspurigen Strassenbahn von Kriens nach Luzern wird neuerdings wie folgt abgeändert:

1. Art. 17 erhält folgende Fassung:

„Die Konzessionärin ist berechtigt, folgende Gütertaxen anzuwenden:

Luzern S. B. B. nach und von	Stückgut	Wagenladungen von	
		5000 kg Rappen für 100 kg	10,000 kg
Kriens . . . . .	25	15	10
Kupferhammer . . . .	15	12	8

Für die Beförderung von Gütern in Eilfracht darf das Doppelte der gewöhnlichen Taxe erhoben werden.

Für Gütersendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Im Verkehr von und nach der Station Kupferhammer werden nur Sendungen von mindestens 2000 kg Gewicht zur Beförderung angenommen.“

2. Der bisherige Art. 17, ferner Satz 4 und 5 von Art. 20, sowie die in Ziffer I, 2—5 des Bundesbeschlusses vom 26. März 1897 enthaltenen Bestimmungen fallen dahin.

II. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der am 1. Mai 1915 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der  
Konzession der normalspurigen Strassenbahn von Kriens nach Luzern. (Vom 26. März  
1915.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1915
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	596
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.03.1915
Date	
Data	
Seite	509-513
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 685

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.