

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn von St. Gallen über Speicher nach Trogen:

(Vom 21. April 1902.)

Tit.

Mittelst Eingaben vom 19. Dezember 1901 und 18. März 1902 suchte die Verwaltung der elektrischen Straßenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen um die Ermächtigung nach, bei Erstellung der Tarife über die in den Artikeln 16, 18 und 19 der Konzession vom 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 729) aufgestellten Maximaltaxen hinauszugehen, und zwar wünschte die Verwaltung folgende Änderungen:

1. Es möchte im Art. 16 statt einer Personentaxe von 10 Cts. per Kilometer eine solche von $12\frac{1}{2}$ Cts. per Kilometer, und statt einer Gepäcktaxe von 5 Cts. per 100 Kilogramm und per Kilometer, eine solche von 12 Cts. per 100 Kilogramm und per Kilometer bewilligt und zugleich die Bestimmung aufgenommen werden, daß als Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Gepäckstückes 40 Cts. erhoben werden könne.

Im weitem ersuchte sie um Streichung von Absatz 5 des Art. 16, wodurch die Ermäßigung auf Retourfahrten dahinfallen würde, mit der Begründung, daß die Linie tramartig betrieben werde und deshalb die Ausgabe der Billette im Wagen selbst

stattfinden solle und weil beabsichtigt sei, möglichst billige Abonnementsbillette, die der Einwohnerschaft besser dienen, als gewöhnliche Retourbillette, auszugeben.

2. Im Art. 18 möchten für den Viehtransport per Stück und per Kilometer folgende Taxen aufgestellt werden:

Für Pferde, Maultiere und Fohlen 35 Cts. statt 20 Cts.

Für Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 20 Cts. statt 15 Cts.

Für Kleinvieh und Hunde $7\frac{1}{2}$ Cts. statt 7 Cts., wobei ebenfalls der Zusatz aufzunehmen sei, daß die Minimaltaxe für eine Sendung 40 Cts. betragen dürfe.

Bei den im Art. 19 im Tarif für den Warentransport aufzustellenden Klassen solle die höchste Klasse 5 Cts. statt 4 Cts., und die niedrigste nicht über $2\frac{1}{2}$ Cts. statt 2 Cts. per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen. Für den Transport von barem Geld und Kostbarkeiten solle die Taxe per Fr. 1000 und per Kilometer von 1 Ct. auf 2 Cts. erhöht werden.

Zur Begründung dieser Gesuche wurde ausgeführt, es habe sich bei Aufstellung der Rentabilitätsrechnung der elektrischen Straßenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen gezeigt, daß die in der Konzession vom 6. Oktober 1899 vorgesehenen Taxen zum Teil für die Deckung der Betriebskosten und die Verzinsung des Obligationenkapitals unzureichend seien. Es sei namentlich zu berücksichtigen, daß die Bahn mit sehr schwierigen Verhältnissen zu rechnen habe. Nahezu das gesamte Trace befinde sich in Steigungen bis auf 7%. Diese zu überwinden, erfordere einen unverhältnismäßig hohen Kraftaufwand. Da sowohl Maschinenanlage, als auch Kontakt- und Speiseleitungen dem Maximum des Kraftaufwandes zu entsprechen haben, werden die Anlagekosten unverhältnismäßig höher, als bei Tramlinien in ebenerem Terrain.

Bei den meisten Tramlinien sei eine Taxe von 10 Cts. per Personenkilometer konzessionsmäßig gestattet. Es dürfte deshalb, wenn man die größeren Schwierigkeiten im Bau und Betrieb einigermaßen in Berücksichtigung ziehe, für die elektrische Straßenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen $12\frac{1}{2}$ Cts. per Personenkilometer nicht zu viel sein. Ebenso könnten die in der bisherigen Konzession vorgesehenen niedrigen Güter-, Gepäck- und Viehtaxen ohne Schaden für die Bahn kaum durchgeführt werden.

Die vorgeschlagenen Taxen würden zum größern Teil diejenigen, welche der Straßenbahn St. Gallen-Gais seiner Zeit be-

willigt worden seien, nicht einmal erreichen. Die Linie St. Gallen-Gais komme aber in ihren Verhältnissen der Linie St. Gallen-Speicher-Trogen am nächsten.

Da diese Bahn lediglich ein Werk der beteiligten Gemeinden und nicht das Unternehmen einer Erwerbsgesellschaft sei, so sei auch volle Garantie geboten, daß, wenn bei den nachgesuchten Taxansätzen sich Erträgnisse ergeben, die über ein normales „Sichselbsterhalten“ gehen sollten, sofort eine Herabsetzung der Tarife stattfinden werde. Die Verwaltung könnte sich deshalb zum vorneherein damit befreunden, daß im Art. 25 der Konzession gesagt würde, „viereinhalb“ statt „sechs“ Prozent.

Im weitern legte die Verwaltung der elektrischen Straßenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen 2 Rentabilitätsberechnungen vor, die sich bei den Akten befinden. Die erste, von dem frühern Mitkonzessionär Dr. Du Riche-Preller, Ingenieur in Zürich, begutachtet von Professor Weilenmann in Zürich und Ingenieur Hittmann in Bern, stütze sich auf eine Bausumme von rund Fr. 800,000 und sehe an Einnahmen Fr. 81,000 vor. Die in diesem Projekte berechnete Bausumme, die sich als viel zu niedrig herausstelle, möge die Veranlassung der in der Konzession verlangten niedrigen Taxen gewesen sein.

Die zweite Kosten- und Rentabilitätsberechnung sei zum Zwecke der Finanzierung des gesamten Unternehmens von den Herren Baudirektor Kilchmann und Generaldirektor O. Sand aufgestellt worden. Nach derselben stelle sich das Anlagekapital nahezu doppelt so hoch, als früher berechnet worden sei, nämlich auf rund Fr. 1,500,000. Die seither abgeschlossenen Präliminarverträge für Ausführung der Bahn bestätigen die Richtigkeit dieses Voranschlages.

Die jährlichen Betriebseinnahmen seien auf Fr. 119,900 veranschlagt. Bei allen Einnahmerechnungen habe als Grundlage der Verkehr auf der benachbarten Bahn St. Gallen-Gais gedient, der infolge gleichartiger Verhältnisse am ehesten zum Vergleiche herbeigezogen werden könne. Wenn die Verwaltung auch hoffe, die erste Einnahmenrechnung des Herrn Dr. Du Riche-Preller, Ingenieur in Zürich, sei mit Fr. 81,000 per Jahr etwas zu bescheiden, so glaube sie anderseits, ein Ergebnis von Fr. 119,900 dürfe auch nicht erwartet werden, namentlich in den ersten Betriebsperioden nicht. Für diese Zeit könne man auf eine jährliche Einnahme von Fr. 100,000 rechnen.

Was nun die Ausgaben anbelange, so sei es absolut unmöglich, den Betrieb nach dem Voranschlag von Herrn Du Richopreller mit Fr. 45,100 auszuführen. Nach der Berechnung der Herren Kilchmann und Sand würden sich die Jahresausgaben auf Fr. 89,100 stellen. Hierbei seien aber mehrere Ausgabeposten im Gesamtbetrage von Fr. 6300 nicht berücksichtigt, so daß man auf eine jährliche Ausgabe von Fr. 95,400 komme. Zu dieser Summe sei noch hinzuzurechnen ein Posten für Amortisation und die Einlage in den Erneuerungsfonds mit zusammen Fr. 11,000, so daß die Gesamtjahresausgaben Fr. 106,400 betragen, denen nur Fr. 100,000 Einnahmen gegenüberstehen. Die Verzinsung des Fr. 530,000 betragenden Obligationenkapitals könne also in den ersten Betriebsjahren nicht erfolgen oder sei zum allerwenigsten äußerst unsicher und die Gemeinden müßten für die Verzinsung aufkommen.

Die Regierungen der Kantone Appenzell A./Rh. und St. Gallen erklärten sich in ihren Vernehmlassungen vom 3. und 21. Januar mit den vorgeschlagenen Taxerhöhungen einverstanden, wobei die letztere Regierung ausdrücklich davon Vormerk nahm, daß die Taxerhöhungen wieder verlassen werden sollen, sobald das Anlagekapital zu $4\frac{1}{2}\%$ sich verzinsen werde.

Aus den von der Verwaltung der elektrischen Straßenbahn vorgelegten Akten geht hervor, daß sich die Verhältnisse der Bahn seit der Erteilung der Konzession wesentlich geändert haben und zwar zu ungunsten der Gesellschaft, indem sowohl die Baukosten, als auch die Betriebskosten sich beträchtlich höher stellen werden, als ursprünglich angenommen wurde. Es ergibt sich hieraus und aus der Vergleichung der Verhältnisse bei der Linie St. Gallen-Gais, welche rücksichtlich des Verkehrs eher günstiger gestellt ist als die Linie St. Gallen-Speicher-Trogen es sein wird, daß die in der Konzession bewilligten Taxen zu niedrig sind, um ein genügendes finanzielles Resultat zu sichern. Wir crachten somit das Begehren um eine Erhöhung der Taxen als begründet. Die Taxverhältnisse nach der bestehenden Konzession, nach dem Abänderungsbegehren und nach der Konzession St. Gallen-Gais (E. A. S. VIII, 167) stellen sich folgendermaßen:

	Bestehende Konzession St. Gallen- Speicher-Trogen. pro km. Cts.	Abänderungsbegehren der Verwaltung. pro km. Cts.	Konzession St. Gallen-Gais. pro km. Cts.
Personen	10	12 $\frac{1}{2}$	{ II. Kl. 16 III. Kl. 12
Gepäck pro 100 kg. . .	5	12	12 $\frac{1}{2}$
Lebende Tiere, Klasse I.	20	35	36
" " " II.	15	20	20
" " " III.	7	7 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{2}$
Güter pro 100 kg.:			
höchste Klasse . . .	4	5	5
niedrigste " . . .	2	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{1}{2}$
Geld und Kostbarkeiten pro Fr. 1000	1	2	2 $\frac{1}{2}$

Es empfiehlt sich nun, möglichst die gleichen Taxen in Anwendung zu bringen, die der Straßenbahn St. Gallen-Gais bewilligt wurden. Demgemäß kann eine Personentaxe per Kilometer vom 12 Cts., statt der beantragten 12 $\frac{1}{2}$ Cts., zugestanden werden. Für die Gepäcktaxe dürften pro 100 Kilogramm und Kilometer 12,5 Cts. (2,5 \times 5) statt der beantragten 12 Cts. in Aussicht genommen werden und zwar vorwiegend aus praktischen Gründen, um die direkte Gepäckabfertigung möglichst einfach zu gestalten.

Im Tarif für den Transport von Waren dürfte die verlangte Taxerhöhung von 4 auf 5 Cts. für die höchste und von 2 auf 2 $\frac{1}{2}$ Cts. für die niedrigste Klasse per 100 Kilogramm und per Kilometer zugestanden werden.

Die noch verbleibenden Differenzen mit St. Gallen-Gais für Tiere der I. Klasse (35 statt 36 Cts.) und für Geld und Kostbarkeiten (2 statt 2 $\frac{1}{2}$ Cts.) sind so untergeordneter Natur, daß es sich kaum rechtfertigen würde, über die von der Verwaltung beantragten Ansätze hinauszugehen. Es sollten daher hier lediglich diese Ansätze bewilligt werden.

Die Bahnverwaltung wünscht sodann noch von der Verpflichtung zur Ausgabe von Retourbilletten enthoben zu sein und beantragt, sowohl bei den Taxen für Gepäck als auch für Vieh die Minimaltaxen anzufügen.

Gegenüber diesen Begehren anbietet die Verwaltung im Art. 25 den Reinertrag, der zur Reduktion der Taxen verpflichtet soll, von 6 auf 4 $\frac{1}{2}$ 0/0 zu reduzieren.

Wir empfehlen Ihnen, gemäß bestehender Praxis das Begehren um Befreiung von der Ausgabe von Retourbilletten abzulehnen, da es sich um eine Bahn handelt, welche bestimmt ist, Ortschaften miteinander und mit einem Centrum zu verbinden. Ebenso braucht dem Gesuche um Aufnahme der Minimaltaxen in die Taxbestimmung für Gepäck und lebende Tiere nicht entsprochen zu werden, weil die Minimaltaxe in üblicher Weise im letzten Alinea des Art. 19 vorgesehen ist.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 21. April 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Aenderung der Konzession einer elektrischen Straßenbahn
von St. Gallen über Speicher nach Trogen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Verwaltung der elektrischen Straßenbahn St. Gallen-Speicher-Trogen vom 19. Dezember 1901 und 18. März 1902;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. April 1902,

beschließt:

1. Die durch Bundesbeschluß vom 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 729) den Herren Dr. Du Riche-Preller, Ingenieur in Zürich, Brown Boveri & C^{ie} in Baden, Gemeindehauptmann O. Hohl in Trogen, alt Gemeindehauptmann C. Hörler in Speicher und Bezirksrichter H. Lutz in Trogen, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von St. Gallen über Speicher nach Trogen wird in nachstehender Weise geändert:

- a. Im Art. 16, Absatz 1, wird „10 Rappen“ durch „12 Rappen“ und im Absatz 4 „5 Rappen“ durch „12,5 Rappen“ ersetzt.
- b. Im Art. 18, Absatz 2, werden die vorgesehenen Taxen von 20, 15 und 7 Rappen ersetzt durch Taxen von 35, 20 und 7¹/₂ Rappen.

- c. Art. 19, Absatz 1, erhält folgende Fassung: „Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 5 Rappen, die niedrigste nicht über $2\frac{1}{2}$ Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.“
- d. Im Absatz 4 dieses Artikels wird „1 Rappen“ durch „2 Rappen“ ersetzt.
- e. Im Art. 25 wird „sechs Prozent“ durch „viereinhalb Prozent“ ersetzt.

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Eisenbahn von Monthey nach Champéry und Morgins.

(Vom 21. April 1902.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 30. März 1900 haben Sie eine Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Eisenbahn von Monthey (Station J. S.) nach Champéry und Morgins erteilt (E. A. S. XVI, 77). Unterm 5. April 1902 stellte Herr Ingenieur L. de Vallière namens der Konzessionäre an das Eisenbahndepartement das Gesuch um eine zweijährige Verlängerung der im Art. 5 angesetzten Frist. Das Departement mußte indessen antworten, daß das Gesuch verspätet und die Konzession am 30. März erloschen sei, daß aber einer Erneuerung der Konzession nichts im Wege stehe. Infolgedessen reichte dann Herr de Vallière unterm 12. April 1902 ein entsprechendes Gesuch ein, in welchem er ausführt, daß das Initiativkomitee im Besitze der nahezu vollendeten Pläne für die Linie, sowie der Offerte einer Finanzgruppe sei, welche erwarten lasse, daß das Unternehmen in kurzer Zeit unter günstigen Bedingungen finanziert werden könne.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der
Konzession einer elektrischen Straßenbahn von St. Gallen über Speicher nach Trogen.
(Vom 21. April 1902.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	17
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.04.1902
Date	
Data	
Seite	931-939
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 037

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.