

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erneuerung und Aenderung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Leuk (Station J.-S.) nach Leukerbad.

(Vom 17. April 1902.)

Tit.

Mit Schreiben vom 16. Oktober 1901 hat Herr Ingenieur Schenk bei uns das Gesuch gestellt, es sei die ihm, sowie den Herren Zen-Ruffinen, Willa und Varonier durch Bundesbeschluß vom 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 681) erteilte Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Leuk (Station J.-S.) nach Leukerbad dahin abzuändern:

1. daß die zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen angesetzte Frist für eine Dauer von drei Jahren verlängert werde;

2. daß die von der Konzession zugelassenen Taxen folgendermaßen erhöht werden:

Personen:

II. Klasse per km.	60 Cts.	statt	45 Cts.
III. „ „ „	38 „ „	25 „	„

Gepäck:

Per 100 kg. und per km. 20 Cts. statt 15 Cts.

Güter:

Per 100 kg. und per km. 85 Cts. statt 65 Cts. für die niedrigste Klasse.

Zur Unterstützung seines Gesuches machte Herr Schenk geltend, daß das notwendige Kapital zum Bau der Linie, wie sie geplant war, bisher nicht habe beschafft werden können. Es seien aber neue Studien gemacht worden, welche die Ermittlung eines billigeren Traces bezweckten und dies in umfangreichem Maße erreicht hätten, indem an die Stelle der Adhäsionsanlage der Bahnlinie in ihrer ersten Strecke, nämlich von der Station J.-S. ab, eine Verkürzung mittelst Zahnradbahn trete. Daraus ergebe sich, daß die neue Linie bei einer Totallänge von 10,500 Meter cirka 3500 Meter, d. h. 33 % Zahnradbahn aufweisen würde, während sie, wie früher geplant, nur 18 % aufweise (2000 Meter auf 11,300 Meter). Somit werde eine Verkürzung von 1 Tarifkilometer herbeigeführt, deren Ausgleichung in der Erhöhung der von der Konzession zugelassenen Taxen gesucht werden müsse. Diese Erhöhung würde zusammen mit der Verminderung des Baukapitals die bisher von den Konzessionären eifrig, aber resultatlos angestrebte Finanzierung des Unternehmens nun ermöglichen.

Mittelst Zuschrift vom 25. Oktober 1901 übermittelte unser Eisenbahndepartement die Eingabe des Herrn Schenk dem Staatsrat des Kantons Wallis zur Vernehmlassung. Dabei bemerkte das Departement, es sei das Gesuch des Herrn Schenk nicht als Fristverlängerungsgesuch, sondern als Konzessionserneuerungsgesuch zu behandeln, da die Konzession wegen fruchtlosen Ablaufes der im Art. 5, Absatz 1, angesetzten Frist inzwischen erloschen sei.

Der Staatsrat des Kantons Wallis leitete die Angelegenheit an den Großen Rat weiter, dessen Vernehmlassung uns am 29. November 1901 eingesandt wurde. Der Große Rat war mit der Erneuerung der Konzession und den vorgeschlagenen Taxen einverstanden, verlangte aber auf diesen eine Reduktion von 60 % zu gunsten der einheimischen Bevölkerung. Außerdem solle eine Herabsetzung der Taxen stattfinden, sobald das Aktienkapital eine 5 % übersteigende Dividende erhalten würde.

Mittelst Schreibens vom 12. Dezember 1901 wurde diese Vernehmlassung Herrn Schenk mitgeteilt, welcher, namens der Konzessionäre die vom Großen Rate gestellten Bedingungen annahm. Immerhin machte Herr Schenk mit Bezug auf die Anwendungsbestimmungen der zu gunsten der einheimischen Bevölkerung zugegebenen Taxermäßigungen einige Vorbehalte, mit welchen sich der Staatsrat von Wallis laut Zuschrift vom 26. Dezember 1901 einverstanden erklärte.

Unser Eisenbahndepartement hatte gegen die Erneuerung der Konzession nichts einzuwenden, wohl aber gegen die Erhöhung der ursprünglichen Taxen. Mittelst Schreibens vom 17. Februar 1902 bemerkte es dem Gesuchsteller, daß die Tatsache der Verlängerung der Zahnradstrecke, welche eine Verminderung der Totallänge der Linie nach sich zöge, nicht genüge, um eine Taxerhöhung zu rechtfertigen, indem diese Eventualität bei Berechnung der Taxen berücksichtigt worden sei. Die letztern überstiegen jetzt schon die Taxen der analogen Linien Visp-Zermatt und Siders-Zinal erheblich. Vor allem aber machte es geltend, daß die vorgeschlagenen hohen Taxen nicht zugegeben werden könnten, solange die Konzessionäre die Notwendigkeit der Erhöhung nicht nachgewiesen hätten.

Darauf antwortete Herr Schenk mit Schreiben vom 2. März 1902, daß sich die niedrigeren Taxen der Visp-Zermatt-Bahn und anderer Bahngesellschaften wegen deren günstigeren Betriebsverhältnisse rechtfertigten, und daß der neulich konzessionierten Bahn von Martigny nach Châtelard höhere Taxen bewilligt worden seien, als wie er sie verlange, obschon dieselbe nur 12,6 % Zahnradstrecken gegen die 30 % der Leukerbahn aufweise. Des weiteren hielt er mit dem Departement die zu gunsten der einheimischen Bevölkerung zu gewährenden Taxermäßigungen als mit den allgemeinen Interessen des schweizerischen Verkehrs wenig vereinbar.

In Anbetracht des Umstandes, daß diese Antwort über einen wesentlichen Punkt sich ausschweigt, indem sie nicht nachweist, daß die projektierte Bahn bei den ursprünglichen Taxen nicht lebensfähig sei, können wir die Annahme der vorgeschlagenen Taxen nicht empfehlen, da sie eine beträchtliche Erhöhung der ohnehin schon hohen Taxen, nämlich 52 % für die III. Klasse und $33\frac{1}{3}$ % für die II. Klasse bedeuten.

Da anderseits anzunehmen ist, daß die zwecks Verminderung der Baukosten von der Unternehmung beabsichtigten Verkürzung

des Traces unter Einlage von Zahnstangen infolge der Reduktion der Tarifkilometer einen ungünstigen Einfluß auf die Einnahmen ausüben würde und somit der Finanzausweis des Unternehmens keineswegs erleichtert wäre, was in Anbetracht des Interesses der beteiligten Bevölkerung an dem Zustandekommen der Linie sehr bedauerlich wäre, so schlagen wir Ihnen vor, diesen Verhältnissen dadurch Rücksicht zu tragen, daß Sie uns ermächtigen, eine Erhöhung der Taxen im Verhältnis zu der Verkürzung des Traces, welche das definitive Bauprojekt aufweisen wird, zu bewilligen. Dadurch wird das reisende Publikum gegenüber den ursprünglichen Taxen nicht verkürzt und erleidet die Bahnunternehmung keinen Einnahmefall.

Wir beehren uns, Ihnen nachfolgend einen entsprechenden Beschlußentwurf zu unterbreiten, welcher gleichzeitig die Erneuerung der Konzession enthält und außerdem das 2. Alinea des Art. 16, welcher von der Beförderung der Kinder handelt, mit den Bestimmungen der neueren Konzessionen in Einklang bringt.

Indem wir Ihnen die Annahme dieses Beschlußentwurfes empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 17. April 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Erneuerung und Aenderung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Leuk (Station J.-S.) nach Leukerbad.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. dreier Eingaben des Herrn P. Schenk, Ingenieur in Bulle, vom 16. Oktober und 12. Dezember 1901 und 2. März 1902;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. April 1902,

beschließt:

1. Die durch Bundesbeschuß vom 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 681) den Herren Zen-Ruffinen und Willa in Leuk, R. Varonier in Varone und P. Schenk, Ingenieur in Bulle zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte, durch Bundesbeschuß vom 12. Juni 1900 (E. A. S. XVI, 120) abgeänderte und seither erloschene Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Leuk (Station J.-S.) nach Leukerbad wird unter den gleichen Bedingungen, jedoch mit nachstehenden Änderungen erneuert:

- a. Die Dauer der Konzession und die im ersten Alinea des Artikels 5 angesetzte Frist sind vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an zu berechnen.
- b. Das zweite Alinea des Artikels 16 erhält folgende Fassung:
„Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagen-

klassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.“

c. Als neuer Artikel 18a wird eingeschaltet:

„Wenn das definitive Bauprojekt eine längere Zahnstangenstrecke in Aussicht nehmen sollte, als die Beilagen zum Konzessionsgesuch vom 12. Januar 1899 vorsahen, so daß eine Verkürzung des Traces erfolgen würde, so ist der Bundesrat ermächtigt, eine dieser Verkürzung proportionale Erhöhung der in den Artikeln 16 und 18 aufgestellten Taxen zu bewilligen.“

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, welcher sofort in Kraft tritt, beauftragt.



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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Erneuerung und Aenderung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Leuk (Station J.-S.) nach Leukerbad. (Vom 17. 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	925-931
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 036

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.