

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Leuk (Station S. B. B.) nach Leukerbad.

(Vom 20. Dezember 1910.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 22. September 1910 stellte der Verwaltungsrat der Gesellschaft der elektrischen Schmalspurbahn von Leuk (Station S. B. B.) nach Leukerbad das Gesuch, es möchte die am 6. Oktober 1899 (E. A. S. XV, 681) erteilte, am 12. Juni 1900 (E. A. S. XVI, 120) abgeänderte, dann am 26. April 1902 (E. A. S. XVIII, 84) erneuerte und abgeänderte Konzession nochmals abgeändert werden.

Die nachgesuchte neue Konzessionsänderung bezieht sich auf folgende Punkte:

Nach Art. 13 der Konzession soll die Beförderung von Personen im Sommer täglich mindestens sechsmal in jeder Richtung erfolgen. Nun hat aber der Verwaltungsrat bei Aufstellung des Fahrplanes die Überzeugung gewonnen, dass der Anschluss an alle guten Zugverbindungen der S. B. B. auf der Station Leuk auch hergestellt werden könnte, wenn täglich nur fünf Züge in jeder Richtung verkehren würden. Damit wäre der Vorteil verbunden, dass der Betrieb mit einer einzigen Zugkomposition (en navette) besorgt, und so die Zahl der nötigen Motor- und übrigen Wagen um die Hälfte vermindert werden könnte.

Der Verwaltungsrat verlangt daher, dass ihm gestattet werde, die konzessionsmässige Minimalzahl der Züge von sechs auf fünf herabzusetzen. Ausserdem wünscht er, dass im Art. 15 die Worte „nach amerikanischem System“ gestrichen werden. Die betreffende Bestimmung lautet: „Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen.“ Die Gesellschaft begründet diese Änderung, indem sie ausführt, dass sie von der Kantonsregierung die Bewilligung zur teilweisen Benützung der Landstrasse unter dem Vorbehalt erhalten habe, dass für den Fuhrwerkverkehr ein hinreichend freier Raum übrig gelassen werde. Sie werde daher voraussichtlich davon absehen müssen, Wagen nach dem Durchgangssystem einzustellen, damit die Wagenbreite ohne Platzverlust auf 2 m oder 2,20 m vermindert werden könne.

Ferner verlangt der Verwaltungsrat eine Erhöhung der im Art. 16 vorgesehenen Taxen für den Transport von Personen und Reisegepäck. Er weist darauf hin, dass der ungefähr 800 m betragende Höhenunterschied zwischen den beiden Endpunkten der Bahn die Erstellung eines grossen Teiles der Linie als Zahnradbahn notwendig mache, weshalb die Kosten für den Bau, die Geleiseanlage und das Material, sowie auch die Betriebsausgaben höher zu stehen kämen als bei einer einfachen Adhäsionsbahn. Für die den gleichen Höhenunterschied aufweisende Bergstrecke der Linie Martigny-Châtelard (Zahnrad- und Adhäsionsbahn) sei die Taxe für die zweite Klasse auf 70 Rappen per Kilometer, für die dritte Klasse auf 50 Rappen per Kilometer und die Gepäcktaxe auf 50 Rappen per 100 kg festgesetzt.

Der Verwaltungsrat wünscht daher, dass die Taxen für den Personentransport von 45 und 25 Rappen auf 70 und 50 Rappen, und diejenige für das Gepäck von 15 auf 50 Rappen erhöht werden.

Der Staatsrat des Kantons Wallis hat sich mit Schreiben vom 8. Oktober 1910 zugunsten des vorliegenden Konzessionsänderungsgesuches ausgesprochen.

Auch wir haben in bezug auf die verlangten Änderungen nichts einzuwenden, müssen aber immerhin bemerken, dass es angezeigt ist, den Art. 18 a der am 26. April 1902 abgeänderten Konzession zu streichen. Dieser Artikel hat folgenden Wortlaut: „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

Tracés erfolgen würde, so ist der Bundesrat ermächtigt, eine dieser Verkürzung proportionale Erhöhung der in den Art. 16 und 18 aufgestellten Taxen zu bewilligen“ (E. A. S. XVIII, 84). Es liegt kein Grund vor, diesen Artikel fortbestehen zu lassen, da eine weitere Erhöhung der neuen Taxen für den Personen- und Gepäcktransport seitens des Bundesrates nicht mehr in Frage kommen kann.

Ebenso ist es angezeigt, den Bundesbeschluss vom 12. Juni 1900 betreffend Abänderung des Art. 13 der Konzession vom 6. Oktober 1899 aufzuheben. Dieser Beschluss bestimmt, dass der Betrieb der Strecke Leuk (Station S. B. B.)—Leuk-Stadt auf die Sommermonate beschränkt werden kann, solange das Unternehmen während dreier aufeinander folgender Jahre nicht einen Reinertrag von mindestens 5 % abwirft. Er wird infolge der neuen Fassung, welche genannter Art. 13 in nachstehendem Beschlussesentwurf erhält, gegenstandslos.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. Dezember 1910.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Comtesse.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Aenderung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Leuk (Station S. B. B.) nach Leukerbad.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Verwaltungsrates der Gesellschaft der elektrischen Eisenbahn von Leuk (Station S. B. B.) nach Leukerbad, vom 22. September 1910;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 20. Dezember 1910.

beschliesst:

1. Die durch Bundesbeschluss vom 6. Oktober 1899 (E. A. S., XV, 681) für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Leuk (Station S. B. B.) nach Leukerbad erteilte, durch Bundesbeschluss vom 12. Juni 1900 (E. A. S. XVI, 120) abgeänderte und durch Bundesbeschluss vom 26. April 1902 erneuerte und abgeänderte Konzession wird neuerdings wie folgt abgeändert:

Art. 13 erhält folgende Fassung:

„Die Beförderung von Personen soll im Sommer mindestens fünfmal, im Winter mindestens dreimal täglich nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen. Der Betrieb der Strecke Leuk Stadt — Leukerbad ist auf die Sommermonate beschränkt. Diese Beschränkung gilt auch für die Strecke Leuk (Station

S. B. B.) — Leuk Stadt solange als der Reinertrag des Unternehmens während dreier aufeinander folgender Jahre 5% nicht übersteigt.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne sind dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.“

Im Art. 15 sind die Worte: „nach amerikanischem System“ zu streichen.

Die Absätze 1, 3 und 4 des Art. 16 erhalten folgende Fassung:

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

in der zweiten Wagenklasse 70 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 50 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

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

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 50 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.“

Art. 18 a der Konzession und der Bundesbeschluss vom 12. Juni 1900 betreffend Abänderung der Konzession werden aufgehoben.

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1911 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Leuk (Station S. B. B.) nach Leukerbad. (Vom 20. Dezember 1910.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1910
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	134
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.12.1910
Date	
Data	
Seite	812-816
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 036

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.