

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn von Davos nach Samaden.

(Vom 7. Dezember 1891.)

Tit.

Herr W. J. Holsboer in Davos hat mit Schreiben vom 11. Juni 1891 als Inhaber der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Davos nach Samaden (E. A. S. X, 149) das Gesuch um Verlängerung der zur Einreichung der vorschriftsgemäßen finanziellen und technischen Vorlagen festgesetzten Frist um weitere zwei Jahre, also bis 27. Juni 1893, eingereicht.

Zur Begründung führt er Folgendes an:

Nach der am 27. Juni 1889 erhaltenen Konzession sei sofort die Anfertigung der Pläne im Maßstab 1 : 2000 für die konzessionirte Linie Davos-Samaden in Angriff genommen worden. Die aufgestellte Kosten- und Rentabilitätsberechnung habe Resultate ergeben, welche die Finanzierung der Linie als wahrscheinlich voraussetzen ließen.

Im gegenwärtigen Moment, in welchem für die Finanzierung dieser Linie und ihrer Verlängerung bis Chiavenna circa Fr. 147,000 verausgabt seien, habe er in Berücksichtigung der Wünsche eines großen Theils des Kantons Graubünden die Finanzierung auf spätere Zeiten verschoben, um zu versuchen, die mehr centrale Linie Chur-Thusis-Samaden zu finanzieren.

Für diese Linie seien sowohl vom Kanton als auch vom Bund von kompetenter Seite bedeutende Subventionen in Aussicht gestellt worden, Subventionen von solcher Höhe, daß dieselben vielleicht ausreichen würden, die bedeutende Mehreinnahme einer Bahn Landquart-Davos-Samaden-Chiavenna aufzuwiegen.

Die Bestrebungen, die centrale, von Chur ausgehende Linie zu finanzieren, seien jetzt von einer mächtigen Finanzgesellschaft unterstützt (?) und werden ohne Zweifel zum Ziele führen, wenn die in Aussicht gestellten Subventionen wirklich gegeben werden.

Petent selbst arbeite mit aller Energie an der Erreichung dieses Zieles. Sollte dies aber nicht möglich sein, weil die unbedingt nothwendigen Subventionen nicht votirt würden, so werde man zu der so viel verkehrsreichern Linie Landquart-Davos-Samaden Chavenna zurückkehren müssen; in erster Linie, um die so dringend gewünschte Verbindung der Vereinigten Schweizerbahnen mit den italienischen Bahnen zu erhalten, und weiter, um das in den Plänen, Kosten, Rentabilitätsberechnungen, Gutachten etc. angelegte große Kapital nicht zu verlieren.

Das Gesuch wurde unterm 19. Juni d. J. zur Vernehmlassung der Regierung des Kantons Graubünden übermittelt, welche mit Schreiben vom 9./14. September abhin erklärt, das Begehren des Herrn W. J. Holsboer aus folgenden Gründen nicht befürworten zu können.

Die kantonalen Behörden hätten im Laufe der vergangenen Jahre oftmals Anlaß gehabt, sich mit der Frage eines Eisenbahnnetzes im Kanton zu befassen. Hiebei seien die Vortheile eines Centralbahnprojektes gegenüber demjenigen einer Scalettabahn stets anerkannt und eine Bahn durch den Albula, die den größeren Theil des Kantons mitten in seinem Gebiete befahren soll, bestimmt in Aussicht genommen worden.

Der Regierung sei der Auftrag ertheilt worden, Schritte einzuleiten, um eine Subventionirung seitens des Bundes erhältlich zu machen, sowie dem Großen Rathe die nöthigen Vorlagen zu unterbreiten, um mit dem Antrage einer Kantonalsubvention an das Volk gelangen zu können.

Mitten in diesen Bestrebungen, die sie auch seitens des Bundes unterstützt wissen möchte, sei das Wiederauftauchen des Scalettplanes, wenn auch nur in Form einer Konzessionsverlängerung, ihrer Ansicht nach dem Zustandekommen einer Centralbahn nur hinderlich, weshalb sie für Förderung desselben nicht eintreten könne.

Sie ersuche daher die Bundesbehörden, von der Ertheilung einer weitem Frist vorläufig Umgang nehmen zu wollen, dieß um so mehr, als es dem ursprünglichen Konzessionär der Scalettabahn unbenommen bleibe, für den Fall, daß die Centralbahnbestrebungen keinen Erfolg haben sollten, um eine Erneuerung der früher erhaltenen Konzession einzukommen.

Wir können diese von der Regierung von Graubünden vorgebrachten Gründe für Verweigerung der nachgesuchten Fristerstreckung nicht als zureichend anerkennen, so wenig als s. Z. der ablehnenden Stellungnahme derselben zu dem Konzessionsgesuche von Ihnen maßgebende Bedeutung beigelegt wurde. Nachdem aber die Konzession ertheilt war, wäre es unseres Erachtens um so unbilliger, die sonst regelmäßig gewährte Fristverlängerung

auszuschlagen, als es gerade die Rücksichtnahme auf das Centralbahnprojekt und die Mitwirkung bei den Bestrebungen zu dessen Realisirung waren, welche den Petenten von der Verfolgung seines Projektes Davos-Samaden abhielten. Herr Holsboer will auch durch die Fristverlängerung für die Eisenbahn Davos-Samaden nicht mit dem Centralbahnprojekt in Konkurrenz treten, er beschränkt im Gegentheil die Geltendmachung jener Konzession ausdrücklich auf den Fall, daß das Centralbahnprojekt wegen mangelnder Subventionen nicht zu Stande kommen sollte, und wir haben im Hinblick auf sein bisheriges Verhalten, sowie auch deßhalb um so weniger Grund, an der Richtigkeit dieser Angabe zu zweifeln, als der Gesuchsteller bei dem Centralbahnprojekt, wenigstens zum Theil, mitinteressirt erscheint. In diesem Fall ist aber nicht einzusehen, inwiefern die bloße Konzessionsverlängerung für Davos-Samaden dem Zustandekommen einer Centralbahn hinderlich, bezw. die Fristverweigerung dem Centralbahnprojekt, dessen Aussichten z. Z. allerdings ungünstige sind, förderlich sein könnte. Es wäre für letzteres Projekt ein schlechtes Zeugniß der innern Lebensfähigkeit, wenn darauf Bedacht genommen werden müßte, von vornherein jeder Konkurrenz durch Konzessionsverweigerung die rechtliche Grundlage zu entziehen.

Im Grunde gehen die Anschauungen übrigens nur formell auseinander, in der Sache stehen sie auf gleichem Boden.

Der Gesuchsteller will für den Fall, daß die Centralbahnbestrebungen keinen Erfolg haben sollten, die Bahn Davos-Samaden auf Grund der Konzessionsverlängerung in's Leben rufen, während die kantonale Regierung ihn diesen Zweck auf Grund der Erneuerung der früher ertheilten, inzwischen aber erloschenen Konzession erreichen lassen will.

Es ist nun, im Hinblick auf die Praxis und wie aus vorstehenden Ausführungen zu entnehmen ist, kein innerer Grund vorhanden, den letztern umständlicheren Weg einzuschlagen, weshalb wir Ihnen die Gewährung der nachgesuchten Fristverlängerung durch Annahme beifolgenden Beschlusentwurfes empfehlen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochschätzung.

Bern, den 7. Dezember 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Fristverlängerung für die Eisenbahn von Davos nach
Samaden.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn W. J. Holsboer in Davos vom
11. Juni 1891;
2. einer Botschaft des Bundesrathes vom 7. Dezember 1891,

beschließt:

1. Die in Art. 5 der Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Davos nach Samaden, vom 27. Juni 1889 (E. A. S. n. F. X, 149), festgesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen und der Gesellschaftsstatuten wird um zwei Jahre, d. h. bis zum 27. Juni 1893, verlängert.

2. Der Bundesrath wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Fristverlängerung für
die Eisenbahn von Davos nach Samaden. (Vom 7 Dezember 1891.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.12.1891
Date	
Data	
Seite	631-634
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 522

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.