

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung einer Subvention an den Kanton Graubünden für die Erstellung einer Eisenbahn von Bevers nach Schuls, und einer Eisenbahn von Ilanz nach Disentis.

(Vom 28. Mai 1907.)

Tit.

I.

Unterm 15. Mai 1905 hat der Kleine Rat des Kantons Graubünden dem Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung eine Eingabe übermittelt, dahin gehend, der Bund möchte dem Kanton Graubünden eine zweite Subvention von 7 Millionen Franken zum Zwecke des Ausbaues seines Eisenbahnnetzes durch die Erstellung der nachfolgenden Linien bewilligen:

- Davos-Filisur;
- Samaden-Pontresina;
- Bevers-Schuls;
- Ilanz-Disentis.

Diese zweite Subvention würde, gleich wie die erste von 8 Millionen, unter der Bedingung bewilligt, dass dem Bunde als Gegenwert und bis zum Betrage von 7 Millionen Franken Aktien 2. Ranges, sogenannte Subventionsaktien, verabfolgt würden.

In seiner Eingabe macht der Kleine Rat zur Begründung des Subventionsbegehrens geltend:

Dem Kanton Graubünden liege die Pflicht ob, den Ausbau seines Eisenbahnnetzes, soweit es ihm seine Mittel erlauben, zu fördern, und es allen wichtigeren Talschaften zu ermöglichen, aus ihrer Abgeschlossenheit herauszutreten und zu den nötigen Verkehrsmitteln zu gelangen.

Die Schwierigkeiten, mit denen im Kanton Graubünden gerechnet werden müsse, seien aussergewöhnlicher Art, infolge der grossen Ausdehnung seines Gebietes und seiner unregelmässigen Beschaffenheit, welche zahlreiche und kostspielige Kunstbauten bedingen.

Infolgedessen sei es dem Kanton Graubünden nicht möglich, die ausserordentlich hohen Kosten des Ausbaues seines Eisenbahnnetzes vollständig aus eigenen Mitteln zu bestreiten.

Die 4 Linien, die gebaut werden sollten, um die verschiedenen Landesteile einander näher zu bringen, erheischen einen Kostenaufwand von . . . . . Fr. 28,444,000

und zwar:

Davos-Filisur, 19 km. . . . .	Fr. 5,334,000
Samaden-Pontresina, 6 km. . . . .	„ 1,110,000
Bevers-Schuls, 49 km. . . . .	„ 16,000,000
Ilanz-Disentis, 29 km. . . . .	„ 6,000,000
Total	<u>Fr. 28,444,000</u>

Zur Deckung dieses Betrages müsste dem Kanton eine Subvention zugemutet werden von . . . . . Fr. 5,090,000

Die interessierten Talschaften, Gemeinden und Privatleute sollten eine Subvention aufbringen von . . . . . „ 9,132,000

Die Rhätischen Bahnen hätten für den Rest Obligationen auszugeben, im Betrage von . . . „ 14,220,000

Der Kleine Rat sei jedoch der Meinung, dass die dem Kanton und den Gemeinden zugemuteten Opfer ihre Kräfte übersteigen, um so mehr als der Kanton bei der Konstituierung des Anlagekapitals der Rhätischen Bahnen schon 9 Millionen Franken an Aktien und 23 Millionen Franken an Obligationen gezeichnet habe und die Gemeinden — zum grossen Teil die nämlichen, welche beim Ausbau des Netzes auch wieder in Frage kommen — ihrerseits schon mit einem Kapital von 3 Millionen am Unternehmen der Rhätischen Bahnen beteiligt seien.

Die Rhätische Bahn, bemerkt der Kleine Rat, verfügt zurzeit noch nicht über genügend stabile Einnahmen und ist finanziell noch nicht genügend erstarkt, um ohne Nachteil und ohne Besorgnis eine neue Obligationenschuld von Fr. 14,000,000 übernehmen zu können.

Der Kleine Rat hebt hervor, dass, wenn auch zurzeit eine Schätzung des nach Fertigstellung der projektierten Linien zu erwartenden Gesamtertrages der Rhätischen Bahnen mit Schwierigkeiten verbunden sei, eine approximative Berechnung doch ergeben habe, dass ohne Bundessubvention eine Dividende von mehr als 1,45 % nicht zu erwarten sei, da der Ertrag der neuen Linien geringer sein werde als derjenige der bisherigen, bereits im Betrieb stehenden, von Thusis nach Samaden und St. Moritz, und von Reichenau nach Ilanz. Um die Ausrichtung einer Dividende von 3 $\frac{1}{2}$  % zu ermöglichen, müssten demnach der Kanton und die Gemeinden jährlich mehr als Fr. 500,000 aufbringen, was über ihre Kräfte gehe.

Unter diesen Umständen und falls er auf sich allein angewiesen bliebe, wäre es dem Kanton daher nicht möglich, die ausserordentlichen finanziellen Leistungen für die Erstellung von Linien zu übernehmen, welche dazu bestimmt erscheinen, das Eisenbahnnetz zu ergänzen und denjenigen Gegenden, welche noch keine Eisenbahn besitzen, diejenigen Verkehrsmittel zu sichern, deren sie zu ihrer wirtschaftlichen Entwicklung bedürfen. Diese ausserordentlichen finanziellen Schwierigkeiten haben den Kleinen Rat veranlasst, ein zweites Mal die finanzielle Mithilfe des Bundes nachzusuchen.

In seinem nachträglichen Schreiben vom 31. März 1907 teilte der Kleine Rat dem Bundesrat mit, dass er sein Gesuch auf 5 Millionen Franken reduziere, indem er ausführte, dass man heute von der Subventionierung der Linien Samaden-Pontresina und Davos-Filisur, für welche die nötigen Mittel gefunden seien und deren Bau deshalb als gesichert erscheine, Umgang nehmen könne.

## II.

Soll der Bund diesem neuen Subventionsbegehren zustimmen?

Wenn wir auch gerne anerkennen, dass sich der Kanton Graubünden, was den Bau seiner Eisenbahnen betrifft, in einer ganz ausserordentlich schwierigen Lage befindet, und dass diese Verhältnisse mit Recht angeführt worden sind, als es sich darum

handelte, eine ausserordentliche finanzielle Unterstützung von 8 Millionen zum Zwecke der Erstellung der Linien von Thusis nach Samaden und von Ilanz nach Reichenau zu erlangen, so wird man sich doch fragen müssen, ob der Bund, als er diese Unterstützung gewährte, seine Pflicht nicht voll und ganz getan habe, und ob er nicht berechtigt sei, jedes weitere Opfer abzulehnen.

Nach reiflicher Überlegung sind wir indessen zu der Ansicht gelangt, dass es nicht wohl angeht, das Begehren der Bündner Regierung um Bewilligung einer Subvention ohne weiteres abzuweisen, und dass Artikel 23 der Bundesverfassung, auf den man sich bei der Bewilligung der ersten Subvention von 8 Millionen Franken stützte, wiederum zur Anwendung gelangen kann und soll, namentlich wenn man die aussergewöhnliche Lage berücksichtigt, in der sich ganz besonders das Unterengadin befindet. Die Beweggründe, die uns dahei geleitet haben, sind die folgenden:

1. Es steht fest, dass es dem Kanton Graubünden aus eigener Kraft nicht möglich gewesen wäre, die Eisenbahnen zu bauen, deren er zu seiner wirtschaftlichen Entwicklung bedurfte. Die Aufgabe wies allzugrosse Schwierigkeiten finanzieller Natur auf und ging über seine Kräfte. Der Kanton Graubünden hätte die Rhätische Bahn nicht erhalten, wenn nicht die eidg. Behörden es als ihre Pflicht erachtet hätten, einer ausserordentlich schwierigen Lage durch Gewährung einer ausserordentlichen finanziellen Unterstützung zu begegnen. Dieses Einschreiten verfolgte den Zweck, dem Kanton zu einem Eisenbahnnetze zu verhelfen, das seine abgelegenen Talschaften dem Verkehr erschliessen und es ihnen ermöglichen sollte, aus ihrer Abgeschlossenheit herauszutreten. Dieser Zweck ist aber bis jetzt nur teilweise erreicht worden; nämlich nur für das Ober-Engadin und in beschränktem Masse für das Oberland. Das Unter-Engadin und der obere Teil des Oberlandes dagegen müssen sich immer noch ohne Eisenbahn behelfen. Wir sind deshalb der Meinung, dass der Bund noch ein letztes Opfer bringen sollte, damit auch diese Landesteile der Wohltat einer Eisenbahnverbindung teilhaftig werden und damit der Kanton Graubünden in den Stand gesetzt werde, sein Programm zu verwirklichen, das den Bedürfnissen und berechtigten Interessen wichtiger Landesteile Rechnung trägt. Der finanzielle Kraftaufwand, den der Anschluss des Unter-Engadins an das bereits bestehende Eisenbahnnetz und die Verlängerung der Linie Reichenau-Ilanz bis in den oberen Teil des Rheintales erfordert (mindestens 16 Millionen für das Unter-Engadin und 6 Millionen

für Ilanz-Disentis) ist zu gross, als dass man ihn dem Kanton allein zumuten dürfte. Macht aber der Bund durch eine weitere Subvention die Erstellung dieser Linien möglich, so würde das schwierige Problem des Baues eines Eisenbahnnetzes, welches die verschiedenen Talschaften des Kantons Graubünden unter sich und mit den schweizerischen Eisenbahnen verbinden sollte, ein Problem, dessen Verwirklichung unwahrscheinlich schien, vollständig und in einer allen gerecht werdenden Art und Weise gelöst. Dem Kanton bliebe es alsdann immer noch überlassen, aus eigenen Mitteln die im Laufe der Jahre notwendig werdende Ausdehnung des Netzes und den Anschluss an die italienischen und österreichischen Eisenbahnen durchzuführen, eine Aufgabe, die, vom finanziellen Standpunkte aus betrachtet, der Schwierigkeiten noch genug bietet.

Der Kanton Graubünden wird in absehbarer Zeit und ohne fremde Hülfe den Anschluss des Netzes der Rhätischen Bahnen an die projektierten oder schon im Bau befindlichen Tiroler Bahnen bewerkstelligen müssen. Dieser Anschluss kann aber nur verwirklicht werden, wenn wir dem Kanton die überaus kostspielige Erstellung der Linie Bevers-Schuls erleichtern; denn wir sind überzeugt, dass er ihn nicht durchführen kann, wenn er sich selbst überlassen wird und der Bund nicht ein letztes Opfer bringt.

Wir halten dafür, dass diese Subvention, welche auf keinen Fall 4 Millionen Franken übersteigen sollte, nur für die projektierten Linien Bevers-Schuls und Ilanz-Disentis zu bewilligen sei, mit Ausschluss der Strecken Davos-Filisur und Samaden-Pontresina, die eine geringere wirtschaftliche Bedeutung besitzen und nur einen verhältnismässig kleinen Kostenaufwand erfordern (zusammen 6 Millionen 500,000 Franken) und die nach unserer Ansicht in die Kategorie der vom Kanton, den Rhätischen Bahnen und den beteiligten Talschaften aus eigenen Mitteln zu bauenden Linien gehören. Wir wissen übrigens, dass die Interessenten zurzeit über die nötigen Mittel zur Deckung der Baukosten dieser beiden Strecken verfügen und dass die Arbeiten schon in Angriff genommen worden sind. Die genannten zwei Strecken fallen somit für unseren Antrag ausser Betracht.

2. Es sind aber hauptsächlich wirtschaftliche und politische Erwägungen höherer Ordnung, welche uns veranlassen, Ihnen den Antrag auf Bewilligung einer Subvention zu stellen.

Wir haben uns auf den Standpunkt gestellt, dass es unsere, dem eidgenössischen Solidaritätsgefühl entspringende Pflicht sei,

alle Anstrengungen zu unterstützen, welche dahin zielen, das Unter-Engadin an das Netz der Rhätischen Bahnen anzuschliessen und mit den übrigen Teilen der Schweiz in nähere Verbindung zu bringen.

Die Lage dieser Talschaft kann mit keiner anderen verglichen werden. Überall sonst sind früher abseits gelegene Gegenden dem Verkehr erschlossen worden und besitzen heute in ihrer Nähe Eisenbahnen, welche sie mit dem Innern des Landes verbinden, während das Unter-Engadin, sofern es nicht gelingen sollte, ihm zu einer Eisenbahnlinie zu verhelfen, wodurch es Anschluss an die Netze der Rhätischen Bahnen und der Bundesbahnen erhält, zu einer Abgeschlossenheit verurteilt würde, die ihm zum grossen Schaden gereichen müsste. Statt dass ihm die Möglichkeit geboten würde, sich, wie es sein lebhafter Wunsch ist, mehr und mehr dem Kanton Graubünden anzuschliessen und die Verbindungen mit der Schweiz enger zu knüpfen, wäre es gezwungen, im angrenzenden Tirol, das von Eisenbahnen durchzogen ist, Anschluss zu suchen und von dort her alles das zu beziehen, was ihm zur Befriedigung seiner wirtschaftlichen Bedürfnisse nötig ist und dessen es zu seiner Entwicklung bedarf. Wenn die Bevölkerung des Unter-Engadins mangels einer Eisenbahn von ihrem natürlichen Gravitationspunkt, mit dem sie eng verbunden sein sollte, abgedrängt würde, so könnte sie nur mit lebhafter Besorgnis in die Zukunft blicken.

Mit Grund müsste alsdann befürchtet werden, dass dieser Landesteil sich allmählich entvölkern würde, indem dessen Bewohner auswandern würden, um in besser gestellten Gegenden ihr Fortkommen zu suchen. Für die Zurückbleibenden aber würde die Gefahr zunehmender Verarmung bestehen.

Darf der Bund einer solchen Eventualität untätig entgegensehen? Darf er aus Sparsamkeitsrücksichten und finanziellen Bedenken und unter Hinweis darauf, dass die im Jahre 1898 dem Kanton Graubünden für den Bau der Rhätischen Bahnen gewährte Subvention den Charakter eines einmaligen und endgültigen Beitrages gehabt habe, sich weigern, dem Kanton Graubünden ein zweites Mal beizustehen? Wir glauben es nicht. Rücksichten freundeidgenössischer Solidarität und die Sorge um die uns anvertrauten politischen und wirtschaftlichen Interessen fordern von uns eine nochmalige, wenn auch letzte Hilfe. Das Unterengadin befindet sich in einer ganz ausnahmsweisen Lage, wie sie sonst in der Schweiz nirgends vorkommt und die auch

ausserordentliche Massnahmen erheischt. Man soll in späteren Zeiten dem Bund den Vorwurf nicht machen können, dass er durch seine Gleichgültigkeit und Untätigkeit die Interessen eines ganzen Landesteiles gefährdet habe.

Die Gründe, die wir zu gunsten einer Subvention für den Bau einer Eisenbahn im Unterengadin angeführt haben, treffen mit bezug auf den Bau einer Linie im bündnerischen Oberlande nicht in ihrem vollen Umfange zu. Wenn nichts getan wird, um die Gegend dem Verkehr zu erschliessen, ist aber auch hier eine Gefährdung der ökonomischen Lage, ein Stillstand in der wirtschaftlichen Entwicklung und ein Rückgang der Bevölkerung zu befürchten (vgl. hierüber: Zeitschrift für schweizerische Statistik, 1906, I, 209 ff.).

Andererseits darf aber nicht übersehen werden, welche Bedeutung dieser Linie vom Standpunkte der Landesverteidigung aus zukommt.

Es ist endlich noch der nicht unwesentliche Punkt hervorzuheben, dass die Erstellung der Linien von Bevers nach Schuls und von Ilanz nach Disentis es der Postverwaltung ermöglichen wird, eine Ersparnis zu erzielen, die sich nach den letzten Berechnungen auf Fr. 20,000 jährlich beläuft.

Was die einzelnen Modalitäten des vorgeschlagenen Bundesbeschlusses anbetrifft, so sind sie ungefähr die nämlichen wie diejenigen, welche im ersten Beschlusse betreffend die Subvention von 8 Millionen Franken an den Kanton Graubünden für den Bau der rhätischen Bahn enthalten sind.

Als neue Bestimmung schlagen wir Ihnen in Art. 3 vor, zu beschliessen, dass die 4 Millionen zwischen den Linien von Bevers nach Schuls und von Ilanz nach Disentis im Verhältnis der wirklichen Baukosten und gestützt auf einen von der Regierung des Kantons Graubünden aufzustellenden und dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreitenden Entwurf zu verteilen sind.

Wie im ersten Bundesbeschlusse bestimmt Art. 4, dass gegen Auszahlung der Bundessubvention von 4 Millionen Franken der Eidgenossenschaft durch Vermittlung der Regierung des Kantons Graubünden Aktien II. Ranges (Subventionsaktien) ausgehändigt werden sollen. Da wir noch nicht wissen, ob der Bau und Betrieb dieser neuen Linien von neu zu gründenden Bahngesellschaften oder von der Rhätischen Bahn wird übernommen werden, mussten wir eine Fassung wählen, die sich sowohl der einen als der andern dieser Eventualitäten anpasst.

Dies sind die Erwägungen, welche uns dazu geführt haben, Ihnen den mitfolgenden Antrag zu unterbreiten.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 28. Mai 1907.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Müller.**

Der I. Vizekanzler:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

**die Bewilligung einer Subvention von vier Millionen Franken an den Kanton Graubünden für den Bau einer Bahn von Bevers nach Schuls und von Ilanz nach Disentis.**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

eines Gesuches des Kleinen Rates des Kantons Graubünden um Bewilligung einer Nachsubvention von 7 Millionen Franken für den Bau der Bahnlinien von Davos nach Filisur, von Samaden nach Pontresina, von Bevers nach Schuls und von Ilanz nach Disentis;

einer Botschaft des Bundesrates vom 28. Mai 1907;  
gestützt auf Art. 23 der Bundesverfassung,

beschliesst:

Art. 1. Die Eidgenossenschaft bewilligt dem Kanton Graubünden zum Zwecke der Erstellung der Bahnlinien von Bevers nach Schuls und von Ilanz nach Disentis eine Subvention im Betrage von 4 Millionen Franken.

Art. 2. Die Auszahlung dieser Subvention erfolgt, bis zum Betrage von 3 Millionen Franken, nach Massgabe des Fortschreitens der Bauarbeiten. Der Rest wird erst nach Beendigung der Arbeiten und ihrer Prüfung ausbezahlt.

Art. 3. Diese Subvention wird unter die Linien von Bevers nach Schuls und von Ilanz nach Disentis im Verhältnis der definitiven Baukosten und nach Massgabe eines von der Regierung des Kantons Graubünden aufzustellenden und zu unterzeichnenden Entwurfs verteilt.

Art. 4. Gegen Auszahlung der Subvention werden der Eidgenossenschaft durch Vermittlung des Kantons Graubünden Aktien II. Ranges (Subventionsaktien) verabfolgt. Die Aktien der Linie von Bevers nach Schuls sind erst dann zum Bezug einer Dividende berechtigt, nachdem der Reinertrag dieser Linie 4 % des übrigen Aktienkapitals übersteigt. Das gleiche Recht steht den auf die Linie von Ilanz nach Disentis fallenden Aktien zu.

Wenn der Reinertrag 4 % des Aktienkapitals, mit Inbegriff der Subventionsaktien übersteigt, so wird der Überschuss gleichmässig auf das ganze Aktienkapital verteilt.

Im Falle einer Liquidation steht den Subventionsaktien ein Anspruch auf das Gesellschaftsvermögen nur zu, nachdem die Aktien I. Ranges zum Nennwerte zurückbezahlt sein werden. Wenn das Vermögen das Aktienkapital mit Inbegriff der Subventionsaktien übersteigt, so wird der Überschuss unter das Aktienkapital und das Subventionsaktienkapital im Verhältnis ihrer Beteiligung verteilt.

Art. 5. Im Falle des Rückkaufes der Bahnen durch den Bund fällt der Betrag der Bundessubvention für die Berechnung des Rückkaufspreises ausser Betracht.

Art. 6. Die Deckung des Subventionskapitals hat entweder vermittelt eines Anleihens, oder aber durch Ein-

stellung von Annuitäten in das ordentliche Budget, nach Massgabe der späteren Beschlüsse der Bundesversammlung, zu erfolgen.

Art. 7. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Bundesbeschlusses beauftragt.

Art. 8. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Beschlusses zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.



## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn von Sursee nach Triengen und Fristverlängerung für die elektrische Schmalspurbahn von Schöffland nach Sursee (Station der S. B. B.)

(Vom 28. Mai 1907.)

---

Tit.

I.

Durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1904 (E. A. S. XX, 209) haben Sie den Herren V. Krell, Fürsprech in Triengen, und Häfliger-Amrhyn in Sursee, handelnd namens eines Initiativkomitees, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Schöffland nach Sursee erteilt.

Mittelst Eingabe vom 22. Februar 1906 unterbreitete das Initiativkomitee Sursee-Triengen, vertreten durch die Herren Jos. Troller, Kaufmann, als Präsident, und Bernhard Krell, Gemeindeschreiber, als Aktuar, beide in Triengen, dem Bundesrate das Gesuch, es möchte ihnen die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Sursee (Station S. B. B.) nach Triengen erteilt werden.

Gemäss dem allgemeinen Berichte hat sich schon vor mehr als drei Jahrzehnten im Suhrentale das Bestreben gezeigt, durch

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung einer Subvention an den Kanton Graubünden für die Erstellung einer Eisenbahn von Bevers nach Schuls, und einer Eisenbahn von Ilanz nach Disentis. (Vom 28. Mai 1907.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1907
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.06.1907
Date	
Data	
Seite	76-87
Page	
Pagina	
Ref. No	10 022 436

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.