

Schweizerisches Bundesblatt.

54. Jahrgang. IV.

Nr. 40.

1. Oktober 1902.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend einheitliche Konzession für das Netz der Rhätischen Bahn.

(Vom 29. September 1902.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 30. Juni 1898 (A. S. XVI, 846) wurde dem Kanton Graubünden zum Zwecke der Erstellung schmalspuriger Eisenbahnen von Thusis über Filisur nach St. Moritz und von Reichenau nach Ilanz eine einmalige Subvention von acht Millionen Franken unter der Bedingung bewilligt, daß die Konzessionen des gesamten Schmalspurnetzes der Rhätischen Bahn mit Bezug auf die Rückkaufsbestimmungen vereinheitlicht werden, daß Kanton und Gemeinden Graubünden sich an der Erstellung der genannten Bahnlinien mit einem Betrage von wenigstens sieben Millionen Franken in Aktien beteiligen und daß bei der Ausführung derselben die aus militärischen Rücksichten festgesetzten Forderungen erfüllt werden.

Noch bevor dieser Beschluß gefaßt worden war, nämlich unterm 31. März 1898, reichte die Direktion der Rhätischen Bahn in Chur ein Konzessionsgesuch ein für eine schmalspurige Eisenbahn von Davos nach Filisur eventuell Schmiten, im Anschluß an die Albulabahn. Unterm 18. Dezember 1899 hat hierauf der Bundesrat eine Botschaft betreffend Konzession der genannten Bahn an die Bundesversammlung erlassen. Mit Eingabe vom

5. März 1900 ersuchte die Direktion der Rhätischen Bahn das Departement, die Verhandlungen betreffend Zusammenlegung der verschiedenen Konzessionen ihrer Bahn baldmöglichst einzuleiten und bis dahin die weitere Behandlung des Konzessionsgesuches Davos-Filisur zurückzulegen. Letzteres geschah, während dagegen im Einverständnis mit der Rhätischen Bahn mit den fraglichen Verhandlungen einstweilen zugewartet wurde. In der Folge wurde aber seitens der Bahn neuerdings die baldige Anhandnahme der Angelegenheit gewünscht, namentlich um die Konzessionsfrage Davos-Filisur nicht länger in suspenso zu lassen. Es wurde hierauf mit dem Studium für die Aufstellung eines Entwurfes einer einheitlichen Konzession seitens des Eisenbahndepartementes begonnen. Hierbei lag die Hauptschwierigkeit in der Vereinheitlichung der sehr ungleichen Taxbestimmungen der verschiedenen Konzessionen. Den Akten ist eine Zusammenstellung der Konzessionsbedingungen über das Transport- und Tarifwesen, sowie bezüglich des ersten Rückkauftermines der in Frage kommenden Konzessionen beigelegt (Beilage 4). Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich, daß die Aufstellung einheitlicher Taxen für das ganze Netz nur möglich gewesen wäre, wenn für einzelne Linien eine ganz bedeutende Erhöhung der Maximaltaxen vorgenommen würde, welche durch nichts gerechtfertigt werden könnte. Es empfahl sich daher, das ganze Netz in Gruppen einzuteilen. Hierbei wurden drei Gruppen gebildet. Naturgemäß mußte die Gruppeneinteilung nicht nach Konzessionsgrenzen, sondern mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der baulichen und Betriebsverhältnisse (Terrainschwierigkeiten, Steigungen etc.) bei den einzelnen Linien bzw. Teilstrecken vorgenommen werden.

Unter Würdigung dieser Verhältnisse wurde nun vom Eisenbahndepartement ein Entwurf für eine einheitliche Konzession für das Netz der Rhätischen Bahn erstellt (Juni 1901).

Der Art. 15 enthält folgende Dreiteilung des Netzes:

I. Gruppe: Küblis-Davos, Thusis-Filisur-Samaden, Samaden-Maloja-Castasegna, Davos-Filisur.

II. Gruppe: Landquart-Küblis, Reichenau-Thusis, Reichenau-Ilanz-Disentis, Bevers-Cinuskel-Martinsbruck.

III. Gruppe: Landquart-Chur-Reichenau.

Im Art. 15 a wurde die Rhätische Bahn ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

	I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe
	Cts.	Cts.	Cts.
In der ersten Wagenklasse . . .	30	20	15
In der zweiten Wagenklasse . .	20	15	10
In der dritten Wagenklasse . .	10	7	6
per Kilometer der Bahnlänge.			

Für den Transport von Vieh mit Warenzügen durften gemäß Art. 17 Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

	I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe
	Cts.	Cts.	Cts.
Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen	32	24	16
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen	16	12	8
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde	6	4,5	3

Art. 18 bestimmte, daß im Tarif für den Transport von Waren Klassen aufzustellen seien, wovon

	I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe
	Cts.	Cts.	Cts.
die höchste nicht über	6	4	2,5
die niedrigste nicht über	4	2	1,5
per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen solle.			

Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes wurde im Art. 26 a bestimmt, daß der Rückkauf frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der Albulabahn (Filisur-Samaden) und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen könne. Vom Entschlusse des Rückkaufes sei der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.

Dieser Entwurf wurde der Rhätischen Bahn und dem Kleinen Rate des Kantons Graubünden unterm 15. Juni 1901 zur Vernehmlassung zugestellt.

Infolge des Erlasses des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901 brachte das Departement nachträglich verschiedene Änderungen an, von denen die hauptsächlichsten hier erwähnt werden mögen:

Im Artikel 15 *a* wurde, behufs Übereinstimmung mit dem Tarifgesetz und den zukünftigen Konzessionen, das Alter der gratis zu befördernden Kinder von drei Jahren auf vier erhöht und dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt, eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze zu verlangen.

Im Artikel 18 fand, ebenfalls in Übereinstimmung mit dem Tarifgesetz, ein Alinea betreffend die allgemeinen Grundsätze über die Bildung der Tarife Aufnahme. Dem Art. 20. (bisher Lemma 6 des Art. 18) wurde die erweiterte Fassung gegeben, welche für die Bundesbahnen gilt und in alle neuen Konzessionen aufgenommen werden wird.

Dasselbe ist zu Art. 21 (bisher Art. 19) zu bemerken.

Im Art. 30 (bisher Art. 26) wurde, in Übereinstimmung mit dem für die neuen Konzessionen adoptierten Schema, der 1. Mai als Rückkaufstermin ersetzt durch den 1. Januar und unter litt. *c* zur Vermeidung von Meinungsdivergenzen zwischen Rückkäufer und Konzessionärin auf den Reinertrag der der Rückkaufsanzeige vorausgehenden 10 Kalenderjahre abgestellt.

Zu diesem zweiten Entwurfe äußerte sich die Rhätische Bahn in längerer Eingabe unterm 30. Januar 1902. Sie gelangte hierbei auf Grund eingehender Berechnungen zu dem Resultate, daß gemäß dem Konzessionsentwurf des Eisenbahndepartementes gegenüber den jetzigen Konzessionen eine Einnahmenvermehrung von rund Fr. 75,000 für das ganze ausgebaute Netz der Rhätischen Bahn jährlich erzielt werde.

Diese Totaldifferenz für das ganze ausgebaute Netz der Rhätischen Bahn von zusammen 340 Km. Länge mit einer Gesamteinnahme von mutmaßlich 5½ Millionen Franken pro Jahr sei als bedeutungslos zu bezeichnen und lasse den Gesamtvorschlag des Eisenbahndepartementes betreffend Gestaltung der Taxen und Einteilung der Gruppen als billig und annehmbar erscheinen, wenn auch auf manchen Strecken erhebliche Einbußen sich ergeben, so hauptsächlich auf Landquart-Küblis eine Einbuße von Fr. 119,000 und auf Bevers Schuls eine solche von Fr. 75,000.

Im ganzen erweise sich der Vorschlag des Eisenbahndepartementes als eine angemessene Anpassung der Taxen an die baulichen und betriebstechnischen Schwierigkeiten der einzelnen Strecken.

Wenn die Rhätische Bahn dennoch eine weitere Anregung versuche, nämlich die starke Ermäßigung der Personentaxen

I. Klasse der II. Gruppe auf 20 Rappen durch eine solche auf 25 Rappen zu ersetzen, so geschehe es in der Meinung, daß es nicht genügend gerechtfertigt erscheine, die Taxen I. Klasse ohne Not so weit herunterzudrücken, und weil gleichzeitig immer noch ein passendes Verhältnis der Personentaxen der einzelnen Gruppen und der einzelnen Klassen zu einander verbleibe.

Dadurch würden die Taxen I. Klasse auf Landquart-Küblis und Bevers-Cinuskel von 30 auf 25 Rappen ermäßigt, diejenigen der kurzen Strecke Reichenau-Thusis von 20 auf 25 erhöht und diejenigen aller übrigen Strecken der II. Gruppe unverändert gelassen.

Ferner werde die Direktion durch tarifarische Rücksichten veranlaßt, die Anregung zu machen, das Verhältnis der Personentaxen der II. und III. Klasse zu einander in den verschiedenen Gruppen gleich zu gestalten. Das Verhältnis nach dem Vorschlage des Eisenbahndepartementes wäre:

Personentaxen:

	II. Klasse.	III. Klasse.	Verhältnis
I. Gruppe	20	10	2 : 1
II. „	15	7	2,14 : 1
III. „	10	6	1,67 : 1

Die Rhätische Bahn schlage dagegen vor:

I. Gruppe	20	10	2 : 1
II. „	15	7,5	2 : 1
III. „	10	5	2 : 1

Die Rhätische Bahn nahm also den Konzessionsentwurf des Eisenbahndepartementes hinsichtlich der Gruppeneinteilung und Taxordnung mit der Änderung an, daß in der II. Gruppe die Personentaxen I. Klasse von 20 auf 25 Rappen und die Personentaxen III. Klasse von 7 auf $7\frac{1}{2}$ Rappen erhöht, während in der III. Gruppe die Taxen III. Klasse von 6 auf 5 Rappen ermäßigt werden.

Bezüglich der Feststellung eines einheitlichen Rückkaufstermines stellte die Rhätische Bahn das Gesuch, es sollte der Rückkaufstermin für das gesamte in dem Konzessionsentwurfe genannte Netz auf 50 Jahre nach Eröffnung der Albulabahn angesetzt werden. Es rechtfertige sich nämlich eine solche Hinausschiebung des Rückkaufstermins damit, daß nach Ausführung der letzten der im Programm enthaltenen Strecken vor dem Rückkaufe noch mindestens 20 Jahre verstreichen sollten, um

wenigstens 10 Jahre voll entwickelten Verkehrs hinter sich zu haben. Die Direktion nehme an, daß diejenigen Linien des Programms, deren Finanzierung überhaupt möglich sei, binnen circa 30 Jahren von 1903 an gebaut sein werden. Es würde sich somit eine Frist von zusammen 50 Jahren nach Eröffnung der Albulabahn ergeben.

Im weitem brachte die Rhätische Bahn neben einigen redaktionellen Abänderungsvorschlägen noch folgende Begehren an:

Zur Streckeneinteilung:

Sie würde es als der wahrscheinlichen Ausführungs-Reihenfolge besser angepaßt finden, wenn man setzen würde:

6. von Filisur nach St. Moritz;
7. von St. Moritz über Maloja nach Castasegna;
8. von Bevers nach Schuls;
9. von Schuls nach Martinsbruck.

Diese Bezeichnungen wären dann auch in den Art. 5, 15, 23, und 29 *a* durchzuführen.

Dem Art. 17 sei anzufügen: „mit Rekursrecht an die Bundesversammlung“.

Zu Art. 18, letzter Absatz; anstatt „am niedrigsten“ sei der in allen bisherigen Konzessionen bestandene Ausdruck „möglichst niedrig“ zu belassen.

Zu Art. 29. Vor dem letzten Satze sei einzuschalten: „der Bundesrat kann auch Selbstversicherung durch die Bahngesellschaft zulassen“.

Schließlich wurde noch beantragt, nach Aufzählung der konzessionierten Linien einzuschalten:

„Dem Bundesrate bleibt es vorbehalten, auf Begehren der Gesellschaft das in der Konzessionsvorlage beschriebene Tracé und die Stationslagen zu ändern, wenn die Ergebnisse der Tracéstudien dies als begründet erscheinen lassen.“

Diese Begehren der Rhätischen Bahn veranlaßten das Eisenbahndepartement, einen neuen, dritten Entwurf auszuarbeiten, in welchem ihren Bemerkungen, soweit dies zulässig erschien, Rechnung getragen wurde.

Es wurde überall, und zwar auch im Art. 27, die von der Rhätischen Bahn gewünschte Ersetzung von „Samaden“ durch „St. Moritz“ und von „Cinuskel“ durch „Schuls“ vorgenommen.

Von der Aufnahme der Bestimmung, wonach dem Bundesrate vorbehalten bleiben solle, das in der Konzessionsvorlage beschriebene Tracé und die Stationsanlagen zu ändern, beziehungsweise der Änderung durch die Gesellschaft die Genehmigung zu erteilen, wenn die Ergebnisse der Tracéstudien dies als begründet erscheinen lassen, wurde Umgang genommen, weil sich diese Kompetenz des Bundesrates von selbst versteht.

Auf die gewünschte Änderung der im Art. 15 *a* aufgestellten Taxen wurde nicht eingetreten, da nach den Berechnungen der Rhätischen Bahn durch die Vereinheitlichung der Konzession bereits eine Mehreinnahme von circa Fr. 75,000 erwachsen werde und es nicht als zulässig erschien, aus rein formellen Gründen, nur um das Abstufungsverhältnis der Taxen der einzelnen Klassen zu verbessern, eine weitertgehende Belastung des Verkehrs zuzugeben.

Ebenso mußte am bisherigen Wortlaut des Art. 17 festgehalten werden, teils wegen der Übereinstimmung mit dem allgemeinen Konzessionsschema, teils aber auch deshalb, weil gar nicht einzusehen ist, warum in diesem Falle dem Konzessionär das Recht des Rekurses an die Bundesversammlung gewährt werden soll, während ein solches gegenüber allen andern Entscheidungen des Bundesrates nicht besteht.

Auch im letzten Absatz des Art. 18 mußte an dem Wortlaut des neuen Konzessionsschemas, welcher aus dem Tarifgesetz herübergenommen war, festgehalten werden.

In Art. 22 und 23 *a* wurden noch kleinere redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Dem Vorschlage, im Art. 29 auch die Selbstversicherung vorzusehen, konnte entsprochen werden.

Was schließlich die Frage betrifft, wann das Rückkaufsrecht zum erstenmal solle geltend gemacht werden können, so wurde in Erwägung gezogen, daß eine Verschiebung dieses Zeitpunktes auf 30 Jahre nach der Eröffnung der Albulabahn hinaus schon ein ansehnliches Zugeständnis bedeute, da damit der Gesellschaft eine längere Ausbeutung der bisherigen Linie Davos-Landquart-Chur-Thusis und gleichzeitig die günstigere Berechnung der Rückkaufssumme nach dem Reinertrag gemäß litt. *c* des Art. 30 garantiert wird. Hinwiederum mußte berücksichtigt werden, daß die Erstellung der nach der Albulabahn zu bauenden Linien nicht so rasch erfolgen kann, daß die erwähnten Vorteile im Falle eines Rückkaufes nach Ablauf von 30 Jahren nicht durch die

damit verbundenen Nachteile mehr als aufgewogen würden. In Würdigung dieser Verhältnisse und um der Rhätischen Bahn entgegenzukommen, hat daher das Eisenbahndepartement im dritten Konzessionsentwurf einen Rückkaufstermin von 40 Jahren nach Eröffnung der Albulabahn eingesetzt.

Dieser dritte Entwurf wurde der Rhätischen Bahn sowie dem Kleinen Rate des Kantons Graubünden unterm 11. März d. J. zur Rückäußerung zugestellt.

In seiner Vernehmlassung vom 29. März d. J. konstatierte zunächst der Kleine Rat, daß die Direktion der Rhätischen Bahn und deren Verwaltungsrat im allgemeinen dem dritten Konzessionsentwurf beistimmen und daß die Interessenten der Davoser Linie sich dieser Zustimmung anschließen, während die Interessenten der Albulalinie gegen den Entwurf protestieren. Protestursache sei die projektierte Zuweisung der Strecke Thusis-Filisur in die Taxgruppe I.

Behufs Ausgleichung und Versöhnung der widerstreitenden Interessen schlug der Kleine Rat vor, die Strecke Thusis-Filisur in die Teilstrecken Thusis-Tiefenkaasel und Tiefenkaasel-Filisur zu trennen und alsdann die Strecke Thusis-Tiefenkaasel der zweiten Gruppe zuzuteilen.

Es würde dieser Vorschlag auf Grund der Kollerschen Verkehrszahlen gegenüber der Anwendung der jetzigen Konzessionsteuern auf dem ganzen ausgebauten Netze der Rhätischen Bahn, allerdings einen Ausfall von rund Fr. 25,000 bedingen, während der Vorschlag des Eisenbahndepartementes eine Mehreinnahme von Fr. 75,000 gebracht hätte, so daß die Differenz zu ungunsten der Rhätischen Bahn rund Fr. 100,000 betrage.

Diese Einbuße könnte um etwas reduziert werden, wenn die Abänderung genehmigt würde, welche die Rhätische Bahn in ihrer Vernehmlassung vom 30. Januar 1902 an das schweizerische Eisenbahndepartement zu Art. 15a verlangt habe.

Mit Schreiben vom 14. März 1902 habe zwar das Eisenbahndepartement diese Vorschläge der Rhätischen Bahn abgelehnt, aber mit der Motivierung, daß nach dem Vorschlag des Eisenbahndepartementes die Rhätische Bahn ohnehin schon eine Mehreinnahme von Fr. 75,000 haben werde.

Diese Motivierung würde nunmehr dahinfallen.

Auf Grund dieser Erwägungen beantragte nun der Kleine Rat, den dritten Entwurf des Eisenbahndepartementes mit folgenden Änderungen anzunehmen:

I. Art. 15 hätte zu lauten:

„Bezüglich der Taxen wird das Netz in drei Gruppen eingeteilt, welche folgende Linien umfassen:

I. Gruppe: Küblis-Davos-Filisur, Tiefenkaſtel-Filisur-St. Moritz-Maloja-Castasegna.

II. Gruppe: Landquart-Küblis, Reichenau-Tiefenkaſtel, Reichenau-Ilanz-Disentis, Bevers-Schuls-Martinsbruck.

III. Gruppe: Landquart-Chur-Reichenau.“

II. Art. 15 a hätte zu lauten:

„Die Geſellſchaft wird ermächtigt, für den Transport von Perſonen Taxen bis auf den Betrag folgender Anſätze zu beziehen:

	I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe
	Cts.	Cts.	Cts.
in der erſten Wagenklaſſe . . .	30	25	15
in der zweiten Wagenklaſſe . . .	20	15	10
in der dritten Wagenklaſſe . . .	10	7½	5
per Kilometer der Bahnlänge.“			

Mitteltſt Eingabe vom 16. April äußerte ſich auch die Direktion der Rhätischen Bahn, nachdem ihr Verwaltungsrat unterm 14. April in Sachen Beſchluß gefaßt hatte, über den dritten Konzessionsentwurf.

Zu Art. 15, Gruppeneinteilung, bemerkte die Direktion, ſie ſchließe ſich der Vernehmlassung des Kleinen Rates an, wonach die vom Departement der erſten Gruppe zugeweiſte Strecke Thusis-Tiefenkaſtel in die zweite Gruppe verlegt und im übrigen an der Einteilung des Eiſenbahndepartements nichts geändert werde.

Dieſe Änderung ſei vom Kleinen Rat als Kompromiß zwiſchen den ſich widerſtreitenden Interellen der Albulabahnbevölkerung, der Bevölkerung von Landquart-Davos und der Rhätischen Bahn ſelbſt vorgeschlagen und aus gleichem Grunde vom Verwaltungsrate angenommen worden, obſchon dadurch der Rhätischen Bahn anſtatt einer Mehreinnahme von ca. Fr. 75,000 ein Ausfall von ca. Fr. 25,000 bevorſtehe.

Es hätte allerdings den baulichen und Betriebſchwierigkeiten beſſer entſprochen, die Strecke Thusis-Tiefenkaſtel in der I. Gruppe zu beſſen und die Strecke Tiefenkaſtel-Filisur der II. Gruppe zuzuteilen; allein die dadurch eintretende Zerstückelung der Linie Landquart-St. Moritz in fünf Teile hätte nicht im Sinne der Vereinfachung der Taxverhältnisse gelegen.

Zu Art. 15a bemerkte die Direktion der Rhätischen Bahn:

Da der Bahn infolge der geänderten Gruppeneinteilung bei Anwendung der Taxen des dritten Entwurfes des Eisenbahndepartements ein namhafter Ausfall an Einnahmen gegenüber der Belassung der jetzigen Taxen erwachsen würde, habe sie einen Ausgleich durch eine kleine Erhöhung der Personentaxen der II. Gruppe gesucht und gleichzeitig die Gelegenheit benutzt, auch in der III. Gruppe eine gleichartige Steigerung der Taxen von Gruppe zu Gruppe einzuführen.

Die Personentaxen stellten sich nun wie folgt:

	Konzession	III. Entwurf des Eisenbahndepartements	Vorschlag des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn		
I. Gruppe.					
I. Klasse	30	30	30		
II. „	20	20	20		
III. „	10	10	10		
II. Gruppe.					
I. Klasse	20 } 25 } 30 }	20	22,5		
	II. „			15 } 20 }	15
	III. „			7 } 10 }	
III. Gruppe.					
I. Klasse	15 } 20 }	15	15,6		
	II. „			10 } 15 }	10,4
III. „	6 } 7 }	6	5,2		

Hieraus sei zu ersehen, daß eine ganz gleichartige Steigerung von Klasse zu Klasse für alle drei Gruppen erreicht sei.

Die Einwirkung auf das finanzielle Ergebnis des ganzen ausgebauten Netzes der Rhätischen Bahn berechne sich auf Grund der Kollerschen und Escherschen Verkehrszahlen und weise immer noch einen schließlichen Ausfall von rund Fr. 25,000 auf.

Die Taxen für Gepäck, Vieh und Güter seien unverändert gemäß dem Konzessionsentwurf angenommen worden.

Zu Art. 30 bemerke sie, daß der Verwaltungsrat, obgleich er den Termin von 50 Jahren nach Eröffnung der Albula-bahn für die erstmalige Geltendmachung des Rückkaufsrechtes als wohl begründet ansehen müsse, den Vorschlag von 40 Jahren doch angenommen habe.

Mittelst Eingabe vom 25. April erklärte sich der Kleine Rat des Kantons Graubünden mit den von der Rhätischen Bahn vorgeschlagenen Ansätzen in Art. 15 a einverstanden.

Bezüglich der von der Rhätischen Bahn verlangten Änderungen des III. Konzessionsentwurfes haben wir folgendes zu bemerken:

1. Zu Art. 15, Gruppeneinteilung. Untersucht man die Verhältnisse der Linie Thusis-Filisur näher, so ist zu konstatieren, daß die im Konzessionsentwurfe vorgesehene Zuweisung dieser Linie als Ganzes zur Gruppe I, vom rein sachlichen Standpunkte aus betrachtet, das Richtige ist, da eine allzu große Zerstückelung des Netzes in Gruppen womöglich zu vermeiden ist. Hieran vermag auch der Umstand nichts zu ändern, daß die Taxen der gegenwärtigen Konzession zum Teil wesentlich niedriger sind als diejenigen der Gruppe I. Die für diese Linie in Aussicht genommenen Taxen entsprechen eben nicht den baulichen und den Betriebsverhältnissen und es wäre daher eine Korrektur wohl angezeigt. Es müßte also von diesem Standpunkte aus am Konzessionsentwurfe bezüglich der Gruppeneinteilung festgehalten werden.

Anders verhält es sich allerdings, wenn man behufs Ausgleichung der sich widerstreitenden Interessen der Davoser- und der Albulalinie einen Kompromiß anstrebt. In diesem Falle dürfte der beantragten Trennung der Linie Thusis-Filisur in die Sektionen Thusis-Tiefenkaasel und Tiefenkaasel-Filisur, sowie auch der Zuweisung der erstern zur Gruppe II und der Zuweisung der letztern zur Gruppe I zugestimmt werden. Sachlich wäre zwar, wie auch von der Rhätischen Bahn im Schreiben vom

16. April dieses Jahres bemerkt worden ist, richtiger, Thusis-Tiefenkaasel in Gruppe I und Tiefenkaasel-Filisur in Gruppe II einzureihen; dagegen muß aus praktischen Gründen hiervon Umgang genommen werden, damit die Sektionen mit gleichen Grundtaxen möglichst zusammenhängen, indem die Vorteile einheitlicher Taxen bei zu häufigem Wechsel der Taxsektionen wieder ganz verloren gehen.

2. Zu Art. 15 a, Personentaxen. Was die vorgeschlagenen Änderungen der Personentaxen für die Gruppen II und III anbetrifft, so kann dem Antrage der Rhätischen Bahn unter der Bedingung zugestimmt werden, daß die Gruppeneinteilung nach dem Kompromißantrag vorgenommen wird; andernfalls müßte am Konzessionsentwurf festgehalten werden, weil dann eine Rechtfertigung der gewünschten erhöhten Taxen nicht möglich wäre. Den Änderungen der Taxen für Gruppe III kommt eine wesentliche Bedeutung bei der Kürze der dieser Gruppe angehörenden Linien und im Hinblick auf den Umstand, daß auf der Strecke Landquart-Chur praktisch nicht diese Taxen, sondern diejenigen der Bundesbahnen (10,4, 7,3 und 5,2 Cts. per Personenkilometer) erhoben werden müssen, wenn die Rhätische Bahn sich an der Verkehrsbedienung beteiligen will, nicht zu.

Bezüglich der Fixierung des erstmaligen Rückkaufstermins auf 40 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der Albulabahn verweisen wir auf das oben gesagte.

Es erübrigt uns noch mit einigen Worten auf die von Privaten erhobenen Proteste gegen den III. Konzessionsentwurf des Eisenbahndepartementes, sowie gegen den mit Schreiben vom 16. April (Beilage 11) unterbreiteten Kompromißantrag der Rhätischen Bahn einzutreten.

In längerer Eingabe, d. d. 27. April 1902, gelangte Herr Nationalrat Vital auf Grund der von ihm zu den Akten gegebenen Rechnungstabellen (vide Beilage 10) zu folgenden Resultaten:

1. Werden die Strecken Landquart-Davos und Thusis-Filisur nach dem III. Entwurf des Eisenbahndepartements behandelt, so sind die Albulainteressenten schwer geschädigt.

2. Auch wenn Thusis-Filisur nach der Konzession behandelt wird, wird diese Strecke mehr abwerfen als Landquart-Davos.

3. Wird Thusis-Filisur der II. Gruppe des Entwurfs zugeteilt, so erhöht das noch die Rendite.

4. Ist für die Einreihung in Taxgruppen, wie bisher, die Botschaft des Bundesrates vom 11. September 1873 maßgebend, so gehört Landquart-Küblis in die I. und Thusis-Filisur in die II. Gruppe.

5. Läßt man dazu noch alle andern für Landquart-Küblis günstigen Faktoren gelten und berücksichtigt man die für Thusis-Filisur günstigen Faktoren gar nicht, so gehören doch beide Strecken in dieselbe Gruppe.

6. Es wäre mithin ungerecht, die Linie Landquart-Küblis in Bezug auf die Taxen günstiger behandeln zu wollen als Thusis-Filisur.

Wir sind der Ansicht, daß man den Interessenten der Albulagruppe weit genug entgegenkommt, wenn man gemäß dem Kompromißvorschlag der Rhätischen Bahn die Strecke Thusis-Filisur in die Sektionen Thusis-Tiefenkaasel und Tiefenkaasel-Filisur trennt unter Zuweisung der Strecke Thusis-Tiefenkaasel zur Gruppe II und der Strecke Tiefenkaasel-Filisur zur Gruppe I.

Gegen die Beschlüsse des Verwaltungsrates der rhätischen Bahn, welche im Schreiben vom 16. April (Beilage 11) erwähnt sind, liegen mehrfache Proteste hauptsächlich seitens der Interessenten an der Albulalinie von Chur bis St. Moritz vor.

Im Auftrage der Vertreter des Oberengadins, Bergün, Belfort und Chur hat Herr Camenisch in Chur diese Proteste zusammengefaßt und in seiner Eingabe vom 2. Juni an das Eisenbahndepartement zu Händen des Bundesrates im wesentlichen folgendes ausgeführt:

In mehrfachen Protesten werde direkt verlangt, daß entweder die konzessionsmäßigen Taxen der Albulalinie eingesetzt werden, oder daß wenigstens die Teilstrecke Thusis-Filisur in die II. Gruppe eingereiht werde, um Frachtansätze zu haben, die es ermöglichen, diese Linie als Hauptlinie des ganzen Bahnnetzes konkurrenzfähig zu erhalten. Da aber die Interessenten an der Albulalinie großen Wert darauf setzten, die Angelegenheit vor Eröffnung der Albulabahn zu einem allseitig befriedigenden Abschluß zu bringen, so hätten die Vertretungen des Oberengadins, Bergün, Belfort und Chur ihre Postulate in dem Sinne reduziert, daß sie jetzt lediglich noch das Verlangen stellen:

Auch die Strecke Tiefenkaasel-Filisur sei in die II. Gruppe einzureihen; im übrigen möge es beim letzten Beschluß des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn sein Bewenden haben.

(Vide Schreiben der Rhätischen Bahn vom 16. April 1902, Beilage 11.)

In diesem Verwaltungsratsbeschluß, gemäß welchem die Teilstrecke Thusis-Tiefenkastel der II. Gruppe zugeteilt werden solle, während die Strecke Tiefenkastel-Filisur bei der I. Gruppe verbleibe, liege ein etwelches Entgegenkommen, allein es genüge dies nicht, weil die Frachtsätze von Chur nach St. Moritz trotzdem zu hoch seien, um eine Konkurrenz von Chiavenna nach dem Oberengadin und von Tiefenkastel über den Julier nach Silvaplana und St. Moritz auszuhalten.

Die Reduzierung der Frachtsätze für die Strecke Thusis-Tiefenkastel durch Versetzung dieser Teilstrecke in Gruppe II sei zu gering, um der Ablenkung des Güterverkehrs von der Hauptroute Chur-Thusis-St. Moritz zu steuern. Wenn man der Bahn den Güterverkehr zuweisen wolle, so müsse auch die Strecke Tiefenkastel-Filisur der II. Gruppe zugeteilt werden.

Ferner sei zu bemerken, daß der Bau und Betrieb der Strecke Thusis-Tiefenkastel unverhältnismäßig teurer sei als derjenige der Strecke Tiefenkastel-Filisur; es sollte daher auch aus diesem Grunde die letztgenannte Strecke in die Gruppe II fallen. Nur dann sei die Albulalinie als Hauptlinie des ganzen Netzes konkurrenzfähig.

Zur richtigen Würdigung dieses Begehrens ist daran zu erinnern, daß die ganze Linie Thusis-Filisur nach ihren Bau- und Betriebsverhältnissen der I. Gruppe zugehört, wohin sie auch im dritten Konzessionsentwurf des Eisenbahndepartementes eingestellt wurde. Die Trennung in die beiden Sektionen Thusis-Tiefenkastel, 13 km. (II. Gruppe) und Tiefenkastel-Filisur, 10 km. (I. Gruppe), ist, wie oben ausgeführt wurde, als ein Kompromiß anzusehen.

Der Grund, warum die Strecke Tiefenkastel-Filisur, welche günstigere Bau- und Betriebsverhältnisse aufweist als diejenige Thusis-Tiefenkastel, der II. Gruppe zugewiesen wurde, liegt, wie ebenfalls oben schon ausgeführt worden ist, darin, daß je eine zusammenhängende Linie der Strecken der II. und derjenigen der I. Gruppe geschaffen werden soll, was bei der Tarifausarbeitung den Vorteil hat, daß die Taxerhöhungen infolge wiederholter Aufrundung der Distanzen auf ganze Kilometer möglichst vermieden werden. Wenn man nämlich Thusis-Tiefenkastel der I. Gruppe und Tiefenkastel-Filisur der II. Gruppe zuteilen würde, so zerfiel die Strecke Chur-St. Moritz in 5 Taxstrecken, nämlich:

Chur - Reichenau - Thusis - Tiefenkaſtel - Filisur - St. Moritz

Gruppe III	Gruppe II	Gruppe I	Gruppe II	Gruppe I
10 km.	18 km.	13 km.	10 km.	38 km.

Nach dem Kompromißvorschlage der Rhätischen Bahn würde sich dagegen nur eine Dreiteilung ergeben.

Was endlich die Ausführungen des Herrn Camenisch betreffend die Konkurrenzfähigkeit der Rhätischen Bahn für den Verkehr mit dem Engadin anbelangt, so wird von ihm übersehen, daß die in der Konzession enthaltenen Taxen nur Maxima darstellen, welche nicht überschritten werden dürfen. Es muß dann der Rhätischen Bahn überlassen werden, die Tariftaxen so fest zustellen, daß sie damit der Konkurrenz die Spitze bieten kann.

Der Bundesrat war im Juni dieses Jahres bereit, Ihnen den im Sinne der Rhätischen Bahn bereinigten Entwurf für die einheitliche Konzession vorzulegen, als die Vertreter der verschiedenen Interessengruppen eine nochmalige Verschiebung wünschten, da sie mit der Rhätischen Bahn neue Verhandlungen pflegen wollten, die vielleicht zu einem andern Resultat führen würden. In der Tat nahm dann der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn am 28. Juli 1902 einstimmig einen neuen Entwurf für die Taxregulierung an, indem er, dem Begehren der Albulas-Interessenten Rechnung tragend, die ganze Strecke Thusis-Filisur in die zweite Gruppe verlegte und zum Ausgleich des dadurch entstehenden Ausfalles die Personentaxen der II. und III. Gruppe gegenüber der Vorlage vom 16. April 1902 etwas erhöhte. Die Taxen für Gepäck, Tiere und Güter blieben unverändert.

Mittelst Eingabe vom 1. August brachte die Direktion der Rhätischen Bahn diesen neuen Kompromißvorschlag dem Eisenbahndepartement zur Kenntnis unter Beifügung einer Tabelle, in welcher die neue Gruppen- und Streckeneinteilung, sowie die Taxen gemäß dem neuen Kompromißvorschlag enthalten sind; zugleich sind diese Taxen denjenigen der ursprünglichen Konzessionen gegenübergestellt.

Wir lassen nachstehend die bezügliche Tabelle folgen:

Zusammenstellung der Konzessionen.

Grundtaxen nach Beschluß des Verwaltungsrates vom 28. Juli 1902.

Gruppen und Strecken	Personentaxen						Gepäck- taxen Rappen per 100 kg. und km.	Viehtaxen						Glütertaxen				
	Rappen per Person und km.							Rappen per Stück und km.						Rp. per 100 kg. und km.				
	I		II		III			I		II		III		höchste		niedrigste		
	Konzession	Beschluss V.-R. 28. VII. 02	Konzession	Beschluss V.-R. 28. VII. 02	Konzession	Beschluss V.-R. 28. VII. 02		Konzession	Beschluss V.-R. 28. VII. 02	Konzession	Beschluss V.-R. 28. VII. 02	Konzession	Beschluss V.-R. 28. VII. 02	Konzession	Beschluss V.-R. 28. VII. 02	Konzession	Beschluss V.-R. 28. VII. 02	
<i>I. Gruppe.</i>																		
Küblis-Davos-Platz . . .	30	30	20	20	10	10	12	12	32	32	16	16	6	6	6	6	4	4
Filisur-St. Moritz . . .	30	30	20	20	10	10	12	12	32	32	16	16	6	6	6	6	4	4
St. Moritz-Castasegna . . .	30	30	20	20	10	10	12	12	32	32	16	16	6	6	6	6	4	4
Davos-Filisur	30	30	20	20	10	10	12	12	32	32	16	16	6	6	6	6	4	4
<i>II. Gruppe.</i>																		
Landquart-Küblis	30	24	20	16	8	8	12	10	32	24	16	12	6	4,5	5,6	4	3,4	2
Reichenau-Thusis	20	24	15	16	7	8	10	10	16	24	8	12	3	4,5	2,75	4	1,35	2
Thusis-Filisur	30	24	20	16	7	8	12	10	32	24	16	12	6	4,5	3,75	4	1,85	2
Reichenau-Ilanz-Disentis	25	24	15	16	7	8	10	10	20	24	8	12	3	4,5	3	4	1,5	2
Bevers-Cinuskel	30	24	20	16	10	8	12	10	32	24	16	12	6	4,5	6	4	4	2
Cinuskel-Martinsbruck . .	25	24	16	16	8	8	10	10	24	24	12	12	4	4,5	4	4	2	2
<i>III. Gruppe.</i>																		
Landquart-Chur	15	18	10	12	6	6	8	8	16	16	8	8	3	3	2,5	2,5	1,5	1,5
Chur-Reichenau	20	18	15	12	7	6	10	8	16	16	8	8	3	3	2,75	2,5	1,35	1,5

Gemäß den Ausführungen der Rhätischen Bahn ergibt sich nach den neuen Taxen bei Einstellung der ganzen Strecke Thusis-Filisur in die II. Gruppe auf Grund der Kollerschen und Escherschen Verkehrsziffern ein Ausfall von rund Fr. 50,000. Wenn es auch für die Rhätische Bahn höchst schmerzlich sei, im voraus schon, bevor sie nur einigermaßen über die Betriebsergebnisse der neuen Linien orientiert sein könne, gegenüber den Grundlagen der Rentabilitätsrechnung mit einem solchen Ausfalle rechnen zu müssen, so habe es der Verwaltungsrat doch für geboten erachtet, durch neues Entgegenkommen die Möglichkeit einer den weitaus größten Teil der Interessenten befriedigenden Lösung dieser schwierigen Frage zu schaffen.

Schon unterm 31. Juli dieses Jahres hat der Kleine Rat des Kantons Graubünden dem neuen Kompromißvorschlage zugestimmt. In seiner Eingabe an das Eisenbahndepartement betonte er namentlich, daß der neue Entwurf ein von den Vertretern aller wichtigeren Interessentengruppen einstimmig angenommener Kompromiß sei, der bei gegebener Sachlage auch im allgemeinen Interesse des ganzen Kantons annehmbar erscheine. Dem großen Vorteil dieser Einigung stehe allerdings der Nachteil gegenüber, daß die Rhätische Bahn im Vergleich zu den bisherigen Konzessionstaxen mit einer Mindereinnahme von zirka Fr. 50,000 zu rechnen haben werde, aber es sei zu hoffen, daß die tatsächlichen Verhältnisse bei Zunahme des Verkehrs diese Rechnung in der Folge günstiger gestalten werde.

Gegen diesen neuen Kompromißvorschlag der Rhätischen Bahn ließe sich folgendes einwenden:

Die Versetzung der Linie Thusis-Filisur oder eines Teiles derselben in die II. Gruppe kann weder mit den Bau- noch mit den Betriebsverhältnissen derselben begründet werden, da von diesem Standpunkte aus die Linie als Ganzes betrachtet in die I. Gruppe gehört. Im weitern hat der neue Kompromißvorschlag den Nachteil, daß eine zum Teil wesentliche Erhöhung der Taxen der Gruppen II und III für den Personentransport eintritt.

Trotzdem sind wir der Ansicht, es sollte der von der Rhätischen Bahn unterm 1. August vorgeschlagene neue Kompromiß genehmigt werden, weil derselbe eine für die weitaus überwiegende Zahl von Interessentengruppen befriedigende Lösung herbeiführt und insbesondere auch aus diesem Grunde vom Kleinen Rate des Kantons Graubünden zur Genehmigung empfohlen wird. Wir tragen daher kein Bedenken, Ihnen den

nachstehenden Beschlussesentwurf, der in den Artikeln 15 und 15 a dem neuesten Beschlusse des Verwaltungsrates der Rhätischen Bahn entspricht, zur Annahme zu unterbreiten, wobei wir uns erlauben, noch besonders darauf aufmerksam zu machen, daß die ganze Angelegenheit äußerst dringlicher Natur ist und daß nun unter allen Umständen einmal eine Lösung in diesem oder jenem Sinne angestrebt werden muß, weil sonst die Erstellung der Tarife bis zum Zeitpunkte der Eröffnung der Albulalinie (vgl. Art. 27) für die Rhätische Bahn eine Sache der Unmöglichkeit würde.

Gerne benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 29. September 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

einheitliche Konzession für das Netz der Rhätischen Bahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Konzessionsgesuches der Direktion der Rhätischen Bahn für eine Eisenbahn von Davos nach Filisur, vom 31. März 1898, nebst vier Eingaben derselben vom 5. März 1900, 30. Januar, 16. April und 1. August 1902;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 29. September 1902,

beschließt:

Der Gesellschaft der Rhätischen Bahn in Chur wird unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb eines Netzes von Schmalspurbahnen, umfassend folgende Linien, die im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 als Nebenbahnen erklärt werden:

1. von Landquart nach Davos;
2. von Landquart nach Chur;
3. von Chur nach Thusis;
4. von Reichenau nach Ilanz und von Ilanz nach Disentis;
5. von Thusis nach Filisur;
6. von Filisur nach St. Moritz (Albulabahn);
7. von St. Moritz über Maloja nach Castasegna;

8. von Bevers nach Schuls;
9. von Schuls nach Martinsbruck;
10. von Davos nach Filisur.

Gleichzeitig werden, vorbehaltlich der Bestimmung in Art. 23 hiernach, folgende bisher für die unter Ziffer 1—9 genannten Linien bestandene Konzessionen aufgehoben:

Ad 1, vom 22. April 1887, abgeändert durch Bundesbeschluß vom 5. April 1895 (E. A. S. IX, 233 ff.; XIII, 343 f.).

Ad 2, vom 17. April 1891, abgeändert durch Bundesbeschluß vom 5. April 1895 (E. A. S. XI, 345 ff.; XIII, 343 f.).

Ad 3, vom 20. Dezember 1890, abgeändert durch Bundesbeschluß vom 17. April 1891 und 5. April 1895 (E. A. S. XI, 250 ff. und 322 f.; XIII, 343 f.).

Ad 4, vom 15. Juni 1894, übertragen durch Bundesbeschluß vom 29. Oktober 1898 (E. A. S. XIII, 101 ff.; XV, 261 f.).

Ad 5, vom 25. Juni 1891, übertragen durch Bundesbeschluß vom 29. Oktober 1898 (E. A. S. XI, 375 ff.; XV, 261 f.).

Ad 6, vom 17. Juni 1890, übertragen durch Bundesbeschluß vom 29. Oktober 1898 (E. A. S. XI, 30 ff.; XV, 261 f.).

Ad 7, vom 15. Oktober 1897, übertragen und abgeändert durch Bundesbeschluß vom 17. Dezember 1898 (E. A. S. XIV, 474 ff.; XV, 284 f.).

Ad 8, vom 27. Juni 1889, erneuert durch Bundesbeschluß vom 29. Oktober 1898 (E. A. S. X, 149 ff.; XV, 263 f.).

Ad 9, vom 10. Oktober 1890, übertragen und abgeändert durch Bundesbeschluß vom 17. Dezember 1897 und erneuert durch Bundesbeschluß vom 22. Dezember 1899 (E. A. S. XI, 148 ff.; XIV, 591 f.; XV, 825).

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird bis zum 31. Dezember 1970 erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Chur.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des gegenwärtigen Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrat die abgeänderten Statuten, sowie die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die noch nicht im Bau begriffenen Linien Ilanz-Disentis, St. Moritz-Maloja-Castasegna, Bevers-Schuls, Schuls-Martinsbruck und Davos-Filisur (Ziffern 4 und 7—10 oben) einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung dieser Linien zu machen.

Art. 6. Binnen 4 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, sind die dermalen noch nicht im Betriebe stehenden Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6 a. Der Gesellschaft steht aber der sektionsweise Bau der im Art. 5 genannten Linien frei und es soll die Nichteinhaltung der Fristen für die eine oder andere Linie nur den Hin- und Rückfall der Konzession für die betreffende, nicht auch für die übrigen Linien zur Folge haben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Graubünden und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll auf sämtlichen Linien täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem (Durchgangs-)System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Bezüglich der Taxen wird das Netz in drei Gruppen eingeteilt, welche folgende Linien umfassen:

- I. Gruppe: Küblis-Davos-Filisur, Filisur-St. Moritz-Maloja-Castasegna;
- II. Gruppe: Landquart-Küblis, Reichenau-Filisur, Reichenau-Ilanz-Disentis, Bevers-Schuls-Martinsbruck;
- III. Gruppe: Landquart-Chur-Reichenau.

Art. 15 a. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

	I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe
in der ersten Wagenklasse .	30	24	18 Rp.
in der zweiten Wagenklasse .	20	16	12 „
in der dritten Wagenklasse .	10	8	6 „

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 4 Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, nichts, für solche zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbilette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 16. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch das Zeugnis einer zuständigen Behörde ausweisen, ist die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu transportieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann per 100 Kilogramm und per Kilometer eine Taxe von höchstens 12 Rappen auf den Linien der I. Gruppe, von 10 Rappen auf denjenigen der II. Gruppe und von 8 Rappen auf denjenigen der III. Gruppe bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und

die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen. Es sind Klassen aufzustellen, wovon

	I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe
	Rp.	Rp.	Rp.
die höchste nicht über	6	4	2,5
die niedrigste nicht über	4	2	1,5

per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Art. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und folgende Beträge nicht übersteigen dürfen:

Per Stück und per Kilometer für:

	I. Gruppe	II. Gruppe	III. Gruppe
	Rp.	Rp.	Rp.
die höchste Klasse	32	24	16
die niedrigste Klasse	6	4,5	3

Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 23 a. Wenn auf der Linie St. Moritz-Maloja-Castasegna Zahnradstrecken eingelegt werden, so sind die in den Art. 15 a, 17, 18, 19 und 22 aufgestellten Taxen für jene Strecken im Verhältnis zu der dadurch erzielten Verkürzung der Linie zu erhöhen und werden vom Bundesrate festgesetzt.

Art. 24. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen (Camionnagedienst).

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Sendungen in Eilfracht und in gewöhnlicher Fracht bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 für volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Die in dieser Konzession festgesetzten Taxen müssen auf dem ganzen Netze auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Albulabahn (Filisur-St. Moritz) eingeführt werden. Bis dahin dürfen die nach den bisherigen Konzessionen aufgestellten Taxen bezogen werden. Die sämtlichen abgeänderten Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Albulabahn (Filisur-St. Moritz) dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt oder auf dem Wege der Selbstversicherung zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 30. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Graubünden, gelten folgende einheitliche Bestimmungen für das ganze Netz:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 40 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der Albulabahn (Filisur-St. Moritz) und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.
Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.
- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebscinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 31. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 30 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 32. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend einheitliche Konzession für das Netz der Rhätischen Bahn. (Vom 29. September 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.10.1902
Date	
Data	
Seite	385-412
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 242

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.