

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Maloja nach Samaden.

(Vom 5. Juni 1886.)

Tit.

Im Januar 1886 reichte Herr Alexander Kuoni, Bauunternehmer in Chur und Maloja, dem Bundesrathe ein Konzessionsgesuch ein für Bau und Betrieb einer Eisenbahn im Oberengadin von Samaden über St. Moritz nach Maloja zum Anschluß an die bereits konzessionirte Linie Maloja-Castasegna und begleitete sein Gesuch mit den in Art. 3 und 4 der Verordnung zum Eisenbahngesetz vorgeschriebenen technischen und anderweitigen Vorlagen.

Mit dieser Bahn wird eine raschere, bequemere und billigere Verbindung in dem während der Sommermonate von Fremden stark besuchten Oberengadin und die Förderung des Verkehrs in der Thalschaft überhaupt bezweckt. Sie ist als Fortsetzung der projektirten Bahn Chiavenna-Maloja gedacht und ferner bestimmt, die Zweigbahn St. Moritz-Pontresina aufzunehmen.

Was das Tracé, die vorgesehenen 5 Stationen, sowie die technischen Grundlagen des Projekts anbetrifft, so verweisen wir der Kürze wegen auf die beiliegenden Pläne und den technischen Bericht und erwähnen hier blos, daß die Bahn schmalspurig (75 cm. ev. 1 m.) projektirt ist und eine Länge von 22,1 km. erhalten soll. Die Maximalsteigung würde 30 ‰ und der Minimalcurvenradius 100 m. betragen. Als Betriebskraft ist Elektrizität, komprimirte Luft oder Dampf vorgesehen. Die Gesamtbaukosten sind auf

Fr. 2,100,000, incl. Rollmaterial, oder der Kilometer auf rund Fr. 95,000 veranschlagt.

Für die nämliche Linie bewarben sich sodann mittelst Eingabe vom 12. März 1886 auch die HH. Zschokke und Cie. in Aarau, Inhaber der Konzession für eine Schmalspurbahn Maloja-Castasegna, um die Konzession. In ihrem bezüglichen Gesuche führen die Petenten, indem sie sich auf die Ihnen schon anlässlich der Konzessionierung der Bahn Maloja-Castasegna vorgelegene Denkschrift vom Februar 1885 und ein seither erschienenenes Esposé beziehen, aus, daß sie sich seit Jahren das Ziel setzten, eine Bahn von Chur durch das Engadin nach Chiavenna zu erbauen, und bei den einschlagenden Arbeiten auch die Verhältnisse des Oberengadins mit Bezug auf eine Bahn von Sils event. Maloja nach Samaden einläßlich studirt hätten, in der Meinung indessen, letzteres Projekt erst dann zu realisiren, wenn wenigstens die Bahn von Chiavenna nach Maloja erstellt sein würde. Die Einreichung eines Konzessionsgesuches seitens des Herrn Kuoni habe die Petenten als Inhaber der Konzession für die Bahn Maloja-Castasegna nun auch ihrerseits zur Konzessionsbewerbung veranlaßt, da die Bahn Maloja-Samaden sich als die natürliche Fortsetzung derjenigen von (Chiavenna-) Castasegna-Maloja darstelle, und sie beabsichtigen, auf der ganzen Strecke einen möglichst einheitlichen Betrieb zu organisiren. Petenten weisen darauf hin, daß es für das ganze Unternehmen und insbesondere dessen Finanzierung von schädigendem Einfluß sein würde, wenn man die Steilrampe Chiavenna-Maloja mit kostspieligem Betrieb der einen Gesellschaft zumuthen und die billiger zu betreibende Thalstrecke im Engadin einer andern übergeben würde.

Die technischen Grundlagen sind im Wesentlichen die nämlichen wie beim Projekt Kuoni. Das Tracé ist im Allgemeinen das gleiche und weicht nur auf einzelnen Strecken vom Projekt Kuoni ab. Die Länge der Bahn wird auf 22,6 km. angegeben. Als Spurweite sieht das Projekt Zschokke 1 m., als Maximum der Steigungen 25 ‰ und als Minimum der Kurvenradien 60 m. vor. Der Kostenvoranschlag gibt die Erstellungskosten der ganzen Bahn auf Fr. 2 750 000 oder per km. auf Fr. 121 690 an.

Die beiden Konzessionsgesuche wurden gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes der Regierung von Graubünden zur Vernehmung mitgetheilt und davon auch dem Inhaber der Konzession für eine elektrische Eisenbahn von St. Moritz nach Pontresina, Herrn P. Badrutt in St. Moritz, behufs Anbringung allfälliger Bemerkungen, Kenntniß gegeben.

Die bündnerische Standeskommission gibt unter gleichen Bedingungen dem Projekt Zschokke den Vorzug. Von den besondern

Bedingungen, an welche sie die Empfehlung des Projektes knüpft, wird unten im Einzelnen die Rede sein. Von Herrn Badrutt langte eine schriftliche Eingabe nicht ein.

Am 1. Mai fanden in Betreff der beiden Konkurrenzprojekte die durch Art. 2 des Eisenbahngesetzes vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen statt, bei welchen sich auch Herr Badrutt vertreten ließ.

Wie aus dem bezüglichen Protokoll ersichtlich ist, protestirt Letzterer als Inhaber der am 7. Juli 1883 ertheilten Konzession für eine Bahn von St. Moritz nach Pontresina gegen das Konzessionsbegehren der Herren Zschokke & Komp. mit der Erklärung, daß er sich mit dem andern Konzessionsbewerber, Herrn Kuoni, über das Tracé der beiden Linien abgefunden und daher gegen die Ertheilung dieser Konzession nichts einzuwenden habe.

Der Bundesrath hält in Bezug auf die Konkurrenz der beiden vorliegenden Projekte folgende Erwägungen für maßgebend. Insofern für die wirkliche Ausführung der Linie Maloja-Samadén auf Seite des einen der Bewerber zur Zeit schon eine Garantie oder auch nur eine bestimmte Aussicht vorhanden wäre, könnte die Frage entstehen, ob dem andern gleichwohl die Konzession zu ertheilen sei. Dieser Fall liegt aber nicht vor, indem keiner der Konzessionsbewerber im Besitze der Mittel sich befindet, welche für den Bau nothwendig sind. Es erscheint daher am Platze, daß der Bund weder den einen noch den andern Petenten bevorzuge, daß er vielmehr an dem in einer Reihe von frühern Fällen aufgestellten Grundsätze festhalte, wonach eine Konzession, deren Inhaber die Mittel zur Ausführung nicht besitzt, an Denjenigen abgetreten werden muß, welcher hiefür die nöthigen Garantien bietet. Dieser Grundsatz, welcher gegenüber bestehenden Konzessionen bei Anlaß der Verlängerung derselben nach konstanter Praxis zur Vollziehung gelangt ist, darf um so unbedenklicher dann zur Anwendung kommen, wenn es sich um eine Konkurrenz von mehreren neu zu ertheilenden Konzessionen handelt. In diesem Sinne stellen wir Ihnen den Antrag, die Konzessionsbedingungen gegenüber den beiden Bewerbern für die Linie Maloja-Samadén zwar festzustellen, von der Ertheilung der Konzession selbst aber abzusehen, dagegen den Bundesrath zu ermächtigen und zu beauftragen, die Konzession an denjenigen der beiden Bewerber zu ertheilen, welcher zuerst die erforderlichen Garantien für den Bau der Bahn bietet.

Der Bundesversammlung, nachdem sie die Bedingungen der unter genannter Voraussetzung zu ertheilenden Konzession festgestellt haben wird, auch die definitive Ertheilung vorzubehalten,

erachteten wir nicht für nothwendig, da sich letztere bloß mehr als ein formaler Akt darstellt, indem das Recht, den Finanzausweis zu prüfen und zu genehmigen für den Fall, daß die Konzession jetzt schon ertheilt würde, gesetzlich immerhin dem Bundesrath zustehen würde.

Was nun speziell das Verhältniß der beiden Konzessionen zu der bereits konzedirten Linie St. Moritz - Pontresina anbelangt, so besteht eine Konkurrenz nur insofern, als es sich um die gemeinsame Strecke St. Moritz Bad bis St. Moritz Dorf handelt, und auch in diesem Fall nur unter der Voraussetzung, daß den neuen Bewerbern die Errichtung einer Station in St. Moritz-Bad durch den Inhaber der bestehenden Station bestritten wird. Da nun aber die Bezeichnung der Stationsorte nicht durch die Konzession, sondern bei der Plangenehmigung stattfindet, so ist keine Nothwendigkeit vorhanden, dieses Verhältniß bei der Erledigung der Konzessionsbegehren zum Austrag zu bringen.

Die Bedingungen, welche wir Ihnen für die nach Leistung eines Finanzausweises zu ertheilende Konzession beantragen, schließen sich naturgemäß an diejenigen für die Eisenbahn Maloja-Castasegna an, als deren Fortsetzung die Bahn Maloja-Samadén zu betrachten ist. In der Konzessionskonferenz wurden die Konzessionsentwürfe für die beiden Konkurrenzprojekte besonders behandelt. Die Abweichungen betreffen aber mehr nur untergeordnete Punkte.

Zu dem unten folgenden Entwurfe haben wir Folgendes zu bemerken:

In Art. 5 empfiehlt sich mit Rücksicht auf die eventuelle Natur der Konzession zur Vermeidung jeder Zweideutigkeit als Beginn der Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, statt, wie sonst üblich, das Datum des Konzessionsaktes hier dasjenige der definitiven Konzessionsertheilung durch den Bundesrath festzusetzen.

In Bezug auf die Spurweite hatte die Ständekommission in ihrer schriftlichen Vernehmlassung die Festsetzung auf einen Meter gewünscht und Herr Kuoni in seinem Gesuche eine Spurweite von 75 cm. oder 1 m. vorgesehen. In der Konzessionskonferenz erklärte man sich allseitig damit einverstanden, daß von Festsetzung der Spurweite in der Konzession abgesehen und dieser Punkt erst bei Vorlage der Detailpläne bereinigt werde. Wir haben hiegegen nichts einzuwenden und beantragen daher, in Art. 8 die Bahn lediglich als „schmalspurig“ zu bezeichnen.

Zu Art. 12 hatten beide Konzessionspetenten bloß Sommerbetrieb vorgesehen, während die Standeskommission von Graubünden für den Winter die Führung wenigstens eines täglichen Zuges verlangte, an welchem Begehren die Regierungsvertreter in der Konferenz festhielten und dem sich die Petenten schließlich unterzogen. Die vorgeschlagene Bestimmung trägt nach Ansicht der Regierungsvertreter dem Bedürfniß genügend Rechnung und entspricht derjenigen in der Konzession für Maloja-Castasegna, soweit es die ganze Linie betrifft.

Es empfiehlt sich ferner, aus den nämlichen Gründen, welche bei der Konzession für Maloja-Castasegna dazu führten, auch hier eine Bestimmung aufzunehmen, wonach der Bundesrath in Berücksichtigung ausnahmeweiser Witterungsverhältnisse die vorübergehende Einstellung des Betriebs im Winter verfügen kann.

Dem sowohl von der Bündner Regierung als den Petenten gestellten Begehren, von Festsetzung des amerikanischen Wagensystems in Art. 14 abzusehen, beantragen wir zu entsprechen, da Art. 29, letztes Alinea, des Eisenbahngesetzes für Bahnen im Hochgebirge Ausnahmen zuläßt, und auch in der Konzession für Maloja-Castasegna ein Wagensystem nicht festgesetzt wurde. Ebenso erblicken wir kein Hinderniß wie bei anderen Sekundär-Bahnen, eventuell Hrn. Kuoni die Führung von bloß zwei Wagenklassen zu gestatten. Die Herren Zschokke & Cie erklärten sich bereit, drei Klassen einzuführen.

Ausehend die Taxen verlangten die Petenten für den Personentransport Admittirung folgender Ansätze:

Herr Kuoni	II. Kl.	20 Rp.
		III. "	15 "
und die HH Zschokke & Cie.		I. "	30 "
		II. "	20 "
		III. "	15 "

während die Standeskommission von Graubünden sich dahin geäußert hatte, es sollten die Taxen, insbesondere für die unterste Klasse der Personenwagen und für den Güterverkehr, nicht höher gehalten werden als bei andern schweizerischen Thalbahnen.

Diese Begehren wurden von den Regierungsvertretern und den Petenten auch in der Konferenz anfänglich festgehalten. Wir bemerken dazu, daß die Anwendung der in der Botschaft des Bundesrathes vom 11. September 1873 betreffend die Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größeren Steigungen (Bundesblatt 1873, Bd. III, S. 708 ff.) niedergelegten Grundsätze nach Mitgabe der

aus dem Längenprofil ersichtlichen Steigungen und unter billiger Aufrundung, mit Rücksicht auf die Betriebschwierigkeiten, bloß etwa

15 Rp.	für die	I. Klasse,	.
10	"	"	II. "
7,5	"	"	III. "

ergeben würde.

Die Regierungsvertreter ließen dann das Postulat der Standeskommission, wonach die Taxen der Normal-Konzession wenigstens für die III. Klasse zur Anwendung kommen sollten, fallen, bezeichneten aber als Maximaltaxe für die III. Klasse 10 Rp., womit sich schließlich auch die Petenten einverstanden erklärten. Letztere, wie die Vertreter der Regierung, erhoben auch keine Einwendungen dagegen, daß genannter Ansatz für die III. Klasse, 20 für die zweite und 30 Rp. für die I. Klasse als Maxima festgesetzt werden, die unter keinen Umständen überschritten werden dürfen, und es dem Bundesrathe überlassen bleiben soll, nach definitiver Feststellung der Steigungsverhältnisse und unter Berücksichtigung der bei dieser hochgelegenen Bahn obwaltenden besondern Verhältnisse die Taxen später definitiv festzustellen. Die genannten Maximaltaxen sind die in der Konzession für Majola-Castasegna admittirten und erscheinen nicht zu hoch, wenn man bedenkt, daß mit Rücksicht namentlich auf die hohe Lage, der Betrieb der Linie Maloja-Samaden mit ungewöhnlichen Schwierigkeiten verbunden ist, wenn auch keine Steilrampen vorkommen wie bei Maloja-Castasegna. Diese Ansätze sind überdies nur Maxima, die nicht ohne Weiteres von einer Gesellschaft bezogen werden dürfen, wenn dem Bundesrath die spätere Festsetzung der Personentaxen nach definitiver Feststellung der wirklichen Steigungsverhältnisse und unter Berücksichtigung der obwaltenden besondern Verhältnisse überlassen wird, was wir Ihnen als das Zweckmäßigste empfehlen.

Gegen Festsetzung der Taxe für Reisendengepäck auf 12 Rp. per 100 kg. und km. wurden keine Einwendungen erhoben und sehen auch wir uns um so weniger zu solchen veranlaßt, als die Konzession Maloja-Castasegna den gleichen Ansatz vorsieht und diese Taxe für die einheimische Bevölkerung ohne große Bedeutung ist.

Zu Art. 17 bemerken wir, daß Herr Kuoni zunächst vom Viehtransport ganz befreit zu werden verlangte, dann aber zur Herstellung der Uebereinstimmung mit der Konzession Maloja-Castasegna sich zur Uebernahme bereit erklärte. Die Taxen von 20, 15 und 6 Rp., auf welche man sich in der Konferenz einigte, sind für die zwei ersten Klassen niedriger als bei Maloja-Castasegna.

Die Taxe für die II. Klasse erscheint aber im Verhältniß zu den Ansätzen der I. sowohl als der III. etwas zu hoch. Wir beantragen daher Festsetzung auf 12 Rp.

Die Taxmaxima, welche wir Ihnen für den Gütertransport vorschlagen, nämlich 4 Rp. für die höchste und 2 Rp. für die niedrigste Klasse, je per 100 kg., und per km. gaben in der Konferenz zu keiner Beanstandung Anlaß. Sie stehen um 2 beziehungsweise 1 Rp. unter denjenigen für Maloja-Castasegna und dürfen als angemessen bezeichnet werden.

Bei Art. 21 verlangte Herr Kuoni, von der Verpflichtung zur Besorgung des Camionnagedienstes auf den größern Stationen entbunden zu werden, wogegen wir nichts zu erinnern haben, da es sich hier nur um eine Sekundärbahn handelt.

Im Uebrigen entspricht der Entwurf den üblichen Bedingungen und haben wir dazu keine besondern Bemerkungen zu machen.

Es erübrigt uns bloß noch zwei weitere Postulate der Standeskommission zu erwähnen, deren Berücksichtigung wir aber nicht empfehlen können.

Was zunächst die Feststellung der kleinsten zulässigen Kurvenradien schon in der Konzession anbelangt, so halten wir dies nicht für zweckmäßig und beantragen unter Festhaltung an der bisherigen Praxis, die Erledigung dieser Frage auf den Zeitpunkt der Prüfung der Detailpläne vorzubehalten.

Weiter verlangt die bündnerische Standeskommission, daß der Konzessionär verpflichtet werde, die Konzession für die Bahn Maloja-Samadén in jedem Stadium des Unternehmens an eine Gesellschaft abzutreten, welche sich für eine Fortsetzung der Bahn zum Anschluß an die österreichischen Bahnen im Tyrol oder an solche im Kantonstheil herwärts der Berge allfällig bilden könnte.

Ueberdieß will die Standeskommission die Bahn nur unter der Bedingung zur Konzession (an die HH. Zschokke und Cie.) empfehlen, daß die Konzessionäre der Bahn Maloja-Chiavenna diese Klausel nachträglich annehmen. Beide Konzessionspetenten protestirten gegen Aufnahme einer derartigen Bestimmung. Wir halten ebenfalls dafür, daß davon nicht die Rede sein kann. Einer schon erteilten Konzession nachträglich eine Bedingung beizufügen, erscheint an sich als unstatthaft, und im vorliegenden Fall kann dies um so weniger geschehen, als die Bedingung ihrer Natur nach als eine unzuläßige sich darstellt. Art. 3 des Eisenbahngesetzes verbietet alle Ausschlußbestimmungen bei Konzessionirung neuer Eisenbahnen. Einer Ausschlußbestimmung würde es aber gleich

kommen, wenn eine kürzere Linie, die ihre selbständige Existenzberechtigung hat, nur konzessionirt würde unter gleichzeitiger Statuirung der ausdrücklichen Verpflichtung zur Abtretung der Konzession (oder des Unternehmens in jedem Stadium) an eine Gesellschaft, welche sich allfällig später für Fortsetzung derselben zum Anschluß an andere Linien bilden könnte.

Wir beantragen daher, auf das bezügliche Begehren der Ständekommission nicht einzutreten und von Aufnahme der beantragten Bedingung in die Konzession Umgang zu nehmen. Der bündnerischen Regierung bleibt dabei immer offen, auf dem Wege einer besonderen Vereinbarung ihre diesfälligen Wünsche zur Geltung zu bringen.

Wir benützen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 5. Juni 1886.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Ermächtigung des Bundesrathes zur Ertheilung der Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Maloja nach Samaden.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht:

- 1) einer Eingabe des Herrn Alexander Kuoni, Bauunternehmer in Chur und Maloja, vom 9. Januar 1886;
- 2) einer Eingabe der Herren Zschokke & Cie. in Aarau, vom 12. März 1886;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 5. Juni 1886,

beschließt:

Der Bundesrath wird ermächtigt und beauftragt, unter den hienach festgesetzten Bedingungen die Konzession für Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Maloja nach Samaden demjenigen der genannten Bewerber zu ertheilen, welcher zuerst die erforderlichen Garantien für den Bau der Bahn bietet.

De zu Handen einer
zu bildenden Aktiengesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Maloja nach Samaden unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt:

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 auf die Dauer von achtzig Jahren, vom Datum der definitiven Konzessionsertheilung an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in St. Moritz.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von einem Jahre, vom Datum der definitiven Konzessionsertheilung an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzurichten.

Innert sechs Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens zwei Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

Art. 6. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Tracé eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird schmalspurig erstellt.

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

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll während der Sommermonate (Juni bis und mit September) täglich mindestens

dreimal, während der Wintermonate (Oktober bis und mit Mai) mindestens einmal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Wenn Schneefall oder andere Witterungsverhältnisse im Winter den Betrieb unmöglich machen oder gefährden, so kann der Bundesrath dessen vorübergehende Einstellung auf der betreffenden Strecke verfügen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 20 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahr- geschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei (Projekt Zschokke: drei) Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider (bezw. aller) Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. (Projekt Zschokke: Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.)

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.

Art. 15. Der Bundesrath wird nach definitiver Feststellung der Steigungsverhältnisse und unter Berücksichtigung der obwaltenden besondern Verhältnisse die Taxen für den Transport von Personen festsetzen, wobei folgende Maximalansätze nicht überschritten werden dürfen:

(Projekt Zschokke: in der ersten Wagenklasse 30 Rappen,
in der zweiten Wagenklasse 20 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 10 Rappen, per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäcks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 12 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12 maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weiteren Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 20 Rp.;

Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 12 Rp.;

Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 6 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 Rappen 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.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werth soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt 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 Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen. (Projekt Zschokke: Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten, zu treffen.) Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für

einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zuläßige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 26. Die Gesellschaft wird für Aeöffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal errichten.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Graubünden, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Graubünden, abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die

Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

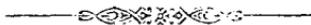
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welch' letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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 Bundesgerichtes.

Art. 28. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Graubünden hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Maloja nach Samaden. (Vom 5. Juni 1886.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1886
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1886
Date	
Data	
Seite	615-629
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 139

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.