

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Fristverlängerung für eine elektrische Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Samaden nach Campocologno (Grenze), mit Abzweigung von Pontresina nach St. Moritz.

(Vom 18. März 1901.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 22. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 826) wurde den Herren Froté & Westermann in Zürich, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, die Konzession erteilt für eine elektrische Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Samaden nach Campocologno (Grenze), mit Abzweigung von Pontresina nach St. Moritz, dagegen auf ein Konzessionsgesuch der Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals Schuckert & Cie. in Nürnberg und des Herrn F. von Schumacher in Luzern für ein elektrisches Bahnnetz von St. Moritz-Dorf über Pontresina nach Morteratsch und von Samaden nach Pontresina nicht eingetreten.

Bei dieser Entscheidung wurde zunächst von der unbestrittenen Annahme ausgegangen, daß die beiden Projekte nicht neben einander lebensfähig wären, sondern sich gegenseitig ausschliessen und daher nur das eine zu konzessionieren sei. Für die Erledigung der Konkurrenzfrage sodann war die Erwägung ausschlaggebend, daß das erstere Projekt einer Bahn über den Bernina-

paß zur Verbindung des Engadins mit dem Veltlin einer größeren Summe von Interessen diene und daher den Vorzug verdiene von dem zweiten, welches nur eine Lokalverbindung zwischen der Fremdenstationen des Oberengadins, St. Moritz, Pontresina und Samaden unter sich und mit dem Morteratschgletscher bezwecke, welchem speciellen Verkehrszwecke übrigens die Herren Froté & Westermann ebenfalls entgegenzukommen sich bereit fanden, indem sie die Abzweigung ihrer Linie von Pontresina nach St. Moritz als integrierenden Bestandteil in ihr Projekt aufnahmen.

Da es aber unbillig erschien, den Vorzug länger als zur Sicherung des Unternehmens erforderlichlich andauern zu lassen, wurde nach dem Antrage der Bündner Regierung den Herren Froté & Westermann für Einreichung der vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen nur eine verhältnismäßig kurze Frist von einem Jahre eingeräumt, in der Meinung, daß bei unbenutztem Ablauf dieser Frist eventuell die Konzessionserteilung an die Bewerber für das engere Lokalprojekt in Erwägung gezogen werden könne. Wir bemerkten indessen in unserer Botschaft vom 28. November 1899 — und diese Auffassung begegnete bei der Beratung in ihrem Schoße keinem Widerspruch —, daß sich innerhalb 12 Monaten wenigstens zeigen dürfte, ob das Unternehmen zu stande komme oder nicht, und daß, wenn innerhalb dieser Frist auch nicht alle Vorlagen fertiggestellt werden könnten, die Behörden einem allfälligen Fristverlängerungsgesuche wohl zu entsprechen in der Lage wären, d. h. sich entschließen würden.

Es gelang nun allerdings den Konzessionären innert der kurzen ihnen gewährten Frist zwar nicht, das ganze erforderliche Anlagekapital, aber doch einen bedeutenden Teil desselben sich zu sichern, und für die Beschaffung des Restes sind die Aussichten günstig. Ebenso betrieben sie die technischen Studien und waren in der Lage, dem Eisenbahndepartement die Baupläne für beträchtliche Strecken auf der Nord- und Südseite vorzulegen. Da immerhin die Finanzierung noch nicht perfekt ist, so sahen sich die Konzessionäre genötigt, mit Eingabe vom 6. November 1900, um eine einjährige Fristverlängerung einzukommen.

Begründet wird das Gesuch im wesentlichen wie folgt:

Seit der Konzessionsbewerbung und Konzessionserteilung habe sich die allgemeine Finanzlage sehr wesentlich verändert. Zuerst der südafrikanische Krieg und dann die Ereignisse in

China, sowie auch die zahlreichen, ziemlich überall vorkommenden Arbeitseinstellungen hätten die Geschäftswelt zeitweise in Unruhe versetzt und damit den die vorangegangene Periode charakterisierenden Unternehmungsgeist gelähmt. Die Folge sei, wie allgemein bekannt, eine immer größere Schwierigkeit der Finanzierung auch der bestvorbereiteten und studierten Unternehmen gewesen. Was in den letzten Monaten das Los so manches ernsthaften Projektes gewesen, das habe, aber doch nur bis zu einem gewissen Grade, auch das Eisenbahnprojekt Samaden-Campocologno erfahren müssen. Ein großer Teil des erforderlichen Kapitals sei zur Zeit schon verfügbar und die Unterhandlungen zur Beschaffung des Restes im Gange und dermalen schon weit genug gediehen, um der Hoffnung auf baldige Gründung der Gesellschaft und Leistung des vorgeschriebenen Finanzausweises, vielleicht schon vor Ablauf der in Art. 5 der Konzession vorgesehenen Frist, Raum zu geben. Die Beteiligung der englischen Kapitalisten, worunter von den bedeutendsten und reichsten Häusern Londons, in dem durch die Verträge mit den Konzessionären vorgesehenen Umfang sei gesichert; schweizerische Kreditinstitute seien zur Mithilfe unter gewissen Bedingungen bereit und Verhandlungen schweben in Italien und Paris, wo das Geschäft zur Zeit geprüft werde.

Mit Rücksicht einerseits auf die kurze Bemessung der Frist zur Leistung des Finanzausweises und andererseits auf die fast absolute Gewißheit, binnen kurzem die erforderlichen Kapitalien endlich beisammen zu haben, glauben die Petenten für sich die nämliche Unterstützung (durch Gewährung der nachgesuchten Fristerstreckung) beanspruchen zu dürfen, welche regelmäßig, wenn nicht geradezu immer seitens der Bundesbehörden auch Unternehmungen in weniger günstigen Verhältnissen gewährt worden sei und welche deren Realisierung und damit die Dotierung des Landes mit neuen Verkehrswegen zum großen Vorteil der beteiligten Bevölkerungskreise und bedienten Gegenden ermöglicht habe.

Zu gunsten der Bewilligung der Fristverlängerung verwendete sich beim Eisenbahndepartement mittelst Eingabe vom 9. Dezember 1900 der Präsident der Aktiengesellschaft der bereits im Bau begriffenen Eisenbahn im obern Veltlin von Sondrio nach Tirano, welche naturgemäß am Zustandekommen der Verbindung mit dem Oberengadin über die Bernina ein großes Interesse hat. In der Eingabe ist ferner angeführt, daß auch die Gesellschaft der italienischen Südbahnen (Adriatica) sich lebhaft um

das Projekt interessiere und selbst die Stadt Mailand sich davon Vorteile verspreche. Die Gesellschaft der Veltlinerbahn unterstütze thatkräftig die Bemühungen der Konzessionäre zur Beschaffung des noch fehlenden Kapitals bei verschiedenen bedeutenden Finanzinstituten Italiens, mit denen Verhandlungen angeknüpft seien, die auf bestem Wege sich befänden und zu deren günstigem Abschluß es nur noch etwas Zeit bedürfe.

Die Petenten legten ferner ein vom 9. Dezember 1900 datiertes Schreiben eines Inspektors der italienischen Bahnen, Herrn Ingenieur Spreafico in Mailand, vor, worin derselbe auf Wunsch der Petenten seiner, wie er angiebt, auf bestimmten Anhaltspunkten fußenden Überzeugung Ausdruck giebt, daß die darum begrüßten italienischen Finanzinstitute zur Beschaffung der fehlenden Summen sich entschließen werden und daß sie bloß noch, in Anbetracht des durch die neuesten politischen Ereignisse momentan beunruhigten Geldmarktes, einen kurzen Aufschub verlangen. Außerdem wird die lebhafteste Sympathie bestätigt, welche man dem Projekt in Mailand und im ganzen Gebiet bis an die Schweizergrenze entgegen bringe und welche an und für sich schon die Entschließungen der zu einer beträchtlichen finanziellen Beteiligung geneigten italienischen Kapitalisten günstig beeinflussen dürfte.

Endlich sah sich auch die italienische Regierung, in Anbetracht der mit dem Projekte verknüpften italienischen Interessen und auf Ansuchen der Generaldirektion der italienischen Südbahnen in Florenz (Adriatica) veranlaßt, durch ihre Gesandtschaft in Bern unterm 21. Dezember 1900 die Erneuerung der Konzession für die Linie Samaden-Campocologno bei uns befürworten zu lassen.

Dagegen stellten unter Bezugnahme darauf, daß die Finanzierung innert der in der Konzession angesetzten Frist nicht gelungen sei, die Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals Schuckert & Cie. in Nürnberg und Herr F. von Schumacher in Luzern mit Eingabe vom 24. und 29. November 1900 das Gesuch, es möchte ihr seiner Zeit gestelltes Begehren für den Bau einer elektrischen Bahn St. Moritz-Pontresina-Morteratsch und Samaden-Pontresina in Wiedererwägung gezogen und ihnen die Konzession für genannte Linien erteilt und für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen eine Frist von 3 Jahren eingeräumt werden.

In der Begründung dieses Gesuches wird zunächst auf frühere, allerdings erfolglos gebliebene Konzessionsbewerbungen des

Herrn von Schumacher für Bahnen im Oberengadin hingewiesen und dann bemerkt: Nachdem nun die Frage des Eisenbahnnetzes für den Kanton Graubünden endgültig gelöst sei, die Linien zum Teil im Bau seien und die lokalen Behörden sich von der Zweckmäßigkeit der Vorschläge der Firma Schuckert & Cie. und des Herrn von Schumacher überzeugt hätten, die größten Schwierigkeiten also behoben seien, werde dem genannten Konsortium nun durch andere Konzessionsbewerber die weitere Verfolgung seines Projektes erschwert.

Es werde aber noch zur Stunde an der von der Mehrzahl der mit den Verhältnissen des Kantons Graubünden vertrauten Persönlichkeiten geteilten Ansicht festgehalten, daß ein Zustandekommen einer Berninabahn als Straßenbahn auf solider Basis unmöglich sei und das Projekt der Herren Froté & Westermann nur den Zweck haben solle, sich desjenigen des Konsortiums zu bemächtigen.

Ohne das Dazwischentreten jener Firma wäre es dem letztern möglich gewesen, sich mit den verschiedenen Gemeinden zu verständigen und im vorigen Winter oder Frühjahr die Finanzierung zu bewerkstelligen. Jetzt lägen die Verhältnisse des Geldmarktes bei weitem nicht mehr so günstig; die nötigen Geldmittel zu beschaffen, werde zur Zeit auf große Schwierigkeiten stoßen, ja vielleicht unmöglich sein. Dies sei der Grund, warum für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen eine Frist von 3 Jahren verlangt werden müsse. Wenn ein Zustandekommen des Projektes in der allernächsten Zeit vielleicht auch nicht möglich sein werde, so möchte sich das Konsortium doch die Gewißheit verschaffen, daß bei Eintritt günstigerer Verhältnisse nicht noch Dritte oder Vierte mit etwas abgeänderten Projekten auf dem Plan erscheinen, die höchstens dazu angethan seien, die Angelegenheit zu verzögern und das Projekt des Konsortiums, dem schon vermöge der Anciennetät ein gewisser Vorzug gebühre, bei Seite zu drängen. Die Grundzüge des Projektes trügen den Verhältnissen der interessierten Gemeinden vollauf Rechnung, so daß bei Verwirklichung desselben Ausführung und Betrieb nach jeder Richtung hin befriedigen würden.

In seiner Vernehmlassung vom 18. Dezember 1900 befürwortet der Kleine Rat von Graubünden die Konzessionsverlängerung an die Herren Froté & Westermann, indem er auf seine Stellungnahme zu gunsten des größeren, weit bedeutendere Interessen bedienenden Projektes Froté & Westermann anlässlich der konkurrierenden Konzessionsbewerbungen im Jahre 1899 Bezug

nimmt. Die nämliche Erwägung erachtet der Kleine Rat auch jetzt noch für ausschlaggebend, um so mehr, als zur Zeit für das Projekt Schuckert & Cie. in keiner Weise mehr finanzielle Sicherheit für dessen Zustandekommen gegeben sei, als für das andere.

Von den Herren Froté & Westermann werde eine Konzessionsverlängerung um ein Jahr verlangt und mit dem Hinweis auf die momentane eher rückhaltende Tendenz des Geldmarktes motiviert. Den gleichen Grund machten auch die Herren Schuckert & Cie. geltend für das Verlangen, ihnen eine dreijährige Konzessionsdauer zu gewähren. Nähere Angaben über die Aufbringung der nötigen Kapitalien machten Schuckert & Cie. dabei nicht, während Froté & Westermann wenigstens Briefe von Vertretern englischer und italienischer Finanzgruppen beigebracht hätten, welche die Finanzierung möglich erscheinen ließen.

Von den zur Vernehmlassung aufgeforderten Gemeinden der interessierten Kreise stehen die Gemeinden Brusio und Poschiavo sehr energisch für das Projekt Froté & Westermann ein und bekämpfen das ihre Interessen stark bedrohende Konkurrenzprojekt Schuckert & Cie. Das Kreisamt Oberengadin wende gegen die gewünschte Fristverlängerung nichts ein und von den Gemeinden des Oberengadins stehe nur die Gemeinde St. Moritz dem Projekt Froté & Westermann absolut ablehnend gegenüber. Begreiflicherweise diene das letztere größere Projekt auch dem Engadin besser und eine Opposition gegen dasselbe sei nur dann verständlich, wenn man, wie St. Moritz das thue, dieses Projekt als unrealisierbar ansehe und zugleich als Hemmnis für das als realisierbar erachtete kleinere Projekt Schuckert & Cie. Da dieses letztere aber selber die für seinen Finanzausweis nötige Zeit auf drei Jahre berechne, so könne dermalen kaum gesagt werden, daß das Projekt Schuckert & Cie. sicherer realisierbar erscheine, als das Projekt Froté & Westermann.

Wir teilen unsererseits durchaus die von der Kantonsregierung vertretene Auffassung.

Zunächst muß daran erinnert werden, daß, wie schon bei der Konzessionserteilung festgestellt wurde und in der That nicht fraglich sein kann, das Projekt der Herren Froté & Westermann für eine Berninabahn, welches einerseits viel weitem Interessen dient und anderseits doch auch und zwar in ebenso guter Weise denjenigen lokalen Bedürfnissen entgegenkommt, auf welche das Konkurrenzprojekt der Firma Schuckert & Cie. und Mithafte speciell und einzig berechnet ist, an und für sich zweifellos den Vorzug vor letzterem verdient.

Wir halten deshalb gleichfalls dafür, daß eine Fristverweigerung für die Berninabahn nur dann angezeigt wäre, wenn die Aussichtslosigkeit dieses Projektes nachgewiesen wäre und daher die Verlängerung der Konzession für dasselbe nur als eine Hintanhaltung und unnütze Verzögerung des kleinern, bessere Aussichten aufweisenden Lokalprojektes der Firma Schuckert & Cie. und Mithafte angesehen werden müßte. Diese Voraussetzung trifft aber keineswegs zu. Im Gegenteil sind es gerade die Konzessionäre der Berninabahn, die Herren Froté & Westermann, welche nachweisen, daß sie bereits über einen Teil des erforderlichen Baukapitals verfügen und für die Beschaffung des fehlenden Restes gute Aussichten bestehen, indem namentlich italienische Bahngesellschaften und Finanzinstitute veranlaßt durch die erwartete Förderung der eigenen Interessen durch eine Berninabahn, deren Zustandekommen zu fördern bestrebt sind und erwartet werden darf, daß sie dieses Interesse wohl auch zur Leistung der ihnen zugemuteten finanziellen Beihülfe bestimmen werde. Auf der andern Seite erklären die Gesellschaft Schuckert & Cie. und Mithafte selbst, über die für ihr Projekt erforderlichen Mittel einstweilen nicht zu verfügen, sowie ferner, daß deren Beschaffung zur Zeit auf große Schwierigkeiten stoßen, ja vielleicht unmöglich sein werde. Mit Recht bemerkt daher die Regierung, daß demnach zur Zeit für das Lokalprojekt in keiner Weise mehr finanzielle Sicherheit für dessen Zustandekommen gegeben sei, als für das Durchgangsprojekt der Herren Froté & Westermann, und es kann auch nicht mit Grund gesagt werden, die Fristverlängerung für letzteres hindere in unberechtigter Weise das leichter realisierbare Lokalprojekt, um so weniger, als für jenes nur eine einjährige Verlängerung, für dieses dagegen eine Frist von drei Jahren zur Leistung des Finanzausweises verlangt wird.

Weist aber dermalen gerade das Projekt der Herren Froté & Westermann bessere Aussichten auf, so wäre es ebenso ungerechtfertigt als unbillig, denselben durch Verweigerung einer kurzen Fristverlängerung die Möglichkeit, die Finanzierung des Unternehmens zum Abschluß zu bringen, zu gunsten eines andern Projektes abzuschneiden, dessen Finanzierung von seinen Urhebern selbst als schwierig oder gar unmöglich bezeichnet wird. Es liegt somit heute keineswegs der Fall vor, dem man durch die kurze Fristbemessung in der Konzession vorbeugen wollte — Hinderung eines lebensfähigen beschränkten Projektes durch ein aussichtsloses umfassenderes, — sondern es treffen gerade die Voraussetzungen zu, unter welchen schon bei der Konzessionierung eine

spätere Fristverlängerung von vornherein als angezeigt bezeichnet worden war.

Wir nehmen daher nicht Anstand, Ihnen in Übereinstimmung mit der Kantonsregierung die Gewährung der Fristverlängerung an die Herren Froté & Westermann und Nichteintreten auf das Gesuch der Firma Schuckert & Cie. und Mithafte zu beantragen.

Es kann diesem Antrage unseres Erachtens um so unbedenklicher Folge gegeben werden, als es sich nur um eine einjährige Frist handelt, nach deren eventuellem unbenutztem Ablauf die den veränderten Verhältnissen angemessene Verfügung getroffen, speciell die Konzessionierung des Lokalprojektes in Wiedererwägung gezogen werden kann.

Wir erwähnen schließlich noch, daß, wie seiner Zeit gegen die Konzessionserteilung, so auch gegen die Fristverlängerung für die Berninabahn ein Herr J. Lardelli in Chur mit zahlreichen Eingaben vorstellig wurde, in denen er das — übrigens in seiner definitiven Gestaltung noch gar nicht bekannte — Projekt der Herren Froté & Westermann als unzweckmäßig und ohne richtigen Einblick in die Verhältnisse aufgestellt, kritisierte und seinerseits wiederum ein Konzessionsgesuch für ein besseres Projekt in Aussicht stellte, ohne indessen eine vorschriftsgemäße bezügliche Vorlage einzureichen. Um Herrn Lardelli in unzweideutiger Weise über die hierorts bestehende Auffassung aufzuklären, damit er sich bei seinen Entschlüssen eventuell danach richten könne, teilte ihm unser Eisenbahndepartement mit, daß es dem Bundesrate zu Handen der Bundesversammlung die Bewilligung der von den Herren Froté & Westermann nachgesuchten Fristverlängerung beantragen werde, da die Verweigerung bei den günstigen Aussichten für baldige Realisierung ungerechtfertigt und unbillig wäre. Bei der gegebenen Sachlage wäre auch die Einreichung eines neuen Konzessionsgesuches von Seiten des Herrn Lardelli nicht geeignet, das Departement zu einer Änderung seiner Stellungnahme zu dem Fristverlängerungsgesuch zu veranlassen. Wir gehen mit diesem Gesichtspunkt einig und würden es als unzulässig erachten, einem konzessionierten Projekte mit Rücksicht auf ein noch gar nicht vorliegendes und daher gar nicht kontrollierbares Projekt Schwierigkeiten zu bereiten. Wenn Herr Lardelli die von den Herren Froté & Westermann in Aussicht genommene Traceführung für unrichtig hält, so mag er seine Einwendungen anlässlich der Planaufgabe geltend machen.

Indem wir Ihnen, Tit., den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benützen wir den Anlaß, um Sie unserer vorzüglichen Hochachtung neuerdings zu versichern.

Bern, den 18. März 1901.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Brenner.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Fristverlängerung für eine elektrische Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Samaden nach Campocologno (Grenze), mit Abzweigung von Pontresina nach St. Moritz.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Gesuches der Herren Froté & Westermann, in Zürich, vom 6. November 1900;
2. einer Eingabe der Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals Schuckert & Cie., in Nürnberg, und des Herrn F. von Schumacher, in Luzern, vom 24./29. November 1900;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. März 1901,

beschließt:

1. Die in Art. 5 der Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Samaden nach Campocologno (Grenze), mit Abzweigung von Pontresina nach St. Moritz, vom 22. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 826 ff.), angesetzte Frist zur Einreichung der vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wird um ein Jahr, d. h. bis 22. Dezember 1901 verlängert.

2. Auf das Gesuch der Elektrizitätsaktiengesellschaft vormals Schuckert & Cie., in Nürnberg, und des Herrn F. von Schumacher, in Luzern, vom 24./29. November 1900, wird nicht eingetreten.

3. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Fristverlängerung für eine elektrische Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Samaden nach Campocologno (Grenze), mit Abzweigung von Pontresina nach St. Moritz (Vom 18. März 1901.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1901
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.03.1901
Date	
Data	
Seite	269-278
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 554

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.