

1310

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend ein
der Rhätischen Bahn zum Zwecke der Einführung
des elektrischen Betriebes zu gewährendes Darlehen.

(Vom 20. September 1920.)

1. Am 1. Februar 1920 ist das Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes in Kraft getreten. Wie Sie wissen, wurzelt es in der Ihnen mit Botschaft vom 13. September 1918 vorgelegten Gesetzesvorlage, die bezweckte, den privaten Eisenbahn- und Schiffsfahrtsunternehmungen unseres Landes in zweifacher Hinsicht aus der Not zu helfen, in welche sie durch die Auswirkungen der Kriegsfolgen geraten waren: Hülfe durch Gewährung von Betriebsvorschüssen da, wo die Betriebseinnahmen zur Deckung der Betriebsausgaben nicht mehr ausreichen, und Hülfe für die mit Dampf betriebenen Unternehmen durch Gewährung von Unterstützung zur Ermöglichung der Einführung des elektrischen Betriebes. Wie Sie sich auch erinnern, sind aus diesen beiden Teilen der Vorlage dann selbständige Erlasse geworden: der dringliche Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918 über Hülfeleistung an notleidende Transportanstalten und — auf Grund einer neuen Botschaft vom 25. April 1919 — das genannte Bundesgesetz vom 2. Oktober 1919.

Das Gesetz ermächtigt den Bundesrat, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung für den Fall, dass der Anteil des Bundes zwei Millionen Franken übersteigt, bestehenden privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen, die für den allgemeinen Verkehr des Landes oder eines Gebietes desselben von erheblicher Bedeutung sind, Unterstützung für die Einführung des elektrischen Betriebes zu gewähren, sofern dadurch die Wirtschaftlichkeit der Unternehmung nachweisbar gehoben werden kann. Liegen die in Art. 1 und 2 des Gesetzes

aufgezählten Voraussetzungen vor, worüber gemäss Art. 3 der Bundesrat gestützt auf Bericht und Antrag der in Art. 10 vorgesehenen Begutachtungskommission endgültig befindet, so kann der Bundesrat, sofern die beteiligten Kantone, eventuell mit den beteiligten Gemeinden, zusammen die Hälfte übernehmen, mit denselben und der Unternehmung eine freie Vereinbarung über eine zu gewährende Unterstützung abschliessen. Die Unterstützung kann als Darlehen in der Höhe der gesamten Kosten der Elektrifizierung oder als Beitrag an die Verzinsung des von privater Seite dafür zur Verfügung gestellten Kapitals vereinbart werden. Wird sie als Darlehen gegeben, so ist dieses zu mindestens 3 % fest zu verzinsen und zu 1 % zu amortisieren. Kapital und Zinse geniessen das in Art. 8 vorgesehene Pfandrecht an dem Unternehmen im Sinne der Art. 9 und 10 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen, wobei das Pfandrecht allen andern bereits bestehenden Pfandrechten vorgeht, ausgenommen das Vorzugspfandrecht für Forderungen aus Hülfeleistung gemäss dem oben genannten Bundesbeschluss vom 18. Dezember 1918. Erleiden die Gläubiger aus dem Elektrifizierungsdarlehen durch Gewährung eines unter den Selbstkosten stehenden Zinsfusses eine Einbusse, so ist diese unter Vorbehalt allfälliger Zinsverpflichtungen aus Nothülfeleistung aus dem jeweiligen Jahresreingewinn der Unternehmung zu tilgen. Der Anspruch auf Rückvergütung dieser Einbusse kommt gemäss den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen in der Rangordnung unmittelbar nach der Verzinsung der Anleihen und sonstigen Schulden, aber vor der Aktiendividende. Der Bundesrat kann das Gesetz anwendbar erklären auf Verbindlichkeiten, die eine Unternehmung schon vor seinem Inkrafttreten, d. h. seit dem 1. Juli 1918 im Hinblick darauf eingegangen ist.

2. Als erste Unternehmung hat sich die Rhätische Bahn um diese Unterstützung beworben und bereits mit Eingaben vom 24. Oktober 1919 und 5. Januar 1920 um die Gewährung eines Darlehens von Fr. 20,000,000 nachgesucht, wovon dem Bund die Hälfte mit Fr. 10,000,000 zugedacht war. Gleichzeitig wurde das Begehren gestellt, der Bund möchte der Unternehmung einsteilen mit einem sofortigen Vorschuss von 2 Millionen Franken beispringen, damit die in vollem Gange befindliche Elektrifizierung nicht unterbrochen werden müsse. Die Summe von 20 Millionen Franken stellte den für eine umzubauende Gesamtlänge von 214,2 km veranschlagten Kapitalbedarf dar, nämlich:

214,2 km à Fr. 65,000	Fr. 13,923,000
13 Lokomotiven und Wagenheizung	„ 5,717,000
	<hr/>
	zusammen Fr. 19,640,000
oder aufgerundet	„ 20,000,000

Die Annahme von Fr. 65,000 Umbaukosten für den Kilometer stützte sich auf die wirklichen Kosten des bereits in den Jahren 1918/1919 ausgeführten Umbaus der Linien Bevers-Filisur und Thusis-Filisur-Davos. In diesem Kostenvoranschlag waren die beiden eben genannten Linien inbegriffen, und es wurde die Ausdehnung der Unterstützung auch auf sie beantragt, da der Umbau in der Zeit vom 1. Juli 1918 an im Hinblick auf das Gesetz mit Hilfe der vom Kanton Graubünden geleisteten Vorschüsse durchgeführt worden sei. In einer spätern Eingabe vom 6. März 1920 an die Begutachtungskommission ersuchte die Unternehmung einstweilen um die Finanzierung der bis Ende 1920 auszuführenden Elektrifizierung (Strecken Thusis-Chur-Landquart und Davos-Klosters) durch Gewährung eines Darlehens von 6 Millionen Franken, womit dann die Höhe der vom Kanton Graubünden bis dahin geleisteten Vorschüsse erreicht sei. Für den alsdann noch verbleibenden, 1921/1922 zu erledigenden Rest des Umbauprogrammes werde die erforderliche Unterstützung in einem spätern Zeitpunkt der Umbauperiode nachgesucht werden.

3. Die Angelegenheit ist von unserem Eisenbahndepartement und der Begutachtungskommission geprüft worden, hinsichtlich der finanziellen Gesichtspunkte auch von unserem Finanzdepartement. Auf Grund des Gutachtens der Kommission und der Anträge des Eisenbahndepartements und des Finanzdepartements haben wir im Sinne von Art. 3 des Gesetzes festgestellt, dass die Voraussetzungen zu einer Unterstützung vorliegen und gemäss Art. 11 ferner entschieden, dass sie auch auf die seit 1. Juli 1918 von der Gesellschaft durchgeführte Elektrifizierung auszuweiten sei. Gestützt darauf haben wir mit der Bahngesellschaft und dem Kanton Graubünden eine Vereinbarung über ein mit dem letztern hälftig zu gewährendes Darlehen von höchstens Fr. 17,500,000 abgeschlossen, die wir Ihnen mit den nachfolgenden Bemerkungen hiermit zur vorbehaltenen Genehmigung vorlegen.

Das Netz der 1meterspurigen Rhätischen Bahn, das in den Jahren 1889 bis 1913 in verschiedenen Etappen gebaut worden ist, umfasst in seiner heutigen Ausdehnung von 277 km rund 70 % der 393 km betragenden Gesamtlänge der Schmalspur-

bahnen Graubündens. An Normalbahnen weist der Kanton einzig das 20 km lange Teilstück Maienfeld-Chur der S. B. B. auf. Die Rhätische Bahn ist naturgemäss seine Hauptverkehrsader; ihre grosse volkswirtschaftliche Bedeutung erhellt bei der Grösse und Bodengestaltung und der wirtschaftsgeographischen Lage dieses Landesteils ohne weiteres. Die Bahn gehört der Aktiengesellschaft der Rhätischen Bahn, deren Aktien sich aber fast ausschliesslich in öffentlichem Besitze befinden, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht. Das feste Kapital besteht aus:

a. Aktienkapital I. Ranges, herstammend von:

Kanton Graubünden	Fr. 14,000,000
Gemeinden	„ 6,330,000
Privaten	„ 1,984,000
	<hr/>
	Fr. 22,633,000

b. Aktienkapital II. Ranges, vom Bund beigestellt

„ 13,000,000

Das Gesamtaktienkapital beträgt also Fr. 35,633,000
wovon dem Bund zirka 36 % gehören.

c. Anleihen:

5 Anleihen des Kantons Graubünden von 1901 bis 1916 zu 3 $\frac{1}{2}$ bis 4 $\frac{3}{4}$ %	Fr. 55,850,000
Kassenobligationen zu 4 $\frac{1}{2}$ und 4 $\frac{3}{4}$ %	„ 750,000
Hypotheken auf Nebengeschäften zu 3 $\frac{3}{4}$ bis 4 $\frac{3}{4}$ %	„ 2,281,019
	<hr/>
	„ 58,881,019

Total festes Kapital Fr. 94,514,019

wovon die Beteiligung der Gemeinwesen mit rund 89,6 Millionen ungefähr 95 % ausmacht. Dieser Umstand vermag aber nichts daran zu ändern, dass die Unternehmung als „Privatbahn“ im Sinne von Art. 1 des Gesetzes anzusehen ist. Es braucht auch nicht besonders hervorgehoben zu werden, dass der Bund mit seinem über einen Drittel gehenden Anteil am Aktienkapital ein Interesse hat, ihr in der Durchführung einer Massnahme beizustehen, welche die Wirtschaftlichkeit erheblich zu steigern berufen ist.

Von der angegebenen Gesamtlänge von	277 km
fallen für die Unterstützung von vorneherein die Engadinerlinien St. Moritz-Schuls und Samaden-Pontresina mit	62 "
ausser Betracht, da sie bereits im Jahre 1913 elektrisch betrieben waren. Von den verbleibenden	<u>215 km</u>
(genauer 214,2) sind vom 1. Juli 1918 hinweg bis Ende 1919 die Strecken Bevers-Filisur und Thusis-Filisur-Davos von zusammen	76 km
umgebaut und bereits in elektrischen Betrieb gesetzt worden. Bis Ende 1920 dürften weiter die Strecken Thusis-Chur-Landquart	41 km
und Davos-Klosters	15 "
zusammen	<u>56 "</u>
elektrifiziert werden, denen sich im Jahre 1921 das Teilstück Klosters-Landquart von	33 "
zugesellen soll. Im Elektrifikationsprogramm ist für 1921/1922 noch — als Schlusstück — Reichenau-Disentis (Vorderrheintal) von	<u>50 "</u>
vorgesehen, gleich	215 km
wie angegeben. Aus hiernach zu nennenden Gründen haben wir diese letztere Linie, gleich	<u>50 "</u>
aus dem zu unterstützenden Umbauprogramm einstweilen gestrichen, so dass für die Unterstützung insgesamt in Betracht fallen	<u>165 km</u>

(genauer 164,2 km). Nach den Berechnungen der Kommission ist hierfür, einschliesslich der Kosten der bereits ausgeführten Elektrifizierung, insgesamt ein Kapital von Fr. 17,400,000 erforderlich, was für den Kilometer rund Fr. 106,000, ohne elektrische Lokomotiven gerechnet rund Fr. 72,600 ausmacht. Die Summe setzt sich zusammen aus folgenden Posten:

Streckenausrüstung	Fr. 10,956,000
Werkstätten und Depots	" 485,000
Elektrische Wagenheizung	" 423,000
Elektrische Lokomotiven (25)	" 5,473,000
Unvorhergesehenes	" 63,000
Total	<u>Fr. 17,400,000</u>

Dieser Kostenvoranschlag ist für eine Ausstattung bemessen, die erforderlich ist für einen Verkehr, wie er für das erste Jahr

nach durchgeführter Elektrifizierung, d. h. für das Jahr 1923 auf Grund der bisherigen Verkehrsentwicklung berechnet wird. Die Unternehmung rechnet mit einem jährlichen Zuwachs von 6 % ab 1919, so dass für den pro 1923 angenommenen Verkehr gegenüber 1919 eine Steigerung von rund 25 % angenommen wird.

Bei dieser Annahme ergibt die Vergleichung der Jahresbetriebskosten des elektrischen mit dem Dampftrieb folgende Resultate:

Jahreskosten des elektrischen Betriebes, einschliesslich Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals von 17,400,000 Franken:

a. zu 3 % + 1 %	Fr. 2,613,000
b. „ 4 ¹ / ₂ % + 1 %	„ 2,874,000
c. „ 5 % + 1 %	„ 2,961,000
d. „ 6 % + 1 %	„ 3,135,000

Da bei Dampftrieb ein Kohlenverbrauch von jährlich 14,000 Tonnen in Rechnung zu setzen ist, so würde die Parität zwischen Elektrizitätsbetriebskosten und Dampfbetriebskosten bei folgenden Kohlenpreisen eintreten:

im Falle a: bei Fr. 136. 95 die Tonne,	
„ „ b: „ „ 155. 60 „ „	
„ „ c: „ „ 161. 80 „ „	
„ „ d: „ „ 174. 20 „ „	

Bei einem Preise von Fr. 240 die Tonne, wie ihn die Unternehmung gegenwärtig zahlen muss, würde die beim elektrischen Betrieb gegenüber dem Dampftrieb zu erzielende Ersparnis per Jahr betragen:

im Falle a: Fr. 1,442,700
„ „ b: „ 1,181,600
„ „ c: „ 1,094,800
„ „ d: „ 921,200

Es geht daraus hervor, dass die Ersparnisse des elektrischen Betriebes bei einem Kohlenpreise von Fr. 240 und angenommen, der Verkehr sei bei beiden Betriebsarten der gleiche, sehr beträchtliche sind, auch noch bei einer Verzinsung von 5 % + 1 % Amortisation des Anlagekapitals.

Die Elektrifizierung der Vorderrheintalerlinie Reichenau-Disentis würde einen Mehraufwand von Fr. 4,710,000 an Baukapital erfordern. Da ihr für die Hebung der Wirtschaftlichkeit des ganzen Unternehmens verhältnismässig geringe Bedeutung

zukäme, haben wir, wie bereits erwähnt, einstweilen davon abgesehen, sie für die Unterstützung zu berücksichtigen, in der Meinung, dass diese Frage unpräjudiziert noch offen gelassen werden solle.

Den Bezug der elektrischen Energie hat die Unternehmung sich in ausreichendem Masse durch Stromlieferungsverträge mit den „Rhätischen Werken A.-G.“ in Klosters und der „A.-G. Bündner Kraftwerke“ in Chur gesichert. Eine störende Einwirkung auf die Elektrifizierung der S. B. B., speziell in technischer Hinsicht, steht durch die Elektrifizierung der Rhätischen Bahn nicht zu befürchten, da die Stromart beiderseits die gleiche ist; transformatorischer Aneinanderschluss zum Zwecke gegenseitiger Aushilfe mit Energie wäre leicht möglich.

Was nun die Einzelheiten des Vertrages betrifft, so haben wir darüber folgendes zu bemerken:

Hinsichtlich der Art der Unterstützung konnte nur die Gewährung eines Darlehens in Frage kommen, da der Unternehmung von dritter Seite keine Mittel zur Verfügung stehen.

Die Darlehenssumme haben wir auf **Fr. 17,500,000** aufgerundet, um einer möglichen Erhöhung der wirklichen Kosten Rechnung zu tragen. Es hat dies keine Bedenken, da die Gesellschaft laut Art. 1 und 10 der Vereinbarung die Unterstützung bis zu diesem als Maximum zu betrachtenden Betrage nur nach Massgabe des auszuweisenden Bedarfes erhält und am Schlusse eine Gesamtabrechnung vorzulegen hat. Dass dem Kanton Graubünden die von ihm für die Elektrifizierung bereits vorgeschossenen Gelder auf seine Beitragshälfte angerechnet werden (Art. 1, Abs. 2), bedarf wohl keiner weitem Begründung. Kanton wie Gesellschaft haben sich gemäss Art. 5 über die Vorschüsse auszuweisen. Nicht unterlassen möchten wir den Hinweis auf die Bestimmung in Art. 1, Abs. 1, wonach sowohl Bund wie Kanton das Darlehen nur nach Massgabe der Möglichkeit, d. h. der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel auszurichten haben, wobei es weiter die Meinung hat, dass der Bund auf jeden Fall nur soweit zu zahlen braucht, als auch der Kanton seine Befehnisse leistet. Art. 2, der die Auszahlung regelt, gibt uns zu Bemerkungen nicht Anlass, die vorgesehene Verrechnung von Bauzinsen ebenfalls nicht.

In Art. 3 ist die Verzinsung und Amortisation geordnet. Das Gesetz bestimmt in Art. 6, dass die Elektrifizierungsdarlehen zu einem in jedem Falle besonders zu vereinbarenden Zinsfusse, mindestens aber zu 3 % zu verzinsen und mit 1 % zu amortisieren sind.

Nach der Absicht des Gesetzes soll die Unterstützung grundsätzlich zum Selbstkostenzins des Bundes und nur da darunter gegeben werden, wo die Umstände des einzelnen Falles dies rechtfertigen, wobei auch die finanziellen Verhältnisse der Unternehmung und der daran interessierten Gemeinwesen zu berücksichtigen sind. Da die Tilgung der Darlehensschuld bei dem vereinbarten Amortisationsssatze einen Zeitraum von rund vier Jahrzehnten beansprucht, haben wir uns für das System eines gebrochenen Zinsfußes entschieden, in dem Sinne, dass der Bund (Bundesrat) und der Kanton, jeder für seine Hälfte, den Zinsfuß von 10 zu 10 Jahren ändern können zum Zwecke der Anpassung an die jeweiligen Verhältnisse auf dem Geldmarkte und die finanzielle Lage der Unternehmung, wobei indes der Kanton keinen höhern Zins als der Bund beanspruchen darf. Für die erste Periode von 1920—1930 haben wir einen Zinsfuß von 5 % vereinbart. Tiefer glaubten wir mit Rücksicht auf den Ihnen bekannten Stand des Geldmarktes und des Bundeshaushaltes nicht gehen zu können. Andererseits erschien uns dieser Ansatz als das Maximum dessen, was der Unternehmung gegenwärtig zugemutet werden darf. Hierüber einige Ausführungen. Die Rhätische Bahn hatte bis 1913 eine recht erfreuliche Entwicklung zu verzeichnen, die es ermöglichte, den Aktien I. Ranges eine Dividende von durchschnittlich 3 % zuzuweisen und dabei ansehnliche Reserven zu äufnen, die Ende 1913 annähernd 9 Millionen Franken betragen. Die Kriegsjahre äusserten ihre Einwirkung, wie bei den meisten Bahnen, zunächst in einem starken Verkehrsrückgang. Von 1915 an trat zwar wieder eine allmähliche Steigerung der Betriebseinnahmen ein, die aber vorwiegend auf die Erhöhung der Tarife zurückzuführen ist. Demgegenüber nahmen von 1916 an auch die Betriebsausgaben infolge der Teuerung, ganz besonders infolge der stetig steigenden Kohlenpreise und Besoldungen in ungeahnter Weise zu. Es betragen in Fr. 1000

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
die Kohlenkosten .	717	615	485	567	564	1317	1843
die Lohnzulagen .	—	—	—	147	475	1680	2636

Als Folge davon ergab sich eine derartige Verminderung der Betriebsüberschüsse, dass bereits Ende 1918 alle Reserven aufgezehrt waren. Hand in Hand damit hatten, trotz aller Sparmassnahmen im Betrieb und aller Tariferhöhungen, die Schulden und die Zinslasten sich rasch vermehrt und zu einer Gesellschaftsbilanz geführt, die Ende 1919 einen Passivsaldo von rund 3,5 Millionen

Franken aufwies. Während sich die jährlichen Zinslasten auf annähernd Fr. 3,000,000 belaufen, können aus dem Betriebe nur noch zirka Fr. 500,000 erübrigt werden. Die Verbesserung dieses Verhältnisses, das als Notlage bezeichnet werden muss, durch die Einführung des ökonomischeren elektrischen Betriebes ist für die Gesellschaft eine gebieterische und dringliche Aufgabe. Es muss sich in der Folge zeigen, ob ihre Durchführung die Unternehmung weiterer Sanierungsmassnahmen zu entheben vermag.

Das Darlehen samt Zinsen wird sichergestellt durch ein allen bestehenden Aufhaftungen vorgehendes Pfandrecht im I. Range auf dem ganzen Netz der Rhätischen Bahn, also mit Einschluss der Engadiner- und der Vorderrheintalerlinie (Art. 4 der Vereinbarung). Ein Vorbehalt hinsichtlich des Ranges ist nur für Forderungen aus Hülfeleistung gemäss dem zitierten Bundesratsbeschluss vom 18. Dezember 1918 zu machen, mit denen gemäss Art. 8 des Gesetzes das Elektrifizierungsdarlehen im gleichen Range steht. Die Rhätische Bahn hat diese Hülfeleistung bis jetzt nicht beansprucht. Ausdrücklich hingewiesen mag noch darauf werden, dass das Vorzugspfandrecht auch für alle verfallenen Zinse besteht, nicht dagegen für die den Darlehensgebern aus dem ermässigten Zinsfusse entstehenden alljährlichen Zinsverluste. Nach Art. 6 der Vereinbarung, der hinsichtlich der Verwendung der Betriebseinnahmen vertraglich festlegt, was von Gesetzeswegen gelten würde, ist die Vergütung dieser Zinsverluste, deren Berechnung nach Massgabe von Art. 7 zu erfolgen hat, vom Reingewinn eines jeden Jahres abhängig, und es reihen dieselben nach den Schulden-(Obligationen- usw.)zinsen, aber vor einer Aktien-dividende ein. Da es sehr wohl möglich oder vielmehr wahrscheinlich ist, dass die Zinsverluste der beiden Darlehensgläubiger infolge ungleich grosser Selbstkosten verschieden hoch sein werden, sieht Ziff. 4 des Art. 6 der Vereinbarung eine verhältnismässige Verteilung allfälliger Rückvergütungen vor. Nicht unerwähnt soll in diesem Zusammenhange bleiben, dass entsprechend dem Art. 9 des Gesetzes im Falle eines Rückkaufes der Bahn durch den Bund mit Kapital und Zinsen auch die Zinsverluste als vom Kaufpreis abzuziehende Forderungen zu gelten haben. Art. 8 der Vereinbarung enthält einen Vorbehalt in Bezug auf die Verwendung des Erlöses aus Betriebsmaterial, das infolge der Elektrifizierung als entbehrlich verkauft wird. Wir haben hierzu, wie zu den übrigen Artikeln, die der Gesellschaft die tunliche Berücksichtigung der schweizerischen Industrie und der einheimischen Arbeit zur Bedingung machen (Art. 9), eine oben bereits erwähnte Abrechnung (Art. 10) vorschreiben, in Art. 11 die Ordnung für allfällige

Streitigkeiten vorsehen und in Art. 12 endlich die Genehmigungsklausel enthalten, nichts besonderes zu bemerken.

4. Es erübrigt noch, uns zu dem unter Ziffer 2 oben erwähnten Vorschussbegehren der Unternehmung zu äussern. Wir konnten darauf nicht eintreten, einmal, weil vorerst die materiellen Voraussetzungen zu einer Unterstützung nach jeder Hinsicht abgeklärt sein mussten, und sodann, weil dadurch die Entscheidung über die Hauptsache präjudiziert worden wäre. So viel uns bekannt, haben die Arbeiten trotzdem bis jetzt fortgesetzt werden können. Dagegen scheint ein Unterbruch derselben, der für die Bahn bedeutende Schadensfolgen nach sich ziehen dürfte, bei weiterm Ausbleiben der Bundeshülfe keineswegs ausgeschlossen; sowohl die Gesellschaft, wie der Kanton Graubünden versichern, dass sie am Ende ihrer Kraft angelangt seien und keine Möglichkeit der Beschaffung weiterer Geldmittel sähen. Die Angelegenheit, die gründlich geprüft und vorbereitet worden ist, sollte deshalb ohne Aufschub erledigt werden. — Den Text der Vereinbarung geben wir hiernach im Abdruck wieder.

Wir empfehlen Ihnen, gestützt auf diese Ausführungen, die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes und benützen den Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 20. September 1920.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Motta.

Der Bundeskanzler:

Steiger.

Anhang: Abdruck der Darlehens-Vereinbarung.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

ein der Rhätischen Bahn zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes zu gewährendes Darlehen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. von drei Eingaben der Rhätischen Bahn vom 24. Oktober 1919, 5. Januar 1920 und 6. März 1920;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 20. September 1920

beschliesst:

I. Der vom Bundesrate namens der schweizerischen Eidgenossenschaft mit der Rhätischen Bahn und dem Kanton Graubünden abgeschlossenen Vereinbarung vom 6., 7. und 20. September 1920 betreffend ein mit diesem hälftig zu gewährendes Darlehen von Fr. 17,500,000 wird die Genehmigung erteilt.

II. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der sofort in Kraft tritt, beauftragt.

Vereinbarung.

Zwischen

der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Graubünden
einerseits und

der Rhätischen Bahn (A.-G.), mit Sitz in Chur,

andererseits

ist heute im Sinne und unter Vorbehalt der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 2. Oktober 1919 über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes folgende Vereinbarung abgeschlossen worden :

Art. 1.

Die schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Graubünden gewähren gemeinsam und zu gleichen Teilen unter sich der Rhätischen Bahn (A.-G.), hiernach „Gesellschaft“ genannt, zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Linien

Bever-Filisur,
Thusis-Filisur-Davos,
Thusis-Chur-Landquart,
Davos-Klosters,
Klosters-Landquart

ihres Bahnnetzes ein Darlehen bis zum Betrage von Franken 17,500,000 (siebzehneinhalb Millionen Franken). Im Rahmen dieser Höchstsumme wird das Darlehen nach Massgabe des auszuweisenden Bedürfnisses und der den beiden Darlehensgebern zur Verfügung stehenden Mittel ausgerichtet.

Vorschüsse, die der Kanton Graubünden der Gesellschaft für die Elektrifizierung der genannten Linien im Sinne von Art. 11 des angeführten Bundesgesetzes seit dem 1. Juli 1918 bereits gemacht hat, werden ihm wie der Gesellschaft als Abschlagszahlungen angerechnet.

Art. 2.

Die Auszahlung erfolgt in grösseren, runden Beträgen von tunlich zu beschränkender Zahl und ist jeweilen von der Gesellschaft unter Beifügung der erforderlichen Zusammenstellungen und Belege beim eidgenössischen Eisenbahndepartement wie bei der Kantonsregierung nachzusuchen. In die Zusammenstellungen dürfen Bauzinse nach Massgabe von Art. 4 des Bundesgesetzes vom 27. März 1896 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen aufgenommen werden.

Bis zur Höhe der vom Kanton Graubünden bereits vorgeschossenen und ihm nach Art. 1 Absatz 2 anzurechnenden Kapitalbeträge wird der Bund die Zahlungen allein leisten. Von da hinweg haben beide Darlehensgeber grundsätzlich die Zahlungen je zur Hälfte gleichzeitig zu bewerkstelligen, nachdem sie die Ausweise der Gesellschaft geprüft und richtig befunden haben, wovon sie sich gegenseitig in Kenntnis setzen. Der Bund wird seine Anteilshälfte der Gesellschaft überweisen, sobald ihm die Kantonsregierung die ihrerseits vorgenommene Zahlung mitteilt. Er behält sich indes vor, von Fall zu Fall die Beträge für beide Teile vorzuschüssen und dem Kanton Graubünden für dessen Anteilshälfte jedesmal Rechnung zu stellen.

Art. 3.

Das Darlehen mit Einschluss der in Art. 1, Absatz 2, genannten Vorschüsse ist vom Tage der geleisteten Abschlagszahlungen an je auf 30. Juni und 31. Dezember zu dem hiernach angegebenen Zinsfusse zu verzinsen und auf 31. Dezember, erstmals 1921, mit 1 % zu amortisieren.

Der Zinsfuss ist jeweilen für einen Zeitraum von zehn Jahren fest. Für die erste am 31. Dezember 1930 endende Zinsfussperiode beträgt er 5 %. Für jede weitere Periode kann er, behufs Anpassung an die Verhältnisse auf dem Geldmarkte und die finanzielle Lage der Gesellschaft, vom Bund für seine Darlehenshälfte neu bestimmt werden. Das gleiche Recht steht dem Kanton Graubünden für seine Darlehenshälfte zu mit der Massgabe, dass er keinen höhern Zins als der Bund beanspruchen darf. Will der eine oder der andere der Darlehensgläubiger von diesem Rechte Gebrauch machen, so ist die Änderung jeweilen vor dem ersten Zinstag der neuen Zinsfussperiode der Gesellschaft mitzuteilen, ansonst der bisherige Zinsfuss für die betreffende Periode weitergilt. Die Darlehensgläubiger haben allfällige Zinsfussänderungen einander vor dem Stichtag mitzuteilen.

Die Amortisation erfolgt nach dem Annuitätensystem in dem Sinne, dass für jedes Jahr einer Zinsfussperiode Zins und Amortisationsbetragnis zusammen einen gleichbleibenden Betrag ergeben. Eine raschere Tilgung steht der Gesellschaft jederzeit frei.

Zinse, Kapitalamortisationen und Zinsverlustvergütungen (Art. 6, Ziff. 4) sind von der Gesellschaft jedem Darlehensgläubiger direkt durch Überweisung an die Staatskasse unter Anzeige an das eidgenössische Eisenbahndepartement bzw. die Kantonsregierung zu entrichten.

Art. 4.

Zur Sicherstellung von Kapital und Zinsen (Art. 1 und 3) wird zugunsten von Bund und Kanton das gesetzliche Vorzugspfandrecht gemäss Art. 8 des genannten Bundesgesetzes im Eisenbahnpfandbuch eingetragen, wobei vorläufig eine Pfandsumme von Fr. 17,500,000 vorzumerken ist. Nach erfolgter Schlussabrechnung über das Darlehen ist im Pfandbuch der wirkliche Darlehensbetrag als Pfandsumme einzutragen.

Pfandgegenstand bildet das gesamte Netz der Rhätischen Bahn im jetzigen Bestande samt Zugehör im Sinne des Art. 9 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen.

Ohne Zustimmung des Bundesrates und des Kantons Graubünden dürfen keine betriebszugehörigen, beweglichen oder unbeweglichen Bestandteile vom Pfandgegenstand veräussert, noch darf dessen Bestand sonstwie geschmälert werden. Ausgenommen sind Materialveräusserungen gemäss Art. 8 dieser Vereinbarung.

Art. 5.

Nach erfolgter Unterzeichnung dieser Vereinbarung übermittelt der Kanton Graubünden dem eidgenössischen Eisenbahndepartement eine detaillierte Aufstellung über die der Gesellschaft seit 1. Juli 1918 gemachten Vorschüsse unter Angabe der Daten und der Zins- und Rückzahlungsbedingungen, sowie allfälliger Zinszahlungen und Kapitaltilgungen; Zinskapitalisierungen sollen nicht vorgenommen werden.

Ebenso wird die Gesellschaft dem eidgenössischen Eisenbahndepartement anhand ihrer Bücher eine genaue Rechnungsaufstellung über die Verwendung der vom Kanton seit 1. Juli 1918 erhaltenen Vorschüsse übermitteln, soweit sie für die Elektrifizierung der in Art. 1 genannten Linien verausgabt wurden. Allfällige Zinszahlungen oder Kapitaltilgungen sind ebenfalls anzugeben.

Art. 6.

Für die Verwendung der Betriebseinnahmen der Gesellschaft wird unter Vorbehalt der Bestimmungen des Bundesbeschlusses vom 18. Dezember 1918 über Hülfeleistung an notleidende Transportanstalten und unter Vorbehalt von allfälligen abweichenden — bestehenden oder künftigen — Gesetzesvorschriften zwingender Natur folgende Rangordnung als massgebend erklärt:

Die Bruttoeinnahmen dienen:

1. zur Bezahlung der Betriebsausgaben mit Einschluss von Verwaltungs- und Erneuerungskosten, allfälligen Zinsen für Betriebszuschüsse und ähnlichen, mit dem Betrieb verbundenen Ausgaben, aber unter Ausschluss von Zinsen für Anleihen und schwebende Schulden und von Schuldentilgungen, Abschreibungen, Amortisationen, Einlagen in irgendwelche Fonds, Tantiemen und Dividenden;

2. zur Bezahlung des Zinses samt Amortisation des Elektrizitätsdarlehens, Rückstände inbegriffen;

3. zur Erfüllung der übrigen Verbindlichkeiten, wie Verzinsung der Anleihen und schwebenden Schulden, Einlagen in den Erneuerungsfonds usw., unter Ausschluss von Aktiendividenden u. dgl.

4. Was übrig bleibt, gilt als Reinertrag oder Reingewinn.

Der Reingewinn jedes Jahres dient in erster Linie zur Rückvergütung des Zinsverlustes, der Bund und Kanton im betreffenden Rechnungsjahr der Gesellschaft aus der Darlehensgewährung erwachsen ist, allfällige Rückstände der Vorjahre eingeschlossen. Die Verteilung auf Bund und Kanton hat proportional, d. h. nach dem Verhältnis der beidseitigen Verlustbetreffnisse zueinander zu erfolgen.

5. Ein Überschuss über diese Verwendung steht zur Verfügung der Gesellschaft.

Art. 7.

Unter Zinsverlust (Art. 6) ist die Differenz zwischen dem in dieser Vereinbarung (Art. 3) festgesetzten Zinsfusse und dem Selbstkostenzins der Darlehensgeber zu verstehen, Kursverluste, Emissions- und sonstige Kosten inbegriffen. Die Differenz ist, solange notwendig, jedes Jahr vom eidgenössischen Eisenbahndepartement in Verbindung mit dem eidgenössischen Finanzdepartement für die vom Bund und ebenso vom Kanton für die von ihm ausgerichteten Darlehensbeträge festzustellen. Der Kanton teilt seine Verlustquote dem eidgenössischen Eisenbahndepartement mit, und dieses übermittelt sodann der Gesellschaft wie dem Kanton eine Gesamtaufstellung der Zinsverluste.

Art. 8.

Die Gesellschaft ist gehalten, allen Erlös aus Material, das infolge der Elektrifizierung überflüssig wird, in erster Linie zur Bestreitung von Bau- und Anschaffungskosten der Elektrifi-

zierung im vorgesehenen Umfange zu verwenden. Daherige Einnahmen und Guthaben sind in die Schlussabrechnung (Art. 10) aufzunehmen. In die Zeit nach der Schlussabrechnung fallende Erlöse sollen zur Abzahlung an dem Darlehen verwendet werden und sind dem eidgenössischen Eisenbahndepartement jeweilen ohne Verzug mitzuteilen.

Art. 9.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, bei Materialbestellungen in erster Linie die schweizerische Industrie zu berücksichtigen und bei der Vergebung von Arbeiten nach Möglichkeit schweizerische Unternehmungen und Arbeitskräfte beizuziehen.

Art. 10.

Binnen sechs Monaten nach der Durchführung des mit dem Darlehen finanzierten Elektrifikationsprogramme hat die Gesellschaft dem eidgenössischen Eisenbahndepartement und dem Kanton eine Gesamtabrechnung über die Verwendung einzureichen.

Art. 11.

Allfällige Streitigkeiten aus dieser Vereinbarung sind durch das schweizerische Bundesgericht zu beurteilen.

Ausgenommen sind Anstände, die sich aus der Bemessung der Darlehensteilzahlungen nach Umfang und Zeit, aus der Frage der Anrechnung der seit 1. Juli 1918 vom Kanton geleisteten Vorschüsse, aus der Festsetzung von Zinsfuss und Amortisationsquote, aus der Verwendung der Betriebseinnahmen und aus der Berechnung und Festsetzung der Zinsverluste des Bundes ergeben sollten (Art. 1, 2, 3, Absatz 2 und 3, Art. 6, 7, oben), worüber ausschliesslich der Bundesrat entscheidet.

Art. 12.

Diese Vereinbarung tritt mit ihrer Genehmigung durch die Bundesversammlung in Kraft.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend ein der Rhätischen Bahn zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes zu gewährendes Darlehen. (Vom 20. September 1920.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1920
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	39
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1310
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.09.1920
Date	
Data	
Seite	263-278
Page	
Pagina	
Ref. No	10 027 675

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.