

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Samaden über Maloja nach Castasegna.

(Vom 12. Dezember 1896.)

Tit.

Am 15. Juni 1895 stellten die Herren P. Planta, als Vizepräsident, und G. Gilli, als Aktuar, in Chur, handelnd namens des Albulabahnkomitees, das Gesuch um Konzessionierung einer schmalspurigen Eisenbahn von Samaden über Maloja nach Castasegna, „als Teilstrecke des projektierten rhätischen Eisenbahnnetzes, wovon bis jetzt 90 km. teils im Betrieb, teils im Bau begriffen sind“.

In dem Gesuche wird ausgeführt, daß die Inhaber der Konzession einer Albulabahn Thusis-Filisur-Samaden bei ihren Versuchen, diese Bahn zu finanzieren, die Überzeugung gewinnen mußten, daß in Finanzkreisen Wert darauf gelegt werde, von vorneherein die Fortsetzung von Samaden über Maloja nach Cleven in Aussicht zu nehmen oder wenigstens über die Konzession für diese Strecke verfügen zu können.

Die neue Linie, welche die schweizerische Eisenbahnbank schon früher bis ins Detail studieren ließ, würde in Samaden von der Albulabahn abzweigen, über St. Moritz, Silvaplana und Sils gegen den Malojapaß führen und nach dessen Überschreitung auf einer Höhe von 1819 m. ü. M. ins Bergell eintreten. Sie würde dann dieses Thal unter Berührung der Ortschaften Casaccia, Vicosoprano, Stampa und Bondo durchziehen und bei Castasegna auf italienisches Gebiet übertreten, auf welchem sie bis nach Chiavenna weitergeführt werden solle, um dort an das normalspurige italienische Eisenbahnnetz anzuschließen.

Die Länge der auf Gebiet des Kantons Graubünden liegenden Linie beträgt 52 km. Die Spurweite ist zu einem Meter angenommen. Die Konzessionsbewerber wünschen mit Bezug auf die Anwendung der Zahnstange auf kürzeren oder längeren Strecken noch freie Hand zu behalten.

Außer der Erleichterung des sehr lebhaften Verkehrs zwischen dem Bergell und dem obern Engadin, der zur Sommers- und Touristenzeit erhebliche Dimensionen annehme, bezwecke die projektierte Bahn auch die Herstellung einer besseren Verbindung der Thäler des Hinterrheins, des Engadins und des Bergells mit den Ausläufern der lombardischen Ebene bei Chiavenna und Colico, so daß ihr in Verbindung mit der bereits konzcedierten Albulabahn eine hohe Bedeutung zukomme.

Es werden einstweilen folgende Stationen und Haltestellen in Aussicht genommen: Samaden, Celerina, St. Moritz-Dorf, St. Moritz-Bad, Campfer, Silvaplana, Sils-Maria, Isola, Maloja, Maloggina (Wasserstation), Casaccia, Lobbia, Rotticcio, Vicosoprano, Borgonuovo, Stampa, Promontogno und Castasegna.

Der technische Bericht bezeichnet die Normalien der bestehenden Linien der rhätischen Bahn als maßgebend für Bau, Ausrüstung und Rollmaterial der projektierten Linie, allerdings unter Anpassung an die klimatischen, topographischen und geologischen Verhältnisse der berührten Gegenden und unter Berücksichtigung der Möglichkeit eines Zahnrad- und eventuell eines elektrischen Betriebes. Es sei nur ein Geleise in Aussicht genommen. Der Minimalradius soll bei der Adhäsionsbahn 100 und bei Zahnstangenstrecken 120 m., die Maximalsteigung 45, beziehungsweise 100 ‰ betragen. Zwischen zwei Kurven entgegengesetzten Sinnes soll stets eine Gerade von mindestens 10 m. zu liegen kommen.

Das Tracé sei auf längeren Strecken, namentlich im Bergell, mehr durch die Rücksicht auf die klimatischen Einflüsse, die vorkommenden Schneeanhäufungen, Lawineengänge, Runsen und Steinfallpartien bedingt, als durch die Lage der Ortschaften. Die Notwendigkeit eines sicheren Bestandes und Betriebes der Bahnanlage in Verbindung mit dem steil abfallenden Thalboden des Bergells zwingt stellenweise zu sehr künstlichen Entwicklungen an den Berglehnen, zu Kehrtunneln und Spitzkehren, da der Mangel an hinreichend weiten und tiefen Seitenthälern eine andere Art der Linienverlängerung nicht zulasse. So sei zur Erreichung der Thalsole bei Casaccia, die in der Luftlinie gemessen nur $2\frac{3}{4}$ km. von Maloja entfernt sei, eine Bahnlänge von nahezu 8 km. erforderlich.

Die Frage, ob die Zugkraft zum Betrieb der Bahn für die ganze Linie oder streckenweise auf elektrischem Wege oder mittelst

gewöhnlicher Dampflokomotiven erzeugt werden soll, wünschen die Konzessionsbewerber noch offen zu lassen.

Der Kostenvoranschlag berechnet für	
Bahnanlage und feste Einrichtungen der Strecken	
Samaden-Maloja	Fr. 3,750,000
Maloja-Vicosoprano	„ 5,700,000
Vicosoprano-Castasegna	„ 2,345,000
auf der ganzen Strecke somit	Fr. 11,795,000
Rollmaterial und Gerätschaften	„ 1,055,000
	<hr/>
	total Fr. 12,850,000

was einem Betrage von rund Fr. 247,000 per Kilometer entspricht.

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden, welchem das Gesuch zur Vernehmlassung mitgeteilt wurde, führte in seinem Schreiben vom 24. Januar 1896 aus, die neue Linie könne in Verbindung mit der Albulabahn dem ganzen Lande von hervorragendem Nutzen werden. Da die ganze Strecke Thusis-Chiavenna in eine Hand gelangen solle, und zwar in die Hand eines Komitees, welches nicht spekulative Zwecke verfolge, sondern in enger Beziehung zu den an der Linie direkt beteiligten Gemeinden stehe, so empfehle die Regierung das vorliegende Gesuch zur Genehmigung. Einige Vorbehalte, an welche diese Empfehlung geknüpft wurde, werden wir im Zusammenhang mit den betreffenden Artikeln des Beschlusses besprechen.

Gegen das Projekt wurde, nachdem die Vernehmlassung des Kleinen Rates von Graubünden bereits eingelangt war, Einsprache erhoben und zwar von einer Anzahl Einwohner des Bergells unter der Führung des Herrn Dr. August Vassalli in Vicosoprano. Die Eingabe (Protesta di 62 Bregagliotti), die vom 2. März 1896 datiert war und in den Nummern 10 und 11 der „Engadiner Post“ in deutscher Übersetzung erschien, beklagt sich darüber, daß die Bevölkerung des Oberengadins wie des Bergells gar keine Gelegenheit erhalten habe, sich zu Händen der kantonalen Regierung über das Projekt auszusprechen. Diese habe mehr auf das Interesse der Gesellschaft geschaut, welche die Konzession nachsuche, als auf dasjenige des Landes und der Bevölkerung, welche durch die Eisenbahn bedient sein sollte. Die letztere sei übrigens auch dem allgemeinen Interesse des ganzen Kantons zuwider, da demselben, im Hinblick auf den Anschluß an die Orientbahn in Samaden, nur eine normalspurige Bahn entsprechen könne. Werde aber die Linie Samaden-Castasegna schmalspurig gebaut, so habe dies zur Folge, daß, wenn einmal die Orientbahn im Betriebe sei, das Bergell ewig auf seine Schmalspurbahn beschränkt bleibe, die es mit ihren für

Personen und Güter hohen Tarifansätzen aussaugen würde. Die weitere Folge davon wäre, daß auf einer Strecke von 54—56 km. Länge von Chiavenna nach Samaden, resp. Bevers, doppelte Wagenumladung stattfinden müsse und daß also das Bergell in Handelsverkehrsangelegenheiten von der übrigen Welt getrennt und abge sondert bleibe.

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden, welchem die Ein gabe zur Vernehmlassung übermittelt wurde, äußerte sich in seinem Schreiben vom 20./26. November 1896 dahin, es seien sowohl das Kreisamt Oberengadin, wie auch das Kreisamt Bergell zur Meinungs- äusserung aufgefordert worden. Von beiden Kreisämtern seien Ant worten eingegangen und es sei auf die darin ausgesprochenen Wünsche in der Vernehmlassung der kantonalen Regierung Rück sicht genommen worden, indem verlangt wurde, daß die Linie Samaden-Castasegna als Teilstück der Albulabahn behandelt werde (Wunsch des Kreisamtes Oberengadin) und daß der Betrieb der Linie das ganze Jahr dauere (Wunsch des Kreisamtes Bergell). Eine direkte Anfrage der Bevölkerung durch die Regierung sei, weil nicht üblich, nicht erfolgt.

Sodann müsse bemerkt werden, daß allen Bedenken, welchen die Protestanten Ausdruck geben, Rechnung getragen werde, wenn nach Antrag der Regierung die Linie als ein Teil der Albulakonzession betrachtet und dormalen die Konzession in dem Sinne erteilt werde, daß die Linie Samaden-Castasegna nur nach oder gleichzeitig mit der Überschienung der Albulakette ausgeführt werden dürfe, wobei allerdings angenommen werde, daß diese Überschienung im Laufe der nächsten Jahre wenigstens gesichert werde. Gelingt es aber, eine normalspurige Orientbahn zu finan zieren, so komme offenbar eine schmalspurige Verbindung mit dem Engadin nicht zu stande und es gelange dann auch die Konzession einer schmalspurigen Linie Samaden-Castasegna nicht zur Ausführung. Übrigens könne in dieser Bahn ein Konkurrenzprojekt zur Orientbahn, deren Chancen der Kleine Rat nicht so optimistisch beurteile wie die Protestanten, nicht erblickt werden.

Wir können uns diesen Ausführungen anschließen und be antragen daher, über die Protesteingabe zur Tagesordnung zu schreiten.

Das Gleiche ist, nach unserem Dafürhalten, der Fall mit einem in letzter Stunde, d. h. am 5. dieses Monats, eingelangten Gesuche eines gewissen J. Lardelli, zur Eiche, in Chur. Derselbe will mit der Generaldirektion der italienischen Südbahnen (Adriatisches Netz) in Florenz in Unterhandlung stehen behufs Erstellung einer „Normalbahn mit elektrischem und Sekundärbetrieb von Sondrio (Veltlin)

nach Poschiavo und durch den Bernina mit einem Tunnel von 10 Kilometern, nach Samaden⁴. Er stellt daher das Gesuch, die Konzession für eine schmalspurige Bahn von Samaden nach Castasegna nicht zu erteilen.

Es erübrigt uns noch, kurz zweier Konkurrenzprojekte zu erwähnen. Mit Eingabe vom 17. Oktober 1895 reichte Herr Maurice Rambert in Nidau ein Konzessionsbegehren ein für eine schmalspurige Touristenbahn von Castasegna nach Maloja - St. Moritz. In seiner Vernehmlassung vom 24. Januar 1896 empfahl der Kleine Rat des Kantons Graubünden, auf dieses Gesuch nicht einzutreten, da eine Touristenbahn (die also bloß im Sommer betrieben würde) den Bedürfnissen des Engadins in keiner Weise genüge, weil ihre Leistungsfähigkeit in Hinsicht auf den Warentransport eine zu geringe wäre und weil die Taxen viel zu hoch angesetzt würden.

Wir teilen diese Auffassung und beantragen Ihnen, mit Rücksicht auf die offenkundigen Vorzüge, welche das Projekt des Albulabahnkomitees gegenüber einer bloßen Touristenbahn bietet, auf das Konzessionsgesuch des Herrn Rambert nicht einzutreten.

Ein weiteres Projekt war am 7. November 1895 von Herrn F. v. Schumacher, Ingenieur in Luzern, eingereicht worden für „Oberengadiner Thalbahnen“, welches die Erstellung einer elektrischen schmalspurigen Straßenbahn von Samaden nach Maloja, unter Benützung der bereits bestehenden Teilstrecke St. Moritz-Dorf-St. Moritz-Bad, mit Abzweigungen von Samaden und von St. Moritz nach Pontresina, bezweckte.

Auch dieses Projekt wurde vom Kleinen Rate des Kantons Graubünden ablehnend begutachtet, weil durch die Beschienung des Oberengadins allein eine später zu erstellende durchgehende Bahn in Frage gestellt würde und weil die Straßen zu schmal seien, um für eine so ausgedehnte Straßenbahn zur Verfügung gestellt werden zu können. Herr v. Schumacher, welchem diese Einwendungen zur Kenntnis gebracht wurden, hat dann mit Schreiben vom 25. Mai 1896 sein Konzessionsgesuch zurückgezogen.

Die konferenziellen Verhandlungen über das Projekt Samaden-Maloja Castasegna fanden am 9. November 1896 statt und führten zur Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes, welcher uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß giebt:

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden hatte seine Zustimmung zu der Konzessionserteilung u. a. an den Vorbehalt geknüpft, daß die neue Linie als ein Teil der Albulakonzession betrachtet und demalen die Konzession bloß in dem Sinne erteilt werde, daß die Linie Samaden-Castasegna nur nach oder gleichzeitig mit der

Überschienung der Albulakette ausgeführt werden dürfe. Zur Begründung wurde angeführt, die projektierte Linie sei, wenn sie nicht als Teilstücke des rhätischen Schmalspurnetzes, sondern selbständig erstellt würde, geeignet, den ganzen Engadinerverkehr von der Schweiz ab- und Italien zuzulenken. Daß dies nicht geschehe, werde durch militärische, ökonomische und politische Gründe geboten. Sollte es sich im Laufe der Jahre zeigen, daß die Finanzierung des Albulabahnprojektes unmöglich sei, so könne die einschränkende Klausel immer noch fallen gelassen werden.

Dieser Argumentation glaubten wir Rechnung tragen zu sollen und nahmen daher in Artikel 28 die Bestimmung auf, es solle die Konzession erst auf den Zeitpunkt vollziehbar werden, auf welchen eine Bahnverbindung zwischen dem Engadin und dem nördlichen Kantonsteile hergestellt oder wenigstens gesichert sein werde.

Mit Rücksicht hierauf konnte in Artikel 5 die Frist zur Einreichung der vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten nicht fixiert, sondern es mußte deren Bestimmung dem Bundesrate überlassen werden.

Artikel 8 sieht eventuell die Einlegung einer Zahnstange vor. Die kantonale Regierung hatte verlangt, daß dieselbe nur gestattet werden solle, wenn auch die Albulabahn mit Zahnradstrecken gebaut werde, damit das gleiche Rollmaterial auf beiden Linien kursieren könne. Die Entscheidung über diesen Punkt wird bei Anlaß der Planvorlagen zu treffen sein.

In Artikel 12 ist auf Begehren der Kantonsregierung das Minimum der täglichen Zugzahl auf drei festgesetzt worden. Die Konzessionsbewerber hatten nur zwei Züge in jeder Richtung vorgeesehen.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir den Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 12. Dezember 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

A. Lachenal.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschuß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Samaden
über Maloja nach Castasegna.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Albulabahnkomitees, vom 15./21. Juni 1895;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. Dezember 1896,

beschließt:

I. Den Herren P. Planta, Vizepräsident, und G. Gilli, Aktuar, in Chur, handelnd im Namen des Albulabahnkomitees, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Samaden über Maloja nach Castasegna unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, 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 vom Bundesrate zu bestimmenden Frist sind demselben die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 4 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt, eventuell unter Einlegung einer Zahnstange, wo die Steigungen es notwendig machen.

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 Bundesbeamten, 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 nötigen Falls entlassen werden.

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

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates ausgeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem 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. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 30 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 20 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Warenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter drei 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 Reisendengepäckes 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 sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

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

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

Per Stück und per Kilometer für :

Pferde, Maultiere und über ein Jahr alte Fohlen 32 Rp. ;
 Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 16 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 Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 3,75 Rappen, die niedrigste nicht über 1,85 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 Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

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

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, 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.

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. 18 a. Wenn Zahnradstrecken eingelegt werden, so sind die Taxen für dieselben im Verhältnis zu der dadurch erzielten Verkürzung der Linie zu erhöhen und werden vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 19. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft ver-

pflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile 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 Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. 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 Waren ist Sache der Gesellschaft und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere 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 Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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

Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung 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 zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. 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 1915 und von da an jederzeit 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. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem 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 Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahieriges Recht, wie es im Art. 26 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession beauftragt, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt und auf den Zeitpunkt vollziehbar erklärt wird, auf welchen eine Bahnverbindung zwischen dem Eugadin und dem nördlichen Kantonsteil hergestellt oder wenigstens gesichert sein wird.

II. Auf ein Gesuch des Herrn Maurice Rambert in Nidau, vom 17. Oktober 1895, betreffend Konzession einer schmalspurigen Touristenbahn von Castasegna nach St. Moritz wird nicht eingetreten.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer
schmalspurigen Eisenbahn von Samaden über Maloja nach Castasegna. (Vom 12.
Dezember 1896.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1896
Date	
Data	
Seite	1110-1122
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 676

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.