

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Maloja bis zur Landesgrenze bei Castasegna in der Richtung gegen Chiavenna.

(Vom 14. Dezember 1885.)

Tit.

Unterm 9. April 1883 reichte die Firma Zschokke & Cie. in Aarau ein Konzessionsgesuch ein für eine normalspurige Eisenbahn von Chur nach Thusis, unter Berufung auf vorausgegangene Verhandlungen mit einem in Thusis domizilirten Komite für Erstellung genannter Linie, welches denn auch später im beidseitigen Einverständniß bezüglich Erwerbung der Konzession für die Linie Chur-Thusis ganz an Stelle der Firma Zschokke & Cie. trat. Schon am 1. Mai gleichen Jahres wurde ferner von Herrn Advokat Hunger in Thusis ein Konzessionsgesuch eingebracht für die nämliche Linie Chur-Thusis und von hier weiter über Tiefenkastels, Alvaneu und Filisur bis zur Filisurerbrücke, eventuell bis Bellaluna.

Diese beiden Konzessionsgesuche wurden vom Eisenbahndepartement nach gesetzlicher Vorschrift (Eisenbahngesetz, Art. 2) behandelt und insbesondere die Vernehmlassung der graubündnerischen Regierung eingeholt. Dieselbe sprach sich aber sowohl in ihrer schriftlichen Eingabe vom 16. Juni als hernach in der Konzessionskonferenz vom 11. August 1883 gegen Konzessionirung des einen wie des andern Projektes aus, indem sie geltend machte:

Nur durch eine den ganzen Kanton durchziehende Alpenbahn nach Italien könne die Isolirung Graubündens infolge Erstellung der Gotthardbahn und Arlbergbahn wenigstens theilweise noch gehoben werden, weshalb alle Mittel und Kräfte auf dieses Ziel gerichtet werden müssen. Unter diesem Gesichtspunkte betrachtet, tragen beide dermaligen Projekte, das eine mehr, das andere weniger, den Charakter bloß lokaler Bahnen, die dem Kanton keine nennenswerthe Vermehrung des Verkehrs von aussen her bringen und dem Binnenverkehr nicht bedeutende Vortheile bieten würden. Einzig Thuis dürfte damit auf Kosten von Chur nach verschiedenen Richtungen gewinnen. Es sei auch nicht richtig, daß durch Erstellung des fraglichen Theilstückes einer durchgehenden Alpenbahn vorgearheitet werde, im Gegentheil würde einer solchen nur das einfachste und billigste Stück vorweggenommen.

Für den Fall, daß, entgegen ihrer Einsprache, doch das eine oder andere Projekt konzessionirt werden wollte, erklärte die Regierung von Graubünden, eventuell dem Hunger'schen Projekt, als dem einer durchgehenden Alpenbahn weniger hinderlichen und mehr im Interesse des Kantons gelegenen, den Vorzug zu geben. Gleichzeitig sprach sie den Wunsch aus, daß die Konzessionirung nur gegen genügende Kautio für Erfüllung einer Reihe, hauptsächlich im Hinblick auf die spätere Erweiterung der Bahn zu einer durchgehenden, aufgestellter Bedingungen erfolge.

In einer nach Mitgabe von Art. 2 des Eisenbahngesetzes veranstalteten Konzessionskonferenz wurden für die beiden Projekte Chur-Thuis und Chur-Thuis-Filisurerbrücke (Bellaluna) die Konzessionsbedingungen mit den Petenten und den Vertretern der Regierung von Graubünden vereinbart.

Das Departement hatte auch bereits eine das Hunger'sche Projekt zur Konzessionirung empfehlende Vorlage ausgearbeitet, als unterm 19. September 1883 der Kleine Rath von Graubünden dem Bundesrathe die Mittheilung machte, daß die Vorarbeiten für eine Septimerbahn im Zuge seien, welche aller Voraussicht nach in wenigen Monaten fertig gestellt sein dürften. Indem er ausführte, daß eine Septimerbahn den Interessen des Kantons unzweifelhaft besser entsprechen würde, als das eine oder andere der bereits vorliegenden Projekte, verband er damit das Gesuch, es möchte die Behandlung der letztern bis nach Eingang des Konzessionsgesuches für die Septimerbahn verschoben werden.

Diesem Gesuche entsprach der Bundesrath, da durch eine Verschiebung keine Interessen gefährdet erschienen, und trat auf ein späteres Ansuchen des Komites für Chur-Thuis um Wiedererwägung

dieses Verschiebungsbeschlusses und Vorlage der beiden Konzessionsgesuche bei der nächsten Bundesversammlung, gestützt auf Art. 4 des Eisenbahngesetzes, nicht ein.

Wirklich langte dann ein vom 14. November 1884 datirtes Konzessionsgesuch der Firma Zschokke & Cie. in Aarau ein für die durchgehende Linie von Chur über die Maloja nach Castasegna an der italienischen Grenze. Demselben folgten die nothwendigen Pläne und sonstigen Vorlagen, die später noch durch einen sehr einläßlich gehaltenen Bericht über die Vorgeschichte, den Bau und Betrieb, Verkehrswerth, die Kapitalbeschaffung und Ausführung des Unternehmens vervollständigt wurden.

Dieses neue Projekt wurde zur Vernehmlassung der Regierung (Kleiner Rath) von Graubünden unterm 17. November 1884 mitgetheilt. Nach einläßlicher Prüfung machte sich im Herbst 1885 die Regierung von Graubünden über die an die Konzessionirung der Septimerbahn zu knüpfenden Bedingungen schlüssig und brachte ihre Beschlüsse den Konzessionspetenten Zschokke & Cie. zur Kenntniß, was die letztern veranlaßte, das Projekt einer durchgehenden Linie wenigstens für einstweilen fallen zu lassen und das gestellte Konzessionsgesuch selbst nur für das Theilstück Maloja-Castasegna aufrecht zu erhalten, während für Chur-Thusis die Konzession vom Komite verlangt wird, von welchem sie später die Firma Zschokke zu erwerben gedenkt, indem sie die heiden Projekte immerhin als in gegenseitigem Zusammenhange stehend betrachtet. Genannte Firma bezog sich für die Linie Maloja-Castasegna auf die Vorlagen, welche sie für die durchgehende, dieses Stück ebenfalls umfassende Linie eingereicht hatte, und legte deshalb bloß ihre besondern Wünsche in Betreff der Taxen in einem Memorial dar.

Hinsichtlich aller Details des Projektes verweisen wir auf das beiliegende Konzessionsgesuch und den oben erwähnten ausführlichen Bericht der Petenten.

Gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes fanden unterm 28. November die konferenziellen Verhandlungen zur Feststellung der Konzessionsbedingungen statt. Da die Vertreter der Regierung von Graubünden sich nicht definitiv aussprechen zu können erklärten, und den Entscheid ihrer Standeskommission vorbehielten, so führte die Konferenz zu keinem abschließenden Ergebnis. Immerhin konnte schon in mehreren Punkten eine Verständigung zwischen den Petenten und den Vertretern der Bündner Regierung unter Vorbehalt der Zustimmung der Standeskommission erzielt werden. Wir verweisen in Betreff dieser Verhandlungen und der dabei von

den Petenten wie den Regierungsvertretern gestellten Begehren der Kürze wegen auf das beiliegende Protokoll, dem das Nähere zu entnehmen ist.

Mit Schreiben an das Eisenbahndepartement vom 9./10. Dezember 1885 theilte sodann der Kleine Rath des Kantons Graubünden die Bedingungen mit, an welche die Standeskommission ihre Zustimmung zur Konzessionsertheilung knüpft. Letztere Behörde lege hauptsächlich darauf Gewicht, daß die Bahn nicht etwa nur für den Sommergekehr nach und von den Engadiner Kurorten diene und so mehr zu einer bloßen Touristenbahn werde, sondern den steten Verkehr der ganzen Thalschaften Engadin und Bergell unter sich und mit Italien zu vermitteln habe. Es werde deshalb ein dem allgemeinen Bedürfnisse entsprechender Betrieb während des ganzen Jahres und zu mäßigen Taxen verlangt. Die einzelnen besondern Begehren werden hienach zur Besprechung kommen.

In Bezug auf die Bedingungen, welche wir Ihnen für die vorliegende Konzession vorschlagen, beschränkten wir uns auf die Erörterung derjenigen Bestimmungen, welche von der Normalkonzession abweichen und zu welchen besondere Begehren seitens der Petenten oder der Kantonsregierung vorliegen.

Was zunächst in Art. 5 die Fristen anbelangt, so wünschten die Regierungsvertreter schon anlässlich der Konferenz diejenige für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Statuten auf bloß ein Jahr bemessen, womit sich die Konzessionspetenten einverstanden erklärten, wie sie ihr anfängliches Begehren, für den Beginn der Frist auf die Konzessionirung durch die italienische Regierung Bezug zu nehmen, nicht weiter festhielten. Bezüglich der üblichen Fristen von sechs Monaten zum Beginn mit den Erdarbeiten und von zwei Jahren zur Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn machten sich keine abweichenden Begehren geltend. Nur verlangt die graubündnerische Regierung, daß für den Fall der Nichteinhaltung dieser Fristen ausdrücklich die Erlöschung der Konzession ausgesprochen werde. Da aber schon das Gesetz (Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 23. Dezember 1872, Art. 13) die Erlöschungsfolge vorsieht, so glaubten wir von Aufnahme einer derartigen, in allen andern Konzessionen als selbstverständlich weggelassenen Bestimmung, absehen zu sollen.

In Art. 8 ist nach dem Wunsche der Petenten die Spurweite auf 1 Meter und das Betriebs-System angegeben, wodurch die Bahn als Spezialbahn charakterisirt wird.

Zu Erörterungen gab Art. 12 Anlaß. In der Konzessionskonferenz einigten sich die Regierungsvertreter und Petenten dahin, daß für die Sommermonate (Juni bis und mit September) die Führung von täglich wenigstens 3 Zügen und für die Wintermonate (Oktober bis und mit Mai) von mindestens einem Zuge nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen festgesetzt werde, während die Standeskommission nunmehr ferner verlangt, daß während der Wintermonate zwischen Castasegna (resp. Chiavenna) und Vicosoprano (Thalstrecke) ein zweiter Zug ausgeführt werde, womit sich die Konzessionspetenten mündlich einverstanden erklärten, so daß wir keinen Grund hatten, die Aufnahme dieser Bestimmung abzulehnen.

Die Petenten wünschen ferner noch die Aufnahme einer Bestimmung, wonach der Bundesrath entscheiden würde, ob und in welchem Maße eine Beschränkung, beziehungsweise Einstellung des Winterbetriebes stattfinden darf. Während sich bei der Konferenz die Regierungsvertreter hiemit einverstanden erklärt hatten, will die Standeskommission von einer bezüglichen Bestimmung Umgang nehmen. Wir glauben aber an der Aufnahme festhalten zu sollen, indem bei einer Bahn, deren oberer Endpunkt 1817 m. über Meer gelegen ist, Schneefall oder andere Witterungsverhältnisse den Betrieb im Winter entweder ganz verunmöglichen oder doch nur mit unverhältnißmäßigen Opfern durchführen lassen, und ferner auch so gefahrvoil machen können, daß die Einstellung desselben nicht allein ein Gebot der Billigkeit gegenüber der Gesellschaft ist, sondern auch im Interesse des Publikums nothwendig wird. Es erscheint daher am Platze, dem Bundesrathe die Befugniß zu wahren, für solche ausnahmsweise Verhältnisse, vorübergehend, d. h. nur auf so lange, als diese Verhältnisse andauern, die Einstellung des Betriebes verfügen zu können.

In Art. 14 ist von Festsetzung des Wagentypus Umgang genommen worden, einmal weil dem Begehren der Petenten, zur Anwendung des Coupesystems autorisirt zu werden, die Erwägung gegenüberstand; daß namentlich Vorgänge der letzten Zeit auch für Bergbahnen das durchgehende amerikanische System im Interesse der Betriebssicherheit wünschbar erscheinen lassen, und sodann im Hinblick auf Art. 29, letztes Alinea, wonach für Bahnen im Hochgebirge Abweichungen von der gewöhnlichen Wagenkonstruktion bewilligt werden können, die Regelung dieses Punktes also nicht nothwendig schon in der Konzession erfolgen muß, sondern der Entscheidung des Bundesrathes bei Genehmigung der Pläne für das Rollmaterial anheimgestellt bleiben kann.

In der Konferenz sprachen Petenten bezüglich dieses Artikels ferner den Wunsch aus, nur zur Führung von zwei Wagenklassen verpflichtet zu werden und zwar in dem Sinne, daß die III. in Wegfall käme, ließen aber dieses Begehren fallen, als von Seite der Regierungsvertreter Reduktion der Taxe in der untersten Klasse und auf jeden Fall die Weglassung der I. und nicht der III. Wagenklasse verlangt wurde.

Endlich schlägt zu diesem Art. 14 die Standeskommission eine Abänderung vom gewöhnlichen Wortlaut der Konzessionen in dem Sinne vor, daß die Gesellschaft verpflichtet werde, allen Personenzügen Wagen der III. Klasse beizugeben. Wir halten aber eine solche Vorschrift nicht für nothwendig, da die Bestimmung, „daß in der Regel allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben seien und Ausnahmen nur der Bundesrath gewähren könne“, wie sie in den bestehenden Konzessionen regelmäßig vorkommt, keinen andern Sinn hat als den, und nie anders ausgelegt wurde als so, daß Lizenzen nur in Bezug auf die über die konzessionsmäßigen Verpflichtungen hinaus geführten Personenzüge gewährt werden dürfen, während die konzessionsmäßige Minimalzahl der Züge stets mit allen drei Wagenklassen zu fahren sei. Es liegt demnach kein Grund vor, hier von der üblichen Fassung abzugehen.

Was weiter die Festsetzung der Taxen in den Art. 15, 17 und 18 betrifft, so sprachen sich die Vertreter der Bündner Regierung schon in der Konferenz für Reduktion der von den Petenten verlangten Ansätze aus und die Standeskommission stellt für die Taxberechnung das grundsätzliche Postulat auf, daß für die Adhäsionsstrecken die Taxen nicht höher gehalten werden sollen als bei andern schweizerischen Thalbahnen und nur für Strecken mit Zahnschiene eine Zuschlagstaxe von 50% gestattet werde. Allein die Anwendung dieser Berechnungsweise erscheint uns weder für die einzelnen Strecken (von Station zu Station) noch auf die ganze Linie thunlich, indem sie nicht bloß große praktische Schwierigkeiten bieten, sondern auch für die Gesellschaft einen unbilligen Maßstab ergeben würde, indem auf der ganzen Linie abwechselnd Zahnradstrecken vorkommen, der Betrieb somit auf der ganzen Bahn entsprechend eingerichtet sein muß und demgemäß kostspieliger wird.

Die Petenten selbst gingen bei Aufstellung der Taxen in der Weise vor, daß sie die normalen Taxen derjenigen Länge, welche die Bahn bei bloß 10% Steigung erhalten würde, auf die kürzere Strecke mit größern Steigungen übertragen und so zu einem Coëffizienten von 3 gelangten. Sie verlangen demgemäß, zum Bezug folgender Taxen ermächtigt zu werden:

1) Für den Personentransport:

in der ersten Klasse	30 Rappen,
„ „ zweiten „	20 „
„ „ dritten „	15 „

2) Für Gepäck per 100 Kilogramm und per Kilometer 12 Rappen.

3) Für den Gütertransport: per 100 Kilogramm und Kilometer:

in der höchsten Klasse	6,8 Rappen,
„ „ niedrigsten „	3,4 „

4) Für den Viehtransport per Stück und Kilometer:

für Pferde, Maulthiere und über 1 Jahr alte Fohlen	32 Rappen,
„ Stiere, Ochsen, Kühe etc.	16 „
„ Kälber, Schweine, Schafe etc.	6 „

Nachträglich haben sich die Konzessionsbewerber noch zur Reduktion der Personentaxe für die III. Klasse auf 10 Rappen und zur Abrundung der Gütertaxen nach unten auf 6 und 3 Rappen bereit gefunden.

Wir beantragen Ihnen, diese Ansätze unverändert zu admittiren, indem dieselben nicht über die Limiten hinausgehen, welche sich aus der Anwendung der in der Botschaft des Bundesrathes betreffend die Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größeren Steigungen vom 11. September 1873 (Bundesblatt 1873, Bd. III, S. 708 ff.) niedergelegten Grundsätzen ergeben würden, und auch im Hinblick auf die in den Konzessionen für die Gotthardbahn, welche nicht so bedeutende Steigungen aufweist und nur Adhäsionsbahn ist, sowie die unter wesentlich analogen Verhältnissen nach gemischtem System betriebene Eisenbahn Rorschach-Heiden aufgestellten Maximaltaxen, nicht zu hoch erscheinen.

Es bezieht nämlich die Gotthardbahn für den Personentransport:

in der I. Klasse	15 Rappen	bei Steigungen über 15 ‰
„ „ II. „	10,5 „	„ „ „ „ „
„ „ III. „	7,5 „	„ „ „ „ „

Für den Gütertransport:

in der obersten Klasse	1,95 Rappen	per 100 Kilogramm,
„ „ letzten	0,8 „	„ „ „ „ „
bei Steigungen über 15 ‰, und für Eilgut	4,5 Rappen	per 100 Kilogramm bei allen Steigungen.

In der Konzession vom 26. Januar 1874 (EAS. n. F., Bd. II, S. 15 ff.) für die Eisenbahn Rorschach-Heiden, deren Steigung im Maximum 88 ‰, im Mittel 70 ‰ aufweist, sind bei einer Länge von 7 Kilometern folgende Maximalansätze festgestellt:

1) Für den Personentransport:

in der I. Klasse für Bergfahrt	Fr. 3. —	oder per km.	42,8	Rappen,
" " II. " " " " "	1. 50	" " "	21,4	"
" " I. " " Thalfahrt	Fr. 2. —	" " "	28,5	"
" " II. " " " " "	1. —	" " "	14,3	"

2) Für Gepäck:

für die ganze Linie und 100 Kilogramm Fr. 2 oder per Kilometer 28,5 Rappen.

3) Für Güter:

- I. Klasse, für die ganze Linie und 100 Kilogramm 80 Rappen, oder per Kilometer 11,4 Rappen;
- II. Klasse, für die ganze Linie und 100 Kilogramm 60 Rappen, oder per Kilometer 8,5 Rappen.

Um für den Fall, daß sich bei Vorlage der Detailpläne wesentlich günstigere Steigungsverhältnisse ergeben sollten, als das mit dem Konzessionsgesuch eingereichte und der Festsetzung der obigen Taxen zu Grunde liegende Längenprofil sie vorsieht, eine den wirklichen Verhältnissen entsprechende Modifikation zu ermöglichen, beantragen wir Ihnen, den Art. 18a in die Konzession aufzunehmen.

In Art. 27 schlagen wir vor, der Gesellschaft die Verpflichtung zur Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds und die Errichtung einer Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal ausdrücklich aufzuerlegen, indem wir zur Begründung auf die einschlagenden Bestimmungen des Obligationenrechts und des Eisenbahnrechnungsgesetzes verweisen.

Ansehend die in Art. 27 zu regelnde Frage der Benutzung der Straße für die projektirte Eisenbahn schlägt die Standeskommission von Graubünden vor, dieselbe einer besonders Vereinbarung auf Grund der vorzulegenden genauern Pläne vorzubehalten. Wir können uns diesem Vorschlag um so eher anschließen, als die Konzessionsbewerber sich darüber nicht genauer ausgesprochen haben, in welcher Weise die vorgesehene Anlehnung der Bahn an die bestehende Straße erfolgen soll. Es genügt vorläufig, daß die Kantonsregierung bereit ist, die Benutzung zu gestatten.

Wir benutzen auch diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommene Hochachtung zu versichern.

Bern, den 14. Dezember 1885.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise
Zahnradbahn) von Maloja nach Castasegna (Chiavenna).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren Zschokke & Cie. in Aarau, vom 14. November 1884 und 10. November 1885;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 14. Dezember 1885;

b e s c h l i e ß t :

Den Herren Zschokke & Cie. in Aarau für sich und zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Maloja bis zur Landesgrenze bei Castasegna, in der Richtung gegen Chiavenna, 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 des gegenwärtigen Beschlusses 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 des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath 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.

Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens 2 Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

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

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

Art. 8. Die Bahn wird mit einer Spurweite von einem Meter und streckenweise mit Zahnschiene 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 gegründeten 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. Ueberdieß soll zwischen Castasegna (Chiavenna) und Vicosoprano während der Wintermonate täglich ein zweiter Zug geführt werden.

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

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird, der Betriebseröffnung vorausgehend, vom Bundesrath festgestellt.

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 drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath 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.

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

- 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 Altersjahr 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 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxen 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 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 Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 6 Rappen, die niedrigste nicht über 3 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 Werthe 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. 18 a. Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, eine verhältnißmäßige Reduktion der in den Artikeln 15, 17 und 18 festgesetzten Taxen nach den effektiven Gefällsverhältnissen zu verlangen.

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.

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 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 Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon 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.

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. 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 Tarifsätze 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 Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal einrichten.

Art. 27. Betreffend die Benutzung der bestehenden Landstraße wird sich die Gesellschaft mit der Regierung des Kantons Graubünden verständigen. Dem Bundesrathe bleibt die Genehmigung der Vereinbarung vorbehalten.

Art. 28. 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 Drittmannsrechte 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 anderer 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 welchem 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 einmaligen 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. 29. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Artikel 28 definirt 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. 30. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (streckenweise Zahnradbahn) von Maloja bis zur Landesgrenze bei Castasegna in der Richtung gegen Chiavenna. (Vom 14. Dezember 1885.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1885
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	55
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1885
Date	
Data	
Seite	600-615
Page	
Pagina	
Ref. No	10 012 970

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.