Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Uebertragung der Konzession für die Straßeneisenbahn von Ponte Tresa bis an die italienische Grenze bei Fornasette (Luino).

(Vom 27. März 1883.)

Tit.

Durch Bundesbeschluß vom 30. Januar 1882 ist der Bank der italienischen Schweiz in Lugano, Namens einer zu bildenden Aktiengesellschaft, die Konzession für den Bau und Betrieb einer mit Dampfmotor auszurüstenden Straßeneisenbahn von Ponte Tresa bis an die italienische Grenze bei Fornasette (Luino) ertheilt worden, welche Konzession unterm 28. Juni 1882 und 20. Dezember gleichen Jahres mit Rücksicht auf die in den Artikeln 5 und 6 angesetzten Fristen dahin abgeändert wurde, daß der Termin für die Einreichung der vor dem Baubeginn vorzulegenden Nachweisungen auf den 1. Dezember 1883 und dementsprechend auch die Termine für die Bauausführung und für die Vollendung der Bahn verlängert worden sind.

Mit Eingabe vom 15. Februar 1883 theilte die Bank der italienischen Schweiz unserm Eisenbahndepartement mit, daß ihr auch die Konzession für die auf italienischem Gebiet zu bauende unmittelbare Fortsetzung der Bahn von Fornasette bis Luino und gleichzeitig die Ermächtigung zum Bau und Betrieb der ganz auf italienischem Gebiet liegenden und nur in mittelbarem Zusammenhang mit

der erwähnten Linie stehenden Strecke Porlezza-Menaggio ertheilt worden sei, welche den Verkehr zwischen dem Comer- und dem Luganersee vermitteln soll, während die Linie Ponte Tresa-Luino zwischen dem Luganer- und dem Langensee liegt und beide unter sich durch die Dampfschiffe auf dem Luganersee verbunden werden sollen.

Gleichzeitig machte die Bank die Mittheilung, daß sie die Konzessionen durch Vertrag vom 13. Dezember 1882 an die unter der Firma „Società Navigazione e Ferrovie pel Lago di Lugano" neu formirte vormalige Dampfschiffgesellschaft in Lugano abgetreten habe, welche nunmehr in alle aus der eingangsgenannten Konzession hervorgehenden Rechte und Pflichten eintrete.

Am gleichen Tage ging eine mit dem Inhalt dieser Mittheilung übereinstimmende Anzeige der Direktion der Società Navigazione e Ferrovie ein, welche beifügte, daß sie ihr Betriebskapital auf eine Million Franken in Aktien und ebensoviel in Obligationen zu bringen gedenke.

Auf Verlangen des Departements wurden dann weiter vorgelegt:

1) die am 13. Dezember 1882 von der Direktion der Bank der italienischen Schweiz aufgestellten Vertragsbestimmungen betreffend den Uebergang der erworbenen Konzessionen an die Società Navigazione e Ferrovie;
2) ein Auszug aus dem Protokoll über die Verhandlungen des Verwaltungsrathes derselben Bank vom 15. Dezember 1882, betreffend die Seitens des letztern ausgesprochene Genehmigung der Konzessionsabtretung;
3) Copie des Protokolls über die Verhandlungen der am 24. gl. Mts. zusammengetretenen außerordentlichen Aktionärversammlung der Società Navigazione e Ferrovie, welche ihrerseits die von ihrer Verwaltung unter Genehmigungsvorbehalt erfolgte Uebernahme der Eisenbahnkonzessionen ratifizirt hat;
4) die Statuten der Bank der italienischen Schweiz vom 8. Januar 1880, gemäß welchen das Recht, die in Rede stehende Konzession zu cediren, dem Verwaltungsrathe zusteht;
5) die Statuten der Società Navigazione e Ferrovie vom 24. Dezember 1882, wonach diese Gesellschaft als ihren Zweck bezeichnet die Betreibung der Dampfschiffahrt auf dem Luganersee und der beiden Eisenbahnlinien, welche denselben mit dem Comersee und mit dem Langensee verbinden.

Der Staatsrath des Kantons Tessin hat mit Zuschrift vom 21./22. März erklärt, daß er Einwendungen gegen die in Rede stehende Konzessionsübertragung nicht erhebe.

Auch wir haben keine Bedenken, die Genehmigung derselben zu empfehlen. Namentlich sehen wir, unter Vorbehalt allerdings des dem Bundesrathe nach Art. 7 des Eisenbahngesetzes zustehenden Genehmigungsrechts der Statuten, darin kein Hinderniß, daß die übernehmende Gesellschaft neben der Eisenbahn noch den Dampfschiffbetrieb auf dem Luganersee inne haben soll; die Verbindung der beiden Geschäfte ist zu natürlich, als daß derselben entgegengetreten werden dürfte. Der Umstand ferner, daß die Bahnunternehmung, um ihren Zweck zu erfüllen, italienisches Gebiet mitberühren muß, war bereits bei der Konzessionsertheilung an die Bank der italienischen Schweiz bekannt; die daraus hervorgehenden internationalen Beziehungen müssen, bevor die Bahn in Betrieb gesetzt werden kann, durch Vertrag unter den beiden Staaten geordnet werden.

Dagegen beantragen wir mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Bahnunternehmung das Gebiet zweier Länder berührt, und daß im Besitz und unter der Verwaltung derselben Gesellschaft auch die Dampfschiffahrt auf dem Luganersee steht, einen ausdrücklichen weiteren Vorbehalt in den Genehmigungsbeschluß aufzunehmen, in dem Sinn, daß es dem Bundesrathe vorbehalten sein soll, die nöthigen Vorschriften darüber aufzustellen, in welcher Form in den nach Art. 26 des Eisenbahngesetzes vorzulegenden Jahresrechnungen und Geschäftsberichten über den Eisenbahnbetrieb auf schweizerischem Gebiet speziell Rechenschaft gegeben werden muß.

Genehmigen Sie auch bei diesem Anlaß die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 27. März 1883.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Uebertragung der Konzession für die Straßenbahn von Ponte Tresa bis an die italienische Grenze bei Fornasette (Luino).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

a. einer Eingabe der Direktion der Bank der italienischen Schweiz in Lugano, vom 15. Februar 1883;
b. einer Eingabe der Direktion der Schiffahrts- und Eisenbahngesellschaft des Luganersees, vom gleichen Tage;
c. der nachträglichen Mittheilungen der Bank der italienischen Schweiz vom 23. Februar und 6. März 1883;
d. einer Botschaft des Bundesrathes vom 27. März 1883,

beschließt:

1. Die durch Bundesbeschluß vom 30. Januar 1882 der Bank der italienischen Schweiz in Lugano, Namens einer zu bildenden Aktiengesellschaft, für den Bau und Betrieb einer Straßeneisenbahn von Ponte Tresa bis an die italienische Grenze bei Fornasette (Luino) (Eisenbahnaktensammlung n. F. VII, S. 8) verliehene und in Hinsicht auf die in den Artikeln 5 und 6 anberaumten Fristen unterm 28. Juni 1882 (E. A. S. n. F. VII, S. 78) und 20. Dezember gl. J. (id. S. 111) abgeänderte Konzession wird hiemit auf die Schiffahrts- und Eisenbahngesellschaft des Luganersees in Lugano übertragen.

2. Dem Bundesrathe wird die Genehmigung der Statuten dieser Gesellschaft und ferner vorbehalten, die nöthigen Vorschriften darüber aufzustellen, in welcher Form die nach Art. 26 des Gesetzes betreffend den Bau und Betrieb der schweiz. Eisenbahnen (A. S. XI, S. 1) vorzulegenden Jahresrechnungen und Geschäftsberichte über den Eisenbahnbetrieb auf schweizerischem Gebiet Rechenschaft geben sollen.

3. Aus Grund der erfolgten Abtretung der Konzession soll die Rechnung über die Anlage- und Betriebseinrichtungskosten der Bahn in keiner Weise belastet werden.

4. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn von St. Moritz nach Pontresina.

(Vom 30. März 1883.)

Tit.

Mit Eingabe vom 18. Februar d. J. hat Herr Peter de Johann Badrutt in St. Moritz (Graubünden) das Gesuch anher gerichtet, es möchte ihm zuhanden einer zu gründenden Gesellschaft die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn ertheilt werden, welche vom Bad St. Moritz (1775 m. über Meer) aus, mit Zwischenstationen in St. Moritz-Dorf (1818 m. ü. M.) und in Acla (1803 m. ü. M.), nach Pontresina (1789 m. ü. M.) führen, eine Gesammtlänge von 7200 m., mit Steigungen bis 50 ‰ und Krümmungen von 60 m. Radius haben soll und für welche die Elektrizität als Triebkraft in Aussicht genommen wird. Die Bahn hat den Zweck, die beiden Ortschaften Pontresina und St. Moritz direkte und unter Beseitigung des Umweges über Celerina mit einander zu verbinden und so den Weg zum Bad St. Moritz zu erleichtern.

Dabei hat es die Meinung, daß die Bahn sich für einmal auf den Transport von Reisenden und Gepäck beschränken werde und daß jeder Zug aus einem einklassigen Personenwagen mit 35—40 Sitzplätzen und erforderlichem Gepäckraum bestehen solle.

Der Bau soll spätestens am 1. Juli 1884 beginnen und in zwei Jahren vollendet werden.

Der Kleine Rath des Kantons Graubünden, dem das Konzessionsgesuch mitgetheilt wurde, bemerkt, daß von den von ihm in Anfrage gesetzten Gemeinden St. Moritz, Samaden, Pontresina und Celerina nur die erstere sich für dasselbe günstig ausgesprochen habe; daß er selbst aber jedes Unternehmen, das dem Lande von Nutzen sein könne, begrüße und daher gegen die Ausführung des vorliegenden Projektes keine Einwendungen erhebe, unter der Voraussetzung, daß:

a. dadurch wesentliche Gemeinde-Interessen nicht verletzt werden, und

b. für den Fall, als sich Gemeinden an dem Unternehmen finanziell betheiligen sollten, das verfassungsmäßige Recht der Prüfung der finanziellen Verhältnisse dieser Gemeinden vorbehalten bleibe.

Der zweite dieser Vorbehalte ist selbstverständlich und der erste, nachdem der Kleine Rath das Unternehmen als dem Lande im Allgemeinen als nützlich bezeichnet und dessen Konzessionirung empfiehlt, erledigt. Soweit Privatrechte, wie von der Gemeinde Celerina hervorgehoben wird, in Betracht kommen, so sind dieselben durch die Bestimmungen des Expropriationsgesetzes so weit, als das der Natur der Sache nach möglich ist, geschützt.

Wir beantragen daher die Genehmigung der Konzession im Sinne des nachstehenden Beschlußantrages.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 30. März 1883.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:
L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von St. Moritz nach Pontresina.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

a. eines Gesuchs des Herrn P. Badrutt in St. Moritz vom 18. Februar 1883;

b. einer Botschaft des Bundesrathes vom 30. März 1883,

beschließt:

Dem Herrn Peter Badrutt in St. Moritz im Oberengadin (Graubünden), zuhanden einer zu bildenden Gesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bad St. Moritz über Dorf St. Moritz nach Pontresina unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen, jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom Datum der Konzession an gerechnet, ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vor-

schriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Juli 1884 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juli 1886 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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 schmalspurigem und eingeleisigem Unterbau 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 Monate vom 15. Juni bis 15. September täglich mindestens vier Mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit der Züge bleibt dem Bundesrath vorbehalten.

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 zur Personenbeförderung dienenden Wagen, welche mittelst Elektrizität betrieben werden, sollen bequem und mit 35—40 Sitzplätzen sammt erforderlichem Gepäckraum versehen sein.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen 20 Rp. per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

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 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 10 Rappen per 50 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 Abonnementsbillete zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern Rabatt bewilligen.

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

Art. 17. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

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. 18. Die sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. 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.

Art. 20. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrole über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des betheiligten Kantons, 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 Rückkaufsumme 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 22½fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages,

immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

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

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

e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkt 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 Bundesgerichts.

Art. 23. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 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. 24. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Einnahmen der Zollverwaltung in den Jahren 1882 und 1883.

Monate.	1882.		1883.		1883.			
					Mehreinnahme.		Mindereinnahme.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Januar	1,489,448	66	1,421,795	78	—	—	67,652	88
Februar	1,333,520	44	1,638,594	05	305,073	61	—	—
März	1,547,415	69	1,814,913	19	267,497	50	—	—
April	1,528,266	18						
Mai	1,615,322	39						
Juni	1,433,723	98						
Juli	1,500,271	75						
August	1,324,804	40						
September	1,531,349	82						
Oktober	1,754,657	57						
November	1,786,687	93						
Dezember	1,958,516	19						
Total	18,603,985	—	—	—	—	—	—	—
auf Ende März	4,370,384	79	4,875,303	02	504,918	23	—	—

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Uebertragung der Konzession für die Straßeneisenbahn von Ponte Tresa bis an die italienische Grenze bei Fornasette (Luino). (Vom 27. März 1883.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1883
Band Volume Volume	2
Heft Cahier Numero	15
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	07.04.1883
Seite Page Pagina	115-127
Ref. No	10 011 819

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.