

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thuisis und einer schmalspurigen Fortsetzung von Thuisis bis zur Filisurer Brücke und eventuell bis Bellaluna.

(Vom 26. September 1890.)

Tit.

Das bündnerische Zentralbahnkomite, auf welches durch Bundesrathsbeschluß vom 14. Februar d. J. die dem Herrn Sebastian Hunger unterm 26. April 1887 (E. A. S. IX, 240 ff.) ertheilte Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thuisis und einer schmalspurigen Fortsetzung von Thuisis bis zur Filisurer Brücke und eventuell bis Bellaluna übertragen wurde, kommt mit Gesuch vom 17./22. Mai 1890 um Abänderung dieser Konzession in verschiedenen Punkten ein.

Obleich sich das Komite vom Zeitpunkt seines Entstehens an naturgemäß lebhaft für genannte Konzession interessirt habe, sei ihm gleichwohl keinerlei Einflußnahme auf deren Gestaltung möglich gewesen und habe es, um die endliche Realisirung des Zentralbahnprojektes herbeizuführen, die Konzession von Herrn Advokat Hunger acquiriren müssen, wie sie eben war. Anlässlich der stattgehabten Unterhandlungen betreffend Finanzierung der Graubündner Zentralbahn habe es sich indessen bald gezeigt, daß die Hunger'sche Konzession in mehr als einer Richtung einer durchgreifenden Umgestaltung bedürftig sei, wenn sie als Basis eines rationellen, soliden und in bescheidenem Rahmen rentablen Unternehmens solle

dienen können. Demgemäß werde um Bewilligung der für die Finanzierung der Zentralbahn als nothwendig erachteten Aenderungen der genannten Konzession nachgesucht.

Die Regierung von Graubünden, welcher das Gesuch zur Vernehmlassung mitgetheilt wurde, verhält sich den einzelnen Begehren gegenüber zustimmend, mit Ausnahme desjenigen, welches auf Abänderung der Abtretungsklausel zu Gunsten einer spätern Splügenbahn handelt (Art. 28 a).

Die verlangten Abänderungen betreffen nachstehende Bestimmungen der alten Konzession.

Art. 3. Das Komite wünscht als Gesellschaftssitz alternativ Thuis oder Chur bestimmt, weil das Finanzkonsortium, mit welchem Verhandlungen obschweben, zur Bedingung mache, daß der zu bildenden Aktiengesellschaft freie Hand gelassen werde, ihren Sitz eventuell von Thuis nach Chur zu verlegen, falls es sich herausstellen sollte, daß an letzterm Orte die Verwaltung billiger als an jenem organisirt werden könne. Da nun aber Art. 8 des Eisenbahngesetzes vorschreibt, daß der Sitz der Gesellschaft je-weilen in der Konzession bestimmt werden soll, so kann nicht davon die Rede sein, die Festsetzung desselben in das Belieben der Gesellschaft zu stellen, beziehungsweise letzterer die Wahl unter verschiedenen Orten zu lassen. Aehnliche Begehren sind denn auch in frühern Fällen stets abgewiesen worden.

Art. 5 und 6. Gegen eine angemessene Verlängerung der Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Erstreckung der Baufrist auf drei Jahre ist unseres Erachtens nichts einzuwenden. Wir beantragen, die erstere Frist auf 24 Monate, vom Datum des zu fassenden Beschlusses an gerechnet, zu bestimmen.

Art. 12. Einen der vier für den Sommer vorgeschriebenen Züge von der Verpflichtung zum Anhalten bei allen Stationen zu entbinden, dürfte unseres Erachtens keinen Bedenken unterliegen, nachdem für die Fortsetzung über den Albula ein Minimum von bloß zwei täglichen Zügen zugelassen wurde.

Art. 14. Das Begehren der Petenten um Freistellung des Wagensystems durch Streichung der Worte „nach amerikanischem System“ beantragen wir abzulehnen. Die normalspurige Linie Chur-Thuis ist die Fortsetzung einer Hauptbahn, so daß die Gestattung einer Ausnahme weder rechtlich (Art. 29, Alinea 6, Eisenbahngesetz), noch thatsächlich zu rechtfertigen wäre. Aber auch für die obere Sektion Thuis-Filisur ist an dem amerikanischen

Wagensystem festzuhalten, nachdem solches für die Fortsetzung, die Albulabahn, vorgeschrieben ist. Betreffend die Landquart-Davos-Bahn, welcher allerdings als lokaler Seitenlinie die Wahl des Wagensystems in der Konzession freigestellt wurde, ist zu bemerken, daß sie sich faktisch doch zur Einführung des amerikanischen Systems veranlaßt gesehen hat.

Die Einführung von drei Wagenklassen auch auf der obern Sektion ist zu begrüßen. Dem Wunsch nach Aufnahme einer Bestimmung, welche das Mitführen I. Klasse nur für den Sommer zur Regel macht, dürfte in der nämlichen Weise wie bei der Albulabahn entsprochen werden.

Art. 15, 17 und 18. Die wichtigste der nachgesuchten Abänderungen betrifft die Taxen. Eine namhafte durchschnittliche Erhöhung derselben sei von dem sich für die Finanzierung der Bahn interessirenden Bankensyndikat zur unerläßlichen Bedingung des Abschlusses eines bezüglichen Vertrages gemacht worden und zudem seien leider in letzter Zeit Umstände eingetreten, welche ein namhaftes Hinausgehen über die vom Konsortium ursprünglich verlangten 38 % als dringend wünschbar erscheinen lassen. Dabei befinde sich das Komite, angesichts der Schwierigkeit, um nicht zu sagen Unmöglichkeit, eine Verständigung über die billige Repartition der Taxerhöhungen auf die beiden Sektionen der Bahn zu erzielen, in der Lage, darum bitten zu müssen, die erhöhten Taxen durchgehend für die ganze Linie und nicht für jede Abtheilung separat gewähren zu wollen. Während in der ursprünglichen Konzession überall die Normaltaxen aufgenommen sind, mit der Berechtigung zu einer entsprechenden Erhöhung (für Chur-Thusis im Maximum 50 %), soweit Steigungen über 12 ‰ eingeführt werden (Art. 18 a), beantragt das Komite nunmehr folgende Ansätze als Durchschnittstaxen für die ganze Linie:

	Personen.	Gepäck.	Vieh.	Güter.
I. Klasse	25 Rp.	10 Rp.	1. 28 Rp.	Höchste 3 ¹ / ₂ Rp.
II. „	15 „	„	2. 8 „	Niedrigste 1 ¹ / ₂ „
III. „	7 „	„	3. 6 „	„

Der Form nach geht also das Gesuch dahin, ohne Rücksicht auf die noch ganz unbestimmten Steigungsverhältnisse der projektirten Bahn die Taxen definitiv festzustellen, und thatsächlich handelt es sich um eine wesentlich bedeutendere Taxerhöhung als ursprünglich in Aussicht genommen war und unter ähnlichen Verhältnissen mit Rücksicht auf vorkommende Steigungen üblich ist.

Wenn nun auch im Allgemeinen die letztern für Taxerhöhungen als maßgebend angesehen und die in der Botschaft betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnen mit größern Steigungen, vom 11. September 1873 (Bundesbl. 1873, Bd. III, p. 708 ff.), aufgestellten Grundsätze angewendet wurden, so ist doch auch die Berücksichtigung anderweitiger besonderer Verhältnisse gesetzlich nicht ausgeschlossen und hat thatsächlich auch schon des Oeffern, insbesondere bei andern Bündner Bahnen, Platz gegriffen.

Solche besondere Verhältnisse liegen nun hier, vor, und zwar zunächst insofern, als die von der Bahn zu bedienende Landes-egend verhältnißmäßig wenig dicht bevölkert ist, infolge dessen das Unternehmen bezüglich seiner Einnahmen wesentlich auf den Touristenverkehr angewiesen ist. Ferner muß zugegeben werden, daß eine Repartition auf die weniger bauliche Schwierigkeiten aufweisende und daher billigere Thalbahnstrecke Chur-Thusis und die in der Anlage schwierige und theure, obere Sektion Thusis-Filisur an sich Schwierigkeiten bietet und die Trennung der beiden Sektionen eine stärkere Belastung der letztern und damit der anwohnenden oder darauf angewiesenen Bevölkerung zur Folge haben müßte. Im Fernern scheint nach den Erklärungen des Komites ohne Gewährung erhöhter Taxen die dermalige Finanzierung des Unternehmens so viel als ausgeschlossen zu sein. Es erscheint dies um so wahrscheinlicher, als kaum andere Mittel und Wege vorhanden sein dürften, dem Kanton Graubünden zu der den meisten Interessen dienenden, längst angestrebten Zentralbahn zu verhelfen, wenn es nicht gelingt, durch angemessene Formulirung der Konzessionsbedingungen Privatkapital für das Unternehmen zu interessieren. Die Regierung, welcher die Wahrung der lokalen Interessen in erster Linie obliegt, hält dafür, daß gegen die nachgesuchten Taxerhöhungen, da solche eine unerläßliche Bedingung für die Finanzierung des Unternehmens zu sein scheinen, keine Einwendungen erhoben werden können, so sehr sie (die Regierung) natürlich die Belassung der frühern Ansätze gewünscht hätte. Sie unterstützt auch das Gesuch, die Erhöhung für die ganze Linie und nicht nur für die Strecke Thusis-Filisur zu bewilligen, indem die letztere sonst zu stark belastet würde, so sehr die Erhöhung für die Normallinie Chur-Thusis an sich zu beklagen sei.

Ist unter diesen Umständen als sicher anzunehmen, daß durch Abschlag der nachgesuchten Taxerhöhung auf jeden Fall die Realisirung sehr erschwert und behindert, wenn nicht ganz verunmöglicht würde, so gelangen wir zu dem Schlusse, es sei unter den gegebenen Verhältnissen dem Gesuche zu entsprechen und die vorgeschlagenen Taxerhöhungen zu gewähren. Dieselben betreffen

übrigens — dies muß noch speziell hervorgehoben werden — in erster Linie und in bedeutenderem Maße die Luxustransporte, nämlich I. und II. Klasse im Personentransport, Gepäck und 1. Viehklasse, während dagegen insbesondere die für die einheimische Bevölkerung wichtigste III. Wagenklasse mit 7 Rp. per km. nicht so sehr belastet ist und in der That die Erhöhung um 2 Rp. auf der Thalstrecke durch die entsprechende Ermäßigung auf der obern Sektion kompensirt erscheint. Auch die Gütertaxen können nicht unverhältnißmäßig hoch genannt werden. Beim Viehtransport erfährt die 1. Klasse (Pferde, Maulthiere) und 3. Klasse (Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde) eine Erhöhung. Die erstere wollen wir nicht beanstanden, während dagegen die Taxe für letztere von 6 auf 4 Rp. reduziert werden sollte, da bei diesen Transporten die einheimische Bevölkerung wieder wesentlich betheiligt erscheint, wie bei der 2. (Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder etc.), für welche das Komite im Interesse der Landwirthschaft gar keine Erhöhung vorsieht.

Schließlich ist auch noch auf die Bestimmung in Art. 24 hinzuweisen (Taxherabsetzung bei 6 % Reinertrag), welche verhindert, daß die Gesellschaft auf Kosten des Verkehrs einen unverhältnißmäßigen Gewinn realisire.

Sollte später die Strecke Chur-Thusis einer Splügenbahn einverleibt werden, so wird die nothwendige Konzessionsübertragung dem Bunde den Anlaß geben, eventuell auf die heute bewilligten Taxen zurückzukommen.

Werden die Taxen nach den Anträgen des Komite erhöht, so fällt dann Art. 18 a weg.

Dem Art. 21 beantragen wir, nach dem Wortlaut der Normalkonzession, beizufügen: „Das Auf- und Abladen der Waaren etc.“, und ferner in Art. 23 nach der jetzt üblichen Redaktion im Eingang zu setzen: „Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind etc.“

In Art. 26 beantragt das Komite vor „eine Pensions- und Hülfskasse etc.“ den Zusatz: „wofern der Betrieb der Bahn nicht verpachtet wird“, was aber überflüssig erscheint, da es sich von selbst versteht, daß die Gesellschaft, wenn sie kein eigenes Personal hat, auch keine Hülfskasse für dasselbe zu errichten braucht.

In Art. 27, littera c, sollte bei Anlaß der Konzessionsänderung der in den Rückkaufsbestimmungen der neuern Konzessionen nicht mehr aufgenommene Passus „immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Ein-

richtungen betragen darf⁴ gestrichen werden, was wir Ihnen beantragen.

In seiner nachträglichen Eingabe vom 27. August d. J. stellt das Komitee noch das Gesuch, den Art. 28 a in dem Sinne zu modifizieren, daß die darin auf den Zeitpunkt der Inbetriebsetzung einer durchgehenden Alpenbahn statuierte Abtretungspflicht auf die ganze Linie Chur-Thesis-Filisur, statt nur auf die untere Sektion Chur-Thesis, erstreckt werde. Zur Begründung wird angeführt, es sei die bisherige und vom Finanzkonsortium als nothwendig bezeichnete Voraussetzung, daß die kantonale Subvention von 1,200,000 Franken à fonds perdus dem ganzen Unternehmen der Zentralbahn zugewendet werde, infolge neuerer Schlußnahmen der bündnerischen Behörden hinfällig geworden und stelle sich die Subvention nur mehr als ein unverzinslicher Vorschuß dar, welcher im Moment des Uebergangs der Linie Chur-Thesis an die Splügenbahn dieser letztern restituirt werden müsse. Mit Aufhebung der konzessionsmäßigen Verpflichtung zur Abtretung bloß der untern Sektion, beziehungsweise Ausdehnung der Klausel auf die ganze Linie bezweckt das Komitee, die der Finanzierung hinderliche Bedingung der kantonalen Subvention faktisch wirkungslos zu machen.

Nun liegt aber unseres Erachtens für den Bund keine Veranlassung vor, sich hier in das zwischen dem Konzessionär und dem Kanton bei der Subventionszusicherung begründete Rechtsverhältniß einzumischen. Im Weitern scheint es zum Mindesten fraglich, ob mit der beantragten Konzessionsänderung überhaupt der gewollte Zweck erreicht würde, indem an der Rechtsbeständigkeit der an die Subvention geknüpften Bedingungen durch die Konzession an und für sich nichts geändert wird, es wäre denn, daß jene in das Hoheitsgebiet des Bundes übergreifen würden, und, wenn die Konzession allenfalls doch Bedingungen der Subvention faktisch hinfällig macht, die Frage entsteht, ob nicht infolge dessen der Kanton von seiner eingegangenen Verpflichtung befreit wird. Mit der vorgeschlagenen Aenderung des Art. 28 a würden also offenbar die Schwierigkeiten nicht nur nicht beseitigt, sondern um eine weitere vermehrt.

Außerdem steht der Ausdehnung der Abtretungspflicht auf beide Sektionen noch ein anderes Bedenken entgegen, nämlich das, daß bei Vereinigung der Zentralbahn mit andern Bahnen (Albula, Filisur-Davos, Engadinerbahn) der vereinigten Bahnunternehmung wenig gedient wäre, wenn ihr seinerzeit von der Splügenbahn auch das Theilstück Thesis-Filisur abgenommen würde.

Aus diesen Gründen empfehlen wir, es bei der bisherigen Bestimmung des Art. 28 a bewenden zu lassen und die Behebung der

mit der Subvention zusammenhängenden Schwierigkeiten der Verständigung zwischen dem Komite und den kantonalen Behörden anheimzugeben. Sollte Ihnen indeß auch in diesem Punkte Entsprechung des Gesuches belieben, so beantragen wir eventuell, den Art. 28 a ganz zu streichen und statt dessen in Art. 27, litt. a, nach „erfolgen“ einzufügen: „Ferner bleibt der Rückkauf auf den Zeitpunkt der Inbetriebsetzung einer durchgehenden Alpenbahn vorbehalten.“

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 26. September 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

L. Ruchonnet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Abänderung der Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thuisis und einer schmalspurigen Fortsetzung von Thuisis bis zur Filisurer Brücke und eventuell bis Bellaluna.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) von Gesuchen des bündnerischen Zentralbahnkomite, vom 17. / 22. Mai 1890 und 27. August 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 26. September 1890,

beschließt:

1. Die durch Bundesrathsbeschluß vom 14. Februar 1890 (E. A. S. XI, 6) an das bündnerische Zentralbahnkomite übertragene Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thuisis und einer schmalspurigen Fortsetzung von Thuisis bis zur Filisurer Brücke, und eventuell bis Bellaluna, vom 26. April 1887 (E. A. S. IX, 240 ff.), wird in nachstehenden Bestimmungen abgeändert, welche folgende neue Fassung erhalten:

- a. Art. 5. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet etc.
- b. Art. 6. Innert 3 Jahren etc.
- c. Art. 12. Auf beiden Sektioncn soll die Beförderung von Personen täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern, und unter Anhalt bei allen Stationen, erfolgen. Im Sommer ist ein vierter Zug auszuführen, der aber nicht bei allen Stationen anzuhalten braucht.

Auf der untern Sektion, etc.

- d. Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind im Sommer allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, etc.

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

in der ersten Wagenklasse 25 Rappen,
in der zweiten Wagenklasse 15 Rappen,
in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der
Bahnlänge.

Die Taxen für die auf der untern Sektion mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder etc. (Alinea 3 und 4 unverändert) — untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden, etc.

(Letzten beiden Alineas unverändert.)

- f. 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	28 Rp.
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen	8 Rp.
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde	4 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwagen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

- g. Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 3½ Rappen, die niedrigste nicht über 1½ Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll, etc.

(Folgende Alineas unverändert.)

- h. Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von-den Aufgebern an die Stations-

ladplätze 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.

i. Art. 23. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind etc.

k. Art. 27.

c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt etc. — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrags, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung etc.

(Rest des Artikels unverändert.)

2. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thusis und einer schmalspurigen Fortsetzung von Thusis bis zur Filisurer Brücke und eventuell bis Bellaluna. (Vom 2...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.10.1890
Date	
Data	
Seite	377-386
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 973

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.