

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Chur nach Arosa.

(Vom 4. Dezember 1905.)

Tit.

I.

Mittelst Eingabe vom 20. November 1902 unterbreiteten die Herren R. Wildberger, Ingenieur in Chur, und Joseph Englert, Ingenieur in Basel, dem Bundesrat das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Chur nach Arosa. Das Trace folgt im allgemeinen dem rechten Ufer der Plessur.

Im Januar 1903 bewarben sich um die nämliche Konzession die Herren L. Thormann, Ingenieur in Zürich, und Müller & Zeerleder, Ingenieurbureau in Zürich, und zwar gemäß einer der folgenden drei Varianten:

1. längs der Talsohle, im allgemeinen auf dem linken Ufer der Plessur;
2. auf dem linken Talhang über Tschierschen;
3. auf dem rechten Hange der Plessur, ungefähr in der Höhe der Schanfiggergemeinden, im allgemeinen mit Benützung der Straße.

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden, dem die beiden Konkurrenz-Konzessionsgesuche zur Vernehmlassung übermittelt worden waren, teilte unterm 5. Juni 1903 mit, daß die Gemeinden Chur und Arosa sich für das Projekt Wildberger und Englert aussprechen, während die Vertreter der Gemeinden Langwies, Peist, St. Peter, Pagig, Castiel, Calfreisen und Maladers Konzessionierung der Variante 3 des Projektes Thormann, Müller & Zeerleder beantragen. Der Kleine Rat selbst anerkannte zunächst, daß die letztgenannte Linie den Interessen der großen Mehrzahl der Gemeinden des Schanfiggertales besser entsprechen würde, weil sie nur dadurch eine direkte Bahnverbindung mit Stationen in unmittelbarer Nähe der Ortschaften erhalten, während sie sonst die Verbindung mit der Bahn auf teilweise weiten und steilen Zufahrten suchen müssen. Das Projekt Wildberger und Englert ermögliche jedoch die kürzeste Verbindung zwischen den beiden Hauptstationen Chur und Arosa (22,3 km.). Der Verkehr auf der projektierten Bahn werde im wesentlichen ein durchgehender sein; die Prosperität der Bahn werde ganz wesentlich von dem Bestande und der weitem Entwicklung des Kurortes Arosa abhängen. Der Kleine Rat gab daher dem Projekte Wildberger und Englert den Vorzug. Er wünschte aber, daß in die Konzession die Bestimmung aufgenommen werde, daß nach den Gemeinden Castiel, St.¹Peter, Peist, Langwies und eventuell auch Tschierschen genügende Zufahrtsstraßen erstellt werden, weil sonst die ganze Bahnanlage, abgesehen vom Endpunkt Arosa, für das Schanfiggertal einen sehr geringen Wert hätte. Sodann stimme er mit dem Stadtrat Chur darin überein, daß die Anfangsstation Chur an den Bahnhof der schweizerischen Bundesbahnen verlegt werde.

Unterm 23. Juli 1903 erklärten sich die Herren Wildberger und Englert bereit, die gewünschten Zufahrtsstraßen zu erstellen und auch das Verbindungsstück vom Oberthor bis zum Bahnhof Chur auszuführen.

II.

Mittels Eingaben vom 7. Oktober 1903 und 19. Februar 1904 ersuchte Herr Hans Brunold in Peist namens der Gemeinden Langwies, Peist, St. Peter, Pagig, Castiel, Calfreisen und Maladers, es möchte jedem Projekte die Konzession verweigert werden, das die Bahn nicht in den Bereich der Gemeinden führe, und demjenigen der Vorzug gegeben werden, das den gemeinsamen Interessen der ganzen Talschaft Schanfigg am besten entspreche. Dabei

berief er sich auf ein von Herrn Oberingenieur Moser in Zürich für die Gemeinde Arosa ausgearbeitetes Gutachten vom 19. Februar 1903, worin dieser Fachmann zu dem Schlusse kam, es sei eine bestimmte Stellungnahme gegenüber den beiden Gruppen von Konzessionsbewerbern vorerst zu vermeiden und schließlich demjenigen von ihnen der Vorzug zu geben, der zuerst sichere Garantien für das Zustandekommen der Bahn bringe. Es solle eine Lösung angestrebt werden, bei der von Anwendung der Zahnstange Umgang genommen werden könne.

Der Kleine Rat, welcher mit Rücksicht auf die Stellungnahme der Schanfiggergemeinden nochmals um seine Vernehmung ersucht worden war, sprach sich neuerdings unterm 23. Februar 1904 zu gunsten des Projektes Wildberger und Englert aus.

Da die Tracefrage noch zu wenig abgeklärt schien, die Variante 3 des Projektes Thormann, Müller & Zeerleder aber zum vornherein fallen gelassen werden mußte, da die Bewilligung zur Straßenbenützung nicht erhältlich war, legte das Eisenbahndepartement den Herren Thormann, Müller & Zeerleder nahe, noch ein neues Projekt zu studieren, nämlich eine Bahn auf eigenem Trace, das im allgemeinen der Schanfiggerstraße folgen würde. Die genannten Herrn erklärten jedoch mittelst Eingabe vom 26. September 1904, der hohen Kosten wegen diese Studien nicht machen zu können, und ersuchten, es möchte ihnen in der Weise die Konzession erteilt werden, daß es spätern eingehenden technischen und finanziellen Studien, die auf Grund der heute vorliegenden prinzipiellen drei Linienführungen auszuarbeiten wären, vorbehalten sein möge, die definitive Wahl zu treffen. Eventuell möge zur Abklärung der Situation noch ein Augenschein angeordnet werden.

Das Eisenbahndepartement, das sich eingehend mit der Tracefrage beschäftigte, gelangte zu dem Schlusse, es sei mit Rücksicht auf die großen technischen Schwierigkeiten, die jedes der in Frage kommenden Traces biete, und angesichts des generellen Charakters sämtlicher in Vorschlag gebrachten Projekte beim jetzigen Stande der Vorarbeiten nicht mit Sicherheit festzustellen, welches Trace den Vorzug verdiene. Von der Anordnung eines Augenscheins wurde abgesehen, da ein endgültiges Urteil über die Tracewahl erst auf Grund einlässlicherer Studien möglich wäre.

Wie dies in ähnlichen Fällen auch schon geschehen ist, entschloß sich das Eisenbahndepartement, einen alternativen

Konzessionsentwurf zu erstellen. Danach wäre die Konzession beiden Bewerbergruppen in der Weise erteilt worden, daß mit der Genehmigung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten für eine der verschiedenen in Betracht kommenden Linien die Konzession für die andern Linien ohne weiteres dahingefallen wäre.

° III.

Die konferenziellen Verhandlungen, zu denen beide Bewerbergruppen, sowie der Kleine Rat eingeladen worden waren, fanden am 28. November 1904 in Bern statt.

Die Herren Wildberger und Englert wünschten, es möchte die Konzession nur ihnen erteilt werden, da die alternative Konzession die Finanzierung bedeutend erschwere. Der Vertreter des Kleinen Rates sprach sich ebenfalls zu gunsten der Erteilung der Konzession an die Herren Wildberger und Englert aus, während die Herren Thormann und Zeerleder am Entwürfe des Eisenbahndepartements festzuhalten wünschten. Nach einläßlicher Diskussion erklärten sich die beiden Gruppen der Konzessionsbewerber bereit, miteinander in Unterhandlung zu treten zum Zwecke der Einreichung eines gemeinschaftlichen Konzessionsgesuches, wobei den Konzessionsbewerbern gestattet werden sollte, die Konzession für sämtliche in Betracht fallenden Linien zu erwerben, in der Meinung, daß die Tracefrage erst nach Erteilung der Konzession auf Grund der noch vorzunehmenden Detailstudien gründlich abgeklärt würde. Mit diesem Vorgehen erklärten sich auch der Vertreter der Kantonsregierung und das Eisenbahndepartement einverstanden.

Unter der Voraussetzung, daß eine Verständigung zwischen den beigen Gruppen erzielt werde, wurde auf die Detailberatung des Entwurfes eingetreten. Zu wesentlichen Meinungsverschiedenheiten gaben insbesondere die Personentaxen Anlass. Das Eisenbahndepartement hatte Taxen von 20 Rappen in der zweiten und 10 Rappen in der dritten Klasse per Person und per Kilometer vorgesehen, welche Taxen denjenigen der Gruppe I der Rhätischen Bahn entsprechen, während die Konzessionsbewerber Taxen von 40 und 20 Rappen wünschten. Eine Einigung über diesen Punkt kam nicht zu stande. Über die Erstellung von Zufahrtsstraßen (Artikel 8) und die Benützung der Straßen vom Oberthor bis zum Bahnhof Chur erklärten die Konzessionsbewerber, noch in weitere Unterhandlungen mit den kompetenten Behörden zu treten.

IV.

Seither hat eine Verständigung zwischen den beiden Gruppen der Konzessionsbewerber stattgefunden, und es stellten die vereinigten Konzessionsbewerber Wildberger, Englert, Müller, Zeerleder, Gobat und Thormann mittelst Eingaben vom 22. Dezember 1904 und 8. März 1905 das Gesuch, es möchte ihnen die Konzession für eine Schmalspurbahn von Chur nach Arosa gemäß einer der folgenden drei Varianten erteilt werden:

1. längs der Talsohle, dem Laufe der Plessur folgend;
2. auf dem linken Talhang über Tschiertschen;
3. auf dem rechten Hange der Plessur, ungefähr in der Höhe der Schanfiggergemeinden, im allgemeinen ohne Benützung der Straße, jedoch eventuell mit Anwendung der Zahnstange.

Bezüglich der Erstellung von Zufahrtsstraßen von der Bahn zu den Ortschaften der Schanfigger-Gemeinden stellten die Konzessionsbewerber an den Kleinen Rat das Gesuch, es möchte die Bahngesellschaft von einer solchen einseitigen Verpflichtung entbunden werden. In dem neuen Konzessionsgesuche wurde ausgeführt, dass die im Entwürfe des Eisenbahndepartements vorgesehenen Taxen für die Personenbeförderung nicht hinreichen würden, um das Unternehmen auf eine sichere Grundlage zu stellen. Die voraussichtliche Frequenz der Bahn, sowie die Entwicklung der Ortschaft Arosa müßten ganz unwahrscheinlich hoch angesetzt werden, um den Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben zu ermöglichen. Es möchten daher folgende Ansätze bewilligt werden: in der zweiten Wagenklasse 35 Rappen, und in der dritten Wagenklasse 20 Rappen per Person und per Kilometer der Bahnlänge.

Unterm 7. März d. Js. befaßte sich der Kleine Rat mit den zwei noch streitigen Punkten betreffend die Zufahrtsstraßen und die Taxen. Er wünschte, daß die grundsätzliche Verpflichtung der Bahn zur Erstellung von Zufahrtsstraßen in der Konzession Aufnahme finde, erklärte sich aber damit einverstanden, dass diese grundsätzliche Verpflichtung folgendermaßen näher präzisiert werde:

„Gelangt ein Trace längs der Plessur oder an deren rechtem Hang zur Ausführung, so ist die Gesellschaft verpflichtet, Zufahrtsstraßen nach den Normalien der bündnerischen Kommunalstraßen zu den Ortschaften Castiel, St. Peter, Peist und Lang-

wies zu erstellen, wenn die Gemeinden zu diesem Straßenbau aufkommen für Expropriation und Rohmaterial, und wenn sie den vollständigen Unterhalt dieser Straßen übernehmen gegen einen jährlichen kilometrischen Unterhaltsbeitrag von Fr. 20 seitens der Bahn.“

Zu einem vom Eisenbahndepartement gemachten Vorschlage, die Personentaxen von 20 und 10 Rappen auf 30 und 15 Rappen zu erhöhen, bemerkte der Kleine Rat, daß die erhöhten Taxen zu hoch erscheinen, und daß die vom Eisenbahndepartement im Entwurf vorgesehenen Taxen von 20 und 10 Rappen besser den Verkehrsbedürfnissen und damit möglicherweise sogar besser den Interessen der Bahn selber entsprechen würden.

Mittelst Vernehmlassung vom 30. Juni 1905 äußerte sich der Kleine Rat über die Projektvorlage der vereinigten Konzessionsbewerber vom 8. März 1905 im wesentlichen folgendermaßen:

Das Trace werde von der Rüti an, mit starker Ausholung nach Norden, so in die Höhe genommen, daß es direkt gegen den Obersee ausmünde, zur Hauptstation. Von dort weg werde dann die Bahn noch bis zum Schulhaus geführt, wo eine Station für Inner-Arosa vorgesehen sei. Hinsichtlich dieser Projektgestaltung hätten vor dem Kleinen Rat Auseinandersetzungen stattgefunden zwischen Herrn Thormann für die Konzessionsbewerber und der Gemeinde Arosa. Der Kleine Rat finde, in Übereinstimmung mit der Gemeinde Arosa, dass die Bahn von der Rüti weg, ungefähr nach dem früheren Wildbergerschen Projekt, nach dem Untersee zu führen sei mit Haltestelle daselbst, um dann von dort weg die Station am Obersee zu erreichen, wobei von einer Weiterführung der Bahn, wenigstens vorläufig, abzusehen sein dürfte. Die endgültige Festsetzung des Traces von der Rüti nach Arosa könne dem Bundesrat anlässlich der Prüfung und Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes überlassen werden.

Da die Unterhandlungen über die Benützung der Straßen in der Stadt Chur nicht zu einem abschließlichen Resultate führten, entschlossen sich die Konzessionsbewerber in der Folge, von der Benützung von Straßen vollständig Umgang zu nehmen, und Herr Thormann unterbreitete namens der Konzessionsbewerber unterm 10. November d. J. für das Trace durch die Stadt Chur eine Projektvariante, wonach die Bahn auf eigenem Trace in größerem Bogen nach dem „Welschen Dörfli“ und dem Rosenhügel hin geführt und in das alte Trace auf dem Sand einmünden würde.

Der Kleine Rat, dem schon unterm 6. November d. J. diese Projektvariante von Herrn Thormann zugestellt worden war, erklärte hierzu mittelst Eingabe vom 10. November seine Zustimmung.

V.

Das Eisenbahndepartement erstellte nun einen neuen Konzessionsentwurf, gemäß welchem die Konzession für eine Schmalspurbahn von Chur nach Arosa den vereinigten Konzessionsbewerbern gemäß einer der drei im Konzessionsgesuch vom 8. März 1905 erwähnten Varianten erteilt werden soll. Artikel 8 (Zufahrtsstraßen) wurde im Sinne des Vorschlages des Kleinen Rates redigiert. Im Artikel 16 wurden die Personentaxen auf 30 Rappen in der zweiten und 15 Rappen in der dritten Wagenklasse festgesetzt. Endlich wurde im Artikel 19 die Taxe für die höchste Güterklasse von 8 auf 7 Rappen erniedrigt, da sonst die um 100 % erhöhte Eilguttaxe die 15 Rappen betragende Gepäcktaxe überschritten hätte.

Namens der Konzessionsbewerber erklärte sich Herr Thormann unterm 20. November 1905 mit dem neuen Konzessionsentwürfe einverstanden mit Ausnahme der Personentaxen. Er wolle es jedoch zurzeit bei den im Entwurfe festgesetzten Taxen bewenden lassen und behalte sich nur vor, nötigenfalls in einer besondern Eingabe, eventuell auch nach der Konzessionserteilung, darauf zurückzukommen.

Zugleich übermittelte er eine für die eidgenössischen Räte bestimmte Druckschrift betreffend die Schmalspurbahn Chur-Arosa mit dem Bemerken, daß auf dem Situationsplan entsprechend dem von der Graubündner Regierung in ihrer Vernehmlassung vom 30. Juni 1905 ausgesprochenen Wunsch von der Fortführung der Bahn in Arosa über den Obersee hinaus Abstand genommen werde.

Bezüglich aller Details der drei Traces, der Kostenvoranschläge und Rentabilitätsrechnungen, erlauben wir uns, auf diese Druckschrift, die an Sie verteilt worden ist, zu verweisen.

Zum Konzessionsentwürfe haben wir nur noch zu bemerken, daß wir in Übereinstimmung mit dem Eisenbahndepartement im Artikel 16 die Personentaxen in der zweiten Wagenklasse auf 30 Rappen und in der dritten auf 15 Rappen festgesetzt haben, da die vom Kleinen Rate gewünschten Taxen von 20 und 10 Rappen den schwierigen Bau- und Betriebsverhältnissen zu wenig Rechnung tragen würden und deshalb die Möglichkeit der Finanzierung des Unternehmens in Frage stellen könnten.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur
Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit.,
unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. Dezember 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

**Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Chur
nach Arosa.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. zweier Eingaben der Herren R. Wildberger, Ingenieur in Chur und Josef Englert, Ingenieur in Basel, vom 20. November 1902 und 23. Juli 1903;
2. zweier Eingaben der Herren L. Thormann, Ingenieur in Zürich und Müller & Zeerleder, Ingenieurbureau in Zürich, vom Januar 1903 und 26. September 1904;
3. zweier Eingaben des Herrn H. Brunold in Peist vom 7. Oktober 1903 und 19. Februar 1904;
4. dreier Eingaben der vereinigten Konzessionsbewerber Wildberger, Englert, Müller, Zeerleder und Gobat, und Thormann, vom 22. Dezember 1904, 8. März und 10. November 1905;
5. einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Dezember 1905,

beschließt:

Den Herren R. Wildberger, Ingenieur in Chur, J. Englert, Zivilingenieur in Basel, Müller, Zeerleder & Gobat, Bauunternehmer und Ingenieurbureau in Zürich, und L. Thormann, Ingenieur in Bern, wird zu Handen einer zu bildenden

Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Chur nach Arosa, gemäß einer der folgenden 3 Varianten:

1. längs der Talsohle, dem Laufe der Plessur folgend;
2. auf dem linken Talhang über Tschierschen;
3. auf dem rechten Hange der Plessur, ungefähr in der Höhe der Schanfiggergemeinden, im allgemeinen ohne Benutzung der Straße, jedoch eventuell mit Anwendung der Zahnstange; 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten 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 Frist von 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 24 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat

vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Gelangt ein Trace längs der Plessur oder an deren rechtem Hang zur Ausführung, so ist die Gesellschaft verpflichtet, Zufahrtsstraßen nach den Normalien der bündnerischen Kommunalstraßen zu den Ortschaften Castiel, St. Peter, Peist und Langwies zu erstellen, wenn die Gemeinden zu diesem Straßenbau aufkommen für Expropriation und Rohmaterial und wenn sie den vollständigen Unterhalt dieser Straßen übernehmen gegen einen jährlichen kilometrischen Unterhaltungsbeitrag von Fr. 20 seitens der Bahn.

Art. 9. Die Bahn wird mit Spurweite von ein Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

Art. 10. 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. 11. Den eidgenössischen Beamten, 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. 12. 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach dem Durchgangssystem mit zwei Klassen aufstellen.

In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, daß alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

in der zweiten Wagenklasse 30 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 15 Rappen

per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Für die Beförderung von Armen, welche sich als solche durch Zeugnis der zuständigen Behörden ausweisen, ist

die halbe Personentaxe zu berechnen. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Behörden sind auch Arrestanten zu transportieren.

Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 18. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 19. Bei der Erstellung der Gütertarife ist im allgemeinen vom Gewicht und Umfang der Warensendungen auszugehen, aber, soweit es die Bedürfnisse von Industrie, Gewerbe, Handel und Landwirtschaft rechtfertigen, auch auf den Wert und die wirtschaftliche Bedeutung der Waren Rücksicht zu nehmen.

Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 7 Rappen und deren niedrigste nicht über 6 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.

Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Die für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft erforderlichen Rohstoffe sollen am niedrigsten taxiert werden.

Art. 20. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Geld und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 6 Rappen zu erheben.

Art. 21. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang

genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu erheben.

Art. 22. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln u. s. w. zeitweise niedrigere Taxen zu bewilligen, welche vom Bundesrat nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 23. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen sind Taxen zu beziehen, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 32 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 6 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40% erhoben werden.

Art. 24. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck, für Gütersendungen und für Tiersendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 25. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

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 mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 26. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Bei Geld- und Wertsendungen werden Bruchteile von Fr. 500 als volle Fr. 500 gerechnet.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 27. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 28. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. 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 Bundesrat 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 30. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äfnung 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 28. März 1905, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

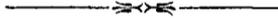
Art. 31. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Graubünden, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres 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 Drittmansrechte 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 getan 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. Januar 1940 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 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 konzessionierte 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 welchen 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 32. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 31 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. 33. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Januar 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Chur nach Arosa. (Vom 4. Dezember 1905.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.12.1905
Date	
Data	
Seite	185-201
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 709

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.