

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Chur über Lenzerheide, Tiefenkastral und Oberhalbstein nach Bivio.

(Vom 3. April 1911.)

Tit.

I.

Die Firma E. Froté & Cie. in Zürich reichte unterm 20. Aug. 1910 ein Konzessionsgesuch ein für den Bau und Betrieb einer elektrischen Bahn, teilweise Strassenbahn, von Chur über Lenzerheide, Tiefenkastral und Oberhalbstein nach Campfèr im Engadin.

Im allgemeinen Bericht, der dem Konzessionsgesuch beigegeben ist, führen die Konzessionsbewerber aus, der Verkehr durch die Talschaften Churwalden und Oberhalbstein und über den Julierpass nach dem Engadin sei seit der Eröffnung der Albulabahn stark zurückgegangen. Für die Weiterentwicklung dieser Täler erweise sich der Bau einer Bahn als notwendig. Das Projekt, das eingereicht werde, bezwecke die Erstellung einer Linie, welche von Chur über Lenzerheide nach Tiefenkastral und von da über den Julier- oder den Septimerpass nach dem Engadin führe. Als Endpunkt sei Campfèr vorgesehen, in der Meinung, dass die Strassenbahngesellschaft St. Moritz ihr Netz bis zum Bahnhof St. Moritz auf der einen Seite und bis zur Gemeindegrenze Campfèr auf der anderen Seite selbst erweitere, und dass sie ihre Geleise dem neuen Unternehmen zur Benützung überlasse. Falls die erwähnte Gesellschaft die Erweiterung ihres

Netzes nicht an die Hand nehmen wolle, so werde das neue Unternehmen die Strecke Campfer-St. Moritz selbst ausführen.

Die Bahn solle als Strassenbahn ausgeführt werden, da die Erstellung einer Bahn auf eigenem Bahnkörper zu kostspielig sein würde und als Konkurrenzlinie zur Albulabahn aufgefasst werden könnte. Die Strasse werde in der Weise verbreitert, dass neben dem Bahnwagen noch ein Fuhrwerk auf derselben bequem fahren könne.

Der Anfangspunkt der Bahn sei im Bahnhof Chur. Nach Überschreitung der Plessur erreiche sie die Haltestelle Brugg. Indem die Bahn der Strasse weiter folge, bediene sie u. a. Malix, Churwalden und Parpan. Bei Kilometer 14,300 werde nach Parpan der Kulminationspunkt der ersten Strecke (1551 m) erreicht. In Tiefenkaasel finde der Anschluss an die Linie der Rhätischen Bahn statt. Von Tiefenkaasel steige die Bahn nach dem Oberhalbstein und gelange nach Bedienung mehrerer Ortschaften entweder der Strasse entlang über den Julierpass nach Silvaplana und Campfer (St. Moritz) oder über den Septimer nach Maloja und von da längs der Strasse über Silvaplana nach Campfer.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Bahn: 73 km (nach der Variante über den Septimer zirka 81 km).

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 100 ‰.

Höhencoten: Chur S. B. B. 594,50, Canols 1511, Tiefenkaasel 853,50, Julier-Passhöhe 2288,10, Campfer 1800.

Zwischenstationen: 21.

Betriebssystem: Elektrischer Betrieb mit Motor- und eventuell Anhängewagen.

Der Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Organisation und Verwaltungskosten	Fr.	200,000
Verzinsung des Baukapitals	„	200,000
Expropriation	„	100,000
Unterbau	„	3,800,000
Oberbau	„	1,600,000
Hochbau	„	200,000
Telegraph, Signale und Verschiedenes	„	50,000
Elektrische Leitungen	„	1,450,000
Rollmaterial	„	850,000
Mobiliar und Gerätschaften	„	50,000

Total Fr. 8,500,000

oder per Kilometer Fr. 116,500.

II.

Mittelst Eingabe vom 4. Oktober 1910 stellten ferner die Herren Ing. H. Versell und W. Versell in Chur das Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Chur über Malix und Tschierschen nach Arosa und von Malix über die Lenzerheide nach Tiefenkastel. Das Initiativkomitee soll, wie im allgemeinen Bericht erwähnt wird, aus Vertretern der beteiligten Gemeinden und anderen Interessenten gebildet werden, mit dem Zweck, die im bündnerischen Eisenbahngesetz vom 20. Juni 1897 und in den Ausführungsbestimmungen zu demselben, vom 1. Juli 1897, vorgesehenen Vorarbeiten bis zur Übernahme des Projektes durch die Rhätische Bahn zu besorgen. Allerdings sei die Konzession für eine Bahn Chur-Arosa bereits erteilt und der Bundesrat habe die Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen Vorlagen bis 1. Januar 1913 erstreckt. Ferner sei von der Firma Froté & Cie. in Zürich ein Gesuch um Erteilung der Konzession für eine elektrische Strassenbahn Chur-Engadin eingereicht worden. Die Gesichtspunkte, welche die Konzessionsbewerber trotzdem be wogen hätten, ein Konzessionsgesuch für die Linie Chur-Arosa und Chur-Tiefenkastel mit gemeinsamer Strecke von Chur bis über Malix einzureichen, seien verkehrspolitischer, finanzieller und ästhetischer Natur.

Die Verbindung von Arosa mit der Lenzerheide und Tiefenkastel sei durch diese Linie eine vorzügliche. Zudem werde der neu entstehende Verkehr Arosa Tiefenkastel die berührten Talschaften und Arosa selbst beleben. Die Talschaft Churwalden ihrerseits werde entschieden mehr Vorteile haben von einer auf eigenem Bahnkörper geführten Bahn, als von der Strassenbahn des Projektes Froté, ganz abgesehen davon, dass die Strasse auf einer Länge von 30 km eingeengt und in ihrem Wert herabgemindert würde.

Die Lösung der Eisenbahnprojekte Chur-Arosa und Chur-Tiefenkastel mit teilweise gemeinsamer Linienführung ermögliche durch die grosse Ersparnis gegenüber der getrennten Linienführung den Bau einer leistungsfähigen Bahn auf eigenem Bahnkörper ohne allzu grosse Finanzierungsschwierigkeit. Durch den ersten Anstieg ins Churwaldnertal erhalte die Linie nach Arosa eine solche Höhe über der engen und wilden Plessurschlucht, dass sie eine der aussichtsreichsten Touristenbahnen werde, während eine Linienführung durch die Plessurschlucht schwierig und unschön sei.

Im Interesse der Entwicklung des bündnerischen Schmalspurnetzes müsse verhütet werden, dass sich in dasselbe zwei Unternehmen einfügen, welche sich ihm nicht angliedern könnten, nämlich die Strassenbahn Chur-Egadin und die Bahn Chur-Arosa des Projektes Wildberger. Die Bundesversammlung habe durch zweimalige Subventionen die jetzige grosszügige Anlage der Rhätischen Bahn ermöglicht; es müsse aber der Entwicklung des einheitlichen Schmalspurnetzes entschieden nachteilig sein, wenn zwei Privatunternehmungen gewissermassen als Keil, zum Teil als direkte Konkurrenzlinien in dasselbe eingeschoben würden.

Die technischen Hauptangaben sind folgende:

Bahnlänge: Chur-Malix	9,550 m
Malix-Arosa	18,550 m
Malix-Tiefenkastel	21,000 m
	<hr/>
Total	49,100 m

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 65 ‰.

Höhencoten: Chur 588, Abzweigung bei Malix 1074,50, Wolfsboden 1780, Arosa 1750, Churwalden 1273, Parpan 1497, Passhöhe 1551, Tiefenkastel 887.

Minimalradius: 100 m.

Zwischenstationen: Chur-Arosa 8.

Chur-Tiefenkastel 11. Die 4 ersten sind gemeinschaftlich.

Betriebssystem: Elektrizität.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

Organisation und Verwaltung	Fr.	294,600
Bauzinsen	„	196,400
Expropriation	„	171,850
Bahnbau	„	8,248,800
Wasserkraftstation	„	589,200
Rollmaterial	„	687,400
Mobiliar und Geräte	„	98,200
Unvorhergesehenes	„	1,006,550
	<hr/>	
Total	Fr.	11,293,000

oder per Kilometer zirka Fr. 230,000.

III.

Beide Konzessionsgesuche wurden nach deren Einreichung jeweilen vom Eisenbahndepartement dem Kleinen Rat des Kantons Graubünden zur Vernehmlassung zugestellt. Unterm 8. November 1910 sprach sich der Kleine Rat in zwei verschiedenen Zuschriften über beide Projekte aus. In bezug auf das Gesuch der Herren Versell & Cie. für eine Schmalspurbahn Chur-Arosa-Lenzerheide-Tiefenkastel führte die Kantonregierung aus, dass weder Chur noch Arosa mit der Abzweigung von Churwalden aus nach Arosa einverstanden seien. Ausserdem sei schon in einem früheren Projekt des Kreisamtes Churwalden die Verbindungslinie nach Arosa von der Talschaft Churwalden aus losgetrennt worden mit Rücksicht auf die noch zu Recht bestehende Konzession für eine Schmalspurbahn von Chur durch das Schanfiggertal nach Arosa. Das Konzessionsbegehren Versell kollidiere ferner mit einem Teilstück des Bahnprojektes der Firma Froté & Cie. Das letztere sei, da nun einmal die Abzweigung nach Arosa ausgeschaltet bleiben müsse, grosszügiger als das Projekt Versell, indem es die Erstellung einer durchgehenden Bahn Chur-Engadin bezwecke. Es befriedige, weil auf einer breiteren Grundlage basierend, einen viel grösseren Interessenskreis. Deshalb habe auch das Kreisamt Churwalden sein Konzessionsgesuch mit demjenigen der Firma Froté & Cie. vereinigt*). Die Firma Versell gehe im weiteren von der Voraussetzung aus, ihr Projekt werde von der Rhätischen Bahn ausgeführt werden. Demgegenüber erkläre aber die Rhätische Bahn, dass sie auf den Bau und Betrieb der Linie auf eigene Rechnung verzichte. Zurzeit wenigstens sei dieser Standpunkt wohl begreiflich mit Rücksicht auf die grosse Inanspruchnahme der Rhätischen Bahn durch die neuen im Bau begriffenen Linien. Ob die Rhätische Bahn auf Grund des bündnerischen Eisenbahngesetzes und der Ausführungsbestimmungen zu demselben dennoch zum Bau der in Frage stehenden Linie verpflichtet werden könne, sei nicht entschieden. Im Interesse der beteiligten Talschaften Churwalden und Oberhalbstein liege es aber, nachdem sich eine Firma um die Konzession für die Bahn Chur-Engadin bewerbe, den Bau der Bahn nicht durch Verhandlungen über

*) Das Konzessionsgesuch des Kreisamtes Churwalden für eine elektrische Schmalspurbahn Chur-Parpan-Arosa-Lenzerheide, vom 10. Oktober 1908, wurde seinerzeit vom Eisenbahndepartement im Einverständnis mit den Konzessionsbewerbern zurückgelegt.

die Verpflichtung oder Nichtverpflichtung der Rhätischen Bahn in Frage zu stellen oder doch um Jahre zu verzögern. Aus diesen Gründen müsse der Kleine Rat die Konzessionierung des Projektes Froté & Cie., in dem das seinerzeit vom Kreisamt Churwalden eingereichte Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn Chur-Churwalden-Parpan-Lenzerheide aufgehe, beantragen.

In bezug auf das Projekt der Firma Froté & Cie. führte der Kleine Rat noch aus, der im Engadin liegende Teil der zu konzessionierenden Linie, nämlich die Strecke von Silvaplana, eventuell Maloja, nach Campfèr, müsse vorderhand ausgeschaltet werden, da die Rhätische Bahn im Besitze einer mit dieser Strecke zusammenfallenden Konzession St. Moritz-Landesgrenze (Chiavenna) sei. Die Firma Froté & Cie. habe sich mit dieser Lostrennung einverstanden erklärt in der Meinung, dass sie nach der Erledigung des übrigen Teiles ihrer Vorlage mit der Rhätischen Bahn in Unterhandlung treten werde, um in bezug auf den im Engadin liegenden Teil der projektierten Linie zu einer Verständigung zu gelangen. Das Konzessionsgesuch müsse daher, soweit letztere Strecke in Frage komme, liegen bleiben, bis eine Einigung zwischen der Konzessionsbewerberin und der Rhätischen Bahn erfolgt sei, oder bis die Firma Froté & Cie. ein neues Konzessionsbegehren einreiche. Gegenüber dem übrigen Teil der Vorlage, also der Linie Chur-Churwalden - Lenzerheide - Tiefenkastel - Oberhalbstein - Silvaplana (oder Maloja) erhebe die Rhätische Bahn keine Einwendung. Von der Mehrheit der interessierten Gemeinden werde das Projekt begrüsst und auch die Kantonsregierung müsse dasselbe empfehlen, denn damit dürfte endlich dasjenige getroffen worden sein, was verwirklicht werden könne und den Verkehrsverhältnissen der berührten Talschaften entspreche. Als fernere Bedingungen zur Konzessionserteilung, womit sich die Firma Froté & Cie. bereits einverstanden erklärt habe, seien u. a. zu erwähnen:

- a. Aufrechterhaltung des Betriebes im Winter bis Bivio;
- b. 4 Züge täglich in jeder Richtung (Minimum);
- c. Ermässigung von zirka 30 % auf den Fahrtaxen zugunsten der einheimischen Bevölkerung.

Mit Schreiben vom 10. November 1910 bestätigte die Firma Froté & Cie., dass sie mit dem Inhalt der Vernehmlassung des Kleinen Rates einig gehe.

Das Eisenbahndepartement brachte hierauf der Firma Versell in Chur die Vernehmlassung des Kleinen Rates zur

Kenntnis und verband damit die Anfrage, ob das Konzessionsgesuch für die Bahn Chur-Lenzerheide-Tiefenkastel angesichts der ablehnenden Haltung der Kantonsregierung und des Umstandes, dass bei Bahnprojekten von lokaler oder regionaler Bedeutung die Stellungnahme der Kantonsbehörde auch für die Bundesbehörde in der Regel massgebend sei, aufrechterhalten werde. Die Herren Versell äusserten sich aber mit Zuschrift vom 2. Dezember 1910 dahin, dass die Vernehmlassung des Kleinen Rates, der sich über ihr Gesuch ausgesprochen habe, ohne die interessierten Gemeinden anzuhören, nicht als eine abschliessende betrachtet werden könne. Auch die Ansicht, dass es mit einer gesunden kantonalen Eisenbahnpolitik unvereinbar sei, im Zentrum des in erfreulicher Entwicklung sich befindenden Netzes der Rhätischen Bahn private Spekulationsbahnen aufkommen zu lassen, gewinne an Boden. Es scheine daher angezeigt, die Behandlung des Konzessionsgesuches der Firma Froté & Cie. zu verschieben, bis die interessierten Gemeinden sich auch über das Konzessionsbegehren für die Bahn Chur-Tiefenkastel mit Abzweigung nach Arosa ausgesprochen hätten.

Da das Projekt der Herren Versell vom technischen Standpunkt aus demjenigen der Firma Froté & Cie. überlegen schien, ersuchte das Eisenbahndepartement den Kleinen Rat, sich nochmals über die ganze Angelegenheit zu äussern. In seiner Zuschrift vom 14. Februar 1911 erklärte der Kleine Rat, dass allerdings vom technischen Standpunkt aus dem Projekt der Herren Versell der Vorzug gebühre. Vom finanziellen Standpunkt aus müsse aber eine Anlage, wie sie die Firma Froté & Cie. in Aussicht genommen habe, bevorzugt werden. Die Bahn nach Projekt Versell könnte nicht finanziert werden und würde nicht rentieren. Der wichtigste Punkt sei aber der, dass die Herren Versell den Bau der Bahn durch die Rhätische Bahn in Aussicht nehmen, während diese letztere erkläre, dass sie die Linie in keinem Falle ausführen wolle. Der Kleine Rat sei daher immer noch der Ansicht, dass dem Projekt der Firma Froté & Cie. der Vorzug gegeben werden müsse.

Der unbegründete Vorwurf der Herren Versell, dass die Regierung bei Abgabe ihrer Vernehmlassung in anderer Weise vorgegangen sei als gewöhnlich, müsse entschieden zurückgewiesen werden. Dass die Einvernahme der Gemeinden über das Projekt Versell später erfolgt sei, als über das Projekt Froté, liege im Verschulden der Herren Versell. Es habe sich übrigens keine einzige Gemeinde zugunsten ihres Projektes ausgesprochen.

Mit Vorbehalt einiger Änderungen technischer Natur, die aber bei der Erledigung der grundsätzlichen Frage der Konzessionserteilung keine Rolle zu spielen hätten, müsse daher der Kleine Rat seine Vernehmlassung vom 8. November zugunsten der Vorlage der Firma Froté & Cie. bestätigen.

Inzwischen hatte die Firma Froté & Cie. ihr Projekt durch Reduzierung der Maximalsteigungen auf 70‰ und durch Festsetzung eines grösseren Minimal-Kurvenradius abgeändert, so dass das Eisenbahndepartement vom technischen Standpunkte aus gegen die Konzessionierung ihrer Vorlage nichts mehr einzuwenden hatte.

Die vorschriftsmässigen konferenziellen Verhandlungen, an welchen ausser den beiden Firmen Froté & Cie. und Versell auch die Kantonsregierung und die Rhätische Bahn vertreten waren, fanden am 27. März 1911 in Bern statt. In der allgemeinen Diskussion über den Konzessionsentwurf vertraten die Herren Versell wieder den Standpunkt, dass ihr Projekt zu konzessionieren sei und dass alsdann der Bau und Betrieb der Bahn durch die Rhätische Bahn zu geschehen habe. Die Vertreter der letzteren erklärten dagegen bestimmt, dass die Rhätische Bahn die Linie nicht selbst ausführen wolle. Gegen die Erteilung der durch die Firma Froté & Cie. nachgesuchten Konzession erhebe sie keine Einwendungen soweit die Strecke Chur-Bivio in Frage komme. Nachdem aber die Konzessionsbewerberin ihr Projekt einer Strassenbahn zu dem einer bedeutend leistungsfähigeren eigentlichen Schmalspurbahn umgearbeitet habe, könne die Rhätische Bahn die Konzessionierung der Strecke Bivio-Silvaplana (Überschienung des Julier) oder Bivio-Maloja (Überschienung des Septimer) nicht ohne weiteres zugeben. Wenn die Konzessionsbewerberin auf die Erteilung der Konzession für die durchgehende Linie Chur-Engadin beharre, so müsse der Rhätischen Bahn eine angemessene Frist gewährt werden, um die durch die Umarbeitung des Projektes Froté geschaffenen neuen Konkurrenzverhältnisse zu prüfen. Hierauf sprachen sich sowohl Herr Froté als der Vertreter der Kantonsregierung im Sinne der vorläufigen Erteilung der Konzession bis Bivio aus, in der Meinung, dass der übrige Teil der Vorlage vorläufig zurückgelegt werde.

In der Detailberatung wurden vorerst Titel und Ingress der Konzession im Sinne der Beschränkung derselben auf die Linie Chur-Bivio abgeändert. Auf den Antrag des Vertreters der Kantonsregierung, der geltend machte, dass zurzeit der Sitz der zukünftigen Gesellschaft verschiedener Umstände halber nicht genau angegeben werden könne, beliebte für Art. 4 folgende

Fassung: „Der Sitz der Gesellschaft muss im Kanton Graubünden sein“. In Art. 6 wurden die Fristen zur Einreichung der vor-schriftsmässigen Vorlagen (Absatz 1) und für die Erstellung der Bahn (Absatz 3) je um ein Jahr reduziert. Auch einem vom eidgenössischen Militärdepartement eingereichten Begehren be-treffend Aufnahme einer Bestimmung in Art. 5, gemäss welcher das Strecken- und das Stationspersonal schweizerischer Nationalität sein soll, wurde allseitig zugestimmt. Diese Bestimmung soll inskünftig in allen Konzessionen Aufnahme finden.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Bundesbeschluss, der im Sinne der vorstehenden Ausführungen abgefasst ist, zur Annahme und benützen auch diesen Anlass, Sie, Tit., unserer aus-gezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. April 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Chur über Lenzerheide, Tiefenkastel und Oberhalbstein nach Bivio.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Firma E. Froté & Cie. in Zürich, vom 20. August 1910;
2. einer Eingabe der Ingenieurfirma Versell in Chur, vom 4. Oktober 1910;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 3. April 1911,

beschliesst:

I. Der Firma E. Froté & Cie. in Zürich wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Chur über Lenzerheide, Tiefenkastel und Oberhalbstein nach Bivio, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

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

Art. 2. Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft muss im Kanton Graubünden sein.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

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

Binnen 3 Jahren, 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.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die im militärischen Interesse gebotenen Stationsgeleise, Verladerrampen und Minen beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften des Beschlusses des Grossen Rates des Kantons Graubünden vom 24. November 1910, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteine-

rungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Graubünden und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. 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.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder 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. 12. 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. 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 Bundesrate festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen zweier Klassen nach dem Durchgangssystem 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. 15. Für die Beförderung von Personen können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:
 in der zweiten Wagenklasse 60 Rappen,
 in der dritten Wagenklasse 25 Rappen
 per Kilometer der Bahnlänge.

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

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Für die einheimische Bevölkerung ist bei Benützung der III. Wagenklasse ein Rabatt von wenigstens 40 % auf obiger Taxe zu gewähren.

Art. 16. 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. 17. 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 25 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Art. 18. 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 12 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. 19. Für den Transport von Edelmetallen, von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Wert ist für Fr. 1000 per Kilometer höchstens 6 Rappen zu erheben.

Art. 20. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen 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. 21. Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln, Futtermitteln usw. zeitweise niedrigere Taxen einzuführen, welche vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Für den Transport lebender Tiere mit Güterzügen können Taxen erhoben werden, welche nach Klassen und Transportmengen (Stückzahl, Wagenladungen) abzustufen sind und den Betrag von 36 Rappen per Stück und Kilometer für die höchste und 8 Rappen für die niedrigste Klasse nicht übersteigen dürfen. Bei Beförderung in Eilfracht kann ein Taxzuschlag bis auf 40 % erhoben werden.

Art. 23. Für Gepäck-, Güter- und Tiersendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 24. 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 Bestimmungstation 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 besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 25. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 kg für volle 20 kg gerechnet und bei 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 so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 26. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 27. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 29. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das

Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 30. 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 Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge 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 1950 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 1950 und 1. Januar 1965 erfolgt, den 2 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 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 welcher 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. 31. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 30 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.

II. Auf das Konzessionsgesuch der Ingenieurfirma Versell in Chur vom 4. Oktober 1910 für eine elektrische Schmalspurbahn von Chur über Lenzerheide nach Tiefenkastel, mit Abzweigung nach Arosa, wird nicht eingetreten.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. April 1911 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, von Chur über Lenzerheide, Tiefenkastel und Oberhalbstein nach Bivio. (Vom 3. April 1911.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	168
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.04.1911
Date	
Data	
Seite	897-913
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 166

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.