

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thusis.

(Vom 15. Dezember 1890.)

---

Tit.

Mit Eingabe vom 15. Oktober 1890 bewarb sich Herr W. J. Holsbør in Davos um die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thusis und ergänzte sein Gesuch mit Schreiben vom 18. November d. J. dahin, daß dasselbe im Auftrag und für Rechnung der unterm 25. Oktober 1890 konstituirten schweizerischen Eisenbahnbank in Basel eingereicht worden sei.

Zwischen diesem Institut und dem bündnerischen Centralbahnkomite ist unterm 18./21. November 1890 ein Uebereinkommen abgeschlossen worden, wonach das genannte Komite auf die ihm zustehende Konzession Chur-Thusis-Filisur verzichtet, wenn der schweizerischen Eisenbahnbank in Basel die in ihrem Auftrag durch Herrn Holsbør in Davos nachgesuchte Konzession für Chur-Thusis bewilligt werde. Nachdem Herr Ingenieur Gilli von Chur, der ein Konzessionsgesuch für eine schmalspurige Eisenbahn Chur-Thusis-Filisur eingereicht hatte, dasselbe auf die Strecke Thusis-Filisur beschränkt, liegt somit für Chur-Thusis bloß mehr das Gesuch der schweizerischen Eisenbahnbank vor.

Die Linie Chur-Thusis soll im Zusammenhang mit der bis zur Station Chur der Vereinigten Schweizerbahnen fortzuführenden Schmalspurbahn Landquart-Davos, als Theilstrecke des projektirten

einheitlichen rhätischen Eisenbahnnetzes, gebaut werden. Von der im Hinblick auf die geplante Splügenbahn projektirten bündnerischen Centralbahn unterscheidet sich das vorliegende Schmalspurbahnprojekt durch die Lage und Zahl der Stationen. Während das normalspurige Centralbahnprojekt von Chur bis Thusis nur vier Zwischenstationen aufweise, seien für die Schmalspurbahn deren neun vorgesehen, und zwar in Felsberg, Ems, Reichenau, Bonaduz, Rhäzüns, Rothenbrunnen, Rotels, Fürstenau und Katzis.

Nach dem technischen Bericht soll die Bahn — wie Landquart-Chur, für welche Linie ebenfalls ein Konzessionsgesuch vorliegt — als Adhäsionsbahn mit 1 Meter Spurweite, genau nach denselben Grundsätzen erbaut werden, welche bei Erstellung der Eisenbahn Landquart-Davos maßgebend gewesen seien.

Es wird ein Minimalradius von 100 Meter angenommen; dagegen soll die Maximalsteigung, welche bei der Landquart-Davos-Bahn 45 ‰ beträgt, hier 26 ‰ nicht überschreiten.

Bei der Tracirung der Bahn werde das Hauptaugenmerk darauf gerichtet werden, sich den Ortschaften möglichst zu nähern, um so den lokalen Interessen nach Kräften zu dienen und dadurch hinwiederum die Rentabilität der Bahn zu erhöhen. Dabei werde die Weiterführung der Linie durch den Albula ins Engadin und von Reichenau aus in's Vorderrheinthal in sorgfältige Berücksichtigung gezogen.

Die Bahn nimmt ihren Anfang in der V.-S.-B.-Station Chur, wo für den Zusammenschluß der Normal- und Schmalspurbahn ähnliche Anlagen und Einrichtungen vorgesehen sind, wie sie auf der Station Landquart bereits bestehen.

Von Chur (Cote 587,5) zieht sich die Linie, zunächst die Plessur, später das Pargäratobel überschreitend und der Poststraße folgend, zu den Stationen Felsberg (Cote 580) und Ems (Cote 586), letztere südlich umfahrend, nähert sich dann dem Rhein, folgt demselben bis Reichenau, wo der Hinterrhein mittelst einer größeren Brücke überschritten wird, und erreicht bald die 596 m. ü. M. gelegene Station Reichenau. Der Bau einer Strecke von circa 1000 m. unmittelbar vor dem Rheinübergang werde sich als ein ziemlich kostspieliger Lehnbau herausstellen, indem die geognostische Beschaffenheit des Terrains eine ungünstige sei.

Von Reichenau hebt sich die Bahn mit circa 26 ‰ nach der Station Bonaduz (640 m. ü. M.) und weiter mit 9 ‰ nach Rhäzüns (Cote 648), lehnt sich auf eine Länge von circa 3 km. an die Straße an und gelangt mit einem Gegengefälle von circa 25 ‰ zum zweiten Rheinübergang bei Rothenbrunnen, bei welcher Ortschaft

(Cote 615) eine Station projektirt ist. Das Konzessionsgesuch bemerkt zu dieser Strecke, daß das Tracé erst nach durchgreifenden Detailstudien werde festgestellt werden können und die vorliegenden Angaben daher nur als eine Skizzirung der Linienrichtung zu betrachten seien. Das unbequeme Gegengefälle erscheine durch die Rücksichtnahme auf den Lokalverkehr gerechtfertigt, indem die Dörfer Bonaduz und Rhäzüns, um deren besserer Bedienung willen es nothwendig werde, zu den bedeutendsten an der ganzen Linie zu zählen seien. Der gleiche Grund mache auch die wiederholten Rheinübergänge nothwendig: einmal bei Rothenbrunnen, um diesem Orte mit Tomils, Paspels und Almens, sowie ferner Rotels und Fürstenau möglichst günstig gelegene eigene Stationen zu geben; sodann denjenigen bei Fürstenau, um Katzis zu bedienen und in Thusis, mit Rücksicht auf die Fortsetzung gegen Filisur, keine Kopfstation zu erhalten, was bei einem Uebergang erst bei Sils der Fall wäre. So erhalte nicht bloß das linke Rheinufer oberhalb Reichenau mehrere Stationen, sondern werde auch das fruchtbare Domleschg mit dem übrigen Kanton besser verbunden.

Von Rothenbrunnen steigt das Tracé mit circa 12 ‰ bis zur Station Rotels (660 m. ü. M.), verläuft von da horizontal bis Fürstenau und erreicht nach Ueberschreitung des Rheins mit 16 ‰ Steigung Katzis (Cote 668) und die Endstation Thusis (Cote 695), welche, wie bei dem Centralbahnprojekt, in für die Fortsetzung nach dem Schyn günstiger Lage vorgesehen ist.

In Bezug auf den Betrieb sieht das Gesuch einen regelmäßigen Jahresbetrieb wie bei der Bahn Landquart-Davos, beziehungsweise Davos-Chur, mit der gleichen Anzahl täglicher Züge vor, so daß von einer durchgehenden Bahn Davos-Chur-Thusis werde gesprochen werden können.

Das zu beschaffende Betriebsmaterial soll demjenigen der Landquart-Davos-Bahn entsprechen, soweit sich letzteres beim Betrieb bewährt habe.

Bei Aufstellung des Kostenvoranschlages seien, außer den vorhandenen technischen Vorlagen und den vorgenommenen Rekognoszirungen, namentlich die beim Bau der Landquart-Davos-Bahn bezahlten Akkordpreise maßgebend gewesen. Danach würden sich die Baukosten für die ganze 26,100 km. lange Linie, inkl. Beschaffung des nöthigen Betriebsmaterials und sonstiger Zubehörenden, auf total Fr. 4,230,000 oder Fr. 162,000 per km. belaufen.

Eine Rentabilitätsberechnung enthält das Gesuch nicht.

Die zur Vernehmlassung eingeladene Regierung von Graubünden, welche ihrerseits die Standeskommission zu Rathe gezogen hatte,

sprach sich mit Schreiben vom 27. November 1890 zu Gunsten des Projektes aus. Das Konzessionsgesuch betreffe zwar freilich nur eine Schmalspurbahn, während dem Centralbahnkomite die Konzession für eine Normalbahn ertheilt war und auch der Kanton bis jetzt die Forderung stellte, daß diese Strecke als erste Sektion einer künftigen Splügenbahn normalspurig anzulegen sei. Dabei sei man von der Anschauung ausgegangen, daß vorderhand überhaupt nur diese Linie allfällig mit einer Fortsetzung nach Filisur gebaut werde. Die jüngst erfolgte Gründung der schweizerischen Eisenbahnbank eröffne nun aber die Möglichkeit der baldigen Ausführung eines einheitlichen Schmalspurbahnnetzes im Kanton, in welches auch eine Linie Chur-Thusis eingesetzt werden solle. Ohne Zweifel werde ein solches Netz dem Kanton zum Vortheil gereichen, weshalb natürlich auch auf die einzelnen Zweige desselben Werth gelegt werden müsse. Ein solcher sei nun eben die Linie Chur-Thusis, welche aber als Bestandtheil des Netzes nur durch die direkte Verbindung Landquart-Chur Bedeutung erhalte. Für letztere Linie liege übrigens ein Konzessionsgesuch vor und es werde angenommen, daß dieselbe gleichzeitig mit Chur-Thusis gebaut oder wenigstens unmittelbar nachfolgen werde. In dieser Stellung aufgefaßt, könne die Linie Chur-Thusis natürlich nur schmalspurig sein und bis zum Zustandekommen einer Splügenbahn und vielleicht auch noch später mit Vortheil funktioniren. Sie sei überhaupt nicht eine Sektion der Splügenbahn und brauche daher nicht normalspurig gebaut zu werden. Bezüglich des Tracés behält sich die Regierung ihre und der Gemeinden Begehren auf den Zeitpunkt der Vorlage der Detailpläne vor. Von einem im Interesse der Splügenbahn gemachten, von der Petentin nicht bestrittenen, besondern Vorbehalt wird unten die Rede sein.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen wurden am 10. d. M. abgehalten. Der hienach folgende Konzessionsentwurf gab dabei bloß in Bezug auf die Taxen zu einer Diskussion Anlaß.

Was nun die Frage der Konzessionsertheilung anbelangt, so hätte sich unseres Erachtens eine Verschiebung der Beschlußfassung über das vorliegende Konzessionsgesuch aus dem Grunde empfohlen, um zur endlichen Abklärung der bündnerischen Eisenbahnverhältnisse noch die nöthige Zeit zu lassen und hernach alle einschlägigen Verhältnisse durch einen einheitlichen Beschluß regeln zu können, statt die Bundesbehörden neuerdings der Eventualität auszusetzen, heute die hoheitliche Sanktion zu einer Maßnahme zu ertheilen, um deren Aufhebung sie vielleicht morgen schon werden angegangen werden. Daß die Verhältnisse noch nicht liquid sind, ergibt sich aus folgenden Thatsachen.

Während die gegenwärtige Konzessionsbewerberin als ihren Endzweck die Erstellung einer schmalspurigen Schienenverbindung Landquart-Chur-Thusis-Schyn-Albula-Ober- und Unterengadin bezeichnet, bewirbt sie sich zur Zeit bloß um die Konzession für die Theilstrecken Landquart-Chur und Chur-Thusis, welche sie aber doch als Theile des Gesamtnetzes betrachtet wissen möchte. Für Landquart-Chur ist die Konzessionsbewerberin noch nicht entschlossen, ob ein vollständig selbständiges Tracé gewählt oder der Bahnkörper der Vereinigten Schweizerbahnen ganz oder theilweise benützt werden soll. Daneben sucht ferner um die Konzession einer Schmalspurbahn Thusis-Filisur (ursprünglich Chur-Thusis-Filisur) nach Herr Ingenieur Gilli in Chur, welchem die schweizerische Eisenbahnbank, wie einer Mittheilung der Regierung zu entnehmen ist, für diese Theilstrecke die Priorität zugestanden habe. Herr Gilli ist ferner Inhaber der Konzession Filisur-Albula-Samaden, während für die Oberengadiner- und die Unterengadinerbahnen die Konzessionen je wieder in anderer Hand sich befinden (H. Zschokke & Co. einerseits, Hr. Holsboer anderseits). Will die heutige Petentin mit ihrer Absicht der Erstellung des ganzen Netzes Ernst machen, so wird es mindestens der Uebertragung der verschiedenen in andern Händen befindlichen Konzessionen bedürfen. Die bisherige Konzession Chur-Thusis-Filisur und die angeforderte Abänderung und Verlängerung derselben sind allerdings beseitigt, indem das Centralbahnkomitee darauf Verzicht leistete, unter der Voraussetzung immerhin, daß der schweizerischen Eisenbahnbank die nachgesuchte Konzession für Chur-Thusis erteilt werde, während es dagegen für den Fall der Nichterteilung auf der seinigen und dem Fristverlängerungsbegehren beharre. Endlich hat sich auch der frühere Inhaber der Centralbahnkonzession, Herr Advokat Hunger, zu einer Eingabe veranlaßt gesehen, in welcher er, gestützt auf die Bestimmungen seines Vertrages mit dem Komitee, gegen die Verzichtleistung des letztern Protest erhebt und ersucht, die Konzession bis auf Weiteres als zu Recht betehend zu betrachten und demgemäß entgegenstehende Konzessionsgesuche zurückzuweisen. Es kann nun zwar Herr Hunger, nachdem unter seiner Zustimmung die Konzessionsübertragung an das Komitee in aller Form stattgefunden hat, zu der Einsprache nicht mehr als legitimirt angesehen werden und mag ihm überlassen bleiben, welche civilrechtlichen Maßnahmen er gegen das Komitee einleiten will; allein es beweist dessen Einsprache, daß die Sachlage noch nicht allseitig abgeklärt ist und eine Verschiebung begründet gewesen wäre.

Wenn wir Ihnen gleichwohl das Konzessionsgesuch Chur-Thusis schon jetzt und außerhalb seines natürlichen Zusammenhanges mit der Fortsetzung hiemit vorlegen, so geschieht es aus dem Grunde,

weil die schweizerische Eisenbahnbank erklärt, mit dem Bau bereits im nächsten Sommer beginnen zu wollen und daran behindert zu sein, wenn ihr die Konzession jetzt nicht ertheilt würde. Der Wunsch nach baldiger Behandlung ist im Fernern von der Kantonsregierung nachdrücklich empfohlen. Um demselben unsererseits nicht entgegenzutreten, legen wir Ihnen den unten folgenden Beschlusentwurf zur Genehmigung vor.

Derselbe schließt sich ganz den Bestimmungen der Normalkonzession an, mit Ausnahme folgender beiden Punkte:

Im Art. 12 ist nach dem Wunsche der Petenten und im Einverständniß mit der Regierung der vierte Zug vom Anhalt bei allen Stationen befreit und ferner in Berücksichtigung der dermaligen Unbestimmtheit der Steigungs- und Richtungsverhältnisse die Fahrgeschwindigkeit nicht festgesetzt, sondern deren Bestimmung dem Bundesrath vorbehalten.

Was die Tarifbestimmungen anbetrifft, so stellt die Eisenbahnbank das von der Regierung unterstützte Begehren, es möchten ihr diejenigen Taxen bewilligt werden, welche in dem Ihnen mit Botschaft vom 26. September d. J. vorgelegten Beschlusentwurf betreffend Abänderung der Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Chur äach Thusis und einer schmalspurigen Fortsetzung von Thusis bis zur Filisurer Brücke und eventuell bis Bellaluna Aufnahme gefunden hatten, nämlich:

Personen.	Gepäck.	Vieh.	Güter.
I. Kl. 25 Rp.	10 Rp.	1. 28 Rp.	Höchste 3½ Rp.
II. " 15 "		2. 8 "	Niedrigste 1½ "
III. " 7 "		3. 6 "	

Diesem Antrage müssen wir entgegenzutreten, da die Verhältnisse im vorliegenden Fall keineswegs die gleichen sind, wie bei Chur-Thusis-Filisur.

Abgesehen davon, daß nunmehr Chur-Thusis bloß schmalspurig gebaut werden soll, gelangten wir damals zur Beantragung erhöhter Einheitstaxen für die ganze Linie Chur-Thusis-Filisur wesentlich bloß aus Rücksicht auf den Zusammenhang der beiden Sektionen und die besondern Verhältnisse der obern Sektion Thusis-Filisur. Diese Rücksicht entfällt heute, wo es sich bloß um die Linie Chur-Thusis handelt. Die Gesuchstellerin beruft sich zwar darauf, daß sie die Absicht habe, eine Bahnverbindung mit dem Engadin über Thusis-Schyn-Albula thunlichst bald herzustellen und daß daher für die begehrten Taxen nicht der Betrieb für die Strecke Landquart-Chur-Thusis für sich allein, sondern in Verbindung da-

mit auch der Betrieb der sich dann daran anschließenden Strecke Thusis-Filisur ins Auge gefaßt sei. Mit Chur-Thusis soll der Anfang gemacht werden zur Erstellung eines bündnerischen Eisenbahnnetzes, dem durch Bewilligung der gewünschten Taxen für die I. Sektion die Wege geebnet würden, während anderseits ein abschlägiger Bescheid die Petentin veranlassen könnte, von ihren dahingehenden Bestrebungen zurückzutreten. Wir kennen nun zwar die von der Petentin den bündnerischen Interessenten gegenüber eingegangenen Verpflichtungen nicht, um beurtheilen zu können, ob die Fortsetzung der Linie über Thusis hinaus als gesichert zu betrachten ist oder nicht, allein als Thatsache liegt bloß vor, daß einzig für Chur-Thusis und Landquart-Chur die Konzession verlangt wird. Irgendwelche Gewähr dafür ist nicht gegeben, daß die Absicht, dem Bau von Chur-Thusis die Fortsetzung Thusis-Filisur und eventuell Albula folgen zu lassen, deren Vorhandensein wir durchaus nicht in Zweifel ziehen wollen, wirklich zur Ausführung gelangen und nicht aus diesen oder jenen Gründen später aufgegeben wird. Es sollte deßhalb unseres Erachtens dieser unsichern Perspektive in die Zukunft kein maßgebender Einfluß auf die Taxgestaltung derjenigen Linie, deren Konzession heute einzig in Frage steht, eingeräumt werden. Betrachtet man aber die Linie Chur-Thusis, welche ganz nur den Charakter einer Thalbahn hat, für sich, so liegen im Allgemeinen keine Gründe zu der verlangten Taxerhöhung vor.

Das dem Konzessionsgesuch beigegebene Längenprofil sieht zwar auf zwei kurzen Strecken Steigungen von 25 ‰ vor, welche eine unbedeutende Erhöhung der Einheitstaxen für die ganze Linie rechtfertigen würden. Allein wie die Gesuchstellerin ausdrücklich hervorhebt, beruhen die Konzessionsvorlagen auf ganz generellen Studien, so daß sie sich selbst vorbehält, die Projekte nach einlässlicheren Untersuchungen noch abzuändern. Es fehlt somit im gegenwärtigen Zeitpunkt die thatsächliche Unterlage, um festzustellen, ob und eventuell welche Taxerhöhung die projektierte Linie Chur-Thusis mit Rücksicht auf vorkommende Steigungen beanspruchen kann. Es erscheint daher als das einzig Richtige, wie dies schon in der ursprünglichen Konzession Chur-Thusis-Filisur geschah, in die Konzession überall die Normaltaxen einzusetzen und in einem besondern Art. 18 a dem Bundesrathe die Befugniß einzuräumen, soweit die Bahn Steigungen über 12 ‰ aufweisen wird, eine Erhöhung der Normaltaxen nach Maßgabe der hierfür geltenden Grundsätze eintreten zu lassen. Damit ist einerseits die Möglichkeit gewahrt, bei der definitiven Taxbestimmung den faktischen Steigungsverhältnissen der Linie Rechnung zu tragen und dabei eventuell auch auf den Betrieb von Anschlußlinien billige Rücksicht

zu nehmen, andererseits aber vermieden, zum Voraus Taxerhöhungen zu bewilligen auf Grund von Voraussetzungen, deren Erfüllung nicht sicher ist. Bei diesem Verfahren hat die Petentin auch keinen Grund, sich über Nichtberücksichtigung berechtigter Begehren oder gar Behinderung in ihren Plänen für Erstellung eines umfassenden bündnerischen Schmalspurbahnnetzes zu beklagen.

Behufs Vermeidung resp. Beseitigung von Kollisionen mit einer künftigen Splügenbahn wünschte die Regierung von Graubünden unter Zustimmung der Petentin folgende Klausel in die Konzession aufgenommen:

„Die Schmalspurbahn verpflichtet sich, beim Zustandekommen der Splügenbahn zu Lasten derselben in allen denjenigen Punkten ihre Bahalinie zu verlegen, wo dies durch eine rationelle Bahnanlage bedingt wird. Hierauf ist bei der Anlage der Schmalspurbahn schon Rücksicht zu nehmen, unter Vergleichung mit dem Moser'schen Splügenbahnprojekt.“

Wir sind aber der Ansicht, es sei eine solche, singuläre Bestimmung, welche der heutigen Petentin Rücksichtnahme auf ein noch gar nicht fest umschriebenes und von den Behörden anerkanntes Unternehmen auferlegen will, und welche im Hinblick auf die im Konfliktsfalle den Bundesbehörden zustehenden Kompetenzen auch gar nicht nothwendig erscheint, in die Konzession nicht aufzunehmen, wodurch übrigens die Rechtsverbindlichkeit des Abkommens unter den Kontrahenten keineswegs beeinflusst werden soll.

Genehmigen Sie, Tit., die erneute Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 15. Dezember 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**L. Ruchonnet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf.)

**Bundesbeschluß**

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Chur  
nach Thusis.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) der Eingabe des Herrn W. J. Holsbær, in Davos, vom 18. Oktober und 18. November 1890, und der schweiz. Eisenbahnbank in Basel, vom 21. November 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 15. Dezember 1890,

beschließt:

Der Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thusis unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen 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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Chur.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 2 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und einleisig 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, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen, erfolgen. Der ferner auszuführende vierte Zug braucht nicht an allen Stationen anzuhalten.

Die Festsetzung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

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

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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

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 in allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rp. per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

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

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

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

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 18 a. Soweit Steigungen über 12 ‰ eingeführt werden, kann der Bundesrath eine Erhöhung obiger Taxansätze nach Maßgabe der in der Botschaft betreffend Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größern Steigungen, vom 11. September 1873, ausgesprochenen Grundsätze bewilligen.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In Betreff des Gewichts gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500. 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. 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 Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

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

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 26. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Graubünden, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 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 abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 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 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht;

den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung 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 welchem 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 26 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie Letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Chur nach Thusis. (Vom 15. Dezember 1890.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1890
Date	
Data	
Seite	425-439
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 073

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.