

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Landquart oder Felsenbach nach Chur.

(Vom 10. April 1891.)

Tit.

Mit Eingabe vom 11. Oktober 1890 reichte Herr W. J. Holsbœr in Davos-Platz ein Gesuch ein um Konzessionirung einer schmalspurigen Eisenbahn von Landquart bezw. Felsenbach nach Chur.

Dieser Eingabe folgte am 18. November gl. J. die Mittheilung, daß das Konzessionsgesuch im Auftrage und für Rechnung der inzwischen (am 25. Oktober) konstituirten Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel gestellt worden sei.

Mit Schreiben vom 21. November 1890 bestätigte die Letztere diese Mittheilung.

Die Bahn bezweckt den Zusammenschluß der Landquart-Davos-Bahn mit dem projektirten, einheitlichen Rhätischen Eisenbahnschmalspurnetz, welches von Chur aus den Kanton Graubünden durchziehen soll und dessen Zustandekommen neuerdings in größere Nähe gerückt worden sei, da sich Ende September vorigen Jahres die beiden Finanzkonsortien, welche bisher verschiedene Wege zur Erzielung rhätischer Eisenbahnen gegangen seien, vereinigt hätten.

Es könnte zwar im ersten Momente scheinen, als ob eine Bahn Landquart- bezw. Felsenbach-Chur sich in einer Konkurrenzlage zu der Normalbahnstrecke Landquart-Chur der Vereinigten Schweizerbahnen befinde.

Dies sei aber nur scheinbar der Fall. Die Normalbahn diene dem großen Verkehr, hauptsächlich als Zufahrtslinie der Kantons-hauptstadt Chur; die Schmalspurbahn dagegen vermittele den Lokalverkehr und sehe deshalb Zwischenstationen bei Neuhof (bezw. Marschlins), Igis, Zizers, Trimmis und Masans vor, während die V. S. B. auf dieser Strecke nur eine Station, Zizers, besitze.

Uebrigens werde der mögliche Nachtheil für die V. S. B., daß der direkte Verkehr Chur-Davos vielleicht von ihr auf die Schmalspurbahn abgelenkt werde, durch den großen Vortheil aufgewogen, den ein im Werden begriffenes Graubündner Schmalspurbahnnetz für das ganze Netz der V. S. B. haben müsse.

Die projektirte Adhäsionsbahn ist als die Verlängerung der Landquart-Davos-Bahn bis Chur zu betrachten und soll deshalb nach den gleichen Grundsätzen erstellt werden.

Bei Wahl des in der Konzessionseingabe bezeichneten Tracés war der leitende Gesichtspunkt der, den Dörfern „möglichst nahe“ zu kommen, da für eine Lokalbahn Alles darauf ankomme, daß die Stationen zahlreich vorhanden seien und bequem liegen.

Ausgangspunkt ist die Station Chur der V. S. B., an welche der Anschluß in ähnlicher Weise vorgesehen ist, wie derjenige der Davosbahn bei Landquart, immerhin auf so breiter Basis, daß diese Anschlußstation später auch dem rhätischen Eisenbahnnetze dienen könnte. Die Linie folgt vorerst dem Damme der V. S. B. durch entsprechende Anschüttung desselben, zweigt nach dem ursprünglichen Projekt ungefähr bei km. 2,1 nach Masans ab, steigt von hier gleichmäßig, unter Kreuzung der Poststraße, Ueberschreitung der Scalära- und weiter der Maschanzerrüfe mittelst eines Viaduktes oder einer Gallerie, bis zur Station Trimmis.

Hinter dieser überschreitet die Bahn die Dorfrüfe und die Kleine Rüfe mittelst Brücken, legt sich unterhalb Costams an die Felswand, was auf eine kurze Strecke die Erstellung nach außen offener Gallerien nothwendig machen wird, passirt hierauf mittelst Viadukt oder Gallerie die Hagrüfe und führt von hier ohne besondere Kunstbauten nach Zizers.

Von Zizers weg theilt sich die Linie in zwei Varianten. Die erste führt horizontal über die Station Igis nach Marschlins und steigt von hier nach der Station Felsenbach der Landquart-Davos-Bahn, kurz vor ihrem Anschlusse die Landquart auf einer Brücke mit großer Spannweite übersetzend.

Die zweite Variante führt ebenfalls über Igis, aber mit etwas tieferer Stationslage, nach Neuhof und von hier, je nach dem Ergeb-

niß der angeknüpften Verhandlungen mit der Landquartfabrik, über oder neben dem Fabrikdamm der letztern nach der Station Landquart.

Von technischen Einzelheiten sind anzuführen, daß die Länge der Bahn 14,610 bezw. nach Variante zwei 16,750 km., die Maximalsteigung 15 bezw. 13,72 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 100 m. und die Spurweite 1 m. betragen würde.

Es wird regelmäßiger Jahresbetrieb vorausgesetzt; als Betriebsmaterial würde dasjenige der Landquart-Davos-Bahn, unter angemessener Vermehrung des Wagenparkes, verwendet.

Der sehr summarisch gehaltene Kostenvoranschlag berechnet für	
Chur-Landquart	Fr. 2,110,000
also pro Kilometer zirka	„ 144,000
für Chur-Felsenbach	„ 2,400,000
also pro Kilometer zirka	„ 143,000

Eine Rentabilitätsberechnung ist nicht aufgestellt.

Das Konzessionsgesuch wurde der Regierung des Kantons Graubünden zur Vernehmlassung mitgetheilt. Dieselbe erklärt mit Schreiben vom 27. November v. J., daß sie die Linie Landquart- oder Felsenbach-Chur als integrierenden Theil des anzustrebenden Schmalspurnetzes betrachte und deßhalb die Konzessionirung nur empfehlen könne.

Betreffend das endgültige Tracé und die Stationsanlagen behält sie sich ihre Stellungnahme noch vor, bemerkt aber schon jetzt, daß im Kreise der interessirten Dörfer die Einsetzung einer Station Untervaz gewünscht werde.

Die Petentin hat nun auch ein abgeändertes Tracé vorgelegt, welches diesem Wunsche Rechnung trägt. Die neue Linie geht ungefähr bis km. 8,5 parallel mit der Linie der V. S. B., zweigt hier gegen Zizers ab und folgt von dieser Station an dem Tracé der Variante 2 der ersten Vorlage.

Stationen sind folgende vorgesehen: Masans (km. 2,7), Trimmis (km. 5,3), Untervaz (km. 7,8), Zizers (km. 9,75), Igis (km. 11,02), Neuhaus (km. 12,080), Landquart (km. 13,710). Das abgeänderte Tracé ist kürzer, hat ein günstigeres Längenprofil und eine Station (Untervaz) mehr, als das ursprüngliche Projekt, erfordert zweifellos auch geringere Baukosten, weist aber ungünstigere Stationslagen auf.

Neue Kostenberechnungen liegen nicht bei.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 9. März 1891 statt. Von den dabei Seitens der Petentin gestellten Begehren wird hienach bei Erörterung der einzelnen Konzessionsbedingungen die Rede sein.

Seit Erlaß unserer Botschaft betreffend Konzession der Linie Chur-Thusis, vom 15. Dezember 1890, in welcher wir darauf hinwiesen, daß die bündnerische Eisenbahnfrage noch sehr der Abklärung bedürfe und daher eine Verschiebung der Beschlußfassung über die verschiedenen vorliegenden Konzessionsgesuche angezeigt wäre, hat sich zwar die Situation in dieser Beziehung keineswegs vereinfacht, im Gegentheil scheint ein neu auftauchendes und zur Konzessionirung angemeldetes Projekt einer Normalspurbahn Chur-Thusis-Filisur-Albula-Zernetz-Ofenberg-Münster geeignet, in Bünden einem neuen Streite der Meinungen zu rufen. Immerhin wird die schmalspurige Verbindungslinie zwischen der bereits im Betrieb befindlichen Landquart-Davos-Bahn und der unterm 20. Dezember 1890 konzessionirten Linie Chur-Thusis durch die noch herrschenden Differenzen an sich nicht direkt, sondern bloß mittelbar berührt. Die in der erwähnten Botschaft als pendent bezeichnete Tracéfrage betreffend die heute zu konzessionirende Verbindungslinie Landquart-Chur ist nunmehr soweit gelöst, als dies für die Konzessionsertheilung nothwendig erscheint. Die Petentin hat sich nämlich mit der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen grundsätzlich dahin verständigt, von Chur bis Zizers die Schmalspurbahn an den Bahnkörper der Vereinigten Schweizerbahnen anzulehnen, und nur von dieser Station weg bis Felsenbach, bezw. Landquart auf eigenem Tracé zu führen.

Unter diesen Umständen dürfte die Konzessionsertheilung keinen grundsätzlichen Bedenken mehr unterliegen.

Was die Bedingungen anbetrifft, so bedürfen bloß die auf die Taxen bezüglichen einer nähern Begründung.

Die Gesuchstellerin ließ die im Gesuche aufgeführten Ansätze von 25, 15 und 7 Rp. für Personen-, 10 Rp. für Gepäck-, 28, 8 und 6 Rp. für Vieh- und $3\frac{1}{2}$, bezw. $1\frac{1}{2}$ Rp. für Gütertransport fallen und erklärte anlässlich der Konferenz, sich mit Taxen von 15, 10 und 6 Rp. für Personen-, 8 Rp. für Gepäck-, 2,5 resp. 1,5 Rp. für Gütertransport und für den Viehtransport mit den aus der Majoration nach den Grundsätzen der Botschaft vom 11. September 1873 sich ergebenden Taxen zu begnügen. Indem sie an dieser Erhöhung gegenüber den Normaltaxen mit Nachdruck festhielten, führten die Vertreter der Petentin zur Begründung erhöhter Taxansätze namentlich an, daß sie mit Erstellung der, allerdings auch im Interesse des gemeinsamen Betriebes mit Landquart-Davos gelegenen Linie Landquart- oder Felsenbach-Chur der durch die Vereinigten Schweizerbahnen ungenügend bedienten Gegend mittelst Errichtung zahlreicher und günstig gelegener Stationen erhebliche Dienste leisten werde. Der Betrieb der Linie könne aber kein rentabler sein, sondern bedeute für die Gesellschaft unter allen Umständen ein Opfer im Interesse der Gegend, das nicht

noch durch Herabsetzung der Taxen auf Ansätze, welche eine auch nur bescheidene Rendite zum Voraus ausschließen, drückender gestaltet werden sollte. Zur Beanstandung einer mäßigen Taxerhöhung liege auch deshalb keine Nöthigung vor, weil immerhin dem Publikum neben der schmalspurigen Linie die Benutzung der Vereinigten Schweizerbahnen mit Normaltaxen zur Verfügung stehe, in welchem Umstande übrigens ein natürliches und wirksames Korrektiv gegen eine zu weitgehende Taxerhöhung auf der Lokalbahn gegeben sei.

Nach dem zuletzt vorgelegten Längenprofil würde die Linie eine kurze Steigung von 15,11, sowie von 12,2 und 14,01 ‰ aufweisen, so daß, wenn man die Maximalsteigung als für den Betrieb der ganzen Linie maßgebend zu Grunde legt, eine Majoration um den Koeffizienten 1,2 zulässig wäre, bei dessen Anwendung die Taxe für die III. Personenklasse (6 Rp.) und die Güter (1,5—2,5 Rp.) ungefähr auf die von der Petentin gewünschte Höhe kommen würde, während die Taxen für I. und II. Klasse und Gepäck mit 12, 8,5 und 8,5 Rp. unter den von der Petentin beantragten Ansätzen bleiben würden.

Wenn man nun aber mit Rücksicht auf die außergewöhnlichen Verhältnisse Graubündens für die Linie Chur-Thusis zu einer bedeutendern Erhöhung der Taxen gegenüber den normalen Ansätzen gelangt (siehe Botschaft vom 10. April 1891), als es bloß die Steigungsverhältnisse rechtfertigen würden, und nicht zu leugnen ist, daß auch bei der Verbindungslinie Landquart- oder Felsenbach-Chur die Sachlage eine besondere ist und billige Berücksichtigung verdient, so dürften die nachgesuchten Taxen, welche von der Regierung befürwortet werden und immerhin wesentlich unter den für Chur-Thusis vorgeschlagenen sich halten, ebenfalls nicht zu beanstanden sein, wenn die Bundesbehörden auch hier den Vorwurf sich ersparen wollen, die Realisirung einer allseitig gewünschten Eisenbahnverbindung durch Abschlag der als nothwendig erkannten Taxerhöhungen vereitelt zu haben. Was speziell die Erhöhung für I. und II. Klasse und Gepäck betrifft, so ist ganz richtig, daß diese Taxen die einheimische Bevölkerung weniger berühren und daher um so unbedenklicher etwas erhöht werden dürfen.

Indem wir Ihnen die Annahme des hienach im Entwurfe folgenden Bundesbeschlusses empfehlen, benutzen wir den Anlaß zu wiederholter Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 10. April 1891.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Welti.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Landquart
oder Felsenbach nach Chur.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) der Eingaben des Herrn W. J. Holsbœr, in Davos, vom 11. Oktober und 18. November 1890, und der schweiz. Eisenbahnbank in Basel, vom 21. November 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 10. April 1891,

beschließt:

Der Schweizerischen Eisenbahnbank in Basel, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Landquart oder Felsenbach nach Chur 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 ein-eleisig 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 15 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 6 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 8 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 Benützung 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 2,5 Rappen, die niedrigste nicht über 1,5 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 der Viehtransporttaxen 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 sämtlichen 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 gesamten 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 Landquart oder Felsenbach nach Chur. (Vom 10. April
1891.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1891
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.04.1891
Date	
Data	
Seite	133-144
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 218

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.