

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Langwies über die Strela nach Davosplatz oder von Arosa über die Furka nach Frauenkirch.

(Vom 27. Mai 1913.)

Tit.

Mittelst Eingabe vom 4. Februar 1913 unterbreiteten die Herren R. Wildberger, Ingenieur in Chur, und H. H. Peter, Ingenieur in Zürich, dem Bundesrate zuhanden der Bundesversammlung ein Konzessionsgesuch für eine Zahnradbahn von Langwies über die Strela nach Davosplatz oder von Arosa über die Furka nach Davos-Frauenkirch.

Im allgemeinen Berichte führen die Konzessionsbewerber im wesentlichen aus, es liege zwischen den in der Luftlinie 10 km voneinander entfernten Kurorten Davos und Arosa ein Gebirgskamm, über den zwei Pässe, der Strelapass und die Furka (2353 bzw. 2445 m ü. M.), die Verbindung für geübte Fussgänger herstellen. Das Bedürfnis einer bessern Verbindung zwischen Davos und Arosa sei zweifelsohne jetzt schon vorhanden; es werde aber noch wesentlich mehr hervortreten nach Inbetriebsetzung der im Bau begriffenen Chur-Arosa-Bahn, denn nicht nur zwischen den beiden Kurorten Arosa und Davos, sondern auch zwischen Chur und Davos werde sich durch eine Bahnverbindung ein reger Verkehr entwickeln. Man könne noch weiter ausgreifen und sagen, dass sowohl von Klosters her einerseits und aus dem Engadin über Filisur andererseits über Davos ein Verkehrsweg nach Arosa mit grosser Anziehungskraft geschaffen werde. Alle diese Orte seien Fremdenplätze erster Klasse und Sommer und Winter als Kurorte und Sportplätze stark besucht. Ein wechselseitiger Verkehr zwischen diesen Kur- und Sportplätzen habe sich bereits eingebürgert. Die neue Linie werde insbesondere Arosa, das gegenwärtig nur schwer zugänglich sei, sehr zustatten kommen.

In bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung der an der Bahn unmittelbar interessierten Gegend sei namentlich hervorzuheben, dass im Jahre 1910 die Bevölkerung von Chur 14,639, von Schanfigg 1370, von Arosa 1643 und von Davos 9905 Personen betrug. Der versteuerte Erwerb habe 1910 in Chur Fr. 7,271,900, in Schanfigg Fr. 119,700, in Arosa Fr. 766,300 und in Davos Fr. 5,491,300 betragen. In den letzten zwei Jahren hätten diese Zahlen noch eine bedeutende Steigerung erfahren. Das gleiche gelte vom Fremdenbesuch. In der Hochsaison wise Davos derzeit nahezu 5000 gleichzeitig anwesende Gäste auf, während Arosa es bis heute auf rund 1500 gebracht habe, was ziemlich genau soviel sei wie in Davos vor der Erstellung der Landquart-Davos-Bahn.

Von den beiden Linien über die Strela und über die Furka werde voraussichtlich erstere den Vorzug erhalten. Fasse man nur die beiden Fremdenplätze Arosa und Davos ins Auge, so stelle die Linie über die Furka trotz des um 90 m höhern Gipfelpunktes eine direktere Verbindung dar. Es müsse aber der grössere Verkehr der Linie von Chur nach Davos berücksichtigt werden, und für diesen Verkehr bilde die Verbindung von Langwies aus über den Strelapass die gegebene Linie. In diesem Falle werde die Reise von Arosa nach Davos und umgekehrt über Langwies führen, was keinen Nachteil von Belang mit sich bringe. Die Linie über die Furka sei in das Konzessionsgesuch aufgenommen worden, damit beide Projekte in bau- und betriebstechnischer Beziehung und nach der wirtschaftlichen Seite hin gründlich geprüft werden könnten.

Dem technischen Bericht entnehmen wir folgende Hauptangaben:

Länge der Bahn: Langwies-Strela-Davosplatz 12,400 m, Arosa-Furka-Frauenkirch 11,850 m.

Spurweite: 1 m.

Höchste Steigung: 30 ‰.

Höhenpunkte: Langwies 1320 m, Strelapass 2353 m, Davosplatz 1543 m, Arosa 1742 m, Furka 2445 m, Frauenkirch 1508 m.

Kleinster Halbdurchmesser: 70 m.

Zwischenstationen und Haltstellen: Strelalinie 4, Furkalinie 3.

Betriebsart: elektrische Motorwagen für Reibungs- und Zahnstangenbetrieb (Kletterzahnstange Patent Peter mit horizontalem Zahneingriff).

Der Kostenvoranschlag setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

	Strelalinie Fr.	Furkalinie Fr.
Vorarbeiten, Verwaltungskosten, Bau- leitung	120,000	120,000
Verzinsung des Baukapitals	150,000	150,000
Landerwerb und Enteignung	100,000	80,000
Unterbau	1,690,000	1,420,000
Oberbau	560,000	480,000
Hochbau	200,000	200,000
Telephon und Signale	40,000	40,000
Rollmaterial und elektrische Leitungen	580,000	560,000
Mobiliar und Gerätschaften	30,000	30,000
Unvorhergesehenes und Verschiedenes	180,000	170,000
	<hr/>	<hr/>
	3,650,000	3,250,000
oder für einen Kilometer ungefähr . .	<hr/> 295,000	<hr/> 275,000

Da das Tracé erst im Plangenehmigungsverfahren endgültig festgelegt werden wird, nehmen wir von einer näheren Beschreibung der Führung der beiden Linien, wie sie im Konzessionsgesuche dargestellt ist, Umgang.

In seiner Vernehmlassung vom 9. April 1913 erklärte der Kleine Rat des Kantons Graubünden, er sehe sich zu Einwendungen gegen das Konzessionsgesuch nicht veranlasst.

Die vorschriftsmässigen Verhandlungen fanden am 2. Mai 1913 in Bern statt. Die Kantonsregierung hatte ihr Einverständnis mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten Konzessionsentwurf schriftlich erklärt und liess sich an der Konferenz nicht vertreten. Der Konzessionsentwurf wurde nur unwesentlich abgeändert.

In bezug auf die Fassung der Rückkaufsbestimmungen (Art. 26) gestatten wir uns, auf das in der Botschaft betreffend Konzession einer Schmalspurbahn von Hergiswil über Stans nach Beckenried und von Stans über Kerns nach Sarnen Gesagte zu verweisen.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

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

Bern, den 27. Mai 1913.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Langwies über die Strela nach Davosplatz oder von Arosa über die Furka nach Frauenkirch.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Ingenieur R. Wildberger in Chur und Ingenieur H. H. Peter in Zürich, vom 4. Februar 1913;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 27. Mai 1913,

beschliesst:

Den Herren Ingenieur R. Wildberger in Chur und Ingenieur H. H. Peter in Zürich wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Zahnradbahn von Langwies über die Strela nach Davosplatz oder von Arosa über die Furka nach Frauenkirch 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 ist in Chur.

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

Das ständige Personal 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 Bahnverwaltung ist verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

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

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, 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 Funk-

tionen 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 Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und Gepäck. Der Bundesrat ist berechtigt, die Einführung der Güterbeförderung zu verlangen, falls sich hierfür ein Bedürfnis geltend machen sollte. Zum Transport von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Der Bundesrat kann die Einschränkung des Betriebes auf einen Teil des Jahres bewilligen.

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

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

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen können für einen Kilometer der Bahnlänge Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

	Bergfahrt	Talfahrt	Berg- und Talfahrt
II. Klasse	80 Rappen	60 Rappen	Fr. 1. —
III. Klasse	50 Rappen	35 Rappen	Fr. —. 60

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

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

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

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

Der Bundesrat wird hieüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Für anderes Reisegepäck kann eine Taxe von höchstens 30 Rappen für 100 Kilogramm und für einen Kilometer bezogen werden.

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

Art. 19. Für Gepäcksendungen kann eine Mindesttaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 40 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 20. Im Falle der Einführung der Güterbeförderung setzt der Bundesrat die Taxen fest.

Art. 21. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Das Gewicht wird bei Gepäcksendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg gerechnet; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

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

Art. 23. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äfnung eines genügenden Erneuerungsfonds und eines Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen 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. 26. 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 des Erneuerungsfonds 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 22 $\frac{1}{2}$ 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 des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds 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. 27. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, 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 konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 15. Juli 1913 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Zahnradbahn von Langwies über die Strela nach Davosplatz oder von Arosa über die Furka nach Frauenkirch. (Vom 27. Mai 1913.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1913
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	436
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1913
Date	
Data	
Seite	420-428
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 019

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.