

## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Chur nach Arosa.**

(Vom 23. März 1914.)

Durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1905 (E. A. S. XXI, 316) wurde eine Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Chur nach Arosa erteilt. Die Bahn ist seinerzeit mit Hilfe des Staates und der interessierten Gemeinden finanziert worden und befindet sich gegenwärtig im Bau. Sie wird voraussichtlich noch im laufenden Jahre eröffnet werden können.

Auch bei diesem Bahnbau tritt nun die Erscheinung auf, dass die Baukosten den ursprünglichen Voranschlag bedeutend, d. h. um zirka 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Franken, überschreiten werden. Die Gesellschaft hat alle in Betracht fallenden Verhältnisse gründlich geprüft und kommt zum Schlusse, dass die Erhöhung der konzessionsmässigen Taxen unerlässlich sei, wenn die Bahn nicht von Anfang an eine ganz ungenügende Rendite aufweisen solle. Mittelst Eingabe vom 24. Februar 1914 an das Eisenbahndepartement stellte sie daher das Gesuch, es möchten ihr folgende Höchsttaxen bewilligt werden:

Personentaxen: 32 Rappen in der II. Klasse und 18 Rappen in der III. Klasse (statt 30 resp. 15 Rappen) für den Kilometer der Bahnlänge;

Gütertaxen: 9 Rappen (statt 7) für 100 Kilogramm und für den Kilometer in der höchsten Güterklasse.

Für die Bestimmung in Art. 19, Absatz 4, ihrer Konzession schlägt die Bahngesellschaft ferner folgende Fassung vor:

„Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe auf 14 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer erhöht werden.“

Die gegenwärtige, zu ersetzende Vorschrift im erwähnten Artikel lautet dahin, dass bei Beförderung in Eilfracht, die Taxe um 100% des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden kann. Es handelt sich somit lediglich um eine Änderung redaktioneller Natur, da auch nach der bisherigen Fassung die Höchsttaxe für die Beförderung von Waren in Eilfracht 14 Rappen betrug.

Zur Begründung ihres Gesuches führt die Bahngesellschaft im wesentlichen aus, die erstmaligen Baukosten würden, statt den bei der Konzessionserteilung vorgesehenen 5,9 Millionen, 8,4 Millionen Franken betragen. Dabei sei zu berücksichtigen, dass die Stadtstrecke in Chur, die in ihrer jetzigen Gestaltung ausdrücklich nur als Provisorium betrachtet werden dürfe, nach Lösung der Churer Bahnhoffrage eine Umbaute erheischen werde, die allein auf rund Fr. 500,000 veranschlagt werden müsse. Ferner werde der ausserordentlich schwierige und kunstbautenreiche Lehnenbau (Baulos I b) in den ersten Jahren kostspielige Sicherungs- und Entwässerungsarbeiten und viele Auslagen erfordern, die den Baukonto weiter belasten werden. Ausserdem werde ein Anwachsen des Verkehrs die Anschaffung eines fünften und sechsten Motorwagens à Fr. 80,000 bis 90,000, sowie weitere Anhängewagen und eine raschere Schneeräumung erheischen. Nach dem Ausbau der Bahn werde deren Baukonto also voraussichtlich auf 9,4 Millionen angewachsen sein und demnach gegenüber dem anlässlich der Konzessionserteilung aufgestellten summarischen Voranschlag eine Erhöhung von zirka 3,5 Millionen aufweisen. Für diese Mehrausgabe sei aber ein Mehrzins à 4 $\frac{1}{2}$ % im Betrage von Fr. 157,500 aufzubringen. Gelingen es nun auch in guten Winter-saisonjahren, wie 1912 und 1913, eine grössere Frequenz und dadurch grössere Einnahmen zu erzielen als ursprünglich angenommen worden sei, so dürfe nicht vergessen werden, dass für Fehljahre im Fremdenverkehr die seinerzeit angenommenen Ansätze eher zu hoch sein dürften. Um einigermassen auf sicherer Basis zu bleiben, dürften die früher von Herrn Oberingenieur Gilli aufgestellten Frequenzziffern trotz der seitherigen Verkehrssteigerung für eine Rentabilitätsberechnung nicht überschritten werden. Nach dem Gutachten des Herrn Gilli betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr . . . . . Fr. 292,032  
Einnahmen aus dem Güterverkehr . . . . . „ 232,980  
Einnahmen aus Verschiedenem . . . . . „ 9,388

Fr. 534,400

Übertrag Fr. 534,400

Die Betriebsausgaben seien mit . . . . . „ 285,000

nach genauer Überprüfung der Kraftbeschaffung und der Betriebsorganisation ziemlich richtig angegeben.

Der voraussichtliche Überschuss der Einnahmen . . . . . Fr. 249,000

oder rund Fr. 250,000 anzuschlagen. Hiervon müsse man die

Einlagen in die gesetzlich vorgeschriebenen Fonds mit Fr. 23,400

abrechnen, so dass zur Verzinsung des Anlagekapitals noch

Fr. 226,600 bleiben würden. Bei einem Baukapital von 9,4 Mil-

lionen sei laut bündnerischem Eisenbahngesetz die eine Hälfte

oder 4,7 Millionen in Obligationen, die andere Hälfte in Aktien

zu beschaffen. Das bisher benötigte Obligationenkapital sei für

die Chur-Arosa Bahn durch den Kredit des Kantons zu  $4\frac{1}{4}\%$

erhältlich gewesen. Bei gleichem Zinsfuss erfordere ein Obligationen-

kapital von 4,7 Millionen einen Jahreszins von Fr. 199,750. Da

die Differenz zwischen Fr. 226,600 und Fr. 199,750 = Fr. 26,850

auf ein Aktienkapital von 4,7 Millionen nur  $0,57\%$  ergäbe, also

kaum jemals zur Ausschüttung gelangen könnte, bliebe das ganze

Aktienkapital auf absehbare Zeit zinslos, wenn nicht durch die

Postentschädigung und durch Erhöhung der Taxen noch rund

Fr. 150,000 beschafft werden könnten. Für die wenig gutsitu-

ierten Gemeinden und die Privaten, die sich bei der Finanzierung

ausserordentlich angestrengt hätten, würde der Ausfall einer

nennenswerten Rendite eine bittere Enttäuschung sein. Demnach

bleibe nichts anderes übrig, als um eine Änderung der Art. 16

und 19 der Bahnkonzession im Sinne einer kleinen Erhöhung

der Taxen einzukommen.

Die Anträge betreffend die zu bewilligenden neuen Taxen,

durch welche der Bahn eine Mehreinnahme von Fr. 40,000 bis

50,000 gesichert werden solle, seien nach gründlichen Unter-

suchungen und Berechnungen aufgestellt worden. Sowohl die

Kantonsregierung als der Stadtrat von Chur und der Gemeinde-

rat von Arosa hätten sich mit der nachgesuchten Taxerhöhung

einverstanden erklärt. Wenn die Bahngesellschaft jetzt schon um

Änderung der Taxbestimmungen ihrer Konzession einkomme, so

geschehe dies aus dem Grunde, weil es viel schwieriger sei, eine

Erhöhung der Taxen nach einigen schlechten Betriebsjahren durch-

zuführen als auf die Betriebseröffnung hin.

Aus einem Protokollauszuge, der bei den Akten liegt, geht

hervor, dass der Kleine Rat des Kantons Graubünden, dem für

diese Bahn von regionaler Bedeutung speziell die Vertretung der

Interessen der in Frage kommenden Gegend obliegt, die gewünschte Taxerhöhung als durch die Umstände gerechtfertigt erachtet und dass er die nachgesuchte Konzessionsänderung zur Berücksichtigung empfiehlt. Wir haben gegen die vorgeschlagene Taxerhöhung ebenfalls keine Einwendungen zu erheben und zum nachstehenden Beschlussesentwurf nur die Bemerkung anzubringen, dass der Anlass benutzt werden kann, um im zweiten Absatz des Art. 16 der Konzession die obere Altersgrenze der zur halben Taxe zu befördernden Kinder, wie in den Konzessionen neueren Datums auf zwölf statt zehn Jahre festzusetzen.

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

Bern, den 23. März 1914.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Hoffmann.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

(Entwurf.)

## **Bundesbeschluss**

betreffend

Aenderung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Chur nach Arosa.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Chur-Arosa-Bahn A.-G. vom 24. Februar 1914;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 23. März 1914,

beschliesst:

I. Die durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1905 (E. A. S. XXI, 316) erteilte Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Chur nach Arosa wird wie folgt abgeändert:

1. Der erste Absatz des Art. 16 erhält folgende Fassung:

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

in der zweiten Wagenklasse 32 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 18 Rappen

für den Kilometer der Bahnlänge.“

2. Der zweite Absatz des Art. 16 erhält folgende Fassung:

„Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre die Hälfte der Taxe in beiden Wagenklassen zu zahlen.“

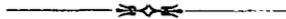
3. Die Bestimmung in Art. 19, Absatz 2, erhält folgende Fassung:

„Es sind Klassen aufzustellen, deren höchste nicht über 9 Rappen und deren niedrigste nicht über 6 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer betragen soll.“

4. Die Bestimmung in Art. 19, Absatz 4, erhält folgende Fassung:

„Bei Beförderung von Waren in Eilfracht kann die Taxe auf 14 Rappen für 100 Kilogramm und für den Kilometer erhöht werden.“

II. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der am 1. Mai 1914 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer elektrischen Schmalspurbahn von Chur nach Arosa. (Vom 23. März 1914.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1914
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	519
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.04.1914
Date	
Data	
Seite	373-377
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 320

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.