Schweizerisches Bundesblatt.

47. Jahrgang. III. Nr. 26. 12. Juni 1895.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): *5 Franken.*
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp.

(Vom 7. Juni 1895.)

Tit.

Unterm 20. November 1894 reichte die Aktiengesellschaft Kurhaus Davos-Platz ein mit den vorgeschriebenen Beilagen versehenes Konzessionsgesuch ein für eine Drahtseilbahn, eventuell elektrische Zahnradbahn, von Davos-Platz nach der Schatzalp.

Begründet wird dasselbe in dem beigegebenen allgemeinen Bericht im wesentlichen wie folgt:

Der Luftkurort Davos verdanke sein rasches Aufblühen neben seiner bedeutenden Meereshöhe vorzugsweise seiner windgeschützten, nebelfreien und sonnigen Lage. Nachdem nun die Thalsohle immer dichter überbaut sei, streben die Kurgäste danach, ihre Spaziergänge womöglich in freierer, sonniger Lage außerhalb der Häuserkomplexe auszuführen. Es handle sich daher bei dem vorliegenden Projekte im wesentlichen darum, den zahlreichen Kurgästen, deren Kur vorzugsweise auf die Wintermonate mit spätem Sonnenaufgang falle, Gelegenheit zu bieten, ohne Anstrengung zu den sonnigen, windgeschützten und ganz dunstfreien Spazierwegen der Berghalde zwischen Davos und der Schatzalp zu gelangen, wo die Sonne eine Stunde früher aufgehe und erwärme, als im Ort selbst. Je nach dem Ergebnis der nähern Studien sei entweder eine Drahtseilbahn für die Bergfahrt und gleichzeitig ein Sträßchen mit entsprechender

Entwicklung für den Heimweg, oder eine elektrische Zahnradbahn neben der gleichzeitig zu erstellenden Straße projektiert. Bei beiden Projekten sei vorgesehen, den Kurgästen an geeigneten Zwischenstellen das Ein-, beziehungsweise Aussteigen und damit die Wahl kürzerer oder längerer Spaziergänge zu ermöglichen. Mit dem Unternehmen werde demgemäß keine Spekulation, sondern die Verbesserung der sanitarischen Verhältnisse des Kurorts bezweckt.

Der technische Bericht zu dem Konzessionsgesuche sieht ebenfalls die Alternative einer Drahtseilbahn oder einer elektrischen Zahnradbahn vor.

Für die erstere wird wieder, je nach dem Ergebnis der eingehenderen Studien, die Wahl zwischen zwei Systemen vorbehalten: einer doppelspurigen Einschienenbahn mit möglichst hochgelagerter Laufschiene und einer einspurigen Zweischienenbahn von 0,75 m. Spurweite, mit Ausweichung in der Mitte.

Die Drahtseilbahn würde in der Eggenwiese ob Kurhaus Davos-Platz (1568 m. über Meer) ihren Anfang nehmen, mit einer Kurve in der untern Hälfte, sonst in gerader Richtung, auf sicherem Boden und in geschützter Lage, zur Schatzalp (1860 m. über Meer) führen. Die nähere Festsetzung des Tracés wird den Detailstudien vorbehalten. Die Gesamtlänge würde horizontal 600 m., schief gemessen 670 m., die Steigung bei einer zu überwindenden Niveaudifferenz von 292 m. durchgehends 487 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser 120 m. betragen. Um den vorauszusehenden Schwierigkeiten infolge Schnees möglichst zu begegnen, soll der Unterbau auf dem größern Teile der Strecke durch eine Mauer von entsprechender Höhe und Breite gebildet werden. Zahnstange ist bei beiden Oberbausystemen nicht vorgesehen. Das Einschienengeleise würde durch eiserne Böcke auf Mauerpfeilern, in 8 m. Abstand, getragen. Beim Einschienensystem sind Wagen mit Längssitzen, bei der Zweischienenbahn mit Quersitzen vorgesehen. Die Wagen sollen mit Bremsen nach neuester Konstruktion ausgerüstet werden. An den beiden telephonisch miteinander verbundenen Endpunkten der Bahn sind einfache Warteräume mit Einsteighalle vorgesehen. Es ist ein fester Motor am untern Ende der Bahn in Aussicht genommen, der mittelst Wasser, Dampf, Gas oder Elektricität betrieben würde.

Die Zahnradbahn nähme ihren Ausgang zwischen Hotel Strehla und Villa Britannia (1582 m. über Meer) und würde sich in mehreren Serpentinen am Berghang zur Schatzalp (1862 m. über Meer) hinaufwinden und in Verbindung mit einer Straße gebaut, an diese sich thalseitig anlehnend. Sie hätte mehrfach kleine Wasserläufe zu überschreiten, ohne indes Kunstbauten von Bedeutung nötig zu

machen. Die Länge betrüge 2800 m., die gleichmäßige Steigung 100 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 20 m. und die zu überwindende Niveaudifferenz 280 m. Als Oberbau sind Schienen von 18 kg. Gewicht per Laufmeter, Lärchenschwellen und eine Zahnstange nach System Abt vorgesehen. Den Betrieb sollen elektrische Automobile zu 16 Plätzen mit oberirdischer Stromzuführung vermitteln und dazu die Elektricitätswerke Davos die nötige Kraft liefern. An den Endstationen sind geheizte Räume mit Einsteighallen in Aussicht genommen.

Die Kosten werden veranschlagt: für die Einschienenanlage auf Fr. 190,000, für die Zweischienenbahn auf Fr. 150,000 und für die Zahnradbahn auf Fr. 280,000.

Die Gesuchstellerin ließ nach Einreichung des Gesuches sofort genauere Studien vornehmen, auf welche gestützt sie sich für Erstellung einer Drahtseilbahn, und zwar einer zweischienigen mit 1 m. Spurweite, entschied, für welche sie am 13. März 1895 ein Detailprojekt vorlegte. Danach nimmt das Tracé seinen Anfang unterhalb der Obergasse, welche mittelst Tunnels unterfahren wird, à niveau der Hauptstraße bei der nordwestlichen Ecke des Kurhausgebäudes auf Cote 1558,5 m. ü. M. und zieht sich, wie nach dem ursprünglichen Projekt, mit einer Kurve in der untern Hälfte, sonst in gerader Richtung nach der Schatzalp (Cote 1860 m. ü. M.). Die Länge beträgt horizontal 614 m., in der Steigung gemessen 683,75 m., die gleichmäßige Steigung 489,4 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser (in der Ausweichung) 150 m. Es ist eingeleisige Anlage ohne Zahnstange mit automatischer Ausweichung in der Mitte vorgesehen. Der Unterbau soll aus Mauerwerk mit Betonsatz, in welchem der Oberbau verankert wird, bestehen, und auf der ganzen Länge ein Laufsteg angebracht werden. Für den festen Motor auf der untern Station ist Elektricität, Gas oder Petroleum als Betriebskraft in Aussicht genommen.

Am 10. Dezember 1894 wurde dann von den Herren J. P. Stiffler, G. Ißler und P. Beeli, alle in Davos, ein zweites Konzessionsgesuch für eine Drahtseilbahn von Davos-Platz auf die Schatzalp eingereicht, obwohl sie auf vorherige Anmeldung hin von der bereits erfolgten Eingabe des Gesuches der Kurhausgesellschaft durch das Eisenbahndepartement verständigt worden waren.

Dieses Gesuch wird in ähnlicher Weise motiviert, wie dasjenige der Kurhausgesellschaft, und als Zweck der Bahn bezeichnet: einmal die schon jetzt als Ausflugspunkt für Gesunde beliebte, kürzlich in den Besitz der Petenten übergegangene sonnige, dunst- und rauchfreie Wiesenhalde der Schatzalp auch den kranken Kur-

gästen zugänglich zu machen, ferner eine Ausdehnung des Kurortes, statt in der schon zu dicht überbauten Thalsohle, auf einem andern, dazu besonders geeigneten Gebiet zu ermöglichen und in dritter Linie den beliebten Schlittelsport zu erleichtern.

Das Gesuch sieht zwei nicht wesentlich voneinander abweichende Varianten vor, von denen die eine zwischen Hotel Strela und Villa Britannia an der Obergasse (1581 m. ü. M.), die andere an der Poststraße zwischen Hotel Kurhaus und Kurvereinsbureau (1560 m. ü. M.) ihren Anfang nehmen würde. Das Tracé der erstern zieht sich zunächst in gerader Linie über einen Grat des Kircherhannes fast bis an die obere Waldgrenze und wendet sich von dort mit einer Kurve nordwestlich, um den Endpunkt beim jetzigen Restaurant Schatzalp (1840 m. ü. M.) zu erreichen, während das Tracé der andern Variante in gerader Richtung über einen Grat des Rütiwaldes zu der Endstation vor dem genannten Restaurant (1833 m. ü. M.) gelangt. Bei Variante I beträgt die Länge horizontal gemessen 650 m., bei Variante II 670 m.; die Maximalsteigung bei I 434 ‰, bei II 480 ‰; die mittlere Steigung 399, beziehungsweise 407 ‰ bei Niveaudifferenzen der Endpunkte von 259 beziehungsweise 273 m. und der Krümmungshalbmesser bei Variante I 300 m.; für die Ausweichungen ist derselbe nicht angegeben. Die Spurweite ist für beide Projekte zu 1 m. angenommen. Nach dem technischen Bericht soll die Bahn dreischienig, nach dem Konzessionsschema nur zweischienig, je mit Ausweichung in der Mitte, erstellt werden. Ob eine Zahnstange eingelegt werden soll, ist nicht erwähnt. Es sind Wagen mit 2 Klassen zu 32 Sitz- und Stehplätzen in Aussicht genommen und es würden dieselben mit Brems- und Sicherheitsvorrichtungen nach neuestem System versehen. Für den Gütertransport sind Plattformwagen vorgesehen, die den Personenwagen angehängt, beziehungsweise von denselben geschoben würden. Die Zulässigkeit einer solchen Transportweise könnte erst an Hand detaillierter Bauvorlagen beurteilt werden. Als Betriebskraft ist Wasserübergewicht in Aussicht genommen. Die Baukosten werden für Variante I auf Fr. 190,000, für Variante II auf Fr. 210,000 veranschlagt.

Beide Konzessionsgesuche wurden der Regierung des Kantons Graubünden zur Vernehmlassung mitgeteilt. In ihrem Schreiben vom 8./12. Januar 1895 bemerkt dieselbe zunächst im allgemeinen, daß die Erstellung einer Bahnverbindung zwischen Davos-Platz und der Schatzalp aus den in beiden Begehren angeführten Gründen zu begrüßen sei, und zwar um so mehr, als durch die Ausführung eines der fraglichen Projekte niemand Schaden erwachse. In der Konkurrenzfrage, über welche sie speciell auch zur Meinungsäußerung

eingeladen worden war, spricht sie sich, in Übereinstimmung mit dem Vorstand der Gemeinde Davos, zu gunsten des Projektes der Herren Stiffler und Konsorten, und zwar Variante II, aus, indem sie für diese Stellungnahme im wesentlichen folgende Gründe anführt.

Vor allem scheinen ihr die Vorlagen der Kurhausgesellschaft gar zu unfertig. Sie ließen die Behörden nicht nur über das Tracé und das Betriebssystem, sondern auch über den Endpunkt der Bahn im unklaren. Jedenfalls betrachte sie als einen Vorzug des Projektes Stiffler, daß als Endpunkt der Bahn von vorneherein die ja so nahe gelegene Schatzalp selbst in Aussicht genommen werde. Es möge anläßlich bemerkt werden, daß ein in Serpentinen sich durch den Wald schlängelndes Tracé eine ziemliche Schädigung desselben an sich und rücksichtlich des Betriebes involvieren würde, was bei der Wichtigkeit des Waldes in jenen Höhenlagen mit in Betracht gezogen werden dürfe.

Sodann führe das Projekt Stiffler zwei Wagenklassen und nehme billigere Taxen als das Konkurrenzprojekt in Aussicht, welcher Punkt freilich nur dann Berücksichtigung finden könne, wenn eine Erhöhung der Taxen ausgeschlossen und Art. 20, Abs. 2, der Konzessionsbedingungen gestrichen werde, was sie beantrage.

Endlich komme nach Projekt Stiffler, Variante II, die Einsteighalle bei der Hauptstraße, im Verkehrscentrum, in direkter Verbindung mit den Post- und Tramverbindungen zwischen Platz und Dorf, zu stehen. Aus diesem Grunde werde der Variante II der Projekte Stiffler der Vorzug gegeben.

Sollte dem Projekt der Kurhausgesellschaft der Vorzug gegeben werden, so beantrage die Regierung Änderungen am Konzessionsentwurf der Petentin im Sinne der Festsetzung des Drahtseilbetriebs, der Endstation definitiv in der Schatzalp, der Führung von zwei Klassen und der Taxen nach Gesuch Stiffler und Konsorten.

In einer nachträglichen Eingabe vom 4. Februar 1895 nimmt die Kurhausgesellschaft, welcher von den Einwendungen der Regierung Kenntnis gegeben worden war, ihr Projekt diesen gegenüber in Schutz und erklärt, den Postulaten der Regierung nach Möglichkeit Rechnung tragen zu wollen. Sie betont speciell den Zweck ihres Projektes, die Kurgäste leicht auf die sonnige Höhe der Schatzalp zu bringen; sie suche die Konzession auch nicht nach, um vom Expropriationsrecht Gebrauch zu machen, das seine Berechtigung nur für Bahnen habe, welche die Verbindung von Ortschaften bezwecken, was hier nicht der Fall sei, im Gegenteil würde es nicht zum Vorteil von Davos sein, die Schatzalp zu dessen Filiale zu machen. Das Terrain, welches die Herren Stiffler und Konsorten für ihre Drahtseilbahn, Variante II, benötigen, sei Eigentum der

Kurhausgesellschaft, welche mit allem Nachdruck Protest erhebe gegen Inanspruchnahme des Expropriationsrechtes auf ihrem Boden für eine Bahnanlage, welche bestimmt sei, einer Spekulation zu dienen und ein zum Wohl des Kurortes geplantes Unternehmen zu verhindern. Sie, die Kurhausgesellschaft, suche um die Konzession nach, auf eigenem Grund und Boden für ihre Kurgäste, und wer sonst davon Gebrauch machen wolle, eine Drahtseilbahn, die sie nunmehr, nach dem Wunsche der Regierung, fest ins Auge fasse, erstellen zu dürfen. Endpunkt und Tracé derselben decke sich mit der Variante II der Herren Stiffler und Mithafte. Auch der Ausgangspunkt solle möglichst der Landstraße genähert werden; so weit, wie dies das Konkurrenzprojekt vorsehe, sei technisch unausführbar.

Gestützt auf die hiernach für unsere Stellungnahme in der Konkurrenzfrage des nähern auseinanderzusetzenden Gründe und Erwägungen, beschränkte sich das Eisenbahndepartement darauf, mit der Aktiengesellschaft Kurhaus Davos konferenzielle Verhandlungen zur Festsetzung der Konzessionsbedingungen zu veranstalten, und es fanden dieselben am 21. März d. J. statt.

Das Departement unterbreitete uns dann am 3. April einen Entwurf Botschaft und Bundesbeschluß, über welche Vorlagen wir indessen die Beschlußfassung verschoben, um den Herren Stiffler und Genossen, welche, nach Kenntnisnahme der ihnen ebenfalls offiziell mitgeteilten Anträge des Departements, mündlich darum nachgesucht hatten, noch Gelegenheit zu geben, ihren Standpunkt in einer weitern schriftlichen Eingabe des nähern darzulegen. Dieses umfangreiche, nach Art einer prozessualischen Parteischrift vom Advokaten der Herren Stiffler und Genossen verfaßte und vom 5. April datierte Schriftstück langte am 10. April hier ein.

Es werden darin zunächst in formeller Beziehung Einwendungen betreffend das beobachtete Verfahren erhoben und verschiedene Begehren gestellt: Übermittlung sämtlicher Akten betreffend die bisherigen Unterhandlungen des Departements mit der Kurhausgesellschaft an die Herren Stiffler und Genossen, sowie Abhaltung konferenzieller Verhandlungen mit ihnen, eventuell Aktenübermittlung an sie, um auch ihnen Gelegenheit zu nachträglicher Offerierung günstigerer Bedingungen und Verteidigung ihres Gesuches zu geben. Dem gegenüber machte das Departement unseres Erachtens mit Recht aufmerksam, daß es sich bei der Konzessionsbewerbung nicht um ein prozessualisches Verfahren mit Schriftenwechsel zwischen den verschiedenen Bewerbern u. dgl. handeln könne, sondern die Behörden sich vorbehalten müssen, nach ihrem Ermessen die zur Klarstellung der thatsächlichen und rechtlichen

Verhältnisse notwendig erscheinenden Aktenvervollständigungen anzuordnen. Zu einer solchen seitens der Herren Stiffler und Genossen liege hier um so weniger Veranlassung vor, als sich die genannten Petenten in ihrer Eingabe vom 5. April eingehend auch über die Sache selbst ausgesprochen hätten.

In materieller Beziehung wird beantragt, es sei die Konzession nicht der Kurhausgesellschaft, sondern den Herren Stiffler und Genossen zu erteilen, eventuell, wenn sie doch an jene erteilt würde, so sei ihr wenigstens die Verpflichtung zur Besorgung des Gütertransportes ohne irgend welche Einschränkung zu überbinden.

Auf die Begründung der materiellen Begehren, soweit dieselbe als wesentlich zu betrachten ist, kommen wir hiernach bei der Erörterung der Konkurrenzfrage und der einzelnen Artikel zu sprechen. Über die an die Adresse einzelner Beamtenstellen des Departements gerichteten, jeder Begründung entbehrenden Vorwürfe und die polemischen Erörterungen glauben wir hier ohne anderes hinweggehen zu sollen. Die in der Eingabe berührten bestrittenen oder zweifelhaften Punkte, wie z. B. die Frage, ob für Ausführung des Projektes des Kurhauses das Expropriationsrecht in Anspruch genommen werden müsse, die Zulässigkeit und beziehungsweise Möglichkeit vom technischen Gesichtspunkt aus eines Güterdienstes in dem von den Herren Stiffler und Konsorten anerbotenen Umfang, ermangelten wir nicht klarzustellen. Wir forderten u. a. auch die Kurhausgesellschaft zur Auskunftgabe über die Expropriationsfrage, sowie über ihre allfällige Bereitwilligkeit zur Ausführung eines erweiterten Gütertransportes im angegebenen Sinne auf. In ihrer daherigen Antwort vom 24. Mai 1895 machte die Kurhausgesellschaft zunächst verschiedene Anregungen bezüglich Erledigung der Konkurrenzfrage, auf welche wir indessen nicht glaubten eintreten zu können, erklärte sich aber eventuell, wenn diesen Anregungen nicht Folge gegeben werden könnte, mit der vom Eisenbahndepartement vorgeschlagenen Bestimmung betreffend den Güterdienst und dessen Umfang einverstanden.

Was nun die Konkurrenzfrage anbetrifft, so teilen wir diesfalls die Ansicht der Regierung nicht, sondern halten dafür, es sei die Konzession der Kurhausgesellschaft zu erteilen und auf das Gesuch der Herren Stiffler und Konsorten nicht einzutreten. Zu dieser Stellungnahme gelangen wir auf Grund nachstehender Erwägungen.

Was zunächst die Einwendungen und Postulate der Regierung in technischer Beziehung betrifft, so müssen wir vor allem betonen, daß die genaue Situation der Stationen und des Tracés nach den Eintragungen auf einer Karte im Maßstab 1 : 50,000

überhaupt nicht sicher beurteilt werden kann, sondern hierzu Detailvorlagen in einem größern Maßstabe erforderlich sind. Es ist deshalb in der bisherigen Praxis konsequent daran festgehalten worden, daß über solche Fragen, wie Lage von Stationen, Einzelheiten des Tracés etc., nicht im Stadium der Konzessionserteilung, sondern bei Prüfung und Genehmigung der Baupläne zu entscheiden sei, bei welchem Anlasse jeweilen den kantonalen Regierungen, und durch sie auch den lokalen Behörden Gelegenheit zur Anbringung ihrer Begehren (Art. 14 des Eisenbahngesetzes) gegeben wird.

Aber auch abgesehen hiervon, sind infolge der spätern, auf genauern Studien beruhenden Detailvorlage der Kurhausgesellschaft die Ausstellungen der Regierung betreffend Unfertigkeit des ganzen Projektes, und speciell Unbestimmtheit bezüglich Tracé, Betriebssystem und Endpunkt der Bahn, faktisch hinfällig geworden, wie sich der Vertreter der Regierung bei der Konzessionskonferenz überzeugen konnte. Die Petentin entscheidet sich definitiv für Erstellung einer Drahtseilbahn, womit auch die eventuellen Einwendungen gegen eine Zahnradbahn gegenstandslos werden. Der Endpunkt ist, wie die Regierung es wünscht, an der Grenze der Schatzalp selbst, in nächster Nähe des kleinen Restaurants, und die Anfangsstation statt an der Obergasse à niveau der Hauptstraße vorgesehen; ob eine noch günstigere Situierung möglich ist, wird erst die genauere Untersuchung auf Grund einer Specialvorlage ergeben. Die zwischen den Konkurrenzprojekten noch bestehenden technischen Differenzen sind auf keinen Fall derart, daß denselben in Bezug auf die Konzessionserteilung maßgebende Bedeutung beigelegt werden könnte, wie von einer entscheidend ins Gewicht fallenden Überlegenheit in technischer, betriebstechnischer und wirtschaftlicher Beziehung, wie sie die Herren Stiffler und Genossen für ihr Projekt in der nachträglichen Eingabe in Anspruch nehmen, bei solchen summarischen, auf keinen eingehenderen Studien beruhenden Projekten überhaupt nicht wohl die Rede sein kann, indem die Superiorität sich doch zumeist nur darauf stützen würde, daß der eine Petent in seinen Konzessionsvorlagen der Phantasie etwas mehr freien Lauf ließ als der andere. Bezüglich des Gütertransportes bietet das Projekt der Kurhausgesellschaft dem Verkehr die nämlichen Vorteile wie das andere, sobald sie innert den Grenzen des Möglichen in der Konzession dazu verhalten wird. Ob die Kurhausgesellschaft schon jetzt über die nötige elektrische Kraft verfügt oder nicht, kann nicht von Bedeutung sein, um so weniger, als die von den Herren Stiffler und Genossen vorgesehene Betriebskraft (Wasserübergewicht) bei den klimatischen Verhältnissen von Davos von zweifelhaftem Wert sein dürfte. Was die ferner gewünschte Ein-

führung von zwei Wagenklassen und der Taxen des Gesuches Stiffler betrifft, so wird hiervon weiter unten die Rede sein.

Sodann fällt in Betracht, daß das Konzessionsgesuch der Aktiengesellschaft Kurhaus Davos am 20. November 1894 eingereicht wurde, somit gegenüber demjenigen der Herren Stiffler und Mithafte, welches erst am 10. Dezember 1894 hier einlangte, die zeitliche Priorität genießt, welcher Umstand den Herren Stiffler und Genossen bei der Einreichung ihres Gesuches zufolge einer Mitteilung des Eisenbahndepartements bekannt war.

Als wichtiger jedoch für die Entscheidung der Konkurrenzfrage betrachten wir bei der Natur des vorliegenden Projektes, bei dem die öffentlichen Interessen nicht so sehr im Vordergrund stehen, den Umstand, daß die Kurhausgesellschaft in der Lage ist, die zu konzessionierende Bahn ganz auf ihrem eigenen Grund und Boden zur Ausführung zu bringen, während umgekehrt die Herren Stiffler und Genossen für Erstellung ihres Projektes das Recht der Expropriation in Anspruch nehmen müßten, und zwar gerade gegenüber der konkurrierenden Konzessionsbewerberin, der Kurhausgesellschaft.

In ihrer Eingabe vom 5./10. April 1895 behaupten zwar die Herren Stiffler und Genossen, es sei absolut unrichtig, daß die Kurhausgesellschaft die Eisenbahn in der zuletzt (in dem Bauprojekt 1 : 1000) vorgeschlagenen Richtung erstellen könne, ohne das Expropriationsrecht in Anspruch zu nehmen. Jedenfalls sei sie bei Einreichung des Konzessionsgesuches nicht Eigentümerin des Waldes gewesen, durch welchen die Bahn fahren sollte; auch sei der Beweis nachträglicher Erwerbung nicht erbracht. Jedenfalls aber müsse sie zur Verlegung der obern Endstation auf die Schatzalp den hierfür nötigen Boden von den Konkurrenten, welche Besitzer der Alp seien, expropriieren. Wenn übrigens etwas darauf ankomme, ob die Expropriation notwendig sei oder nicht, so anerbieten sich die Herren Stiffler und Genossen, auch ihrerseits den Boden für diejenige Variante ihres Projektes, welche das Eigentum der Kurhausgesellschaft nicht berühre, auf dem Wege der privaten vertraglichen Vereinbarung zu erwerben. Da aber diese Variante sowohl von der Ortsbehörde als von der Regierung verworfen und der andern, wie sie auch von der Kurhausgesellschaft in Aussicht genommen ist, der Vorzug gegeben wird, so kommt das daherige Anerbieten der Herren Stiffler und Genossen hier nicht weiter in Betracht. Ferner weist die Kurhausgesellschaft durch eine Bescheinigung des Kreisamtes Davos nach, daß das Bahntracé nach dem Bauprojekt (im Maßstab 1 : 1000) auf der ganzen Länge und mit Einschluß der hart an der Schatzalp auf Cote 1860 m. ü. M. vorgesehenen Endstation eigenes Terrain der Kurhausgesellschaft (Wiesboden und Wald)

durchschneidet, so daß auch der darauf bezügliche Einwand der Herren Stiffler und Mithafte hinfällig ist.

Bei dieser Sachlage erachten wir die Gestattung freier Konkurrenz zwischen den beiden Projekten durch Erteilung der Konzession an beide Bewerber, wie dies in andern Fällen etwa schon geschehen ist, hier für ausgeschlossen und beantragen Ihnen Entsprechung des ersteingereichten Gesuches der Aktiengesellschaft Kurhaus Davos.

Bezüglich der Konzessionsbedingungen hatte die Kurhausgesellschaft als Beilage zu ihrem Gesuche einen Entwurf vorgelegt, welcher in allen Teilen die für solche Unternehmungen üblichen Bestimmungen enthielt, während dagegen ihre Vertreter bei der Konferenz Vorschläge machten, welche ausgesprochenermaßen darauf abzielten, die Konzession nach dem Muster derjenigen für die Gießbachbahn der Herren Gebrüder Hauser zu gestalten und auf diese Weise mehr nur dem speciellen Bedürfnis und der Konvenienz des Kurhauses Davos, bezw. von dessen Gästen anzupassen.

Wir halten dies unter den hier vorliegenden Verhältnissen an und für sich und speciell in Berücksichtigung des auf breiterer Basis aufgestellten Konkurrenzprojektes für unzulässig und gegenteils für die Pflicht der Behörden, schon bei Aufstellung der Konzession dafür zu sorgen, daß Anlage und Betrieb der Bahn so gestaltet werden, wie es für die allgemeine Benutzung durch alle Kurgäste von Davos notwendig erscheint und bei ähnlichen Unternehmungen vorgeschrieben zu werden pflegt. Die Verhältnisse sind in der That hier wesentlich andere, als bei der Gießbachbahn, welche ausschließlich zur Bedienung eines einzelstehenden Fremdenetablissementes von dessen Eigentümern auf ihrem Grund und Boden erstellt ist und betrieben wird, und für welche daher eine etwelche Abweichung von den sonst bei Specialbahnen, welche dem allgemeinen Touristenverkehr dienen, üblichen Bedingungen (größere Freiheit in der Gestaltung des Betriebes, speciell im Fahrplanwesen, Wegfall der Rückkaufsbestimmungen) eher gerechtfertigt war. Wir bemerken hierzu übrigens, daß solche Ausnahmen außer bei der Gütschbahn, seither nicht mehr gemacht wurden, wenn auch der Zweck der Unternehmen ein ganz ähnlicher war, wie z. B. bei der Bürgenstockbahn u. a. m.

Es sind daher in den nachfolgenden Entwurf die üblichen Bestimmungen aufgenommen, und es versteht sich unseres Erachtens, daß die Bundesbehörden auch bei Genehmigung der Baupläne, sowie der Betriebs- und Tarifvorschriften von dem nämlichen Gesichtspunkte der Fürsorge für den allgemeinen und nicht nur den Verkehr eines einzelnen Etablissements auszugehen haben werden.

Zu den einzelnen Bestimmungen ist folgendes zu bemerken:

Im Eingang wünschte der Regierungsvertreter den Ausgangspunkt der Bahn in der Weise näher präzisiert, daß derselbe an die Poststraße zu verlegen sei, ließ aber das Begehren fallen, nachdem die Vertreter der Petentin unter Hinweis auf das Detailprojekt ihre Bereitwilligkeit erklärt hatten, dem Wunsche der Regierung, soweit dies technisch möglich sei, entgegenzukommen, und das Departement darauf hingewiesen hatte, daß dieses Postulat sachgemäß bei Genehmigung der Detailpläne, unter Mitwirkung der Regierung, seine Erledigung zu finden habe.

In Art. 3 war bei der Konzessionskonferenz mit Rücksicht auf den Umstand, daß nach den damaligen Intentionen der Petentin keine besondere Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der Drahtseilbahn gegründet werden sollte, vielmehr die bestehende Kurhausgesellschaft sie für ihre Rechnung bauen und betreiben wollte, statt „der Sitz der Gesellschaft“ „der Sitz des Bahnunternehmens“ gesetzt und in Art. 4 der übliche Wortlaut (daß die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates aus in der Schweiz domizilierten Schweizerbürgern zu bestehen habe) durch die Bestimmung ersetzt worden, daß die Konzessionärin für Bau und Betrieb der Bahn eine den Behörden und dem Publikum gegenüber verantwortliche Leitung zu bestellen habe. Auf die nachträgliche Mitteilung der Kurhausgesellschaft, daß eventuell doch die Gründung einer besonderen Gesellschaft für Bau und Betrieb der Drahtseilbahn in Aussicht genommen werde, wurde der übliche Wortlaut dieser beiden Artikel (3 und 4) wieder hergestellt.

Zu Art. 12 hatte die Petentin ursprüglich gewünscht, von der Verpflichtung zum Gütertransport ganz befreit zu werden, in der Befürchtung, daß sie sonst mit Rücksicht auf einen solchen zu einer andern, stärkern Bauart der Wagen verhalten werden möchte, als es der Personenverkehr erfordern würde, und mit der fernern Begründung, daß ein Bedürfnis für Gütertransport auf die Schatzalp nicht abzusehen sei. Allein schon im Hinblick auf den möglichen oder wahrscheinlichen künftigen Bau und Betrieb von Hotels auf der Schatzalp war es angezeigt, der Gesellschaft auf jeden Fall Gütertransport vorzuschreiben, und vollends war diese Vorschrift nicht zu umgehen, nachdem die andern Konzessionsbewerber, Herren Stiffler und Genossen, den Gütertransport und zwar den unbeschränkten anerboten hatten. Fragen kann es sich daher bloß noch, in welchem Umfange die Verpflichtung zum Gütertransport der Gesellschaft aufzuerlegen sei. Eine nähere Prüfung nach der technischen Seite hat nun ergeben, daß der Gütertransport im Betriebssystem einer Seilbahn seine natürliche Beschränkung und

Begrenzung findet, und daß insbesondere ein Güterdienst, wie ihn die Herren Stiffler und Genossen im Auge haben, durch Mitführen besonderer Güterwagen aus technischen Gründen nicht als zulässig erachtet und eine derartige Anlage daher hierorts nicht gestattet werden könnte. Dagegen kann Güterdienst bei Seilbahnen mit den Personenwagen, bei entsprechender Einrichtung der letztern, besorgt werden, wie dies z. B. bei der Beatenbergbahn und der Mürrenbahn thatsächlich geschieht. Einzelne Güter, wie Hölzer über eine gewisse Länge, außerordentlich schwere Stücke u. dgl., bleiben allerdings stets ausgeschlossen. Wir beantragen Ihnen daher, Gütertransport vorzuschreiben, soweit das Betriebssystem es gestattet, wodurch die Möglichkeit gegeben ist, bei Genehmigung der Pläne für die Wagen auf den Güterdienst in angemessener Weise Rücksicht zu nehmen, und womit sich übrigens auch die Konzessionsbewerberin nachträglich einverstanden erklärt hat.

Art. 14 entspricht einerseits dem Vorschlage der Petentin und anderseits dem üblichen Wortlaut.

Die Führung zweier Wagenklassen, welche die Kantonsregierung gewünscht hatte, erscheint, wie die Petentin mit Recht geltend machte, als eine unnütze Belastung und Komplikation des Betriebes und hat sich unter ähnlichen Verhältnissen anderswo nicht als Bedürfnis erwiesen. In Würdigung dieser Gründe erklärte sich der Vertreter der Regierung mit der Festsetzung nur einer Wagenklasse in Art. 15 einverstanden.

In Art. 16 ist nach dem Vorschlag der Petentin für den Personentransport eine einheitliche Taxe von Fr. 1, für einfache wie für Berg- und Thalfahrt gültig, festgesetzt, welcher Ansatz die Mitte hält zwischen den im Konkurrenzgesuche für die 2 Wagenklassen vorgeschlagenen Taxen und allseitige Billigung fand.

Die Gepäcktaxe wünschte die Petentin auf Fr. 1, eventuell 80 Rappen per 100 kg. erhöht, was wir aber nicht empfehlen können, da dieser Ansatz im Verhältnis zur Personentaxe als zu hoch erscheint. Dagegen ist die Gütertaxe gegenüber dem bei der Konferenz in Aussicht genommenen Ansatz, auf nachträgliche, nicht unbegründet erscheinende Vorstellung der Petentin hin, unwesentlich erhöht worden, nämlich von 30 auf 40 Rp. per 100 kg. Sie erreicht damit noch nicht die im Konkurrenzgesuche vorgeschlagene, von der Regierung acceptierte Höhe.

Von der Aufstellung von Rückkaufsbestimmungen Umgang zu nehmen, wie die Vertreter der Petentin vorschlugen, liegt unseres Erachtens hier kein besonderer Grund vor, nachdem solche bei gleichartigen Unternehmungen, mit Bezug auf welche für die wirk-

liche Geltendmachung des Rückkaufs nicht mehr Wahrscheinlichkeit vorliegt, regelmäßig Aufnahme finden.

Indem wir Ihnen, Tit., den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 7. Juni 1895.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Zemp.
Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. der Eingaben der Aktiengesellschaft Kurhaus Davos-Platz, vom 15./20. November 1894, 4. Februar, 11. März und 24. Mai 1895;
2. der Eingaben der Herren J. P. Stiffler und Genossen, vom 9. Dezember 1894 und 5. April 1895;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. Juni 1895,

beschließt:

I. Der Aktiengesellschaft Kurhaus Davos-Platz, für sich oder zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp 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 Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Davos-Platz.

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 18 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen einem Jahre, 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 Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt sein müssen. Der Bundesrat 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 als Drahtseilbahn mit festem Motor erstellt.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Graubünden und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck, von Gütern nur, soweit das Betriebssystem es gestattet. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

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

Art. 14. Der Betrieb darf auf die Zeit der Saison beschränkt werden. Während der Betriebszeit ist es der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkte dem Eisenbahndepartemente vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe bis auf Fr. 1 für die Hin- und Rückfahrt zu beziehen.

Für Kinder unter 3 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 zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 60 Rappen per 100 Kilogramm für eine Fahrt bezogen werden.

Die Gesellschaft wird nach mit dem Bundesrat zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete ausgeben.

Für die zum Transport angenommenen Güter dürfen höchstens 40 Rappen per 100 Kilogramm für eine Fahrt bezogen werden.

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

In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm, und das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Art. 17. Die in Art. 16 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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 diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht vom 1. Juli 1875 hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 22. 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 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 gethan 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. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 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 konzedierte 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 welch letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Specialfonds 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 Bundesgerichts.

Art. 23. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 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 Herren J. P. Stiffler und Genossen, vom 9. Dezember 1894, wird nicht eingetreten.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp. (Vom 7. Juni 1895.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1895
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	26
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	12.06.1895
Seite Page Pagina	289-306
Ref. No	10 017 081

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.