

## Botschaft

des

**Bundesrathes an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (eventuell streckenweise Zahnradbahn) von Filisur nach Samaden (Albulabahn).**

(Vom 5. Juni 1890.)

---

Tit.

Mit Eingabe vom 10. Oktober 1889 stellte Herr Ingenieur G. Gilli in Chur das Gesuch, es möchte ihm zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Filisur eventuell Bellaluna nach Samaden ertheilt werden.

In dem Gesuch selbst ist vorgesehen, daß die Bahn mit Spurweite von 1 Meter als Adhäsions- und Zahnradbahn erstellt werden solle, während der Konzessionsbewerber mit Schreiben vom 12. November vorigen Jahres, in Ergänzung seines Konzessionsgesuches, mittheilte, daß nach Ausführung detaillirter Terrainaufnahmen möglicherweise die Zweckmäßigkeit einer durchgehenden Adhäsionsbahn sich ergeben könnte, für welchen Fall er das Gesuch stellte, die Konzession möchte für eine Adhäsionsbahn, eventuell für eine Adhäsions- und Zahnradbahn ertheilt werden.

In dem allgemeinen Bericht führt der Konzessionsbewerber aus, daß die bündnerischen Eisenbahnbestrebungen alle dahin zielen, den diesseitigen Kantonstheil mit dem Engadin als Hauptzentrum des für den Kanton so wichtigen Fremdenverkehrs zu verbinden, und daß die bündnerische Zentralbahn Chur-Thusis-Filisur, deren Zustandekommen in nicht ferner Zeit erwartet werden könne, als

Stammlinie für eine Anzahl Ausläufer dienen und eine rationelle Entwicklung eines bündnerischen Eisenbahnnetzes ermöglichen solle. Die natürliche Fortsetzung der Zentralbahn nach dem Engadin führe über den Albula, von Filisur über Bergün und Palpuogna nach Samaden, von wo aus die Verbindungen mit Italien und Oesterreich hergestellt werden können.

Der Fremdenzudrang nach dem Engadin nehme von Jahr zu Jahr zu. Die Routen, welche mit Vorliebe gewählt werden, seien der Albula oder Julier. Der Verkehr, der trotz vortrefflicher Posteinrichtungen oft nur mit Mühe bewältigt werden könne, sei fünfmal größer als über Davos und den Flüela. Die Bahn sei daher ein dringendes Bedürfnis für den innern Theil des Kantons, so zu sagen eine Lebensfrage; denn, wenn der Verkehr nach dem Engadin andere Wege wähle, und diese Gefahr liege vor, so werde der diesseitige Kantonstheil in seinen wirthschaftlichen Interessen hart getroffen und schwer geschädigt.

Nach den Angaben des dem Konzessionsgesuche beigegebenen technischen Berichtes ist die Bahn, wie erwähnt, als Adhäsions- und Zahnradbahn projektirt und hat bei einer Länge von 26,5 Kilometer einen Höhenunterschied von 995,5 Meter zu überwinden. Bei Anwendung des reinen Adhäsionssystems würde zur Ueberwindung dieser Höhendifferenz, selbst bei einer Maximalsteigung von 45 ‰, die Bahnentwicklung eine Länge von 33 Kilometer erfordern, und zwar in einer Höhenlage zwischen 1500 und 1950 Meter.

Mit Rücksicht auf einen allfällig einzuführenden Winterbetrieb, der aber zunächst nicht in Aussicht genommen ist, sagt der Bericht weiter, ist es einleuchtend, daß die Länge der in solcher Höhe nothwendig werdenden Bahnstrecke möglichst einzuschränken ist, und kann dies nur unter Ueberwindung der größern Steigungen vermittelst des Zahnradsystems geschehen.

In Bezug auf die Richtungs- und Steigungsverhältnisse entnehmen wir dem zitierten Bericht folgende Angaben: Die Bahn beginnt bei der Endstation der Zentralbahn (Filisurer Brücke), überschreitet gleich nach Verlassen derselben mit einer 20 Meter weiten Brücke das Landwasser und wendet sich gegen das Dorf Filisur, um bei Kilometer 1,1 die an der Straße gelegene Station Filisur zu erreichen. Unter dem Dorfe sich durchziehend, kreuzt das Tracé die Straße bei Kilometer 2,4, um mit Steigungen bis auf 30 ‰ zur Station Bellaluna zu gelangen. Bis zu dieser Station kommen weitere größere Kunstbauten nicht vor und es gelangt das Zahnradsystem auf dieser Strecke nicht zur Anwendung. Um zu der, im Interesse der Nachbargemeinden Stuls und Latsch auf der rechten

Seite des Tuorsbaches auf einem Plateau, 1367 Meter ü. M., projektirten Station Bergün zu gelangen, ist zunächst von Kilometer 4,4 bis 7,3, also auf eine Länge von 2900 Meter, eine Steigung von 90 ‰ mittelst Zahnrad zu überwinden; der Rest bis Bergün ist bei einer Steigung von nur 14,4 ‰ Adhäsionsstrecke. Als wichtigere Kunstbauten sind hier eine 30 bis 35 Meter lange Brücke über den Tuorsbach und ein Tunnel bezeichnet, welcher eine Länge von 350 Meter erhalten wird und, durch harten Dolomit getrieben, einer Ausmauerung nicht bedürfen werde. Nachdem die Bahn bei Bergün den Tuorsbach überschritten, lehnt sich dieselbe bei Chaschlion an die Straße an, um in gleichmäßiger Steigung, immer ob der Straße entlang, den Tunnel bei „punt traunter craps“ zu erreichen. Von hier aus entwickelt sich das Tracé durchgehends längs des rechten, lawinensichern Thalabhanges, kreuzt die Straße bei Kilometer 12,7 und erreicht bei Kilometer 13 die Haltstelle Naz. Diese verlassend, überschreitet die Bahn zunächst den Zavrettabach, unterfährt die Höhe bei Palpuogna mittelst eines 200 Meter langen Tunnels und gelangt zu der am Eingang des Weißensteintunnels projektirten Station Weißenstein. Von Bergün weg erhält die Bahn auf eine Länge von 800 Meter eine Steigung von 30 ‰, während von Kilometer 9,2 bis zum Eingang des Weißensteintunnels, bei Steigungen von 90, 80 und 75 ‰, wieder das Zahnrad zur Verwendung kommt.

Der Weißensteintunnel erhält eine Länge von 2650 Meter. In demselben erreicht die Bahn mit einer Steigung von 14,4 ‰ bei Kilometer 17,55 ihren Kulminationspunkt in einer Höhe von 1971,5 Meter ü. M., um von da an gegen das Beveserthal mit 2,13 ‰ zu fallen.

Von der südlichen Mündung des Weißensteintunnels weg entwickelt sich die Bahn mit einem Gefälle von 81,2 ‰ auf der rechten bewaldeten Thalseite und erreicht nach Ueberschreitung der „Valmuottas“ die in der Thalsole projektirte Haltstelle Spignas. Von hier bleibt die Bahn in der Thalsole und erreicht mit einem Gefälle von 29 ‰ in fast gerader Linie die Station Bevers (Kilometer 24,2). Nach Ueberschreitung der Engadiner Hauptstraße wendet sie sich gegen Süden, um mit einer Steigung von 4 ‰ nach der Endstation Samaden (Cote 1715 Meter ü. M.) zu gelangen.

Die Länge der Adhäsionsstrecken beträgt 15 Kilometer oder 56 ‰, jene der Zahnradstrecken 11,4 Kilometer oder 44 ‰ der ganzen Bahnlänge. Die Maximalsteigung der Zahnradstrecken beträgt 90 ‰, diejenige der Adhäsionsstrecken 30 ‰.

Der Minimalradius ist zu 100 Meter angenommen.

Für die gewöhnliche Adhäsionsbahn sind Vignolschienen von 22 Kilogramm Gewicht per Meter vorgesehen. Auf den Zahnradstrecken ist eine zweitheilige Zahnstange auf gewalzten Stühlen mit eisernen Schwellen nach System Abt in Aussicht genommen.

Als Traktionsmittel sollen für Adhäsion und Zahnrad kombinierte Lokomotiven zur Verwendung gelangen, während das übrige Betriebsmaterial demjenigen der Linie Thuisis-Filisur angepaßt wird.

Für Veranschlagung der Baukosten waren maßgebend die auf detaillirte Planaufnahmen basirten Kostenvoranschläge analoger Bahnbauten, namentlich Landquart-Davos und der projektirten Linie Thuisis-Filisur. Es ergaben sich dabei für den Weißensteintunnel Fr. 850,000 und für die übrige Strecke Fr. 160,000 per Kilometer oder rund Fr. 6,100,000 für die ganze Linie Filisur-Samaden. Dieser Betrag wäre um Fr. 1,200,000 zu erhöhen, insofern schon jetzt die für den Winterbetrieb nöthigen Schutzbauten erstellt werden müßten.

Der auf Grund eingehender Studien und detaillirter Terrainaufnahmen gefaßte Entschluß der Konzessionsinhaber der Linie Maloja-Chiavenna (welche ursprünglich als Adhäsions- und Zahnradbahn gedacht war), diese Bahn nun als reine Adhäsionsbahn mit 45 ‰ Maximalsteigung auszuführen, veranlaßte den Konzessionspetenten, für die Linie Filisur-Samaden ebenfalls eine Variante für reine Adhäsion zu studiren und vorzulegen, um eventuell eine einheitliche Gestaltung des bündnerischen Eisenbahnnetzes zu ermöglichen.

Nach dem diese Variante beschlagenden Berichte erhalte die reine Adhäsionsbahn Filisur-Samaden eine Länge von 32,5 Kilometer, würde demnach 6 Kilometer länger als nach gemischtem System. Von diesen 32,5 Kilometern kämen 27 Kilometer in eine Maximalsteigung von 45 ‰ zu liegen. Spurweite und Minimalradius würden dieselben bleiben.

Die Richtungs- und Steigungsverhältnisse bis Bergün, wo die beiden Tracé wieder zusammentreffen, gestalten sich etwas ungünstiger als für das gemischte System, indem die Variante, um die Maximalsteigung von 45 ‰ nicht zu überschreiten, sich einmal weiter thaleinwärts entwickeln und dann die Thalsohle bänder verlassen muß. Von der Station Bergün aus nimmt die Variante zunächst die gleiche Richtung wie das Zahnradprojekt, um bei Chaschlion in einem Kehrtunnel sich gegen Val Tuors zu wenden und vermittelt eines zweiten Kehrtunnels bei Kilometer 12 das bei Kilometer 13 gelegene Sagliaz zu erreichen. Von Sagliaz aus zieht sich das Tracé gleichmäßig ansteigend durch die Waldreviere

„God Davos“, „Giardauna“ und „ils Poschts“, um den Muotrücken mittelst eines 900 Meter langen Tunnels zu unterfahren und nach Kreuzung der Albulastrasse und Passiren der Schlucht von Naz die Station Preda, bei Kilometer 18, zu erreichen. Bei Kilometer 19 ist ein weiterer Kehrtunnel nothwendig. Der Weissensteintunnel erhält die gleiche Länge wie beim ursprünglichen Projekt, aber ein etwas anderes Längenprofil und von der südlichen Tunnelmündung entwickelt sich das Trace mit gleichmäßigem Gefäll von 45 ‰ längs der rechten bewaldeten Thalseite.

An größern Bauten sind zu erwähnen die Brücken über das Tuors- und Tischobel, sowie die Kehrtunnels. Bezüglich der Stationen ist zu bemerken, daß dieselben sämmtlich horizontal angelegt werden sollen. Filisur Dorf, Bergün und Bevers erhalten je ein Aufnahmsgebäude mit Güterschuppen; für Samaden als Endstation ist außerdem eine Lokomotivremise und eine kleine Werkstätte vorgesehn. Die Haltestellen Sagliaz, Preda und Weissenstein erhalten je ein Wärterhaus mit angebautem Wartsaal.

Der Berechnung der Baukosten für die Adhäsionsbahn wurden dieselben Voranschläge zu Grunde gelegt, wie für das ursprüngliche Projekt, wobei sich für den Kilometer der offenen Strecke (ohne Haupttunnel) die Summe von Fr. 191,600 und für den 2650 Meter langen Haupttunnel (Weissenstein) dieselbe Summe wie früher ergab. Es stellen sich demnach die Baukosten für die ganze, 32,5 Kilometer lange Linie auf rund Fr. 8,000,000.

Genauere Rentabilitätsziffern hat der Konzessionsbewerber keine angegeben, sondern sich auf den Hinweis beschränkt, daß der Fremdenverkehr ein großer sei und von Jahr zu Jahr zunehme.

Die Regierung von Graubünden begrüßt in ihrer Vernehmlassung vom 28. November 1889 das Projekt lebhaft, da es das Engadin mit den herwärtigen Landestheilen auf einer Linie verbinde, welche das Alpengebirge in einer zentralen Lage durchschneide und mit der bereits konzessionirten Bahn Chur-Thusis-Filisur den Verkehr verschiedener Thalschaften unter sich direkt vermittele und andern Thalschaften sich nähere. Es diene somit einem weit größern Theil des Kantons als die projektierte Scalettabahn und habe, abgesehen von dieser nationalökonomisch größern Bedeutung, sehr wesentliche Vorzüge in technischer und finanzieller Beziehung.

In Bezug auf den Betrieb der Bahn, der vom Konzessionsbewerber vorläufig nur für die Sommermonate (1. Mai bis 1. Oktober, eventuell 1. November) in Aussicht genommen ist, stellt die Regierung das Begehren, daß derselbe mit Rücksicht auf die angedeutete Wichtigkeit der Bahn für den größten Theil des Kantons, ganz

abgesehen vom Fremdenverkehr, das ganze Jahr hindurch, ohne andere als durch unvorhergesehene Elementarereignisse bedingte, vorübergehende Unterbrechungen, stattfindende.

In Betreff der Taxen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr verlangt die Regierung, daß die für die Landquart-Davosbahn vorgesehenen Sätze nicht überschritten werden.

Am 17. Mai 1890 fanden die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen statt, bei welchen der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Konzessionsentwurf nur wenigen Abänderungsanträgen rief, von denen hienach die Rede sein wird.

Wir beantragen Ihnen, die nachgesuchte Konzession unter den im angeschlossenen Beschlußentwurf aufgenommenen Bedingungen zu ertheilen, zu denen wir uns noch einige erläuternde Bemerkungen erlauben.

In Art. 8 ist nach dem Antrage des Petenten eventuell die Einlegung einer Zahnstange auf Strecken mit starken Steigungen vorgesehen.

Die Minimalzahl der täglichen Züge ist im Art. 12, wie bei Landquart-Davos und Davos-Samaden (Scalettbahn), auf zwei normirt. Der Petent, welcher in seinem Gesuche bloß Sommerbetrieb vorgesehen hatte, wünschte anlässlich der Konferenz wenigstens Aufnahme der in den Konzessionen für Maloja-Castasegna (vom 23. Dezember 1885, Eisenbahnaktensamml. VIII, 333 ff.) und Interlaken-Lauterbrunnen-Grindelwald (vom 29. April 1887, ib. IX, 273 ff.) enthaltenen Bestimmung, daß „wenn Schneefall oder andere Witterungsverhältnisse im Winter den Betrieb unmöglich machen oder gefährden, der Bundesrath dessen vorübergehende Einstellung verfügen könne“, indem er sich insbesondere darauf berief, daß bei einer Albulabahn die Verhältnisse für Winterbetrieb weit ungünstiger seien, als bei den Berner Oberlandbahnen. Die Regierung verhielt sich diesem Antrage gegenüber entschieden ablehnend, indem sie betonte, es müsse von der Bahn verlangt werden, daß sie genügende Schutzvorrichtungen treffe, um auch im Winter den Betrieb sicher zu stellen. Wenn ihn dann trotzdem außergewöhnliche Naturereignisse unmöglich machen oder gefährden, so verstehe sich die Einstellung von selbst und bedürfe es dann keiner behördlichen Verfügung. Wir stimmen dieser Ansicht zu und fügen bei, daß der Hinweis auf die Berner Oberlandbahnen durchaus nicht zutreffend erscheint, indem diese lediglich zwei vereinzelt, im Winter wenig Verkehr aufweisende Ortschaften mit Interlaken verbinden, während es sich hier um die Vermittlung des auch den Winter über nicht unbedeutenden Verkehrs eines stark bevölkerten Thales mit dem übrigen Kanton handelt. Auch ist zu erwähnen, daß die ganz

analoge Verhältnisse aufweisende Scalettabahn (Davos-Samaden) eine derartige Ausnahmsbestimmung, welche für eine vorzugsweise Touristenbahn, nicht aber für eine wesentlich auch dem allgemeinen Verkehr dienende Linie am Platze ist, weder beansprucht noch erhalten hat.

In Betreff des Wagensystems und der Zahl der Wagenklassen haben sich bei der Konzessionskonferenz abweichende Ansichten geltend gemacht. Während die Regierung, entgegen dem ursprünglichen Antrage des Petenten, im Winter bloß zwei Wagenklassen führen zu dürfen, auf drei für das ganze Jahr bestand, dagegen das Wagensystem freigegeben wollte, um zu ermöglichen, eventuell den Wünschen der Touristenwelt gerecht zu werden, legte der Petent seinerseits auf letzteres weniger Gewicht als auf die Befugniß, sich im Winter auf zwei Wagenklassen beschränken zu dürfen. Bei dem Entscheide dieser Frage scheint uns nothwendiger Weise auf die Verhältnisse bei der Linie Thusis-Filisur, deren Fortsetzung die Albulabahn bildet und von welcher und auf welche das respektive Material übergehen wird, Rücksicht genommen werden zu müssen. Da nun für die genannte Vorbahn das amerikanische Wagensystem und nur zwei Wagenklassen vorgeschrieben sind — ein Umstand, welcher der Regierung bei ihren Anträgen entgangen sein dürfte — so ist es gegeben, für die Albulabahn als Fortsetzung die gleichen Bestimmungen zu treffen, wenigstens was das Wagensystem betrifft. Bezüglich der Zahl der Wagenklassen können die Wünsche der Regierung und des Petenten unschwer in der Weise versöhnt werden, daß zwar drei Klassen vorgesehen werden, aber die Vorschrift, es seien in der Regel allen Personenzügen Wagen der drei Klassen beizugeben, auf den Sommer beschränkt wird, was dann die Befugniß nicht ausschließt, im Falle des Bedürfnisses auch im Winter Wagen I. Klasse einzustellen. Für das Bedürfniß des einheimischen Verkehrs dürften im Winter zwei Klassen genügen. Wir beantragen Ihnen die Normirung im angegebenen Sinne.

Was sodann die Taxen anbetrifft, so sind im nachstehenden Entwürfe überall die für Landquart-Davos und Davos-Samaden bewilligten eingestellt. Es wäre unbillig, für die Albulabahn, welche bedeutend ungünstigere Steigungs- und Betriebsverhältnisse als Landquart-Davos und zum mindesten nicht günstigere als die Scalettabahn aufweist, niedrigere Ansätze festzusetzen. Mit den vorgeschlagenen Taxen sind sowohl die Regierung als der Petent einverstanden, letzterer aber nur unter der Voraussetzung, daß die Bahn durchwegs als Adhäsionsbahn gebaut werde. Bei Einlegung von Zahnradstrecken glaubt er auf höhere Durchschnittstaxen, mindestens in dem Maße, als durch Einfügung von Steilrampen eine Verkürzung der Linie

(33 — 27 = 6 Kilometer) erzielt werde, Anspruch zu haben, während dagegen der Regierungsvertreter auch für diesen Fall zunächst an den Taxen für Davos-Samaden festhalten wollte. Es erscheint aber in der That die Forderung des Petenten keineswegs übertrieben, daß die Taxe für den ganzen Parcours nicht geringer sei, wenn zur Kürzung und ohne die Leistungsfähigkeit zu beeinträchtigen, Zahnradstrecken eingeführt werden. Wir empfehlen Ihnen daher, dem Wunsche des Petenten dadurch Rechnung zu tragen, daß in Art. 18 a für den Fall der Einlegung von Zahnradstrecken die Erhöhung der Taxen im Verhältniß der dadurch erzielten Verkürzung der Linie vorgesehen wird, womit sich bei der Konferenz schließlich der Vertreter der Regierung wie der Gesuchsteller einverstanden erklärten.

Zu Art. 24 äußerte Letzterer noch den Wunsch, es möchte die Verpflichtung zur Herabsetzung der konzessionsmäßigen Maximaltaxen erst für den Fall statuiert werden, daß die Bahnunternehmung fünf statt bloß drei Jahre einen 6% übersteigenden Reinertrag abwerfe. Die Regierung dagegen spricht sich für Beibehaltung der drei Jahre aus, und auch wir könnten nicht empfehlen, im vorliegenden Falle von der in den letzten Jahren ausnahmslos, auch für Spezialbahnen, wo der allgemeine Verkehr wenig oder gar nicht betheiligert erschien, festgehaltenen Bestimmung abzugehen.

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

Bern, den 5. Juni 1890.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**L. Ruchonnet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**





(Entwurf)

**Bundesbeschluß**

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn (eventuell streckenweise Zahnradbahn) von Filisur nach Samaden (Albulabahn).

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) der Eingaben des Herrn G. Gilli, Ingenieur, in Chur, vom 10., eingelangt am 14. Oktober 1889 und vom 10. April 1890;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 5. Juni 1890,

b e s c h l i e ß t :

Dem Herrn G. Gilli, Ingenieur in Chur, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Filisur (eventuell Bellaluna) nach Samaden (Albulabahn) 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 24 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vor-

schriftsmäßigen 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 4 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und einleisig erstellt, eventuell mit Einlegung einer Zahnstange, wo die Steigungen es erforderlich machen.

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 ferner 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 zwei Mal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen, erfolgen.

Dem Bundesrathe bleibt vorbehalten, die Fahrgeschwindigkeit der Züge festzusetzen.

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 im Sommer allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

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 30 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 20 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

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

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 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 12 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

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

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler

Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Der Bundesrath wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 32 Rp.;  
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 16 Rp.;  
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 6 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 6 Rappen, die niedrigste nicht über 4 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 Franken 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 besonderen 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. Wenn Zahnradstrecken eingelegt werden, so sind die Taxen im Verhältniß zu der dadurch erzielten Verkürzung der Linie zu erhöhen.

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 Gewichtes 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 gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Artikel 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 (eventuell streckenweise Zahnradbahn) von Filisur nach Samaden (Albulabahn). (Vom 5. Juni 1890.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1890
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1890
Date	
Data	
Seite	232-246
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 824

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.