

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Davos nach Samaden.

(Vom 24. Juni 1889.)

Tit.

Herr W. J. Holsboer in Davos, einer der Initianten für Erstellung der Schmalspurbahn Landquart-Davos, bewirbt sich mit Gesuch vom 25. Januar 1889 um die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Davos nach Samaden, als Fortsetzung der genannten Linie Landquart-Davos. Die zu konzessionirende Bahn ist dabei nur als Theilstück einer durchgehenden Linie durch das Engadin von Samaden nach Maloja, Castasegna und Chiavenna gedacht. Der Konzessionsbewerber würde, wie er angibt, um die Konzession für die ganze Linie Davos-Castasegna nachgesucht haben, wenn nicht für die Theilstrecken Samaden-Maloja und Maloja-Castasegna bereits Konzessionen ertheilt wären. Für den Fall des unbenützten Ablaufs derselben oder der frühern Finanzierung der betreffenden Linien durch ihn selbst meldet sich der Petent schon jetzt für die Konzession Samaden-Castasegna an.

Zur Begründung seines Gesuches weist der Petent auf die vitale Bedeutung der Fremdenindustrie für Graubünden und auf die Nothwendigkeit hin, zur Hebung derselben die Kürorte mit dem Eisenbahnnetz der Vereinigten Schweizerbahnen in Verbindung zu bringen. Mit der im Bau begriffenen Bahn Landquart-Davos sei bereits ein werthvoller Anfang zur Hebung des Verkehrs und damit des allgemeinen

Wohlstandes gethan. Solle aber die von dem Unternehmen zu erwartende segensreiche Wirkung in umfangreicherem Maße erblühen, so sei es nothwendig, daß die Bahn möglichst viele Bündner Kurorte durch Anschluß an das allgemeine Verkehrsnetz den Fremden leichter zugänglich mache. Durch die leicht ausführbare Weiterführung von Samaden durch's Engadin hinauf bis Maloja und von da nach Castasegna und Chiavenna wäre dem Kanton eine Alpenbahn gewonnen, welche, den ganzen Kanton durchziehend, ihn mit Italien in die längst gewünschte Verbindung bringen und ihn aus seiner Isolirung infolge des Baues der Gotthard- und Aarbergbahn befreien würde.

Dem speziell bezüglich der Tracebeschreibung einläßlich gehaltenen technischen Bericht entnehmen wir über das Projekt nachstehende Angaben.

Die zu konzessionirende Linie Davos-Samaden ist als Adhäsionsbahn mit Spurweite von 1 Meter projektirt und soll hinsichtlich der gesammten Anlage nach denselben Grundsätzen und Normalien erbaut werden wie die Landquart-Davos-Bahn, deren Fortsetzung sie ist. Während letztere Bahn bei Wolfgang in einer Höhe von 1630 m. ü. M. liegt, erhebt sich die Fortsetzung nach Samaden in freiem Terrain noch 380 m. höher. In Berücksichtigung der mit der Höhenlage schwieriger werdenden Schneeverhältnisse sind für die Bahn vielfach Gallerien in Aussicht genommen, sowohl steinerne gegen Lawinen als auch hölzerne gegen den gewöhnlichen Schneefall.

Für die definitive Linie sind zwei Varianten vorgesehen, deren Wahl zum Theil von der Lösung der Bahnhoffrage in Davos abhängen wird. Die I. Variante würde von Davos durch das Sertigthal, mittelst Tunnels unter dem Sertigpaß und Kühalphorn durch in das Sulsannathal gelangen und dann im Engadin bis Samaden verlaufen und eine Länge von 46,350 km. erhalten, während Variante II durch das Dischmatal und mittelst eines Tunnels unter dem Scalettaß durch in das Sulsannathal geführt würde, um von da weg das gleiche Trace wie Variante I zu erhalten, mit einer Gesamtlänge von 43,250 km. Bei keiner Variante soll die Maximalsteigung von 45 ‰ der Landquart-Davos-Bahn überschritten werden und wie dort der Minimalradius von 100 Meter eingehalten werden.

Für Variante I ist in dem Situationsplan die Anlage des Bahnhofes Davos auf der Praderswiese beim Schiabach angenommen, von wo sich das Trace zunächst im Thal des Landwassers, dasselbe bei Bolgen übersetzend, bis Wildboden hinzieht, wo für das nahegelegene Frauenkirch und Clavadel eine gemeinsame Station in Aussicht genommen ist. Von dieser Station aus muß nach

Uebergangssteigungen von 15 und 34 ‰, im Anfang unter Anwendung einer künstlichen Entwicklung, mit der Maximalsteigung von 45 ‰ die Höhe von 1860 m. ü. M. bei Sertig-Dörfli gewonnen werden, ohne daß sich auf dieser Strecke wesentliche Hindernisse entgegenstellen würden. In der Nähe von Sertig-Dörfli wird an einer noch näher zu bezeichnenden Stelle schon aus Betriebsrücksichten eine Station angelegt werden. Von Sertig-Dörfli weg steigt die Bahn bloß mehr 17,3 ‰ und läuft bei km. 13,750 in einer Höhe von 1890 m. ü. M. in einen 8,100 km. langen Tunnel ein, dessen Kulminationspunkt 2014,2 m. ü. M. liegt und mit einer Steigung von 20,7 ‰ gewonnen wird. Dann fällt die Linie wieder 2 ‰ und tritt in einer Höhe von 2010 m. ü. M. in das fast unbewohnte und lawinenreiche Sulsannathal aus, in welchem die Bahn in weitgehendem Maße besonderer Schutzvorkehrungen bedürfen wird, infolge welcher diese Strecke die theuerste der ganzen Linie werden dürfte. Die Bahn durchläuft das Thal auf dem kürzesten Wege mit 45 ‰ Gefälle und gelangt am Ausgang mittelst einer künstlichen Entwicklung, welche nothwendig ist, um die Thalsohle meiden zu können, zu der am Thalausgang, 1680 m. ü. M. gelegenen Station Sulsanna-Unterengadin, welche speziell mit Rücksicht auf den in das Unterengadin abzugehenden Personen- und Waarenverkehr erstellt wird. Von der Station Sulsanna-Unterengadin fällt die Bahn eine kürzere Strecke mit 25 ‰ und verläuft dann auf der anderseitigen Berglehne mit 4,1 ‰ bis zur Station Scansf, 1680 m. ü. M., von da horizontal nach Zuz und Madulein, auf dieser Strecke mehrere kleinere Bäche übersetzend und die Poststraße kreuzend. Von Madulein folgt wieder eine Steigung von 8,30 ‰ bis Ponte, 1689,09 m. ü. M., wo die Bahn, um u. A. die Anlage der Station mitten im Dorfe zu ermöglichen und zur Vermeidung bedeutender Kosten, auf eine kurze Strecke auf der Poststraße geführt werden soll. Ob dies angeht, wird anlässlich der Prüfung der Detailpläne zu untersuchen sein. Von Ponte hebt sich die Bahn mit leichten Steigungen von 5,5 und 3 ‰ zur Station Bevers, in einer Höhe von 1707 m. ü. M., und verläuft von hier aus horizontal bis Samaden, um da ihre Endstation zu erreichen. Von Ponte bis Bevers und zumeist auch von Bevers bis Samaden hält sich die Bahn hart an der Poststraße. Die Gesamtlänge beträgt 46,350 km.

Die Variante II hat zum Ausgangspunkte den Bahnhof Davos-Dörfli, bezw., wenn dieser nicht erstellt werden sollte, den sonst für den Anschluß günstigsten Bahnhof der Landquart-Davos-Bahn, fällt zunächst etwas, um einen nicht zu köstspieligen Thalübergang zu gewinnen, und entwickelt sich dann, nach Ueberwindung einer Uebergangssteigung von 15,6 ‰, mit Steigungen von 44,7 und 41,5 ‰,

durch das Dischmathal, an dessen östlichem Hange sich haltend, bis zu der Ortschaft Dürrboden, 2010 Meter über Meer, wo sie bei km. 12,160 den unter dem Scalettapass und Scalettahorn durchführenden Tunnel von 6,590 km. Länge gewinnt. Der Kulminationspunkt desselben liegt genau in der Mitte, in einer Höhe von 2026,475 Meter über Meer, bis zu welchem das Trace vom nördlichen und südlichen Ausgang aus mit 5 ‰ ansteigt. Der letztere fällt mit der für die Variante I im Sulsannathal vorgesehenen Tunnelmündung zusammen, von wo ab das Trace mit demjenigen der Variante I identisch ist.

Die Ausführung dieser Linie sei schon der höhern Thallage wegen schwieriger als diejenige der Variante durch das Sertigthal. Ueber die Thalmitte (km. 7) hinaus müßten, wie im Sulsannathal, streckenweise Lawinen- und Schneeverbauungen ausgeführt werden. Auf der Strecke Kriegsmatte-Dürrboden ist schon aus Betriebsrücksichten eine Station vorgesehen, deren endgültige Situirung aber noch vorbehalten wird.

In Bezug auf die Betriebsweise setzt der Konzessionsbewerber voraus, daß trotz der ungünstigen Schneeverhältnisse auch ein Winterbetrieb der Bahn erfolgen werde, und daß zu diesem Zwecke, soweit eingehendere Untersuchungen es als nothwendig werden erscheinen lassen, Schutzgalerien gegen Lawinen und Schneefall errichtet werden.

Für die Maximalzahl der Züge im Winter soll der Postverkehr auf der Flüela-Route maßgebend sein. Das Betriebsmaterial soll demjenigen der Landquart-Davos-Bahn entsprechen.

Mit Bezug auf die Baukosten wird die Linie für beide Varianten in drei Klassen eingetheilt, von denen die erste die offenen, ohne Schwierigkeiten zu bauenden Strecken, die zweite dagegen die schwierigen, theilweise gegen Lawinen und Schneefall zu versichernden Partien und die dritte den großen Tunnel begreift. Sodann veranschlagt das Gesuch, auf Grund einer eingehenden Rekognoszierung, der vorhandenen technischen Vorlagen, der Kosten ähnlicher Unternehmungen und namentlich der Akkordpreise der Landquart-Davos-Bahn, die Baukosten per km. der I. Klasse auf Fr. 141,000, der II. auf Fr. 427,000 und der III. auf Fr. 1,300,000 und gelangt von dieser Grundlage ausgehend zu einem Gesamtkostenbetrage für die 46,350 km. lange Linie durch das Sertigthal von Fr. 18,500,000 und für die 43,250 km. lange Variante durch das Dischmathal von Fr. 17,500,000. In diesen Summen sind aber die Kosten für Betriebsmaterial, sowie für Alles, was zu einer betriebsfähigen Bahn erforderlich ist, inbegriffen. Dabei ist die Ausführung nach dem Vorbilde der Landquart-Davos-Bahn in einer, in jeder

Beziehung durchaus betriebssicheren Bauart mit kräftigem Oberbau (Stahlschienen) in Aussicht genommen.

Eine Rentabilitätsberechnung enthält das Gesuch nicht.

Die Regierung von Graubünden, nach gesetzlicher Vorschrift zur Vernehmung über das Konzessionsgesuch eingeladen, äußerte sich, ohne zunächst in bestimmter Weise Stellung zu nehmen, ungünstig über das Projekt. Zwar sei einer jedweden Bahnverbindung nach den enpethergischen Thalschaften ein gewisser Vortheil und Nutzen nicht abzusprechen, die vorliegenden Projekte (durch das Sertig- und Dischmathal) berühren und nähern sich aber mehr der Peripherie des Kantons, während bei der so vielgestaltigen Topographie des Bündner Landes, den verschiedenen mächtigen Gebirgswällen, welche die einzelnen Thalschaften von einander scheiden, den mehrfachen Bergübergängen u. s. w. günstigere, mehr central gelegene Linien sich finden lassen, welche einem weit größeren Theil der Bevölkerung Graubündens nutzbringend gemacht werden können. In dieser Beziehung werde die Linie Chur-Thusis-Filisur mit Fortsetzung über Bergün nach dem Beverser Thal und Samaden in erste Linie gestellt.

Die Regierung nimmt dabei auf ein vom bündnerischen Ingenieur- und Architektenverein zu ihren Händen aufgestelltes Memorial Bezug, in welchem die Vorzüge in technischer, finanzieller und national-ökonomischer Beziehung einer Albulalinie gegenüber jedem andern und speziell gegenüber den heute in Rede stehenden Uebergängen auseinandergesetzt sind. Zwei Eisenbahnen vom Rhein- nach dem Innthale neben einander haben keine Berechtigung, weshalb diejenige sollte gewählt werden können, welche für das Bündnerland die meisten Interessen auf sich vereinige. Es werden sodann noch einige spezielle Wünsche in Betreff der Konzessionsbedingungen vorgebracht, welche weiter unten zur Sprache kommen werden.

Auf hiesseitige Veranlassung präzisirte dann der Kleine Rath mit Schreiben vom 29. Mai / 3. Juni 1889 seinen Standpunkt dahin, daß er zwar das Konzessionsgesuch für eine Schmalspurbahn Davos-Samaden über Scaletta nicht empfehle, jedoch auch nicht dagegen protestiren könne, in Anbetracht, daß einzelne Landestheile an der Erstellung dieser Eisenbahnlinie ein entschiedenes Interesse haben.

Die konferenziellen Verhandlungen über das vorliegende Gesuch fanden am 11. d. M. statt und drehten sich im wesentlichen bloß um die in der Konzession festzusetzenden Taxen, von welchen hienach eingehender die Rede sein wird.

Wir beantragen Ihnen, dem Gesuche im Sinne des nachstehenden Beschlußentwurfes zu entsprechen, der sich naturgemäß

ganz der Konzession für die Linie Landquart-Davos, deren Fortsetzung die neu zu konzessionirende Bahn bildet, anschließt.

In Art. 5 schlagen wir vor, die Vollendungsfrist nach dem Vorschlage des Petenten auf 5 Jahre festzusetzen, statt nur auf 3, wie die Regierungsvertreter an der Konzessionskonferenz festzuhalten wünschten, da insbesondere für den Durchstich eines Tunnels von 7 oder 8 km. Länge in der hier projektirten Höhenlage eine Frist von 3 Jahren unter allen Umständen ungenügend wäre und auch eine solche von 4 Jahren wohl nicht ausreichen dürfte.

Die Regierung hat schon in ihrer ersten Vernehmlassung auf einen Jahresbetrieb, selbst in schneereichen Wintern, gedrungen und wiederholt dieses Postulat speziell zu Art. 12 der Konzessionsbedingungen. Der Petent selbst sah Winterbetrieb von Anfang an ausdrücklich vor. Es ist daher Art. 12 in der gewöhnlichen Fassung aufgenommen, mit welcher selbstverständlich Jahresbetrieb gemeint ist. Das Minimum der täglichen Züge ist wie bei Landquart-Davos auf 2 normirt.

Art. 14 setzt zum Unterschied von der Konzession für Landquart-Davos das amerikanische Wagensystem fest, wogegen der Petent Einwendungen nicht erhob.

Was die Taxen betrifft, so stellt der Bewerber in seiner Konzessionseingabe das Gesuch, es möchten ihm für die ganze Strecke die Taxen von Landquart-Davos, nämlich: für den Personentransport 30, 20 und 10 Rp. für die 3 Klassen per km., für Gepäck 12 Rp. per 100 kg. und km., für Güter 4 und 6 Rp. per 100 kg. und km., für den Viehtransport 32, 16 und 6 Rp. per Stück und km. admittirt werden. Anlässlich der Konzessionskonferenz wurde an diesem Antrage festgehalten und zur Begründung auf die bedeutenden Steigungen, die außerordentlich hohen Baukosten, den durch die hohe Lage bedingten theuern Betrieb, namentlich zur Winterszeit, sowie auf den Umstand verwiesen, daß auch für Samaden-Maloja, trotz günstigerer Verhältnisse, namentlich geringerer Steigungen, wenigstens für den Personentransport gleiche Taxen admittirt worden seien.

Die Regierung von Graubünden sprach in ihrer Vernehmlassung vom 20. Mai 1889 die Erwartung aus, daß die auf der Bahn Landquart-Davos adoptirten Ansätze auf keiner Sektion überschritten werden dürfen. In der Konzessionskonferenz hielten ihre Vertreter und ebenso die Regierung in ihrer Zuschrift vom 14. Juni 1889 den ursprünglichen Vorschlag des Eisenbahndepartements fest, überall die Normaltaxen einzustellen und dann in einem Art. 18 a, zu bestimmen, daß für die Strecken mit Steig-

ungen über 10 % die Taxen bis auf den Betrag der für Landquart-Davos admittirten Ansätze erhöht werden können.

Nun stellt sich einerseits gegenüber der Landquart-Davos-Bahn das Längenprofil von Davos-Samaden nicht unwesentlich günstiger dar, indem letztere Linie in eine ausgesprochene Bergstrecke, Davos-Sulsanna, mit Steigungen von 45 % auf längern Strecken beidseits des Tunnels und eine zusammenhängende, zu meist horizontale Thalstrecke von rund 16 km. zerfällt, während dagegen bei Landquart-Davos sehr bedeutende Steigungen auf die ganze Linie vertheilt sich finden. Auf der andern Seite fallen bei Davos-Samaden die durch den großen Tunnel und durch sonstige schwierige Terrainverhältnisse bedingten, ganz unverhältnißmäßig höhern Baukosten der Bergstrecke Davos-Sulsanna, sowie die infolge der Höhenlage und der schwierigen Schneesverhältnisse im Winter ohne Zweifel ebenfalls sehr wesentlich vermehrten Betriebskosten in Betracht. Von diesem letztern Gesichtspunkte aus kann dem Verlangen nach einer gleichen Einheitstaxe wie bei Landquart-Davos eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden.

Bei minutiöser Anwendung der in der Botschaft vom 11. September 1873 betreffend die Taxerhöhung für Eisenbahnstrecken mit größern Steigungen (Bundesblatt 1873, III, 708 ff.) aufgestellten Grundsätze und ohne Rücksichtnahme auf die hohen Bau- wie Betriebskosten würden sich für die ganze Linie Davos-Samaden allerdings bloß Durchschnittstaxen von circa 16, 11 und 8 Rp. für den Personentransport ergeben, während für die Bergstrecke mit 45 % Steigung und unter der Voraussetzung, daß für die ganze Strecke Davos-Sulsanna der Betrieb nach jener Maximalsteigung sich richten muß, der Koeffizient 2,69 anwendbar wäre, so daß sich die Personentaxen auf 26,90, 18,82 und 13,45 Rp. stellen würden, wozu wir schon hier bemerken, daß die vom Petenten vorgeschlagene Durchschnittstaxe für die III. Klasse mit 10 Rp. unter dem hier gefundenen Betrage sich hält.

Nun erscheint aber infolge des bereits erwähnten Umstandes, daß man es bei Davos-Samaden mit einer Bergstrecke und einer zusammenhängenden, längern Thalstrecke zu thun hat, die Anwendung einer Einheitstaxe hier weniger am Platze als bei Landquart-Davos, wo sich die Steigungen mehr auf die ganze Linie vertheilen. Es würde gegenüber dem die Bahn benutzenden Publikum eine Unbilligkeit sein, wenn dasselbe für die Fahrt auf der keinerlei besondere Schwierigkeiten bietenden Thalstrecke gleich hohe Taxen wie für die Bergstrecke bezahlen müßte. Es hat daher unter allen Umständen eine Reduktion der Taxansätze für die Thalstrecke gegenüber den Bergtaxen einzutreten, wenn auch in Berücksich-

tigung der bedeutenden Höhenlage und der dadurch bedingten höhern Betriebskosten (kostspieliger Kohlentransport, Schneeverhältnisse) billigerweise nicht bis auf die Normaltaxen herabgegangen werden sollte, sondern eine angemessene Erhöhung gegenüber den letztern wohl gerechtfertigt ist.

Um nun dem Postulat der Taxherabsetzung für die Thalbahn entgegenzukommen, hat sich Petent eventuell damit einverstanden erklärt, daß zwar die Einheitstaxen von Landquart-Davos in die Konzession aufgenommen, aber dem Bundesrath die Befugniß eingeräumt werde, nach seinem Ermessen den mit jener Einheitstaxe sich ergebenden Gesamtfahrpreis für die Linie Davos-Samaden angemessen auf die Berg- und Thalstrecke zu repartiren.

Diesen Vorschlag können wir Ihnen bezüglich der Personen-, Gepäck- und Viehtransporttaxen zur Annahme empfehlen und zwar aus folgenden Gründen:

Vorerst erzeigt sich mit Bezug auf die III. Klasse, welche für den einheimischen Verkehr hauptsächlich in Frage kommt, daß einerseits bei Repartition einer Einheitstaxe von 10 Rp. (wie bei Landquart-Davos) im angegebenen Sinne die Taxe für die Bergstrecken den nach Mitgabe der oben erwähnten Grundsätze zulässigen Betrag von 13,45 Rp. nicht übersteigen wird, und anderseits bei etwelcher Reduktion der 10 Rp., etwa auf 7,5 Rp., für die Thalstrecke ein nach den dargestellten Verhältnissen als angemessen zu bezeichnender Ansatz sich ergibt.

Wenn dagegen die Taxen für I. und II. Wagenklasse unter Anwendung der vorgeschlagenen Repartition, soweit es die Bergstrecken betrifft, etwas über die Ansätze von Landquart-Davos und die oben angegebenen, nach der mehrerwähnten Botschaft berechneten Beträge von 26,90 und 18,88 sich stellen, so ist vor Allem darauf hinzuweisen, daß diese Erhöhung wesentlich bloß den Fremden- bzw. Touristenverkehr treffen wird und schon aus diesem Grunde weniger Bedenken unterliegt. Sodann erscheint es uns doch billig, den im Vergleich zu Landquart-Davos noch bedeutend höhern Bau- und Betriebskosten einer so hoch gelegenen Alpenbahn einigermaßen Rücksicht zu tragen, und es dürfte dies auch deshalb um so weniger zu beanstanden sein, als für die Linie Samaden-Maloja (Konzession vom 23. Dezember 1886, E.A.S., IX, 153, ff.), welche doch Thalbahn ist, und neben einzelnen größern Steigungen im Ganzen ein günstiges Längenprofil zeigt, Taxen von 30, 20 und 10 Rp., allerdings als unter keinen Umständen zu überschreitende Maxima, admittirt wurden, womit ferner zu vergleichen sind die Taxen von 25 und 15 Rp. der Schmalpurbahn Interlaken-Lauter-

brunnen-Grindelwald (Konzession vom 29. April 1887, E.A.S., IX, 273 ff.).

Das hievor in Betreff der Personentaxen Gesagte gilt im Wesentlichen auch für Gepäck-, Güter- und Viehtransporttaxen. Bei dem Gepäcktransport fällt wieder in erster Linie der Fremdenverkehr in Betracht, so daß die Zulassung des Ansatzes von 12 Rp. wie bei Landquart-Davos und Samaden-Maloja angehen mag.

Die Viehtransporttaxen sind bei Landquart-Davos auf die doppelten normalen Ansätze festgesetzt und dürfen für Davos-Samaden um so eher adoptirt werden, als eine etwelche Erhöhung der Taxen für die Bergstrecke zu Gunsten der Thalstrecke keine Ueberschreitung der nach Mitgabe von Steigungen bis 45 ‰ (Koeffizient 2,69) zulässigen Maxima ergeben wird.

Dagegen möchten wir bezüglich der Gütertaxen vorschlagen, etwas unter den Taxen von Landquart-Davos zu bleiben, und statt 6 und 4 Rp., 4 und 2 Rp., d. h. die doppelten normalen Taxen für die höchste und niedrigste Klasse, festzusetzen. Bei diesen Taxen erscheint wieder die einheimische Bevölkerung sehr wesentlich interessirt und es wäre daher nicht gerechtfertigt, über die auf Grundlage der mehrgenannten Grundsätze sich ergebenden Zuschläge für die Bergstrecke hinauszugehen, was aber der Fall wäre, wenn höhere Einheitstaxen als 4 und 2 Rp. bewilligt würden.

In Bezug auf die übrigen Konzessionsbedingungen sehen wir uns zu keinen Bemerkungen veranlaßt, da dieselben der Normalkonzession mit den üblichen Erweiterungen entsprechen.

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

Bern, den 24. Juni 1889.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Davos
nach Samaden.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Herrn W. J. Holsbøer in Davos, vom 25. Januar 1889;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 24. Juni 1889,

beschließt:

Dem Herrn W. J. Holsbøer in Davos, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Davos nach Samaden 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 Davos-Platz.

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 vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Binnen 5 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb erforderlichen Einrichtungen, darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt sein müssen.

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.

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 und des Materials zu gestatten, und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

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 Bundesrath bleibt vorbehalten, die Geschwindigkeit der Züge zu bestimmen.

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

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben: Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 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 zwölfmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitern 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 4 Rappen, die niedrigste nicht über 2 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rp. zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

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

Art. 18a. Dem Bundesrathe bleibt das Recht vorbehalten, eine Repartition der auf Grundlage obiger Ansätze für die ganze Linie zu erhebenden Gesamttaxen im Sinne einer billigen Ermäßigung für die Thalbahnstrecken zu verfügen.

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 uuter 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeußnung 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. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes 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 Rückkaufsumme 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 welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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. 28. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt 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. 29. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer
schmalspurigen Eisenbahn von Davos nach Samaden. (Vom 24. Juni 1889.)**

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1889 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 3 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 28 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 29.06.1889 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 707-722 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 014 447 |

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.