

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Filisur nach Davos-Platz.

(Vom 9. Juni 1887.)

Tit.

Mit Eingabe vom 5., eingelangt den 7. Februar 1887, bewerben sich die Herren P. J. Bener, M. Versell und H. Balzer in Chur, Mitglieder des Centralcomite für eine Eisenbahn Chur-Thusis-Filisur, um die Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Filisur nach Davos-Platz, als Fortsetzung der Bahn Chur-Thusis-Filisur. Laut Eingaben vom 18. März 1887 machte dann das Centralcomite die von den genannten Petenten in ihrem persönlichen Namen eingeleitete Konzessionsbewerbung zu der seinigen, so daß die Konzession nunmehr auf die Eingangs genannten Petenten, handelnd Namens des Centralcomite Chur-Thusis-Filisur, zu stellen sein wird.

Dem Konzessionsgesuche waren die gesetzlich vorgeschriebenen Vorlagen beigegeben, denen wir folgende Angaben über das Projekt entnehmen:

Die zu konzessionirende Linie Filisur-Davos soll bei der Filisurerbrücke an die Hauptlinie Chur-Filisur, deren natürliche Fortsetzung sie bildet, anschließen und unter direkter Berührung der Ortschaften Glaris und Frauenkirch nach Davos-Platz führen. Als Hauptaufgabe der Linie wird bezeichnet, den Verkehr des Kurortes Davos und denjenigen des gesammten Unterengadins der Linie Chur-Thusis-Filisur zuzuleiten und damit der in Folge des bequemen Anschlusses an die Arlbergbahn bei Landeck drohenden wirtschaftlichen Ablösung des Unterengadins vom Kanton wirksam vorzubeugen. Der Kurort Davos, welcher jeden Winter gegen 1500 Kuranten nahezu ein halbes Jahr beherberge, bedürfe zu deren Unterhalt

ganz bedeutender Waarenquantitäten, auf deren Transport per Bahn gegenüber dem 45 km. langen Straßentransport sehr ansehnliche Summen erspart werden könnten. Durch eine direkte Bahnverbindung werde der Kurort vor Allem einen neuen Aufschwung erhalten, indem die dermalige lange, unbequeme und für Leidende sogar gefährliche Reise Viele vom Besuche Davos', abhalte.

Das Projekt wird dem von Davos angestrebten einer Schienenverbindung von Landquart aus durch das Prättigau gegenüber gestellt und auf die bedeutenden Vortheile hingewiesen, welche ersteres gegenüber letzterem aufzuweisen habe, namentlich wenn die ganze Linie Chur-Thusis-Filisur-Davos in's Auge gefaßt werde, was um so gebotener erscheine, als die Aufbringung der Mittel für beide Projekte kaum denkbar sei. Die Bahn Landquart-Davos erfordere einen Kostenaufwand von 6—8 Millionen Franken, während das vorliegende Projekt mit zirka 3 Millionen Franken die Schienenverbindung ebenfalls herstelle, vorausgesetzt, daß die Bahn Chur-Thusis-Filisur gebaut werde, was bei deren eminenten Bedeutung für den Kanton und der immer weiter greifenden Unterstützung kaum mehr bezweifelt werden könne. In gleicher Weise wie die Linie Landquart-Davos das Prättigau, Davos, das Unterengadin und einen Theil des Oberengadins bediene, geschehe dies mit Bezug auf Davos und das Unterengadin durch die Linie Chur-Thusis-Filisur-Davos, auf welcher die Fahrzeit nicht größer sein werde als auf derjenigen Landquart-Davos mit ihren schwierigen Betriebsverhältnissen (geringe Spurweite, schärfere Kurven, plötzliche, nur mit Zahnstange zu bewältigende Steigungen, unausweichliche Gegensteigungen). Sodann biete aber die Linie Chur-Thusis-Filisur-Davos den großen Vortheil, nebst den genannten Gebietstheilen noch direkt das Hinterrheinthal und das ganze Albulathal, d. h. das eigentliche Centrum des Kantons, indirekt aber auch noch das Vorderrheinthal, das Oberhalbstein und das ganze Oberengadin zu bedienen. Kurz, die Linie Chur-Thusis-Filisur-Davos diene direkt oder indirekt dem ganzen Kanton, an dessen weitverzweigtes Straßennetz sie in den wichtigsten Punkten anschließe, dasselbe vor drohender Verödung bewahrend.

Die Spurweite ist wie bei der Bahn Thusis-Filisur zu einem Meter angenommen.

Das Tracé folgt dem Lauf des Landwassers, welches vier Mal übersetzt wird, und der Straße. Eine Station ist außer in Filisur und Davos-Platz, nur in Frauenkirch vorgesehen, während bei Wiesen, Schmelzboden und Glaris Haltestellen in Aussicht genommen sind.

Die ganze Länge der Bahn beträgt 19,5 km. Die zu überwindende Niveaudifferenz zwischen Filisur (976 m. ü. M.) und

Davos-Platz (1536 m. ü. M.) beträgt 560 m. und bedingt sehr bedeutende Steigungen. Auf den ersten 9 km. kommt die Maximalsteigung von 42 ‰ zur Anwendung, nachher ermäßigt sich dieselbe auf 40 ‰ bis km. 13 und von da auf 15, 12 und schließlich 10 ‰. Die durchschnittliche Steigung beträgt immerhin nahezu 30 ‰. Als bemerkenswerth bezeichnen Petenten den Umstand, daß es möglich sei, von dieser Seite das hochgelegene Davos mit einer verhältnißmäßig geringen (mit Adhäsionslokomotiven zu bewältigenden) Maximalsteigung von 42 ‰ und ohne künstliche Entwicklung der Linie zu erreichen.

Für die zahlreichen Kurven ist ein Minimalradius von 100 Meter vorgesehen, wie er für die Spurweite von ein Meter überall als zulässig erachtet werde.

Als schwierig wird die Anlage der Bahn im erstern, kürzern Theil von circa 6,5 km. Länge bezeichnet, wo das Thal tief eingeschnitten ist und zum Theil einen schluchtähnlichen Charakter hat, während sich dasselbe nach oben immer mehr erweitert und sanftere Hänge aufweist, so daß sich die Verhältnisse für den Bau hier verhältnißmäßig sehr günstig gestalten sollen.

Gestützt auf die Berechnungen der Bahn Thusis-Filisur, für welche ein vollständiges, nach einem Horizontalkurvenplan bearbeitetes Vorprojekt bereits vorliege, werden die Kosten im ersten Theil gleich hoch angesetzt, wie in der mindestens ebenso schwierigen Schynpartie, und im obern Theil gleich denjenigen der analogen Strecke Tiefenkasten-Filisur.

Die Gesamtkosten werden veranschlagt auf Fr. 2,704,000, welche sich aus folgenden Posten zusammensetzen:

	per km.	
	Schwieriger Theil Fr.	Leichtere Partie Fr.
1) Vorarbeiten	4,000	2,000
2) Grunderwerb	3,000	6,000
3) Unterbau	170,000	32,000
4) Oberbau	20,000	20,000
5) Hochbau	2,000	10,000
6) Abschluß und Signale	3,000	3,000
7) Allgemeine Verwaltung	6,000	2,000
8) Bauzinsen	8,000	2,000
9) Betriebsmaterial	10,000	10,000
10) Unvorhergesehenes	10,000	3,000
Total per km.	Fr. 236,000	90,000
Kosten der einzelnen Strecke (6,5 km.)	Fr. 1,534,000;	(13km.) 1,170,000.
Total	Fr. 2,704,000.	

Nach der Annahme der Petenten sind alle Verhältnisse der Art, daß Betrieb mittelst Adhäsion in Aussicht genommen werden könne. Es wird ferner vorausgesetzt, daß die Gesellschaft Thusis-Filisur denselben besorgen werde, indem sie ihre Züge einfach bis Davos durchgehen lasse.

Es ist daher keine erhebliche Anschaffung von Rollmaterial in Aussicht genommen und lediglich zur Komplettirung desjenigen von Chur-Filisur in Anschlag gebracht:

1 Lokomotive, 10 Personenwagen, 20 Güterwagen, deren Konstruktionsverhältnisse naturgemäß die gleichen sein werden, wie bei dem Betriebsmaterial für Thusis-Filisur.

Eine Rentabilitätsberechnung enthält der technische Bericht nicht.

Das vorliegende Gesuch ist zur Vernehmlassung der Regierung von Graubünden mitgetheilt worden, welche mit Zuschrift vom 18. April 1887 die Beschlüsse der Standeskommission zur Kenntniß brachte.

Die Behörde ging von dem Standpunkte aus, daß das vorliegende neue Projekt eine Fortsetzung desjenigen Thusis-Filisur sei und stellte daher für dessen Konzessionirung die nämlichen Bedingungen wie für jenes auf.

Es wird u. A. verlangt, daß die Steigung 30 ‰ nicht überschreiten dürfe und Kurven unter 100 m. Radius unzulässig sein sollen. Diesen Begehren kann aber unseres Erachtens schon deshalb nicht Rechnung getragen werden, weil solche Bestimmungen über technische Einzelheiten nicht in die Konzession gehören und bisher auch nie aufgenommen wurden. Uebrigens scheint die Forderung einer maximalen Steigung von nicht über 30 ‰, nach den Ausführungen der Vertreter der Regierung an der Konferenz, auf einem Irrthum zu beruhen. Und was die Kurvenradien betrifft, so beabsichtigen die Petenten selbst, nicht unter 100 m. zu gehen.

Mit Rücksicht darauf, daß für die nothwendigen Sicherungsbauten gegen Schneelawinen und Steinschlag etc., sowie gegen den Thalfuß, der Kostenvoranschlag von nur Fr. 2,704,000 zu niedrig gegriffen scheine, werden die fernern Begehren gestellt:

- a. daß das Projekt bei Vorlage der noch auszuarbeitenden Detailpläne in jener Beziehung genau untersucht und im Interesse des Verkehrs für gehörige Sicherheit der Bahn gesorgt werde;
- b. daß die Bundesbehörde bei Prüfung des Finanzausweises diesen Punkt gebührend berücksichtige.

Ein drittes Begehren, welches darauf abzielte, daß durch gegenwärtiges Projekt die Konzessionsertheilung für weiter vorgeschrittene

Projekte nicht verzögert werden solle, ist heute gegenstandslos geworden, nachdem für die Linien Chur-Thusis-Filisur und Landquart-Davos, welche die Standeskommission im Auge hatte, die Konzession erteilt ist.

Die Begehren sub a und b kommen, wie die Standeskommission selbst annimmt, erst bei Vorlage der Detailpläne und nicht schon bei der Konzessionsertheilung in Frage.

Die übrigen Postulate der kantonalen Behörde werden besser bei den einzelnen Artikeln der Konzession erörtert werden.

Unter den so aufgestellten Bedingungen beschloß die Standeskommission, weder für noch gegen Empfehlung des Konzessionsgesuches sich auszusprechen.

Wir beantragen Ihnen, demselben im Sinne des nachstehenden Beschlüßentwurfes, welcher in der am 17. Mai abgehaltenen Konferenz von allen Beteiligten angenommen wurde, zu entsprechen, und gestatten uns zu den einzelnen Bestimmungen folgende kurze Bemerkungen:

Im Art. 5 ist, nach dem Wunsche der Petenten, eine Frist von 24 Monaten für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen angesetzt, nachdem die Vertreter der Regierung an der Konzessionskonferenz auf dem Begehren der Standeskommission, daß eine Frist von bloß 12 Monaten bestimmt werde, nicht bestanden.

Eine Bestimmung, wie sie die Standeskommission vorschlägt, nämlich daß bei Nichteinhaltung der Fristen die Konzession als verfallen zu erklären sei und für die nämliche Gesellschaft nicht erneuert werden solle, halten wir im Hinblick auf Art. 13 des Eisenbahngesetzes einetheils für unnöthig, andertheils für zu weitgehend, indem einerseits zwar die Verwirklichung, anderseits aber auch eine Erstreckung der Fristen im Gesetze vorgehen ist.

Art. 8 setzt im Einverständniß mit der Standeskommission und den Petenten die Spurweite auf 1 Meter fest.

In Art. 12 die Minimalzahl der täglichen Züge, nach dem Begehren der Petenten, auf 3 für den Sommer und 2 für den Winter festzusetzen, womit sich die Regierung einverstanden erklärt hat, erblicken wir kein Hinderniß, da diese Zahl dem Verkehrsbedürfniß genügen dürfte und bei Landquart-Davos für das ganze Jahr bloß 2 Züge für die ganze Strecke festgesetzt wurden.

Die Standeskommission wünscht, daß die Fahrgeschwindigkeit auf mindestens 25 km. per Zeitstunde festgesetzt werde. Wir

halten es aber für zweckmäßiger, die Festsetzung der Geschwindigkeit der Züge dem Bundesrathe vorzubehalten, wogegen die Vertreter der Regierung bei der Konferenz keine Einwendung erhoben.

Was die Taxen anbelangt, so sind überall die Ansätze der Normalkonzession eingestellt, wogegen dann im Art. 18 a dem Bundesrathe die Befugniß eingeräumt wird, mit Rücksicht auf die außergewöhnlichen Steigungen eine Erhöhung der Taxen im Sinne der Botschaft vom 11. September 1873 zu bewilligen. Es scheint uns diese Bestimmung, welche mit derjenigen in der Konzession für die Linie Chur-Thusis-Filisur vom 26. April 1887, soweit sie die Strecke Thusis-Filisur betrifft, übereinstimmt, namentlich im Hinblick auf die noch nicht abschließlich festgestellten Steigungsverhältnisse am Platze. Auch ist damit dem Begehren der Standeskommission, daß die Taxen für den Personen- und Waarenverkehr nicht höher angesetzt werden dürfen, als bei der Bahn Thusis-Filisur, nicht präjudiziert. Die Standeskommission nimmt allerdings an, daß für Thusis-Filisur ein Zuschlag von 25 % zu den Taxen für die Normalbahn Chur-Thusis bewilligt worden sei, welche ihrerseits nach der Konzession bis zu 50 % über die Normaltaxen erhöht werden dürfen, d. h. die Standeskommission will einen Zuschlag von im Ganzen 75 % zu den normalen Taxen gestatten. Da aber für die Linie Thusis-Filisur diese Grenze in der Konzession vom 26. April 1887 nicht gezogen wurde, so beantragen wir, davon auch im vorliegenden Falle abzusehen.

Die übrigen Artikel des Entwurfs entsprechen ganz den in neuere Konzessionen regelmäßig aufgenommenen Bestimmungen.

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

Bern, den 9. Juni 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Filisur nach Davos-Platz.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Herren P. J. Bener, M. Versell und H. Balzer, Mitglieder des Centralkomite für eine Eisenbahn Chur-Thusis-Filisur, in Chur, vom 5., eingelangt am 7. Februar 1887;
- 2) einer Zuschrift der genannten Petenten vom 18. März 1887, sowie des Centralkomite für eine Eisenbahn Chur-Thusis-Filisur, vom gleichen Datum;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 9. Juni 1887,

beschließt:

Den Herren P. J. Bener, M. Versell und H. Balzer in Chur, handelnd Namens des Centralkomites für eine Eisenbahn Chur-Thusis-Filisur, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Filisur nach Davos-Platz unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen 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 vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Innert zwei Jahren nach Beginn der Erdarbeiten 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 eingleisig 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 im Sommer mindestens dreimal, im Winter mindestens zweimal 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 unterwerfen.

Soweit sie Aenderungen nothwendig findet, können dieselben nur nach eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit zwei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen beider 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 zweiten Wagenklasse 7 Rappen,

in der dritten Wagenklasse 5 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 beiden 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 5 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 16 Rp.;
Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 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 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 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 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 bestimmt werden.

Art. 18 a. Mit Rücksicht auf die außergewöhnlichen Steigungen ist der Bundesrath berechtigt, eine Erhöhung der Taxen im Sinne der Botschaft betreffend die Taxerhöhungen für Eisenbahnen mit größern Steigungen, vom 11. September 1873, zu bewilligen.

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 sämmtlichen 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, 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. 26. Die Gesellschaft wird für Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds Sorge tragen und eine Pensions- und Unterstützungskasse für ihr Personal errichten. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

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 1903 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 dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Graubünden, 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 1918 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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 welchen 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 Bundesgerichts.

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 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. 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 Drahtseil- und elektrischen Bahn von Lauterbrunnen nach Mürren.

(Vom 9. Juni 1887.)

Tit.

Mit Gesuch vom 28. Februar 1887 bewerben sich die Herren L. Heer-Béatrix in Biel, F. Marti in Winterthur und Frey und Haag, Architekten in Biel, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, um die Konzession für eine Schmalspurbahn gemischten Systems von Lauterbrunnen nach Mürren, welche nach Bau- und Betriebsart in zwei Abtheilungen zerfällt, nämlich eine Drahtseilbahn vom Dorf Lauterbrunnen bis zur Grüttschalp und eine elektrische Adhäsionsbahn von der Grüttschalp bis nach Mürren.

Die das Gesuch begleitenden Beilagen sind sehr ausführlich gehalten und geben über das Projekt in allen Beziehungen genauesten Aufschluß. Wir enthalten uns einer eingehenden Wiedergabe des allgemeinen und technischen Berichts, sowie des Kostenvoranschlags und beschränken uns darauf, die wichtigsten Daten herauszuheben, indem wir uns im Uebrigen gestatten, auf die Akten selbst zu verweisen, welche, wie gesagt, alle wünschbaren Angaben enthalten. Dem Situationsplan speziell ist zur Veranschaulichung eine perspektivische Ansicht der Berglehne mit eingezeichnetem Trace beigegeben.

Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Filisur nach Davos-Platz. (Vom 9. Juni 1887.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1887
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.06.1887
Date	
Data	
Seite	382-395
Page	
Pagina	
Ref. No	10 013 576

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.