

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei Samaden.

(Vom 27. November 1896.)

Tit.

Mit Eingabe vom 28./30. November 1895 stellte Herr Ingenieur R. Wildberger in Chur das Gesuch um Konzessionierung einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei Samaden.

Die technischen Vorlagen gaben uns zu einer Reihe von Ausstellungen Anlaß: Bezüglich des Längenprofils, der Steigungsverhältnisse, des Betriebssystems, sowie des Kostenvoranschlags, worauf sich Petent zur Berichtigung seiner Vorlagen veranlaßt sah unter Beilage eines neuen Situationsplanes und Längenprofils, welchen die unten folgenden Angaben entnommen sind.

Im allgemeinen Bericht zu dem Gesuche führt der Petent folgendes aus:

Im Kanton Graubünden seien zwar schon zu wiederholten Malen Drahtseilbahnen projektiert worden, aber nicht zur Ausführung gekommen, obgleich gerade in diesem Kanton und besonders im Engadin die Verhältnisse zur Begründung von solchen außerordentlich günstig seien. Als einer der schönsten Aussichtspunkte über das ganze Oberengadin, bei verhältnismäßig geringer Höhenlage, gelten die Muottas bei Samaden. Vor einigen Jahren sei auf dieser Bergwarte eine Restauration erstellt worden, welche sich einer immer mehr zunehmenden Frequenz erfreue. Im Sommer 1895 sei dieselbe von 2955 Personen besucht worden und könne die Zahl

derjenigen, welche den Berg besuchen, ohne einzukehren, auf mindestens 500 geschätzt werden. Dieser Verkehr werde zweifellos rasch zunehmen, sobald die Bequemlichkeit einer Drahtseilbahn dem Publikum zur Verfügung stehe und zwar sei dies um so mehr zu erwarten, als das Unternehmen konkurrenzlos dastehe.

Die zentralgelegenen Muottas seien sodann der Ausgangspunkt für manigfaltige Exkursionen, so auf den Schafberg bei Pontresina, auf die Schwestern, den Piz Languard und zurück nach Pontresina, ferner ins Val Muraigl und über die Fuorela ins Val Prünas, auf den Piz Vadret und Piz Utèr, sowie ins Val Campagna und zurück nach Bevers oder Samaden.

Nach dem technischen Bericht nimmt die projektierte Drahtseilbahn ihren Anfang am Fuße des eigentlichen Berges in einer Waldblöße, wo sich der Pflanzgarten befindet, ungefähr 900 m. von der eisernen Brücke entfernt, mittelst welcher die Straße von Celerina nach Pontresina über den Flatzbach setzt. Durch Erstellung eines Verbindungssträßchens von der Brücke bis zur Station Muraigl soll letztere auf bequeme Weise — auch per Wagen — erreicht werden können.

Von dem Ausgangspunkt führt die Bahn zuerst in gerader Linie, dann in einer Kurve von 1000 m. Radius und zuletzt wieder in einer geraden bis zur Endstation auf Muottas, welche in der Nähe des Restaurants projektiert ist. Die horizontale Länge der Linie beträgt 1360 m. und die schiefgemessene 1510 m.

Der Ausgangspunkt der Bahn liegt auf Cote 1790 m., der Endpunkt auf Cote 2423 m. über Meer; die zu ersteigende Höhe beträgt demnach 633 m.

Die Bahn beginnt mit einer Steigung von 20 %, geht über in Steigungen von 30, 40 und 50 % und nachher in die Maximalsteigung von 59,7 %; der letzte Teil liegt wieder in einer Steigung von 40 %. Die mittlere Steigung beträgt 46,54 %.

Die Spurweite ist zu 1 m. und die Einlegung einer Riggenbachschen Zahnstange vorgesehen. In der Mitte der Bahn soll eine Ausweichstelle angelegt werden in der Länge von 160 m. Der Betrieb soll mittelst Wasserübergewicht erfolgen, das Wasser dem Muraiglbach entnommen und in einer gedeckten, geschlossenen Leitung von cirka 2100 m. Länge der Station Muottas zugeführt werden, woselbst ein Reservoir angelegt würde.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für

1. Vorarbeiten, Gründungskosten und Kapitalbeschaffung	Fr.	20,000
2. Grunderwerb (die Gemeinde Samaden tritt Grund und Boden unentgeltlich ab) und sonstige Vergütungen	"	1,000
3. Unterbau	"	204,000
4. Oberbau	"	88,400
5. Abschluß und Signale	"	4,000
6. Hochbau und mechanische Einrichtungen	"	28,000
7. Betriebsmaterial und Mobiliar	"	28,000
8. Verwaltungskosten	"	13,000
9. Verzinsung des Baukapitals	"	11,250
10. Betriebskapital	"	2,350
11. Unvorhergesehenes	"	20,000
	Total	Fr. 420,000

oder per Kilometer Fr. 308,824.

Die mutmaßlichen Betriebseinnahmen werden auf Fr. 40,000 die Ausgaben, nämlich:

1. Verzinsung des Obligationenkapitals	Fr. 9350
2. Einlage in Erneuerungsfonds	" 3500
3. Reservefonds	" 3500
4. Verwaltung und Personal	" 6500
5. Bahnunterhalt	" 2000
6. Steuern und Unvorhergesehenes	" 3150
	auf total
	" 28,000

veranschlagt, so daß zur Verzinsung des Aktienkapitals (von Fr. 200,000) Fr. 12,000 oder 6 % verbleiben.

Die Regierung von Graubünden erhebt gegen das Projekt keine Einwendungen. Auch wir sehen uns zu solchen nicht veranlaßt und können die Erteilung der Konzession befürworten.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden unterm 9. November statt und ergaben allseitige Zustimmung zu dem nachfolgenden Konzessionsentwurf, der die für solche Unternehmungen üblichen Bestimmungen enthält und uns daher nur zu wenigen Bemerkungen Anlaß giebt.

Der Petent hat in seinem Gesuche Betrieb mittelst Wasserübergewichtes vorgesehen. Der Gravitationsbetrieb erscheint aber bei den vorliegenden Verhältnissen wenig geeignet und wäre Motorbetrieb vorzuziehen. Es ist daher in Art. 8 der Betrieb mit Wasserübergewicht oder Motor vorgesehen, in der Meinung, daß über

das Betriebssystem, wie in ähnlichen Fällen, erst anlässlich der Vorlage der Ausführungspläne definitiv entschieden werden soll. Die Beschaffung von elektrischer Betriebskraft würde übrigens keine Schwierigkeiten bieten, da ein Elektrizitätswerk kaum 5 km. weit entfernt ist.

Die Bahn soll nur während der Fremdensaison vom 15. Juni bis 15. September betrieben und der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt werden, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Rücksichtlich der außerordentlich kurzen Betriebszeit können auch die im Verhältnis zu anderen Drahtseilbahnen etwas hohen Taxen von Fr. 2, 3 und 4 für Thal-, Berg- und Hin- und Rückfahrt zur Gutheißung empfohlen werden.

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

Bern, den 27. November 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

A. Lachenal.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf.)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei  
Samaden.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. der Eingaben des Herrn R. Wildberger, Ingenieur in Chur, vom 25. November 1895 und 19. Februar 1896;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 27. November 1896,

beschließt:

Dem Herrn R. Wildberger, Ingenieur in Chur, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei Samaden unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Samaden.

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates 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 Bundesrate 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.

Art. 6. Binnen 1½ Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter als Drahtseilbahn erstellt und mittelst Wasserübergewicht oder eines Motors betrieben.

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

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, sofern die Wageneinrichtung es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

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

Art. 14. Der Betrieb darf auf die Zeit vom 15. Juni bis 15. September beschränkt werden. Im allgemeinen ist es der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkte dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrate vorbehalten.

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

Art. 16. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- für die Bergfahrt Fr. 3. —,
- für die Thalfahrt Fr. 2. —,
- für die Hin- und Rückfahrt Fr. 4. —.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete zu ermäßigter Taxe auszugeben.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden und die zur Beförderung angenommenen Güter kann eine Taxe von höchstens 20 Rappen per 10 Kilogramm bezogen werden.

Das Gewicht wird nach Einheiten von 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. als eine ganze Einheit gilt.

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

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

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

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

Art. 20. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

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

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Graubünden, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehörigen. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22<sup>1/2</sup>fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu 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 Bundesgerichts.

Art. 23. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahingehendes Recht, wie es im Art. 22 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei Samaden. (Vom 27. November 1896.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1896             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 49               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 02.12.1896       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 837-845          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 017 639       |

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.