

# Schweizerisches Bundesblatt

mit schweizerischer Gesetzsammlung.

68. Jahrgang.

Bern, den 17. Mai 1916.

Band II.

*Erscheint wöchentlich. Preis 10 Franken im Jahr, 5 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.*

*Einrückungsgebühr: 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

673

## Botschaft

des

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

(Vom 12. Mai 1916.)

Unter den Bahnen, die bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Depression schwer zu leiden haben, befindet sich auch die Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp. Die Schatzalpbahn glaubt nun, ihre finanzielle Lage durch die Erhöhung ihrer Transporttaxen verbessern zu können, und hat daher mittelst Eingabe vom 15. März 1916 an unser Eisenbahndepartement das Gesuch um Änderung des Artikels 16 ihrer Konzession gestellt. Nach den Vorschlägen der Bahngesellschaft sollten die konzessionsmässigen Höchsttaxen wie folgt festgesetzt werden:

	Vorschlag	Gegenwärtige	Höchsttaxe
	Fr.	Fr.	Fr.
Bergfahrt . . . . .	1. 20	1. —	
Talfahrt . . . . .	0. 85	0. 70	
Berg- und Talfahrt . . . . .	1. 80	1. 50	

Die Höchsttaxe für Gepäck und Güter möchte die Bahnverwaltung von Fr. 1.—, resp. Fr. 0. 75 für 100 Kilogramm und für eine Fahrt auf Fr. 1. 20, resp. Fr. 0. 90 erhöhen. Dabei solle es der Gesellschaft gestattet sein, sowohl für Gepäck- als für

Gütersendungen eine Mindesttaxe von Fr. 0. 50 (gegenwärtig Fr. 0. 40) zu erheben. Zur Begründung ihres Konzessionsänderungsgesuches führt die Bahngesellschaft im wesentlichen aus, sie habe in den fünf ersten Betriebsjahren selbst ihre Obligationenzinse nicht immer aufzubringen vermocht. Durch immer vollkommenerer Anpassung ihres Unternehmens an die Verkehrsbedürfnisse des Sportplatzes und Kurortes Davos sei es ihr alsdann gelungen, in den Jahren 1905—1913 eine Dividende von 4 % bezahlen zu können. Während die Dividende für das Jahr 1914 noch auf 2 % habe bemessen werden können, sei es im Jahre 1915 nicht mehr möglich gewesen, die Obligationenzinse zu erübrigen, die zum Teil durch die Rücklagen der Gesellschaft gedeckt werden mussten.

Die schwieriger sich gestaltende und aus verschiedenen Gründen doch erforderliche Geldbeschaffung werde inskünftig mindestens Fr. 10,000 an jährlichen Mehrzinsen erfordern. Dazu komme die teilweise bis zu 30 % und mehr betragende Verteuerung aller Materialien für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahnanlagen, der Gleichstromzentrale, des Bahnkasinos und der Schatzalpstrasse, sowie die Steigerung der Löhne.

Die Transporttaxen seien aber auch an sich zu niedrig. Nur durch die Einführung des Wintersportes und der Schatzalpkonzerte sei es möglich gewesen, die verhältnismässig günstigen Rechnungsabschlüsse der Jahre 1905—1913 zu erzielen. Die Schatzalpbahn sei die erste Bahn gewesen, die den Schlittel- und Bobsport in Verbindung mit einer Drahtseilbahn eingeführt habe. Seither seien aber an verschiedenen Kurorten in der Schweiz Sportplätze nach diesem Vorbild entstanden, was den Ertrag des einzelnen Sportplatzes ungünstig beeinflusst habe.

Ein Vergleich mit anderen Drahtseilbahnen ergebe, dass die Taxen der Schatzalpbahn seinerzeit zu niedrig bemessen worden seien. So betrage die konzessionsmässige Höchstattaxe für die Bergfahrt für 100 m Bahnsteigung bei der Muottas-Muraigl-Bahn 64 Rappen und bei der St. Moritz-Chantarella-Bahn 76 Rappen, während die Schatzalpbahn hierfür nur 33 Rappen beziehe. Dabei falle noch in Betracht, dass die Schatzalpbahn sich gegenüber den anderen Bahnen in einer besonders ungünstigen Lage befinde. Bei grossen Schneefällen könne sie nicht ein oder zwei Tage mit der Schneeräumung zuwarten, bis wieder gutes Wetter eingetreten sei, sondern sie müsse Tag und Nacht mit allen Kräften unausgesetzt arbeiten, um des Schnees Herr zu bleiben, denn jeden Morgen müssten alle Lebensmittel einer Gemeinde

von über 200 Menschen (Sanatorium, Bahnrestaurant und Dienstwohnungen) hinaufgefahren werden. In den verfloßenen 16 Betriebsjahren sei der regelmässige tägliche Zugverkehr noch niemals wegen schwerer Schneefälle eingestellt worden.

Auch die jährlichen Revisionen und Wiederinstandsetzungen der Bahnwagen und der Maschinenanlage der oberen Station, sowie der Akkumulatorenbatterie der Zentrale müssten nachts erfolgen, da tagsüber Winter und Sommer die Züge rechtzeitig fahren müssen. Das alles verursache bedeutende Auslagen für ein so kleines Bahnunternehmen. In dieser Beziehung seien die reinen Saisonbahnen besser gestellt, da sie alle Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten zu gelegener Zeit in der toten Saison, also viel billiger ausführen könnten.

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden, dem das Gesuch der Davos-Platz-Schatzalpbahn vom Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung übermittelt wurde, erklärte in seiner Zuschrift vom 6. April abhin, er habe gegen die nachgesuchte Konzessionsänderung nichts einzuwenden. Da auch wir den Vorschlägen der Bahngesellschaft zustimmen können, beantragen wir Ihnen, die gewünschten Höchstitaxen durch Annahme des nachstehenden Beschlusssentwurfes zu gewähren.

Genehmigen Sie auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 12. Mai 1916.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Decoppet.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Schatzmann.**

---

(Entwurf.)

**Bundesbeschluss**

betreffend

**Aenderung der Konzession einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Davos-Platz-Schatzalpbahn vom 15. März 1916;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 12. Mai 1916,

beschliesst:

1. Die durch Bundesbeschluss vom 16. Dezember 1895 (E. A. S. XIII, 438) erteilte, durch Bundesbeschluss vom 15. April 1898 (E. A. S. XV, 83) erneuerte und übertragene und durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1899 (E. A. S. XV, 848) abgeänderte Konzession einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp wird neuerdings dahin abgeändert, dass Art. 16 folgende Fassung erhält:

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

Fr. 1. 20 für die Bergfahrt,

„ 0. 85 für die Talfahrt,

„ 1. 80 für die Hin- und Rückfahrt.

Kinder unter vier Jahren, für welche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, werden unentgeltlich befördert. Kinder vom vierten bis zum zurückgelegten zwölften Altersjahr zahlen halbe Taxe.

Jeder Reisende ist berechtigt, 5 Kilogramm Handgepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden in der von ihm benutzten Wagenabteilung untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck ist eine Taxe von Fr. 1. 20 für 100 Kilogramm zu zahlen, wobei der Bahn die Erhebung einer Mindesttaxe von 50 Rappen für jedes einzelne Gepäckstück gestattet ist.

Die Gesellschaft wird nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillette ausgeben.

Für die Beförderung von gewöhnlichem Frachtgut können höchstens 90 Rappen für 100 Kilogramm bezogen werden, wobei der Bahn die Erhebung einer Mindesttaxe von 50 Rappen für jedes einzelne Frachtgutstück gestattet ist.

Das Gewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm als ganze Einheit gilt.“

2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der am 1. Juli 1916 in Kraft tritt, beauftragt.



## Aus den Verhandlungen des Bundesrates.

(Vom 10. Mai 1916.)

Die von Herrn Francesco Bagutti, von Rovio, Tessin, eingereichte Entlassung als schweizerischer Vizekonsul in Mailand wird unter Verdankung der geleisteten Dienste genehmigt.

Die von Herrn Georges G. Weiss, von Genf, nachgesuchte Entlassung als schweizerischer Konsul in Liverpool wird unter Verdankung der geleisteten Dienste angenommen.

Als schweizerischer Konsul in Liverpool wird ernannt: Herr Antoine Jean Fontannaz, von Genf, früher Vizekonsul in genannter Stadt.

Herr P. Dinichert, schweizerischer Minister in Argentinien, wird für die Jahrhundertfeier der Unabhängigkeit der Republik Argentinien als Vertreter des Bundesrates bezeichnet.

## **Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp. (Vom 12. Mai 1916.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1916
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	673
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.05.1916
Date	
Data	
Seite	511-515
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 039

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.