

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Uebertragung und Aenderung der Konzession einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei Samaden.

(Vom 15. Dezember 1904.)

---

Tit.

Mittelst Eingabe vom 11. Juni dieses Jahres stellten die Herren Josef Englert, Ingenieur, und Kaufmann & Cie., alle in Basel, das Gesuch, es möchte die durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1896 (E. A. S. XIV, 236) dem Herrn R. Wildberger, Ingenieur, in Chur, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei Samaden auf die Gesuchsteller übertragen werden. Gleichzeitig legten sie eine Erklärung des Herrn Wildberger vor, wonach dieser mit der Übertragung der Konzession einverstanden ist. Damit verbanden sie das weitere Gesuch, es möchte Artikel 20 der Konzession gestrichen oder dahin abgeändert werden, daß das im Artikel 16 der Konzession festgesetzte Maximum der Transporttaxen erst dann herabzusetzen sei, wenn die Bahnunternehmung 10 Jahre nacheinander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwerfe, während der erwähnte Artikel 20 bestimme, daß die Herabsetzung der Taxen schon dann zu erfolgen habe, wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwerfe. Zur Begründung dieses letztern Gesuches wiesen sie darauf hin, daß das Oberengadin nur eine ganz besonders kurze

Betriebszeit gestatte und vermöge seines Winters den daselbst zu bauenden Bahnen belangreiche Bau-Unterhaltungskosten verursachen werde. Die in der Konzession in Anschlag gebrachten Taxen von

Fr. 3. — für die Bergfahrt,

Fr. 2. — für die Talfahrt, und

Fr. 4. — für Hin- und Rückfahrt

seien überdies für diese Drahtseilbahn, die eine Höhe von 2201 Meter erreiche, so niedrige, daß eine weitere Reduktion, gleichviel welches Erträgnis auch resultieren sollte, keine Berechtigung verdiene. Die normierte Taxe ergebe per Person und Kilometer Fr. 1. 80 oder pro 100 Meter zu überwindende Höhe nur Fr. 0,665, während laut den von ihnen gemachten Erhebungen 23 der bestehenden schweizerischen Seil- oder Zahnradbahnen höhere Höhentaxen und nur 14 derselben niedrigere Taxen aufweisen, welche letztere aber sämtlich Jahresbetrieb haben und dadurch reichlich entschädigt werden. Das Risiko, welches das Kapital bei derartigen Unternehmungen laufe, sei ein großes, und es habe sich ergeben, daß nur bei wenigen der bis jetzt ausgeführten Bergbahnen das Ergebnis ein wirklich gutes sei. Ergebe sich somit bei der einen oder andern Unternehmung eine wirklich erfreuliche Rentabilität, so dürfe dieselbe gewiß dem investierten Kapital gerne belassen werden.

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden erklärte sich nach Einholung der Vernehmlassungen der Gemeinde Samaden und des Kreisamtes Oberengadin unterm 14. Juli 1904 sowohl mit der Übertragung der Konzession als auch damit einverstanden, daß entweder Artikel 20 der Konzession gestrichen, oder die taxreduktionspflichtige Reinertragshöhe auf mindestens 8 % festgesetzt werde.

Die Betriebsverhältnisse der Bergbahnen sind hinsichtlich der Länge der Bahn, der Höhenunterschiede des Anfangs- und Endpunktes, der Dauer der Saison etc. so verschiedene, daß es nicht billig erscheint, dieselbe Norm für die Festsetzung der Fahrpreise anzuwenden. Das Projekt einer Drahtseilbahn auf die Muottas hat schwierige Verhältnisse zu überwinden, so daß dem Kapital gewisse günstige Gewinnchancen geboten werden müssen, um es heranzuziehen. Da die kantonalen und lokalen Behörden als die berufenen Vertreter der Nächstbeteiligten mit dem Gesuche einverstanden sind, so scheint uns, es dürften auch die Bundesbehörden zustimmen. Immerhin braucht dies nicht im vollen Umfang zu geschehen, sondern es sollte genügen, wenn den Konzessionären die Pflicht auferlegt wird, die Taxen zu reduzieren, wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abgeworfen hat.

Übungsgemäß soll der Anlaß der Konzessionsübertragung und -Änderung dazu benutzt werden, die Konzession mit den Bestimmungen der neuern Konzessionen in Einklang zu bringen. Es ist dies in dem nachstehenden Beschlussesentwurf geschehen, womit sich die neuen Konzessionäre laut Eingabe vom 14. November abhin einverstanden erklärten.

Sodann stellten sie mittelst Eingaben vom 15. und 16. November ds. Js. noch die weitem Gesuche, es möchte der Name Muottas, welcher eine im Engadin oft wiederkehrende Bezeichnung für Hügel ist, zum Zwecke der nähern Präzisierung des Ortes in Muottas-Muraigl abgeändert und es möchte die am 23. Dezember 1904 ablaufende Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten um sechs Monate, das heißt bis zum 23. Juni 1905 verlängert werden.

Im nachstehenden Entwürfe ist diesen beiden Begehren, mit denen sich auch der Kleine Rat des Kantons Graubünden unterm 25. November ds. Js. einverstanden erklärt hat, in den Ziffern 1 und 2 entsprochen.

Zu weitem Bemerkungen sehen wir uns nicht veranlaßt.

Wir empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. Dezember 1904.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,  
Der Bundespräsident:

**Comtesse.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschuß

betreffend

Uebertragung und Aenderung der Konzession einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei Samaden.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. dreier Eingaben der Herren Josef Englert, Ingenieur, und Kaufmann & Cie, alle in Basel, vom 11. Juni, 15. und 16. November 1904;
2. einer Erklärung des Herrn R. Wildberger, Ingenieur in Chur vom 11. Juni 1904;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 15. Dezember 1904,

beschließt:

I. Die durch Bundesbeschuß vom 23. Dezember 1896 (E. A. S. XIV, 236) dem Herrn R. Wildberger, Ingenieur in Chur, zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei Samaden wird auf die Herren Josef Englert, Ingenieur, und Kaufmann & Cie, alle in Basel, übertragen und gleichzeitig folgendermaßen abgeändert:

1. Im Titel und im Eingang wird der Ausdruck „Muottas“ durch „Muottas-Muraigl“ ersetzt.

2. Die im Artikel 5 der Konzession vom 23. Dezember 1896 (E. A. S. XIV, 236) angesetzte und seither wiederholt, letztmals

durch Bundesratsbeschluß vom 30. Dezember 1902 erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wird um 6 Monate, d. h. bis zum 23. Juni 1905 verlängert.

3. Artikel 11 erhält folgendes neue Alinea:

„Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, daß Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlaß zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.“

4. Artikel 16, Absatz 2, erhält folgende Fassung:

„Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.“

5. Artikel 16 erhält nach Absatz 5 folgenden neuen Absatz:

„Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisendengepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.“

6. Artikel 20 erhält im Eingang folgende Fassung:

„Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft,“ etc.

II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



## Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Aenderung der Konzession einer Drahtseilbahn von Biel nach Leubringen.**

(Vom 15. Dezember 1904.)

### Tit.

Mittelst Eingabe vom 16. Juli 1901 stellte die Berggenossenschaft Biel das Gesuch, das Eisenbahndepartement möchte dahin wirken, daß die Drahtseilbahn Biel-Leubringen an der Ausweichstelle im sogenannten „Rebberg“ eine Haltestelle errichte, da dieser Landkomplex, welcher auf einem Plateau oberhalb Biel liege, vermöge seiner gesunden und schönen Lage nächst einer industriellen Stadt geeignet sei, sich rasch zu bevölkern, sofern die Verhältnisse günstig seien. Die Ausweichstelle der Bahn befinde sich auf dem Plateau hart an der Hauptstraße Biel-Leubringen, so daß bezüglich der Erstellung von Zufahrten keine Hindernisse vorhanden seien. In der Erwartung, daß eine Haltestelle errichtet werde, seien im „Rebberg“ bald eine größere Zahl Häuser errichtet worden, so daß die in Betracht fallende Bewohnerzahl gegenwärtig 180 Personen betrage. Der Mangel einer Haltestelle hemme aber die weitere bauliche Entwicklung des „Rebberg“.

Diesem Gesuche gegenüber verhielt sich die Drahtseilbahngesellschaft ablehnend, da sie befürchtete, die Betriebskosten würden durch die Erstellung der verlangten Haltestelle vermehrt,

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Uebertragung und Aenderung der Konzession einer Drahtseilbahn auf die Muottas bei Samaden. (Vom 15. Dezember 1904.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1904
Année	
Anno	
Band	6
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.12.1904
Date	
Data	
Seite	593-598
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 253

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.