

Botschaft

des

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

(Vom 7. Dezember 1899.)

Tit.

Die durch Bundesbeschluß vom 15. April 1898 (E. A. S. XV, 83) zu gunsten der Aktiengesellschaft Kurhaus Davos, für sich oder zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, erneuerte Konzession einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp, vom 16. Dezember 1895 (E. A. S. XIII, 438), enthält in Art. 16 folgende Bestimmung:

„Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe bis auf Fr. 1 für die Hin- und Rückfahrt zu beziehen.“

Diese einheitliche Taxe für einfache, wie für Berg- und Thalfahrt war nach dem Vorschlag der Konzessionsbewerberin angenommen worden, welche damals von der Annahme ausging, daß die Benutzung der Bahn jeweilen nach beiden Richtungen die Regel bilden und daher zur Ausgabe von Billetten für einfache Fahrt mit besonderer Taxe kein Bedürfnis vorhanden sein werde.

Mit Eingabe vom 14. September 1899 stellt nun der Verwaltungsrat der inzwischen zum Zwecke des Baues und Betriebes der Bahn ins Leben gerufenen Aktiengesellschaft der Davos-Platz-Schatzalp-Bahn das Gesuch, es möchte ihr gestattet werden, die

Taxen so festzusetzen, wie es in dem betreffenden Entwurfe der Dienstinstruktion angegeben sei, nämlich für Personen auf Fr. 1 für die Bergfahrt, 70 Rp. für die Thalfahrt, Fr. 1.50 für die Hin- und Rückfahrt; für Gepäck auf Fr. 1 per 100 kg., für Güter auf 75 Rp. per 100 kg., mit Minimaltaxen für Gepäck von 40 Rp., für Güter von 50 Rp.

Zur Begründung ihres Gesuches bringt die Gesellschaft im wesentlichen folgendes vor:

Die anlässlich der Konzessionsbewerbung im Jahre 1894/1895 nachgesuchten Taxen basierten, so wird ausgeführt, auf Kostenvoranschlägen, die erheblich einfachere Verhältnisse annahmen, als sie jetzt bei genauerer Durcharbeitung als im Interesse der Bahn liegend erfunden wurden. Gegenüber der jetzigen Ausführung waren daher damals die Kosten viel zu gering berechnet. Der damals zu Grunde gelegte Voranschlag des Ingenieurs Näff bezifferte nämlich die Kosten des fix und fertigen Bahnbaues, einschließlich des Oberbaues und der Hochbauten, auf Fr. 100,000, während jetzt der Bau der Bahn allein, Unterbau und Oberbau, auf erheblich mehr als das Doppelte zu stehen komme. In der bezüglichen Botschaft vom 7. Juni 1895 (Bundesbl. 1895, III, 291 ff.) wurden die Kosten je nach der Art der Ausführung zu Fr. 150,000, bzw. Fr. 190,000, bzw. Fr. 280,000, und für die damaligen Konkurrenzprojekte der Herren Stiffler und Mithafte zu Fr. 190,000 bis Fr. 210,000 angegeben.

Man habe ferner damals auch gehofft, daß die für den Betrieb der Bahn erforderliche elektrische Kraft von den Elektrizitätswerken Davos unter annehmbaren Verhältnissen und Bedingungen erhältlich sein werde, was mitermöglicht hätte, den Betrieb der Bahn auf Grund eines kleinern Anlagekapitals zu bewerkstelligen. Noch im Verlaufe des letzten Jahres 1898 seien in dieser Richtung Schritte gethan worden. Laut den in Abschrift vorgelegten Korrespondenzen der Bauleitung der Bahn konnten sich jedoch die Elektrizitätswerke Davos nicht entschließen, Gleichstrom zu erzeugen, sondern forderten die Kraftabnahme und Bezahlung in einphasigem Wechselstrom und Umsetzung desselben durch die Bahnunternehmung in Gleichstrom, was der großen Verluste wegen von dieser nicht acceptiert werden konnte. Die Bahn mußte sich daher definitiv entschließen, die in den Statuten und dem Finanzausweis vorsorglich erwähnte Kraftcentrale selbst an die Hand zu nehmen.

Aus allen diesen Gründen komme die definitive Erstellung des nun seiner Vollendung entgegengehenden — seither auch

wirklich vollendeten und kollaudierten — Werkes mit seinen größern und entschieden solidern und bessern Verhältnissen, die auch von den technischen Organen der Aufsichtsbehörde gutgeheißen und zum Teil veranlaßt wurden, ganz erheblich teurer zu stehen, d. h. auf etwas über Fr. 400,000.

Die zur Zeit der Konzessionserteilung zu Grunde gelegten Voraussetzungen hätten sich somit wesentlich verändert, so daß sich die Gesellschaft genötigt gesehen, die auf jenen nun nicht verwirklichten niedrigeren Anlagekosten aufgebauten Taxen und Ertragsrechnungen einer Revision zu unterziehen.

Die vorgesehenen neuen Taxen (siehe oben) seien im Hinblick auf diejenigen anderer Drahtseilbahnen immer noch niedrig zu nennen, besonders wenn man die hohe Lage der Bahn gegenüber andern und den beabsichtigten Winterbetrieb in Berücksichtigung ziehe, den andere ähnliche Bahnen nicht hätten. Die Ausgaben könnten in dieser Beziehung ungeahnt hohe werden.

In einer beigegebenen graphischen Auftragung ist das Verhältnis der Schatzalpbahn zu ähnlichen Drahtseilbahnen hinsichtlich Länge, Höhendifferenz und Lage über Meer, sowie hinsichtlich der Taxen dargestellt. Was dabei aber nicht zum Ausdruck gelangen konnte, seien die großen Schwierigkeiten, welche durch die hohe Lage über Meer und durch die Winterbetriebserschwernisse erwachsen werden.

Die nun gewünschten höhern Güertaxen seien nur so hoch bemessen, daß sie eventuell mit denjenigen für Fourgonverkehr über die neu erstellte Schatzalpstraße, welche drei Kilometer lang sei und bis 13 % Steigung aufweise, konkurrieren können (800 kg. für eine zweispännige Fuhre, zu 70 Ct. per 100 kg. und Extravergütung bei schwereren Stücken).

Für den Güterverkehr seien schließlich besondere Vorkehrungen erforderlich: vorübergehende Einrichtung der Personenwagen mit Plattformen, Erstellung von Lade- und Entladerampen, Gerüst mit Laufkahn etc., die wiederum erhebliche Kosten verursachen.

Endlich dürfe auch darauf hingewiesen werden, daß die Bahn eine eigene Anlage und aus eigenen Mitteln erbaut sei, ohne irgendwelche Inanspruchnahme öffentlicher Subventionen oder öffentlichen Bodens und ohne irgendwelche Beeinträchtigung oder auch nur Berührung öffentlicher oder überhaupt fremder Interessen.

Schließlich wird noch von der Petentin im Hinblick auf die damals bevorstehende, seither bewirkte Vollendung der Bahn um dringliche Behandlung des Gesuches ersucht.

In einer spätern Eingabe vom 23. November 1899 nahm dann die Gesellschaft Veranlassung, die vorgebrachten Gründe für die Taxerhöhung noch eingehender darzustellen.

Wir heben aus diesen Ausführungen folgende Punkte hervor, indem wir im übrigen auf die Eingabe selbst verweisen.

1. Baukosten. Dieselben belaufen sich gegenüber der ursprünglichen Annahme, welche zuerst billigen Wasserballast- und nicht elektrischen Betrieb voraussetzte, von Fr. 205,790 (Fr. 100,000 für Unterbau, Oberbau und Hochbauten, plus Fr. 105,790 für die Dowsongaserei, elektrische Maschinen etc.) nunmehr insgesamt auf Fr. 500,000, nämlich:

Die betriebsfähige Bahnanlage als solche . . .	Fr. 398,000
Grunderwerb für die Bahnstrecke und Stationen	„ 50,000
Anteil am Gasfabrik-Grundstück mit Zubehör für die Anlagen der Kraftcentrale	„ 18,000
Finanzierungs-, Verwaltungs- und Bauleitungskosten, sowie Unvorhergesehenes (Fr. 6079. 15 + 19,000 + 8920. 85)	„ 34,000
	<hr/>
	Fr. 500,000

2. Die Kollaudation habe gezeigt, daß keine Kosten gescheut wurden, um die ganze Bahnanlage so betriebssicher und bequem als möglich auszugestalten; namentlich sei der ganze Bahnkörper solid gemauert, mit Fundamenten von 1,5 bis 2 m. und darüber Tiefe.

3. Die Leistungsfähigkeit der Bahn sei gegenüber derjenigen ähnlicher Unternehmungen in doppelter Beziehung beschränkt. Ihre Wagen fassen nur 32 Personen gegenüber 60 z. B. bei der Gurtenbahn (mit höhern Taxen), so daß per Stunde höchstens $32 \times 5 = 160$ Fahrgäste befördert werden können, während bei der Gurtenbahn $60 \times 5 = 300$. Diese geringe Leistungsfähigkeit schließe die Möglichkeit aus, durch niedrigere Taxen und dadurch gesteigerte Frequenz die Einnahmen zu erhöhen. Obwohl die Konzession nur zum Saisonbetrieb verpflichtete, sei im Interesse des Fremdenverkehrs von vornherein Jahresbetrieb angenommen. Im Winter sei aber die täglich rentierende Betriebszeit eine kurze, etwa von 10 bis 3 Uhr, während vor- und nachher die strenge Hochgebirgskälte die meist leidenden Kurgäste von der Fahrt abhalten werde. Andere derartige Bahnen hätten nur Sommerbetrieb, wo von früh morgens bis spät abends gefahren werden könne.

4. Die Schnee- und Eisbeseitigung werde bei der hohen Lage der Bahn (1560 bis 1860 m. über Meer) unverhältnismäßig viel kosten und viel schwieriger sein als bei einer Adhäsionsbahn, wie etwa der Rhätischen, welche mit einer oder mehreren Lokomotiven und dem Schneepflug Gewalt anwenden könne, während dies bei einer Seilbahn nur in beschränktem Maße möglich sei. Bei Schneefällen werde man nachts beständig mit den Schneepflügen der Schatzalpbahn fahren müssen, um den Schnee ohne Unterbruch zu beseitigen und dadurch die Bahn überhaupt freizuhalten. Um dieses auch ohne Gefährdung der Sicherheit des Personals thun zu können, sei die ganze Bahnstrecke mit Glühlampen beleuchtet, was nicht bloß Anlage-, sondern auch Betriebskosten veranlasse.

5. Wie aus den beigegebenen übersichtlichen Darstellungen hervorgehe, seien die verlangten Taxen niedriger als diejenigen ähnlicher Bahnen und tragen den schwierigen Schneeverhältnissen, den kleinen Wagen und den doppelt so hohen Kohlenpreisen durchaus nicht Rücksicht.

6. Betriebskosten. Da für die Betriebskraft der elektrische Strom zu passenden Bedingungen von den Elektrizitätswerken Davos nicht erhältlich gewesen, habe eine eigene Kraftcentrale erbaut werden müssen, die Dowsongas aus Anthracitkohlen erzeuge und mittelst Gasmotors und elektrischen Generators die elektrische Kraft für den Motor der obern Station liefere. Während nun der Anthracit die Dolderbahn in Zürich Fr. 380 pro 10 Tonnen koste, komme er die Schatzalpbahn in Davos infolge der teuern Gebirgsfrachtsätze auf Fr. 610 zu stehen und demgemäß die Pferdekraftstunde auf 6,5 Rp. gegenüber 2,24 Rp. in Zürich. Der Betrieb einer Dowsongas-Anlage sei also in Davos jedenfalls doppelt so teuer als im Tieflande.

7. Charakter der Bahn. Die Bahn diene keinem allgemeinen Verkehrsinteresse der Landschaft Davos oder des Kantons Graubünden, sondern vornehmlich dem Fremdenverkehr, da sich auf der Schatzalp nur eine höchst primitive Wirtschaft und das im Bau begriffene Sanatorium von 100 Betten befänden, dessen Kurgäste die Bahn werden benutzen müssen. Um indessen auch der einheimischen Bevölkerung billige Gelegenheit zu Vergnügungsfahrten auf der Bahn zu geben, seien neben den höhern Taxen eine Sonntagstaxe von Fr. 1 für Hin- und Rückfahrt, sowie Gesellschaftsbillette zu Fr. 1 und Schülerbillette zu 60 Rp. für Hin- und Rückfahrt vorgesehen.

8. Rendite: Im Hinblick auf die Betriebsergebnisse anderer Drahtseilbahnen könne man sagen, daß die Schatzalpbahn ein ruiniertes Unternehmen wäre, wenn ihr die nachgesuchten höhern Taxen nicht bewilligt würden, indem sie, wie unter 3 angeführt, nicht leistungsfähig genug sei, um eine durch zu niedrige Taxen etwa eintretende Verkehrssteigerung auszunützen. Ein Jahr lang probeweise mit den zu niedrigen Konzessionstaxen fahren zu müssen, würde der Gesellschaft einen Verlust von mindestens Fr. 15,000 bis Fr. 20,000 bringen.

Seit der am 27. Oktober vorgenommenen amtlichen Kollaudation finde ein Einübungsbetrieb mit vollständig besetztem Personal statt, um der allmählichen Einwinterung betriebssicher und gerüstet gegenüberzutreten zu können. Die Gesellschaft erleide durch die monatlich entstehenden Betriebsausgaben schon seit Ende September eine schwere Einbuße.

Es liege sicher nicht im Interesse des Kantons Graubünden, wenn das schweizerische Kapital, welches die Bahn erstellte, ohne Grund und Not durch Verweigerung der angebehrten Taxerhöhung abgeschreckt würde, in Graubünden Anlagen im Interesse und zur Hebung des Fremdenverkehrs zu erstellen.

Die zur Vernehmung über das Gesuch eingeladene Regierung von Graubünden teilte unterm 17./21. November 1899 zunächst mit, daß der Vorstand der Gemeinde Davos sich in längerer Eingabe entschieden gegen die Erhöhung der Taxen ausspreche.

Die Regierung giebt zwar zu, daß die Erstellungskosten die von der Verwaltung angegebene Höhe erreicht und damit die der Taxberechnung zu Grunde gelegten Projektkosten nicht unbedeutend überstiegen haben mögen, und muß ferner anerkennen, daß andern in ähnlichen Verhältnissen befindlichen Bahnen bei günstigeren Betriebsbedingungen höhere Taxen bewilligt worden seien. Allein sie hält es doch für bedenklich, von den Bestimmungen der Konzession abzugehen und eine Taxerhöhung eintreten zu lassen, ohne daß vorher der Versuch gemacht werde, ob die konzedierten Taxen nicht hinreichen. Die niedrigeren Taxen werden eine stärkere Frequenz zur Folge haben, und es sei nicht ausgeschlossen, daß eine höhere Rendite sich ergebe, als zur Zeit angenommen werde. Der Kleine Rat hält demgemäß dafür, es sollte im Sinn und Geist des Lemma 2 des Art. 20 der Konzessionsakte die Gesellschaft angewiesen werden, ihr Gesuch um Taxerhöhung erst dann anzubringen, wenn der Nachweis erbracht sein werde, daß der Ertrag des Unternehmens nicht hinreiche, die Betriebs-

kosten mit Einschluß der Verzinsung des Obligationenkapitals zu decken.

Wir vermögen diesen Standpunkt der Kantonsregierung nicht zu teilen, sondern halten dafür, daß die von der Bahngesellschaft angeführten Verhältnisse schon an und für sich, namentlich aber im Hinblick auf die andern Seilbahnen mit wesentlich günstigeren Betriebsverhältnissen zugestanden Taxen, das Gesuch um eine mäßige Taxerhöhung durchaus begründet erscheinen lassen.

Vor allem ist nicht bestritten, daß die eigentlichen Baukosten sich mehr als doppelt und, wenn alle Posten in Rechnung gebracht werden, für deren Verzinsung die Bahnunternehmung aufzukommen haben wird, sogar mehr als dreifach so hoch belaufen, als seiner Zeit bei der Konzessionsbewerbung veranschlagt war. Auch ist richtig, daß diese bedeutenden Mehrkosten hauptsächlich von einer solideren, betriebssicherern Anlage, und zwar nicht bloß für Saison-, sondern für Jahresbetrieb, sowie davon herrühren, daß die Gesellschaft zur Erstellung einer in Bau und Betrieb teuern eigenen Kraftanlage sich gezwungen sah, statt, wie vorausgesetzt war, die benötigte elektrische Kraft von einem bestehenden größern Elektrizitätswerke beziehen zu können. Die finanzielle Grundlage des Bahnunternehmens ist mithin thatsächlich eine ganz andere, als sie der Taxberechnung im Jahre 1895 bei der Konzessionserteilung zu Grunde gelegt war.

Ferner bedarf es kaum eines besondern Nachweises, daß die Betriebskosten sich für die Schatzalpbahn auf einer Höhe zwischen 1500—1900 Meter über Meer ganz wesentlich höher stellen müssen, als bei andern bestehenden Seilbahnen im Tieflande. Vorerst steigern sich die Preise des Rohmaterials zur Erzeugung der elektrischen Kraft (Anthracitkohlen) infolge der hohen Frachtspesen nach Davos sehr bedeutend, wie die Gesellschaft ausführt, ungefähr auf das Doppelte derjenigen im Thale.

Sodann entschloß sich die Gesellschaft, im Interesse des Fremdenverkehrs, ohne konzessionsgemäß dazu verpflichtet zu sein, die Bahn auch während des Winters zu betreiben. Daß bei der hohen Lage von Davos starker Schneefall und große Kälte dem Betriebe im Winter außerordentliche Schwierigkeiten bereiten werden und es zu dessen Aufrechterhaltung ganz besonderer Maßnahmen bedürfen wird, die hinwieder die Kosten außerordentlich steigern müssen, ist einleuchtend; ebenso wie auf der andern Seite feststehen dürfte, daß den so gesteigerten Betriebsausgaben keine vermehrte, sondern im Gegenteil bei der kurzen nützlichen Be-

triebszeit eine verminderte Frequenz und Einnahme gegenüberstehen werde.

Nun tragen aber nicht bloß die Taxen der ursprünglichen Konzession diesen besondern Verhältnissen (verdoppelte oder verdreifachte Anlagekosten, hohe Betriebskosten, schwieriger und sehr kostspieliger Winterbetrieb bei geringer Frequenz) keine Rechnung, sondern dieselben stehen, wie die Gesellschaft mit Recht geltend macht, noch unter den Sätzen anderer Seilbahnen, die weit günstigere Betriebs- und Frequenzverhältnisse aufweisen. Um so mehr erscheint daher das Begehren der Gesellschaft begründet, welche keineswegs in Anbetracht der besondern Verhältnisse ausnahmsweise Taxen, sondern nur die ungefähre Taxgleichstellung mit andern Seilbahnunternehmungen verlangt. Dabei ist außerdem zu beachten, daß bei der Schatzalpbahn der allgemeine Verkehr nur in sehr geringem Maße beteiligt ist und, soweit dieser in Betracht fällt, die Gesellschaft zu einem Entgegenkommen sich bereit erklärt.

Zum Vergleich seien hier die Taxen von einigen ungefähre gleiche Längen und Höhenunterschiede, aber bedeutend günstigere Betriebsbedingungen aufweisenden und zum Teil nur im Sommer betriebenen Seilbahnen angeführt:

	Länge. Meter.	Höhendifferenz. Meter.	Anlagekosten. Fr.
Bürgenstockbahn *)	831	440	259,000
Ragaz-Wartenstein	768	207	261,057
Territet-Glion	560	298	612,616
Reichenbachfallbahn *)	670	240	350,000
Schatzalpbahn	670	304	500,000

Personentaxen.

	Bergfahrt.		Thalfahrt.		Retour.		Gepäck. Güter.	
	I. Rp.	II. Rp.	I. Rp.	II. Rp.	I. Rp.	II. Rp.	per 100 kg. Rp.	Güter. Rp.
Bürgenstockbahn *)	150	100	100	50	250	150	200	200
Ragaz-Wartenstein	100	60	50	30	150	90	60	30
Territet-Glion		150		75		200	200	150
Reichenbachfallbahn *)		100		75		150	50	50
Schatzalpbahn :								
bestehende		—		—		100	75	40
verlangte		100		70		150	100	75

*) Nur im Sommer betrieben.

Zieht man alle die berührten Momente in Betracht, so würde es unseres Erachtens nicht bloß eine Unbilligkeit, sondern eine durch nichts gerechtfertigte Härte sein, wenn man die Gesellschaft mit ihrem Gesuche zur Zeit abweisen und sie auf Art. 20 der Konzession verweisen, d. h. für Gewährung ihres Gesuches auf den Zeitpunkt verträsten wollte, wo ein Betriebsdeficit während drei Jahren die Ungenüchlichkeit der Taxen dargethan haben werde. Viel eher erscheint es am Platze, im vorliegenden Falle auf den ersten Absatz von Art. 20 der Konzession abzustellen, welcher eine Taxherabsetzung vorschreibt, wenn die Unternehmung drei Jahre nacheinander einen 6 % übersteigenden Reinertrag abwirft, durch welche Bestimmung somit auf alle Fälle die Realisierung eines unberechtigten Gewinnes auf Grund zu hoher Taxansätze ausgeschlossen ist.

Wenn endlich die Regierung noch bemerkt, daß die niedrigen Taxen eine stärkere Frequenz zur Folge haben werden und nicht ausgeschlossen sei, daß infolgedessen eine höhere Rendite sich ergebe, als zur Zeit angenommen werde, so können wir diesem Argument hier keine entscheidende Bedeutung beimessen, da, wie die Gesellschaft mit Grund anführt, ihre ganze Anlage mit verhältnismäßig kleinen Wagen nur eine sehr beschränkte Steigerung der Frequenz erlaubt.

Gestützt auf diese Erwägungen beantragen wir Ihnen daher, die nachgesuchte Taxerhöhung zu bewilligen, und empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung.

Dabei benützen wir den Anlaß, Sie, Tit., wiederholt unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 7. Dezember 1899.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Müller.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

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

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. der Eingaben des Verwaltungsrates der Davos-Platz-Schatzalp-Bahn, vom 14. September und 23. November 1899;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. Dezember 1899,

beschließt:

1. Die durch Bundesbeschluß vom 15. April 1898 (E. A. S. XV, 83) erneuerte und übertragene Konzession einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp, vom 16. Dezember 1895 (E. A. S. XIII, 438 ff.), wird dahin abgeändert, daß Art. 16 zu lauten hat wie folgt:

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

Fr. 1.	—	für die	Bergfahrt,
" 0.	70	" "	Thalfahrt,
" 1.	50	" "	Hin- und Rückfahrt.

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.

5 kg. 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 Fr. 1 per 100 kg. für eine Fahrt bezogen werden.

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

Für die zum Transport angenommenen Güter dürfen höchstens 75 Rp. per 100 kg. für eine Fahrt bezogen werden.

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

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg., und das Übergewicht wird nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Abänderung der Konzession einer Drahtseilbahn von Davos-Platz nach der Schatzalp. (Vom 7. Dezember 1899.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1899
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.12.1899
Date	
Data	
Seite	903-913
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 009

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.