

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ankauf eines Bauplatzes und die Errichtung einer Postgarage in St. Moritz.

(Vom 29. März 1935.)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Motorisierung brachte dem Reisepostverkehr wie überall, so auch über Maloja und Julier, eine starke Belebung. Die Verkehrszahlen beschreiben bis 1929 eine stets ansteigende Kurve. Während auf der Malojastrasse und auf der Lenzerheide-Julierroute im Jahr 1913, dem letzten Vorkriegsjahr, in der Pferdepost je rund 25,000 Postreisende gezählt worden waren, beförderte das Postauto im Jahr 1928 auf der Malojastrecke, als es hier zum erstenmal während des ganzen Jahres den Dienst versah, 97,000 Reisende. Im Jahr 1929 waren es sogar 107.000. Auf der Lenzerheide-Julieroute zwischen Chur und St. Moritz haben sich im Jahre 1929 68,000 Personen dem Postauto anvertraut.

Die nach 1929 eingetretene Wirtschaftskrise hat dem Touristenverkehr auf der Malojaroute allerdings empfindlich zugesetzt. Unter ihrer Einwirkung ist hier die Zahl der Postreisenden im Jahr 1932 auf 59,000 zurückgesunken, um im Jahr 1934 aber wieder auf 81,000 anzusteigen. Dem Lenzerheide-Julierverkehr dagegen vermochte die Krise nicht viel anzuhaben. Im Jahr 1932 zählte man auf dieser Strecke 62,000 Reisende; im Jahr 1934 waren es bereits 87.000, wovon allerdings der grössere Teil auf die Strecke Chur-Lenzerheide entfiel.

Daneben besorgt die Post seit dem Sommer 1933 an Stelle der frühern Trambahn auch die Beförderung von Personen zwischen St. Moritz-Dorf und Bad mit Postautos. Der Betrieb, der 2 Wagen erfordert, wird auf Rechnung der Gemeinde geführt. Die Erfahrungen sind zufriedenstellend. Die Gemeinde St. Moritz hat denn auch vor einiger Zeit an das Post- und Eisenbahndepartement das Gesuch gerichtet, die im Jahr 1892 erteilte Konzession für eine elektrische Strassenbahn zwischen Dorf und Bad möchte aufgehoben werden. Mit Botschaft vom 22. Januar 1935 an Ihre Behörde empfiehlt der Bundesrat, dem Gesuch der Gemeindeverwaltung St. Moritz zu entsprechen.

Einen ähnlichen Tram- bzw. Omnibusdienst hat die Postverwaltung für die Suvretta-Haus AG. St. Moritz übernommen. Ausser den Hotelgästen mit ihrem Gepäck werden auch andere Reisende von der Station St. Moritz zum Hotel Suvretta und zurück befördert; in Betracht kommt eine Fahrstrecke von 2,6 km Länge. Dieser Betrieb geht zu Lasten der Suvretta-Haus AG.

Zur Bewältigung dieses gesamten Postautoverkehrs sind dem Postamt St. Moritz ganzjährig 10 Reisepostwagen und 2 Fourgons sowie 3 Pflugwagen, 1 Pflugtraktor auf Raupen und eine Schneeschleuder zugeteilt. Im Sommer erhöht sich die Zahl der Reisepostwagen um 4 bis 5 Einheiten. Alle diese Fahrzeuge sollten zum Schutz vor Beschädigung und vor Witterungseinflüssen unter Dach gebracht werden können. In St. Moritz steht hierfür eine Postgarage an der Station zur Verfügung, die jedoch nur Raum für 5 Wagen bietet. Über Nacht lässt sich zur Not noch im Werkstattabteil ein 6. Wagen unterbringen. Die Schneeschleuder, der Pflugtraktor und 2 Pflugwagen haben ihren Standort in einer besondern Remise in Maloja, die die Postverwaltung im Jahre 1934 käuflich erworben und eingerichtet hat. Von hier können diese Schneeräumer nach beiden Seiten eingesetzt werden. Weniger zweckmässig ist es, dass auch 2 Reisewagen in dieser Remise Unterkunft suchen müssen. Je ein Reisewagen bleibt nachts in Vicosoprano und in Suvretta eingestellt.

Trotzdem fehlt es gegenwärtig noch an Unterkunftsöglichkeit für 6—7 Wagen im Sommer und für 1—2 im Winter. Zweckdienliche Privatgaragen stehen nicht zur Verfügung. Das teure Wagenmaterial nimmt dadurch Schaden, und auch der Dienstbetrieb wird in Mitleidenschaft gezogen, weil die Reisepostwagen nicht immer rechtzeitig betriebsbereit sind. Das Remisieren in Maloja erfordert zudem viele unabträgliche Leerfahrten. Besonders ungünstig gestalten sich die Verhältnisse im Winter. Die im Freien nächtigenden Wagen werden bei den in St. Moritz herrschenden Temperaturen von 20 Grad unter Null kalt und müssen am Morgen durch stundenlanges Laufenlassen der Motoren erwärmt werden. Hierbei ist die Schmierung meist ungenügend, was zu Materialbrüchen und Betriebsstörungen führt. Die Wagen können dann erst nach längerer kostspieliger Reparatur wieder in Gebrauch genommen werden.

Es kommt hinzu, dass auch die Werkstatt in der Garage an der Station je länger desto ungenügender wird. Der Raum ist für den heutigen Betrieb viel zu eng. Mangels Platz hat man wohl oder übel davon Umgang nehmen müssen, Einrichtungen, wie Hebelift, Putzgrube usw., zu schaffen, obschon sie eigentlich zum unerlässlichen Rüstzeug einer solchen Werkstatt gehörten. Die vielen Reparaturen erfordern entsprechend mehr Arbeit und Zeitaufwand, und die Fälle sind nicht selten, wo Wagen wegen der unzulänglichen Werkstätteausrüstung zur Reparatur nach Chur oder Bern überführt werden müssen. Die Arbeitsverhältnisse dieser Werkstätte geben auch in hygienischer Beziehung zu Bedenken Anlass. Diese heute unzureichende Garage ist im Jahre 1922 in

den kleinen Anfängen des Automobilbetriebes von der Postverwaltung auf einem Terrain bei der Station errichtet worden, das ihr die Rhätische Bahn mietweise zur Verfügung stellte. Der Platz ist jedoch zwischen Strasse und Stationsanlage eingeengt und nicht erweiterungsfähig. Beizufügen bleibt, dass die Miete dieses Gebäudeplatzes auf 31. Dezember 1941 gekündet werden kann.

Rechtfertigen schon diese Verhältnisse die Errichtung einer neuen Garage samt Werkstatt in St. Moritz, so drängt sich eine rationelle Lösung auch im Hinblick auf die in den nächsten Jahren zu erwartende Verkehrsentwicklung auf. Der Betrieb auf den Kursstrecken Maloja und Julier nimmt stetsfort zu. Die Öffnung der Julierstrasse während der Wintersaison erschliesst dem Sportbetrieb neue Betätigungsgebiete und weist dem Postauto vermehrte Aufgaben zu. Mit grösstem Interesse sieht man in St. Moritz ferner der Eröffnung der im Bau begriffenen Gandriastrasse entgegen, die als letztes Teilstück der direkten Autoverbindung St. Moritz-Lugano dazu angetan sein wird, diese beiden grossen Fremdenzentren einander näherzubringen. Die Strasse ist auf der italienischen Seite bereits fertiggestellt, und das schweizerische Anschlussstück soll diesen Herbst dem Verkehr übergeben werden. Der projektierte Autopostkurs Lugano-St. Moritz wird somit nicht mehr lange auf sich warten lassen. Ist dieser einmal ins Leben gerufen, so ist die Touristenverbindung von Lugano und Mailand her über den Malojapass ins Engadin und von da über den Ofenpass nach Meran-Bozen und weiter durch die Dolomiten nach Venedig hergestellt. Die St. Moritzer Garage wird für diese «Linea die gran turismo», die ein Seitenstück zur nördlichen Alpenlängsverbindung Lindau-Berchtesgaden bildet, ein wichtiger Stützpunkt werden.

Indessen nicht nur die Post, auch der Telephondienst in St. Moritz bedarf besserer Magazin- und Garageräume. Er hat sich seit Jahren ebenfalls mit schlechten Verhältnissen abfinden müssen. Die neue Garage wird auch ihm die nötige Erleichterung schaffen.

Vorläufig sollen nur die Bauten ausgeführt werden, die auf Grund der gegenwärtigen Bedürfnisse dringlich sind. Es wird aber darauf Bedacht zu nehmen sein, dass eine spätere rationelle Vergrösserung der Gebäulichkeiten möglich ist.

Unter den üblichen Vorbehalten hat die Postverwaltung einen geeigneten Bauplatz von rund 4100 m² zum Preis von Fr. 18 für den m² erworben, was unter Einrechnung der Handänderungsgebühren einen Kostenbetrag von rund Fr. 76,000 ergibt. Dieser Preis darf in Ansehung der guten Zufahrtsmöglichkeiten als annehmbar bezeichnet werden. Die Lage des Bauplatzes zwischen St. Moritz-Bad und -Dorf ist aus dem beigegebenen Situationsplan ersichtlich. Man hätte allerdings ein Terrain näher dem Bahnhof vorgezogen, indessen sind dort geeignete Plätze nicht mehr erhältlich. Auf dem angekauften Grund und Boden lassen sich die erforderlichen Garage- und Werkstatträume zweckmässig einrichten, und es bleibt genügend Platz frei für allfällige spätere Vergrösserungen.

Auf Grund des von der Postverwaltung aufgestellten Vorprojektes hat die Direktion der eidgenössischen Bauten ein Bauprojekt samt detailliertem Kostenvoranschlag ausarbeiten lassen. Die projektierte Anlage besteht aus dem Garagetrakt:

Garage, Waschraum und Werkstätte (Raum für 8 Postautos);

dem Magazintrakt: Bureau, 2 Garagen, Telephonmagazin. Toiletten- und Garderobenanlagen (Raum für 2 Post- und 3 Dienstwagen);

dem Wohnhaustrakt: Parterre: Magazin zweistöckig, Waschküche, Heizung und Keller,

Zwischenstock: 1 Abstellraum und 2 Zimmer,
Dienstwohnung: 4 Zimmer, Küche, Bad und W. C.

Über die Einzelheiten des Bauprojektes geben die den Akten beigefalteten Pläne und der detaillierte Kostenvoranschlag nähern Aufschluss. Die Baukosten beziffern sich auf insgesamt Fr. 320,000. Für den Terrainerwerb kommen, wie oben erwähnt, Fr. 76,000 hinzu, so dass ein Gesamtkredit von Fr. 396,000 erforderlich ist.

In Zusammenfassung unserer Darlegungen ersuchen wir Sie, dem nachstehenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss Ihre Zustimmung erteilen zu wollen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 29. März 1935.

Im Namen des schweiz. Bundesrates:

Der Bundespräsident:

R. Minger.

Der Bundeskanzler:

G. Bovet.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss
über
die Erstellung einer Postgarage in St. Moritz.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 29. März 1935,

beschliesst:

Art. 1.

Für die Erwerbung eines Bauplatzes und die Erstellung einer Postgarage in St. Moritz wird ein Kredit von Fr. 396,000 bewilligt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, am vorgelegten Projekt im Rahmen des bewilligten Kredits noch diejenigen Änderungen anzubringen, die sich nachträglich als notwendig erweisen sollten.

Art. 2.

Dieser Beschluss tritt als nicht allgemein verbindlicher Natur sofort in Kraft.

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ankauf eines Bauplatzes und die Errichtung einer Postgarage in St. Moritz. (Vom 29. März 1935.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1935
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	3240
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.04.1935
Date	
Data	
Seite	620-624
Page	
Pagina	
Ref. No	10 032 607

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.