

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Samaden auf den Piz Ot.

(Vom 25. März 1905.)

Tit.

Die Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich, und A. Köchlin, Ingenieur in Samaden, unterbreiteten mittelst Eingaben vom 2. Juli und 19. August 1904, dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Drahtseilbahn von Samaden auf den Piz Ot.

Der allgemeine Bericht geht davon aus, es sei besonders in den letzten Jahren das Engadin ein viel besuchter Aufenthaltsort für Fremde geworden und speziell seit der Eröffnung der Alpbahn habe der Verkehr dorthin einen ganz ungeahnten Aufschwung angenommen. Das Engadin besitze sehr viele, lohnende Ausflugsunkte, aber noch keine einzige Bergbahn. Für die Erstellung einer solchen sei der Piz Ot sehr gut geeignet. Er wetteifere an Schönheit mit dem Piz Languard, werde aber der größeren Schwierigkeiten wegen wenig bestiegen. Die Aussicht auf dem Gipfel sei großartig. Derselbe gewähre eine Rundschau von seltener Schönheit und gestatte bei leichter Zugänglichkeit durch die projektierte Drahtseilbahn Tausenden mühelos einen Einblick in die Großartigkeit der Alpenwelt.

Der technische Bericht vom 2. Juli und 19. August 1904 enthält folgende Angaben:

Der Höhenunterschied von 1495 m. zwischen Samaden und dem Piz Ot könnte durch eine Drahtseilbahn von 4922 m. überwunden werden, jedoch sei vorzuziehen, die ganze Linie in zwei

Strecken zu teilen. Hierdurch werde auch ermöglicht, eine größere Anzahl Personen befördern zu können. Die untere Seilbahn habe eine Höhe von 735, die obere eine solche von 760 m. zu überwinden. Die Spurweite betrage 1 m.; der Betrieb sei elektrisch.

Die untere Strecke (Samaden-Padella) nehme ihren Anfang unmittelbar bei Samaden an der Straße nach Celerina auf einer Meereshöhe von 1725 m. Von hier gehe die Bahn in gerader Richtung auf einer Länge von 718 m., biege mit einem Bogen von 500 m. Radius und 164 m. Länge nach rechts ab. Nach einer geraden Strecke von 573 m. wende sich die Bahn nach links, einen Bogen von 500 m. Radius und 300 m. Länge beschreibend. Von dem Bogenende gehe sie in gerader Richtung bis zur Station Padella, welche bei km. 2,¹⁷⁰ liege. Diese Station werde in der Weise eingerichtet, daß ein Umsteigen vom Wagen der untern in denjenigen der oberen Seilbahn leicht vor sich gehen könne. Die obere Bahn gehe in gerader Linie von Padella dem Piz Ot zu. Von km. 3,⁶²⁰ bis km. 4,⁰⁷⁰ sei ein 450 m. langer Tunnel in Aussicht genommen. Die Station Piz Ot liege zirka 31 m. unter der Spitze bei km. 4,⁶⁵⁰. Die Antriebsvorrichtungen der Drahtseile und die elektrischen Motoren befinden sich für die untere Seilbahn in der Station Padella und für die obere in der Station Piz Ot. Infolge der verhältnismäßig langen Fahrzeit und des zu erwartenden starken Verkehrs seien Wagen für 50 bis 60 Personen vorgesehen. Die für den Betrieb nötige Kraft soll eventuell von der Gemeinde Samaden oder von einem neu zu errichtenden Wasserwerke bezogen werden.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten:

I. Bahnalage und feste Einrichtungen.

A. Organisation und Verwaltungskosten	Fr.	15,000
B. Verzinsung des Baukapitals	„	30,000
C. Expropriation	„	5,000
D. Bahnbau:		
a. Für die Strecke Samaden-Padella:		
1. Unterbau	Fr.	380,000
2. Oberbau	„	70,000
3. Hochbau	„	50,000
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	„	10,000
		<hr/>
	„	510,000
Übertrag	Fr.	510,000

	Übertrag	Fr.	510,000
b. Für die Strecke Padella-Piz Ot:			
1. Unterbau	Fr.	640,000	
2. Oberbau	"	80,000	
3. Hochbau	"	60,000	
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	"	10,000	
			" 790,000
Total I. Bahnanlage und feste Einrichtungen	"	1,350,000	
II. Rollmaterial, Motoren und Drahtseile	"	340,000	
III. Mobiliar und Gerätschaften	"	10,000	
			" 1,700,000
Totalanlagekosten der Bahn	Fr.	1,700,000	
oder pro km. rund	"	347,000	

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden äußerte sich mit-
telst Vernehmlassung vom 2. Februar 1905 wie folgt:

Das Kreisamt Oberengadin und die Territorialgemeinde Sa-
maden haben laut ihren Kundgebungen gegen eine Konzessions-
erteilung nichts einzuwenden. Auch der Kreisgerichtsausschuß,
dem die Sache vom Kreisamt unterbreitet worden sei, habe
sich nicht veranlaßt gesehen, im Prinzip gegen eine derartige
Bahn Stellung zu nehmen. Dagegen würde er vorziehen, wenn
mit der Konzessionierung gewartet würde, bis die bereits kon-
zessionierten derartigen Projekte im Engadin realisiert wären,
um auf Grund von Erfahrungen sich schlüssig machen zu können.
Der Kleine Rat seinerseits schließe sich den Kundgebungen
der Lokalbehörden an, von der Ansicht und ständig geübten
Praxis ausgehend, daß hinsichtlich der Gestattung oder Nichtge-
stattung von Lokalbahnen den betreffenden Ortsbehörden ein
maßgebendes Wort zukomme. Er nehme daher keine andere
Stellung ein, als diejenige der Ortsbehörden. Nur was die Sus-
pensionierung der Konzessionserteilung bis zur Ausführung der
Bergbahnprojekte St. Moritz-Hahnensee und Samaden-Muottas-
Muraigl anbelange, so werde davon wohl nicht die Rede sein
können, da es keine innere Berechtigung hätte, einen Konzes-
sionsbewerber warten zu lassen, bis Konzessionsinhaber von ähn-
lichen Projekten ihre Werke ausgeführt hätten.

Die konferenziellen Verhandlungen fanden am 20. März 1905
in Bern statt. Mit dem vom Eisenbahndepartement vorgelegten
Entwurfe erklärte man sich nach Einschaltung eines Zusatzes
im Art. 12 betreffend Einführung des Güterverkehrs im Falle
des Bedürfnisses allseitig einverstanden.

Ogleich angesichts des Umstandes, daß die Drahtseilbahn Muottas-Muraigl bei Samaden bereits finanziert ist und deren Ausführung in nächster Zeit bevorsteht, von einem wirklichen Bedürfnis für eine zweite Drahtseilbahn von Samaden aus auf den Piz Ot nicht gesprochen werden kann, stehen wir doch nicht an, Ihnen die Erteilung der Konzession zu empfehlen. Mit der Regierung von Graubünden sind wir der Ansicht, daß bei derartigen, einen rein lokalen Charakter tragenden Bahnen, in erster Linie die nächstbeteiligte Gemeinde ein maßgebendes Wort mitzureden habe. Da nun die Gemeinde Samaden, sowie auch das Kreisamt Oberengadin, keine Einwendungen erheben, haben unseres Erachtens auch die Bundesbehörden keinen Anlaß, einen andern Standpunkt einzunehmen. Wir empfehlen Ihnen daher, die Konzession durch Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes zu erteilen, und benützen auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 25. März 1905.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Samaden auf den Piz Ot.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich und A. Köchlin, Ingenieur in Samaden, vom 2. Juli 1904;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1905,

beschließt:

Den Herren Froté, Westermann & Cie. in Zürich, und A. Köchlin, Ingenieur in Samaden, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von Samaden auf den Piz Ot 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.

Die Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten 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 36 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Binnen 3 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 Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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 die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-
gleisig erstellt und mittelst Elektrizität 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 eidgenössischen Beamten, 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 nötigenfalls entlassen werden.

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.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen und von Gepäck bis zum Einzelgewicht von 50 Kilogramm. Zur Beförderung von anderem Gepäck, von Gütern, sowie von lebenden Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Im Falle des Bedürfnisses kann der Bundesrat die Einführung des Güterverkehrs verlangen.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Der regelmäßige Betrieb ist auf die Sommersaison beschränkt.

Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle dahierigen Projekte, soweit sie sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorgelegt werden, und dürfen vor der Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muß.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze beziehen:

	Bergfahrt.	Talfahrt.
Samaden-Padella	Fr. 4	Fr. 3. 50
Padella-Piz Ot	„ 5	„ 4. 50

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.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillette zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck können höchstens folgende Taxen für die Berg- oder die Talfahrt bezogen werden:

Samaden-Padella	Fr. 4 per 100 kg.
Padella-Piz Ot	„ 5 „ 100 „

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.

Art. 18. Im Falle der Einführung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen und Bedingungen hierfür fest.

Art. 19. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 20. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Das Gepäck ist von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen des Gepäcks ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 21. Bezüglich des Gewichtes werden Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg. gerechnet; das Mehrgewicht wird

nach Einheiten von je 10 kg. berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg. für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der gemäß diesen Vorschriften berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird dieselbe auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, insofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei 2 Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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 Bundesrat 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. 25. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung 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 besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 26. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Graubünden gelten folgende Bestimmungen :

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres 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 Zugehören. 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 getan 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. Januar 1945 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1945 und 1. Januar 1960 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1960 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 konzessionierte 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 welchen 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 27. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt,

sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 26 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. 28. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche am 1. Mai 1905 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Samaden auf den Piz Ot. (Vom 25. März 1905.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1905
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.03.1905
Date	
Data	
Seite	781-791
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 381

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.