

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von St. Moritz-Bad zum Hahnensee.

(Vom 15. Dezember 1902.)

Tit.

Unterm 27. August d. Js. unterbreitete Herr F. v. Schumacher, Ingenieur in Luzern, dem Eisenbahndepartement zu Händen der Bundesbehörden ein Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von St. Moritz-Bad zum Hahnensee.

Der allgemeine Bericht geht von der Annahme aus, daß infolge der bevorstehenden Eröffnung der Albulabahn der Verkehr im Oberengadin sich erheblich steigern werde. Es werde nun Aufgabe des Oberengadins sein, den Reisenden Gelegenheit zu geben, mit Leichtigkeit und in kurzer Zeit die Umgebung des Tales zu besuchen. Um dieses zu ermöglichen, müssen vor allem die umliegenden Aussichtspunkte leicht zugänglich gemacht werden und es solle das vorliegende Projekt diesen Bedürfnissen entgegenkommen.

Der Hahnensee biete eine Aussicht auf das ganze Oberengadin von der Maloja bis Zuoz, sowie auch auf die gegenüberliegenden Gebirge. Obgleich der Weg ziemlich beschwerlich

und nicht für jedermann benutzbar sei, wandere bei schönem Wetter täglich eine große Anzahl von Spaziergängern nach dem Hahnensee hinauf. Dieselbe werde noch bedeutend vermehrt werden nach Erstellung der projektierten Drahtseilbahn. Die Fuorcla Surlej, von welcher aus man das großartige Gebirgsmassiv der Berninagruppe in unmittelbarer Nähe vor sich habe, sei bis jetzt nur für ganz gute Fußgänger erreichbar gewesen; wenn man bis zum Hahnensee mit der Seilbahn gelangen könne, werde auch ganz mittelmäßigen Gängern ein Besuch der Fuorcla Surlej ermöglicht.

Dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben: Die Geländegestaltung sei für die Anlage einer Drahtseilbahn sehr günstig. Die Abgangsstation befinde sich hinter dem Kurhaus im Bad; das Tracé führe mit Ausnahme einer kleinen Lichtung, die es durchschneide, beständig durch einen prächtigen Tannenwald. Damit die Abgangsstation leicht zu erreichen sei, solle mit der Straßenbahngesellschaft unterhandelt werden, daß sie ihre Linie bis dahin fortsetze. Die Maximalsteigung betrage 43 %. Die Linie erhalte ungefähr in der Mitte eine Krümmung, der Radius könne aber so groß gewählt werden, daß sie gar keine Nachteile biete. Die Länge der Linie sei 1330 m. Die Spurweite betrage 1 m.

Im untern Teile werde der Unterbau an zwei Stellen etwelche Stützmauern erfordern, indem das Gelände dort ziemliche Unregelmäßigkeiten zeige; die Bahn werde daselbst auf einen Steindamm aus Trockenmauerwerk zu liegen kommen. In dem untern, eine geringere Steigung aufweisenden Teile der Bahn werde der Oberbau in ein gewöhnliches Schotterbett gelegt, während im obern, steilern Teil ein ganz gemauerter Unterbau vorgesehen sei. Der Oberbau solle im untern Teil, wo die Steigung 30 % nicht übersteige, aus Holzschwellen, zwei Vignolschienen und einer Zahnstange, im obern Teil aus eisernen Querschwellen, im Mauerwerk oder dem Felsen verankert, zwei Vignolschienen und einer Zahnstange bestehen. In der Mitte der Bahn werde eine Ausweichstelle von zirka 120 m. Länge eingelegt mit automatischer Ausweichung. Als motorische Kraft werde Wasserübergewicht verwendet. Das Betriebsmaterial bestehe aus zwei Wagen, die an einem über ein System von Rollen geschlungenen Drahtseil hängen. Die Wagen erhalten 44 Plätze, davon 32 Sitzplätze (4 Abteilungen zu 8 Plätzen) und 12 Stehplätze. In einer der Stehplatzabteilungen könne auch Gepäck befördert werden. Die Fahrgeschwindigkeit betrage 1,5 m. per Sekunde; somit seien für

die Zurücklegung der 1350 m. 15 Minuten erforderlich. Die Bahn werde mit Telephon und Signalleitung versehen. An den beiden Enden befinde sich nebst der Einsteigehalle ein kleines Bureaugebäude für den Stationsbeamten. Es seien zwei Wagenklassen vorgesehen.

Der summarische Kostenvoranschlag enthält folgende Hauptposten :

1. Allgemeine Kosten und Vorarbeiten . . .	Fr.	14,000
2. Projektausarbeitung und Bauleitung . . .	„	14,000
3. Landerwerb, Konzessionsgebühren, vorübergehende Entschädigungen, Emissionskosten etc.	„	28,000
4. Unterbau	„	165,000
5. Oberbau	„	103,000
6. Hochbau	„	50,000
7. Mechanische Einrichtung	„	24,000
8. Betriebs- und Rollmaterial	„	25,000
9. Wasserfassung, Reservoir, Zuleitung . . .	„	20,000
10. Unvorhergesehenes und Verschiedenes . .	„	27,000
		<hr/>
	Zusammen	Fr. 470,000

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden empfahl in seiner Vernehmlassung vom 12. November d. Js. das Konzessionsgesuch zur Berücksichtigung, indem er zugleich ein Schreiben der zunächst interessierten Gemeinde St. Moritz beilegte, welche das Gesuch ebenfalls befürwortet.

Auf Veranlassung des Eisenbahndepartements hat sodann der Konzessionsbewerber mit Eingabe vom 29. November noch eine Rentabilitätsberechnung eingereicht, worin er die etwas hoch bemessenen Taxen zu rechtfertigen sucht. Gleichzeitig erklärte er sich mit der vom Eisenbahndepartement verlangten Ermäßigung von 20 % auf den Retourbilletten, sowie mit einer Reduktion der Gepäcktaxen einverstanden.

Die üblichen konferenziellen Verhandlungen fanden am 9. Dezember in Bern statt. Der vom Eisenbahndepartement vorgelegte Entwurf wurde mit einer unbedeutenden Änderung angenommen. Zu besonderen Bemerkungen gibt uns derselbe keinen Anlaß. Wir beantragen Ihnen daher, denselben zu ge-

nehmigen, und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. Dezember 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

**Konzession einer Drahtseilbahn von St. Moritz-Bad zum
Hahnensee.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn F. v. Schumacher, Ingenieur in Luzern, vom 27. August 1902;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 15. Dezember 1902,

beschließt:

Dem Herrn F. v. Schumacher, Ingenieur in Luzern, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Drahtseilbahn von St. Moritz-Bad zum Hahnensee 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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in St. Moritz.

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 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen 18 Monaten 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 Bundesrate 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 eingleisig erstellt.

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 Funk-

tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls 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, Gepäck und Gütern. Zur Beförderung von Vieh ist sie nicht verpflichtet.

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. Es bleibt der Gesellschaft im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sollen alle daherigen 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 Bundesrate festgesetzt.

Der regelmäßige Betrieb kann auf die Reisesaison beschränkt werden.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen 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:

	II. Kl.	III. Kl.
für die Bergfahrt	Fr. 2. 50	Fr. 1. 80
für die Talfahrt	„ 1. 80	„ 1. 30
für die Hin- und Rückfahrt	„ 3. 40	„ 2. 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 in beiden Wagenklassen zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 5 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck werden im Maximum folgende Taxen erhoben:

für die Bergfahrt . . .	Fr. 1. 80
für die Talfahrt . . .	„ 1. 30

per 100 Kilogramm.

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. Für Güter können Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

für die Bergfahrt . . .	90 Rappen
für die Talfahrt . . .	65 „

per 100 Kilogramm.

Art. 19. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der Träger transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Gütertaxe zu erheben.

Art. 20. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck- und für Gütersendungen beträgt höchstens 20 Rappen.

Art. 21. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den

Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

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

Art. 22. Bezüglich des Gewichtes werden Gütersendungen bis auf 20 kg. für volle 20 kg. gerechnet und Gepäcksendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg.; 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. 23. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 24. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. 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 Bundesrate 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung 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. 27. 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1935 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 1935 und 1. Januar 1950 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 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 konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuf 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 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. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Drahtseilbahn von St. Moritz-Bad zum Hahnensee. (Vom 15. Dezember 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	51
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1902
Date	
Data	
Seite	817-827
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 363

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.