

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad.

(Vom 12. Dezember 1892.)

Tit.

Mit Eingabe vom 15. November, eingelangt am 18. November dieses Jahres, bewirbt sich ein Initiativkomite, vertreten durch seinen Präsidenten und Aktuar, die Herren E. Michel und E. Pidermann, beide in St. Moritz, um die Konzession für eine elektrische Straßenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad.

In dem allgemeinen Bericht, welcher dem Gesuche beigegeben ist, wird auf die Bedeutung von St. Moritz als Kurort hingewiesen und bemerkt, daß der Ort in zwei Häusergruppen zerfalle, das Dorf und das Bad, welche beide zahlreiche Hôtels, Pensionen und Privatwohnungen zur Unterkunft der Kurgäste zählen. Der Verkehr auf der Straße zwischen den beiden Gruppen sei daher ein außergewöhnlich reger, aber keineswegs bequemer und angenehmer, indem bei Regenwetter der Koth und bei glühendem Sonnenbrand der Staub den Passanten in hohem Maße belästige. Den bestehenden Uebelständen habe man durch Omnibusverbindungen theilweise ab-zuhelfen gesucht. Allein darin liege nur ein ungenügender Nothbehelf, mit welchem namentlich Leidenden nicht gedient sei. Schon seit zwanzig Jahren sei die Herstellung einer bessern Verbindung zwischen Dorf und Bad ein sich stets steigendes Bedürfniß. Diesem soll die projektirte elektrische Straßenbahn entgegenkommen, indem sie ein bequemes und billiges Transportmittel zwischen Dorf und Bad schafft.

Die Bahn hat ihren Ausgangspunkt bei der Paracelsusquelle (altes Badetablissement), geht von da nach dem neuen Stahlbad, wendet mit einer Spitzkehre, folgt der Straße über die Innbrücke,

an der englischen Kirche vorbei nach dem Dorfe hinauf, wo die Bahn beim Postplatz die Straße verläßt und in einer Einsteighalle ausmündet. Die Gesamtlänge beträgt 1900 Meter.

Die Bahn ist ganz als Straßenbahn mit Spurweite von 1 Meter projektirt; die Straße, deren Breite gegenwärtig 6—7 Meter beträgt, soll auf ihrer ganzen Länge ein Troittoir und eine Breite von 10 Meter erhalten, woraus dem Unternehmen eine nicht unwesentliche Kostenvermehrung erwächst, da an der Halde fast auf der ganzen Länge Stützmauern nothwendig werden.

Die Maximalsteigung beträgt 66,2 ‰ und kommt auf einer Länge von 37 Meter zur Anwendung; im Uebrigen ist die durchschnittliche Steigung von der Innbrücke bis zum Postplatz im Dorfe circa 50 ‰. Als kleinster Krümmungshalbmesser ist ein solcher von 30 Meter vorgesehen.

Die Betriebskraft werden elektrische Motoren mit oberirdischer Stromzuführung liefern. Die Wagen sollen einzeln laufen und jeder derselben einen selbständigen Motor erhalten. Es ist 10 Minuten-Betrieb in Aussicht genommen. Die elektrische Kraftstation befindet sich unterhalb der Innfälle am Ausfluß des St. Moritzer Sees. Die Turbinen sind schon erstellt und es haben sich die Initianten mit der Elektrizitätsgesellschaft betreffend Abtretung der nöthigen Kraft verständigt.

Eine Wagenremise soll entweder bei dem alten Badetablisement oder bei dem neuen Stahlbad erstellt werden.

Bezüglich der Straßenbenutzung hat sich das Initiativkomite mit der Gemeinde St. Moritz verständigt, welche ihm durch Gemeindebeschluß vom 11. Oktober 1892 unter gewissen, vom Komite angenommenen Bedingungen die erforderliche Bewilligung erteilte.

Die Regierung von Graubünden, welcher das Konzessionsgesuch zur Vernehmlassung mitgetheilt wurde, hat gegen die Konzessionirung nichts einzuwenden; nur wird von ihr die Bedingung gestellt, daß durch die beabsichtigte Inanspruchnahme der Straße die Sicherheit des Verkehrs nicht leiden dürfe, und daß bei der Anlage und dem Betriebe der Bahn hierauf Rücksicht zu nehmen sei.

Diese Bedingung wurde vom Regierungsvertreter in der am 6. d. M. abgehaltenen Konzessionskonferenz dahin präzisirt, daß man damit gewisse Sicherheitsmaßregeln, z. B. Abschränkung der Bahn, im Auge hatte. Auf den Vorhalt, daß bei Straßenbahnen nur in einem Ausnahmefall die Abschränkung verlangt, beziehungsweise gestattet worden, und gerade in St. Moritz bei der verhältnißmäßig geringen Straßenbreite kaum thunlich erscheine, wurde diese Forderung als solche nicht aufrecht erhalten, vielmehr gab

sich der Abgeordnete der Regierung mit der Erklärung des Eisenbahndepartements, s. Z. die zum Schutze des übrigen Verkehrs auf der Straße als nothwendig sich erzeigenden Maßnahmen anzuordnen, befriedigt. Es wird der Fall sein, bei Genehmigung der Detailpläne und der Betriebsvorschriften diesem Punkte spezielle Aufmerksamkeit zu schenken.

Im Uebrigen fanden die Bestimmungen des hienach folgenden Konzessionsentwurfs bei der Konferenz die allseitige Zustimmung.

Zu erwähnen ist noch, daß für die Strecke St. Moritz-Bad-Dorf bereits eine Konzession besteht, welche aber mit dem 20. d. M. erlischt. Durch Bundesbeschluß vom 20. Dezember 1890 wurde nämlich Herr Peter Badrutt die Konzession für eine elektrische Eisenbahn von St. Moritz-Bad über St. Moritz-Dorf nach Pontresina ertheilt und in Art. 5 die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen auf zwei Jahre bemessen.

Schon im Hinblick auf den baldigen Auslauf dieser Konzession, welche sich übrigens nicht auf eine Straßenbahn bezieht, nebstdem die heute in Rede stehende Linie nur als Theilstück umfaßt und im Wesentlichen eine Verbindung von St. Moritz-Bad mit Pontresina bezweckt, sowie ferner in Berücksichtigung der von Ihnen bei der Konzessionirung von Konkurrenzbahnen in der letzten Zeit geübten Praxis (Schafmattbahn, Stansstad-Stans), erblicken wir in der noch für kurze Zeit bestehenden Konzession St. Moritz-Bad-Pontresina kein Hinderniß für die Entsprechung des vorliegenden Konzessionsgesuches. Es kommt in dieser Beziehung des Weiteren noch in Betracht, daß die Konzession für St. Moritz-Pontresina, welche schon früher bestanden hatte, deren Verlängerung aber nach vielfachen Fristverlängerungen von Ihnen unterm 18. Dezember 1888 verweigert worden war, am 20. Dezember 1890 unter der Voraussetzung erneuert wurde, daß die Verhältnisse sich gebessert, beziehungsweise begründete Aussicht auf Realisirung des Projekts vorhanden sei (vgl. die bezügliche Botschaft vom 7. Oktober 1890, Bundesbl. 1890, IV, 276 ff.). Wie sich seither gezeigt hat, war die Beurtheilung der Chancen des Unternehmens eine irrige. Hätte aber damals die Unmöglichkeit der Finanzierung vorausgesehen werden müssen, so würde die Konzession gar nicht ertheilt worden sein. Es scheint auch aus diesem Grunde die Rücksichtnahme auf das aussichtslose Unternehmen und demgemäß Verweigerung der Konzession für eine mindestens bessere Aussicht auf Realisirung bietende Verbindung von St. Moritz-Bad mit St. Moritz-Dorf nicht gerechtfertigt.

Wir beantragen Ihnen, im Sinne des nachstehenden Beschlußentwurfes die Konzession zu ertheilen, und sehen uns nur zu wenigen Bemerkungen veranlaßt.

In Art. 2 ist die Konzessionsdauer, statt wie gewöhnlich auf 80 Jahre, nur bis zum 31. Dezember 1950 bemessen, weil von der über die Straße verfügenden Lokalbehörde die Bewilligung zur Straßenbenutzung nur bis zu diesem Termin erteilt ist.

Die Fristen in Art. 5 und 6 sind etwas länger bemessen, als die Termine, welche die Initianten in ihrem Gesuche für die Bauvorlagen und die Ausführung in Aussicht nehmen, damit nicht bei jeder unvorhergesehenen Verzögerung Fristverlängerungen nothwendig werden. Da es sich übrigens um Maximalfristen handelt, so bleibt der Gesellschaft unbenommen, früher die Vorlagen einzureichen, mit dem Bau zu beginnen und diesen zu vollenden.

Die Art. 12, 13 und 14 enthalten die für Unternehmungen, wie die zu konzessionirende, gebräuchlichen Bestimmungen.

In Art. 15 sind die Taxbestimmungen nach den Vorschlägen der Petenten aufgenommen, die uns zu Einwendungen nicht Anlaß geben.

Die folgenden Artikel entsprechen der Normalkonzession mit den ständigen Erweiterungen.

Speziell Art. 21 unterwirft die Gesellschaft in der üblichen Weise den von den lokalen Behörden bezüglich der Straßenbenutzung aufgestellten Bedingungen, soweit solche mit der Bundeskonzession und der Bundesgesetzgebung nicht kollidiren.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 12. Dezember 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Hauser.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf.)

**Bundesbeschluß**

betreffend

**Konzession einer elektrischen Straßenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad.**

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Initiativkomites für eine elektrische Straßenbahn St. Moritz-Dorf—Bad, vom 15./18. November 1892;
2. einer Botschaft des Bundesrathes vom 12. Dezember 1892,

beschließt:

Den Herren Em. Michel und E. Pidermann, beide in St. Moritz, handelnd als Präsident und Aktuar eines Initiativkomites Namens des letztern, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen ertheilt:

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.

Art. 2. Die Konzession wird bis zum 31. Dezember 1950 ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes 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 Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen zwei Jahren, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrathe vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen erforderlichen doppelspurigen Strecken. Der Betrieb erfolgt mittelst Elektrizität.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum des Kantons Graubünden und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 11. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt bloß die Beförderung von Personen und Gepäck.

Zum Güter- und Viehtransport besteht keine Verpflichtung.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Sommersaison beschränken. Es bleibt ihr im Allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle derartigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen, und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Bestimmung der Fahrgeschwindigkeit bleibt dem Bundesrathe vorbehalten.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrathe genehmigt werden muß.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen eine Taxe von 10 Rappen per Kilometer der Bahnlänge zu beziehen.

Für Kinder unter 3 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

Das Handgepäck ist soweit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Wagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist die entsprechende Personentaxe zu bezahlen.

Für Hin- und Rückfahrt sind die Personentaxen 25 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bedingungen Abonnementsbillete auszugeben.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer berechnet.

Art. 16. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Ver-

ständigung zwischen dem Bundesrathe 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Aeuffnung eines genügenden 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 Bundesrathes.

Art. 21. In Bezug auf die Benutzung der Straße für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die durch Beschluß der Gemeindeversammlung von St. Moritz, vom 11. Oktober 1892, aufgestellten Bestimmungen, soweit sie mit der gegenwärtigen Konzession und mit der Bundesgesetzgebung nicht im Widerspruch stehen.

Art. 22. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechts des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Graubünden, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer 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 sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die

dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ -fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher 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. 23. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 22 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 24. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Straßenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad. (Vom 12. Dezember 1892.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1892             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 5                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 51               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 14.12.1892       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 787-795          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 015 973       |

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.