

Schweizerisches Bundesblatt.

64. Jahrgang.

13. November 1912.

Band V.

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 10 Franken.**Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.**Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

372

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn in St. Moritz und von St. Moritz nach dem Campferer-See.

(Vom 7. November 1912.)

Tit.

Durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1892 (E. A. S. XII, 253) ist einem Initiativkomitee eine Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad erteilt worden. Unterm 19. Dezember 1902 (E. A. S. XVIII, 251) wurde diese Konzession auf Ansuchen der A.-G. Strassenbahn St. Moritz, die sich inzwischen gebildet hatte, auf die Strecken St. Moritz-Dorf—Station St. Moritz der Rhätischen Bahn und von hier dem See entlang nach St. Moritz-Bad ausgedehnt. Da die Durchführung der Finanzierung für diese letztern Strecken nicht gelang, mussten die konzessionsmässigen Fristen zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der revidierten Gesellschaftsstatuten, wiederholt, letztmals unterm 30. Dezember 1910 (E. A. S. XXVI, 386), durch Bundesratsbeschluss verlängert werden.

Mittelst Eingabe vom 15./20. April 1912 an das Eisenbahndepartement stellte nun die A.-G. Strassenbahn St. Moritz das Gesuch um Fristverlängerung für die oben erwähnten, durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1902 konzessionierten Strecken

und um Ausdehnung der Konzession auf die weitere Strecke von St. Moritz-Bad bis zum Campferer-See. Zur Begründung dieses letztern Begehrens führt die Bahngesellschaft aus, sie wünsche ihr Netz gegen den Campferer-See hin auszudehnen, um den Anschluss mit den Motorbootkursen auf den Seen des Oberengadins herzustellen. Durch diese erweiterten Anlagen solle dem Unternehmen, das bis jetzt höchstens die Betriebsspesen gedeckt habe, die Möglichkeit einer bessern Rentabilität gegeben werden.

Wie dem technischen Berichte zu entnehmen ist, wird die neu zu konzessionierende Strecke vom Kurhaus in St. Moritz-Bad abzweigen und der Campferer-Strasse bis Pro da Sela folgen. Dort überschreitet die Bahn den Suvretta-Bach und geht dann in möglichst gerader Richtung direkt bis zum projektierten Motorbootsteg am Campferer-See. Über den Inn sei eine neue Brücke für Bahn und Strasse in Aussicht genommen. Wenn einmal alle Strecken gebaut seien — die Finanzierung der noch zu erstellenden Linien soll nächstens durchgeführt werden — so werde das gesamte Netz mit Einschluss der bereits bestehenden Linie eine Totallänge von 6450 m haben.

Die technischen Hauptangaben für die neu zu konzessionierende Strecke von St. Moritz-Bad nach Campfer sind folgende:

Länge der Linie: 2400 m.

Spurweite: 1 m.

Maximalsteigung: 28,5 ‰.

Höhencoten: Abzweigung von der bestehenden Linie im Bad 1775, Motorbootsteg in Campfer 1798 m ü. M.

Minimalradius: 50 m.

Betriebssystem: Elektrizität (Gleichstrom und oberirdische Stromzuführung wie bei der bestehenden Linie).

Der Kostenvoranschlag für die sämtlichen Strecken mit Ausnahme der bereits bestehenden Linie (zusammen 4800 m) — die Finanzierung der noch zu erstellenden Linien soll nach den Angaben der Bahngesellschaft nächstens verwirklicht werden — setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Unterbau	Fr. 50,000
Oberbau	„ 280,000
Hochbau	„ 60,000
Rollmaterial	„ 220,000
Mobiliar und Gerätschaften	„ 12,000
Verwaltungs- und Gründungskosten	„ 28,000

Total Fr. 650,000

oder per Kilometer zirka Fr. 135,400.

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden, zur Vernehmung eingeladen, erklärte in seiner Zuschrift vom 28. Mai 1912, dass er weder gegen die Gewährung der Fristverlängerung noch gegen die Ausdehnung der Konzession auf die neue Strecke St. Moritz-Bad—Campferer-See Einwendungen zu machen habe.

Da die im Jahre 1902 bewilligte Ausdehnung der Konzession noch nicht durchgeführt ist und damals auch einzelne Bestimmungen der Konzession schon abgeändert werden mussten, schien es dem Eisenbahndepartement zweckmässiger, eine neue Konzession für das gesamte Netz auszustellen, als eine weitere Konzessionsausdehnung zu gewähren. Zum nachstehenden Konzessionsentwurf, mit dem sich die Bahnverwaltung unterm 25. Oktober 1912 noch ausdrücklich einverstanden erklärte, haben wir zu bemerken, dass in Art. 6 die üblichen Fristen für die noch zu erstellenden Strecken St. Moritz-Dorf—Station der Rhätischen Bahn—St. Moritz-Bad und St. Moritz-Bad—Campferer-See festgesetzt sind.

In bezug auf den Art. 8 ist zu erwähnen, dass die Gemeinde St. Moritz keine besonderen Bedingungen für die Benützung der Gemeindestrasse nach dem Campferer-See gestellt hat.

In einem zweiten Dispositiv muss bestimmt werden, dass, wenn die Fristen für die noch zu erstellenden Linien nicht eingehalten werden, die neue Konzession dahinfällt und dass alsdann der Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1892 betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad mit den im Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1902 vorgesehenen Änderungen wieder in Kraft tritt.

Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

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

Bern, den 7. November 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer elektrischen Strassenbahn in St. Moritz und von St. Moritz nach dem Campferer-See.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der A.-G. Strassenbahn St. Moritz vom 15. April 1912;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 7. November 1912,

beschliesst:

I. Der A.-G. Strassenbahn St. Moritz wird die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Strassenbahn in St. Moritz und von St. Moritz-Bad nach dem Campferer-See, die folgende Strecken umfasst:

1. St. Moritz-Dorf—St. Moritz-Bad;
2. St. Moritz-Dorf—Station der Rhätischen Bahn und von hier dem See entlang nach St. Moritz-Bad;
3. St. Moritz-Bad—Campferer-See;

unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

Gleichzeitig werden aufgehoben:

- a. der Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1892 (E. A. S. XII, 253) betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad;
- b. der Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1902 (E. A. S. XVIII, 251) betreffend Ausdehnung der Konzession einer elektrischen Strassenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad auf die Strecken St. Moritz-Dorf—Station St. Moritz der Rhätischen Bahn und von hier dem See entlang nach St. Moritz-Bad.

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

Art. 3. Die Konzession wird bis zum 31. Dezember 1950 erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in St. Moritz.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Für die Strecken St. Moritz-Dorf—Station der Rhätischen Bahn—St. Moritz-Bad und St. Moritz-Bad—Campferer-See werden folgende Fristen bestimmt:

Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den revidierten Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der beiden Strecken zu beginnen.

Binnen 12 Monaten, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, sind die beiden Strecken 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 einem Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die durch Beschluss der Gemeindeversammlung von St. Moritz, vom 11. Oktober 1892, aufgestellten Bestimmungen, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., 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 Handgepäck. Zum Transport von Reisegepäck, Gütern und lebenden Tieren ist sie nicht verpflichtet.

Die Gesellschaft kann den Betrieb auf die Sommersaison beschränken. Der Bundesrat kann jedoch verlangen, dass der Betrieb zwischen St. Moritz-Dorf und Station St. Moritz auch im Winter fortgeführt wird, falls sich hierfür ein Bedürfnis zeigt und es die Verhältnisse gestatten.

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 Gesellschaft bleibt im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle daheringen Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement zur Genehmigung vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrat festgesetzt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrate zu genehmigen ist.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe von höchstens 20 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

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

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

Art. 17. Das Handgepäck wird soweit taxfrei befördert, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Wagen untergebracht werden kann; für grössere Stücke kann im Maximum eine Taxe von 20 Rappen erhoben werden.

Art. 18. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 19. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. 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 hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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. 21. 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. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hülfsgeschäften sich ergeben.

Art. 22. 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 auf 1. Januar 1925 und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem 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. Mai 1930 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 1930 und 1. Januar 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des 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. 23. Hat der Kanton Graubünden den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 22 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.

II. Werden die im Art. 6 hiervoor für die Strecken St. Moritz-Dorf—Station der Rhätischen Bahn—St. Moritz-Bad und St. Moritz-Bad—Campferer-See festgesetzten Fristen nicht eingehalten, so fällt der gegenwärtige Bundesbeschluss dahin und es tritt der Bundesbeschluss betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn von St. Moritz-Dorf nach St. Moritz-Bad vom 22. Dezember 1892 mit den im Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1902 vorgesehenen Änderungen wieder in Kraft.

III. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1913 in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Strassenbahn in St. Moritz und von St. Moritz nach dem Campferer-See.
(Vom 7. November 1912.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	372
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.11.1912
Date	
Data	
Seite	1-9
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 792

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.