

Bundesblatt

80. Jahrgang.

Bern, den 14. März 1928.

Band I.

Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich Nachnahme- und Postbestellungsgebühr.

Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzeile oder deren Raum. — Inserate franko an Stämpfli & Cie. in Bern.

2297

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Chantarella nach Corviglia bei St. Moritz.

(Vom 9. März 1928.)

Mit Eingabe vom 3. Oktober 1927 unterbreitete uns Herr E. Thoma-Badrutt in St. Moritz ein Gesuch um Erteilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Drahtseilbahn von Chantarella nach Corviglia bei St. Moritz.

In dem der Eingabe beigelegten allgemeinen Bericht wird im wesentlichen folgendes ausgeführt:

Mit der immer zunehmenden Bedeutung von St. Moritz als Kurort sowie als Wintersportplatz und besonders mit Rücksicht auf die wachsende Beliebtheit des Skisportes sei St. Moritz gezwungen, sein Sportgelände zu erweitern und ausserdem Verhältnisse zu schaffen, welche die Erreichung neuer Sportgebiete im Winter leicht ermöglichen. Heute stehe St. Moritz vor der Notwendigkeit der Erstellung einer grösseren Rodelbahn von der Corvigliahütte herunter bis nach St. Moritz-Dorf. In Verbindung damit sei die Führung einer Drahtseilbahn in die Gegend der Corviglia-Hütte absolut gegeben.

Die Erstellung einer Drahtseilbahn nach Corviglia biete weiter die Möglichkeit, die Wintersaison früher beginnen und später enden zu lassen, sie also wesentlich zu verlängern, indem das Corvigliagebiet (über 2500 m Meereshöhe liegend) oft schon genügend Schnee für den Skiläufer aufweise, wenn solcher im Tal noch fehle; anderseits seien die Bedingungen für das Skilaufen dort bis Ende April gewöhnlich noch sehr gute, während sie unten im Tal gegen Mitte März ungenügend würden.

St. Moritz sei der älteste und wohl heute noch der bedeutendste Wintersportplatz der Welt. Wenn es diesen Platz weiter behaupten wolle, müssten die Sportgelegenheiten mit jedem Jahr verbessert und ausgedehnt werden. Diesem Bestreben solle in erster Linie die projektierte Bahn dienen.

Dem der Eingabe beigelegten technischen Bericht entnehmen wir folgende Angaben:

Die neue Drahtseilbahn hat ihre Talstation unmittelbar neben und nord-östlich der Bergstation der bestehenden Drahtseilbahn St. Moritz-Chantarella; diese ist somit Umsteigestation für den Berg- und Talverkehr St. Moritz-Corviglia. Von da zieht sich die Linie vorerst in einer starken Linkskurve am Hang bergseits des Kurhauses Chantarella hin, nachher in der Richtung Piz Nair, unterhalb der Alp Nova hindurch und zuletzt in einer grössern Rechtskurve zu der auf dem Munt da St. Moritz, etwas unterhalb der Corviglia-Skihütte gelegenen Endstation Corviglia.

Die Hauptangaben technischer Natur sind folgende:

Länge der Bahn: 1652,0 m in Bahnneigung,

1574,0 m horizontal (nach dem der Übersichtskarte zugrunde liegenden ursprünglichen Projekt 1745 m).

Spurweite: 0,8 m.

Maximalsteigung: 45½ %.

Höhenkoten: Untere Station: 2007,8 m,

Obere Station: 2488,8 m.

Minimalradius: 200 m.

Zwischenstationen: keine.

Betriebssystem: elektrisch.

Nach dem technischen Bericht liegt das ganze Tracé, mit Ausnahme eines kurzen Einschnittes unterhalb der Alp Nova, der eventuell überdeckt wird, im offenen Gelände und ist frei von Steinschlag und Lawinen. Um den Betrieb der Bahn im Winter weitgehend sicherzustellen, soll das Geleise auf erhöhten, selbst grosse Schneehöhen überragenden Unterbau gelegt werden.

An Kunstbauten weist die Bahn einen Wegdurchgang bei Alp Nova auf, sowie einige weitere Durchgänge mehr talwärts, deren Lage indes erst anhand der Detailaufnahmen bestimmt werden kann.

Die beiden für ein Fassungsvermögen von je 50 Personen vorgesehenen Personenwagen mit Schnellschlussbremsen erhalten grosse Plattformen für Gepäck- und Stückgütertransport, Sportgeräte und Stehplätze.

Die Betriebssaison der Bahn soll vom 15. Juni bis 30 September und vom 1. Dezember bis 31. März dauern. Mit Bewilligung des eidgenössischen Eisenbahndepartements ist jedoch die Bahngesellschaft berechtigt, den Betrieb später aufzunehmen oder ihn früher einzustellen, wenn der Zustand der Bahnlinie oder die Witterungsverhältnisse es erheischen.

Der summarische Kostenvoranschlag setzt sich wie folgt zusammen:

I. Allgemeine Ausgaben	Fr. 40,000
II. Bahnanlage und feste Einrichtungen	» 700,000
III. Rollmaterial	» 70,000
IV. Mobiliar, Gerätschaften und Reserveteile	» 8,000
V. Unvorhergesehenes und Verschiedenes	» 32,000
Total	Fr. 850,000
oder rund für den Bahnkilometer	» 515,000

Die Rentabilitätsberechnung enthält folgende Hauptangaben:

Total der Betriebseinnahmen	Fr. 127,000
» » Betriebsausgaben	» 70,100
Überschuss der Einnahmen	Fr. 56,900
Verzinsung der Anleihe I. Hypothek von Fr. 400,000 à	
6 %	Fr. 24,000
Einlage Erneuerungs- und Reservefonds.	» 5,000
6 % Dividende auf Fr. 450,000 Aktienkapital . . .	» 27,000
	» 56,000
Saldo	Fr. 900

In seiner Vernehmlassung vom 29. Februar 1928 erklärte sich der Kleine Rat des Kantons Graubünden mit der Erteilung der nachgesuchten Konzession an Herrn E. Thoma-Badrutt einverstanden.

In bezug auf den Inhalt des Konzessionsentwurfes besteht zwischen Konzessionsbewerber, Kantonsregierung und Eisenbahndepartement Übereinstimmung.

Da die neue Drahtseilbahn einem Bedürfnis des stark besuchten Winterkurortes und Sportplatzes St. Moritz entspricht und irgendwelche Bedenken der Konzessionierung nicht entgegenstehen, halten wir die Erteilung der Konzession für gerechtfertigt. Weitere Bemerkungen haben wir nicht anzubringen.

Wir empfehlen Ihnen daher den nachstehenden Bundesbeschluss zur Annahme und benützen den Anlass, um Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 9. März 1928.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Vizekanzler:

Leimgruber.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Drahtseilbahn von Chantarella nach Corviglia bei St. Moritz (Engadin).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn E. Thoma-Badrutt, in St. Moritz, vom 3. Oktober 1927,
 2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. März 1928,
- beschliesst:

Herrn E. Thoma-Badrutt, in St. Moritz (Engadin), wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Chantarella nach Corviglia in St. Moritz 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.

Art. 2.

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

Art. 3.

Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4.

Der Sitz der zu bildenden Aktiengesellschaft wird in St. Moritz sein.

Art. 5.

Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Verwaltungsratsausschusses soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, gebildet werden.

Das ständige Personal soll aus Schweizerbürgern bestehen.

Art. 6.

Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen. Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

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 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 vom Bundesrat aus militärischen Rücksichten verlangten Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, sowie Zerstörungsvorkehren, hat die Gesellschaft auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 9.

Die Bahn wird mit Spurweite von 0,8 m erstellt und elektrisch betrieben.

Art. 10.

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. 11.

Den eidgenössischen Aufsichtsbeamten ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen der Bahn zu gewähren, sowie das zur Vornahme der Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 12.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Bahn, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben, und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigenfalls entlassen werden. Das gleiche gilt gegebenenfalls gegenüber Mitgliedern der Verwaltung, denen vorübergehend oder dauernd Dienstverrichtungen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind.

Art. 13.

Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Stückgütern.

Art. 14.

Die Gesellschaft ist ermächtigt, den Betrieb der Bahn auf die Zeit vom 15. Juni bis 30. September und vom 1. Dezember bis 31. März zu beschränken. Das eidgenössische Eisenbahndepartement kann ihr gestatten, den Betrieb später aufzunehmen oder ihn früher einzustellen, wenn der Zustand der Bahnlinie oder die Witterungsverhältnisse es erheischen. Im allgemeinen ist ihr anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen. Immerhin sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Einführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 15.

Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse verwenden, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Art. 16.

Für die Beförderung von Personen können Taxen bis zum Betrag folgender Ansätze für die Person für die ganze Linie bezogen werden:

Für die Bergfahrt	Fr. 5.—
Für die Talfahrt	» 2.50
Für die Hin- und Rückfahrt . .	» 7.—

Kinder unter vier Jahren sind taxfrei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahr darf die Hälfte der Taxe erhoben werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, die im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillete zu ermässiger Taxe auszugeben.

Für die Einwohner der Gemeinde St. Moritz bleiben ermässigte Taxen vorbehalten, die vom Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft festgestellt werden.

Art. 17.

Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden in Wagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck und für Stückgüter können Taxen auf der ganzen Strecke (Bergfahrt oder Talfahrt) per 100 Kilogramm bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Gepäck	Fr. 2. —
Güter.	» 1. 50

Die Mindesttaxe für eine Sendung wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 18.

Das Gewicht wird bei Gütersendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm und bei Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm gerechnet. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

Art. 19.

Die in Art. 16 und 17 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen nur den Transport von Station zu Station. Das Gepäck und die Stückgüter sind von den Aufgebern an die Stationsplätze aufzuliefern und von den Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe hierfür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 20.

Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21.

Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Bahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22.

Das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6 % des Aktienkapitals übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen

rungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Art. 23.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet der Bundesrat.

Art. 24.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

a. für Äufnung eines Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, zu sorgen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;

b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;

c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen oder das Personal bei einer Anstalt zu versichern, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;

d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

Art. 25.

Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Graubünden, sowie der Gemeinde St. Moritz, 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 Eintritte desselben Kenntnis zu geben.

b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und aller übrigen Zugehör. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich der 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 nicht Genüge getan werden und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds nicht dazu 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 1961 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1961 und 1. Januar 1976 erfolgt, den 22½fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1976 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller andern 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 welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.

e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufern entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

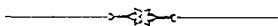
f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 26.

Haben der Kanton Graubünden oder die Gemeinde St. Moritz den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 25 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton Graubünden bzw. die Gemeinde St. Moritz haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 27.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, der am in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer elektrischen Drahtseilbahn von Chantarella nach Corviglia bei St. Moritz. (Vom 9. März 1928.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1928
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	11
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2297
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.03.1928
Date	
Data	
Seite	585-593
Page	
Pagina	
Ref. No	10 030 298

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.