

Nachtrags-Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Chur über Churwalden nach Tiefenkaſtel, beziehungsweise nach Filisurer Brücke.

(Vom 11. Oktober 1897.)

Tit.

Mit unserer Botschaft vom 17. März 1897 unterbreiteten wir Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluß betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Chur über Churwalden nach Tiefenkaſtel zu Händen des Herrn Georg Brügger-Vieli in Churwalden. Da dieses Gesuch noch nicht erledigt ist, entsprechen wir einem Wunsche des Konzessionsbewerbers und beantragen Ihnen nachträglich einige Änderungen an dem vorgelegten Beschlußentwurf.

Herr Brügger-Vieli teilte nämlich dem Eisenbahndepartement mittelst Zuschrift vom 29. Juli 1897 mit, infolge der Annahme des bündnerischen Eisenbahngesetzes durch die Volksabstimmung vom 20. Juni 1897 habe das Initiativkomitee für die elektrische Straßenbahn Chur-Churwalden-Tiefenkaſtel beschlossen, als Endstation Filisurbrücke anzunehmen. Mittelst einer weiteren Zuschrift vom 8. August abhin legte er abgeänderte Vorlagen vor, indem er sich anbot, wenn nötig, die Übersichtskarte mit dem neuen Tracé in 250 Exemplaren nachzuliefern. Da es sich um eine bloße Änderung des Tracés handelt, dispensierte ihn das Eisenbahndepartement von dieser Nachlieferung.

Dem neuen technischen Berichte entnehmen wir, daß auch für dieses Projekt grundsätzlich angenommen wurde, es solle die Maximalsteigung nicht mehr als 7% betragen. Das Tracé ist von Chur bis zur Haltestelle Lai (km. 19,8) dasselbe wie für das ursprüngliche Projekt. Statt aber nun in das Thal des Heibaches abzubiegen, bleibt die Bahn auf der Poststraße bis zum Osteingang des Dorfes Brienz und soll von hier längs dem Abhang unter Brienz durchgeführt werden bis zur Straßenkulmination Surava-Kulm (Eimündung der Landwasserstraße in die Albulastraße), Cote 971. Von Surava-Kulm könne wieder die Poststraße benützt werden durch Alvaneu-Bad bis zum Endpunkt der Bahn bei der Landwasserbrücke, circa 1,5 km. vor dem Dorfe Filisur, Cote 980. Die Bahn komme im ganzen mit 16,000 Metern in die Straße und mit 17,600 Metern auf eigenen Bahnkörper zu liegen. Der Höhenunterschied betrage zwischen Chur und Parpan 966 und zwischen Parpan und Filisurbrücke 671 Meter oder durchschnittlich 4,9 % Steigung, bezw. Gefäll.

Der summarische Kostenvoranschlag sieht vor:

I. Bahnanlage und feste Einrichtungen.

A. Organisation und Verwaltung	Fr.	134,400
B. Verzinsung des Baukapitals	„	43,700
C. Expropriation	„	100,800
D. Bahnbau:		
1. Unterbau	Fr.	672,000
2. Oberbau	„	672,000
3. Hochbau und mechanische Einrichtungen	„	285,600
4. Telegraphenleitungen etc.	„	33,600

„ 1,663,200

II. Rollmaterial „ 218,400

III. Mobiliar und Gerätschaften „ 11,800

Unvorhergesehenes „ 177,700

Total Fr. 2,350,000

oder Fr. 70,400 per Kilometer der Bahnlänge.

Die Ausgaben der Betriebsrechnung werden veranschlagt wie folgt:

I. Allgemeine Verwaltung	Fr.	11,000
II. Unterhalt und Aufsicht der Bahn	„	44,000
III. Expeditions- und Zugsdienst	„	15,000

Übertrag Fr. 70,000

	Übertrag	Fr. 70,000
IV. Fahrdienst	„	24,000
V. Diverses	„	10,000
	Total	Fr. 104,000

An Einnahmen sind vorgesehen:

1. Personenverkehr	Fr. 132,000
2. Güterverkehr	„ 89,000
3. Gepäckverkehr	„ 11,000
	Total
	Fr. 232,000

Von dem Einnahmentüberschuß von Fr. 128,000 sei die Einlage in den Erneuerungsfonds (33,6 km. à Fr. 500) mit Fr. 17,000 in Abzug zu bringen, so daß ein Reinertrag von Fr. 111,000 verbleibe, welcher circa 4,7 % des Anlagekapitals ausmache.

Der Kleine Rat des Kantons Graubünden ließ sich mit Schreiben vom 5. dieses Monats dahin vernehmen, er habe keine Veranlassung, gegen die beabsichtigten Tracéänderungen Einsprache zu erheben. Für die Benützung der Straße gelten diejenigen Bestimmungen, welche der Kleine Rat in Anlehnung an einen großrätlichen Beschluß vom 23. Mai 1896 mit Beschluß vom 9. Februar 1897 aufgestellt habe.

Wir beantragen Ihnen, den mit Botschaft vom 9. März 1897 vorgelegten Beschlußentwurf mit nachstehenden Änderungen anzunehmen:

1. Im Titel, sowie im Ingreß ist „Tiefenkastel“ durch „Filisurer Brücke“ zu ersetzen.

2. Statt „einer Eingabe des Herrn G. Brügger-Vieli etc.“ ist zu sagen: „dreier Eingaben des Herrn G. Brügger-Vieli in Churwalden vom 24. Oktober 1896, 29. Juli und 8. August 1897“.

3. Nach „2. einer Botschaft des Bundesrates vom 17. März 1897“ ist hinzuzufügen: „sowie einer Nachtragsbotschaft vom —. Oktober 1897“.

4. In der zweitletzten Zeile des Artikels 21 sind die Worte „für lebende Tiere“, die mit Artikel 12, Lemma 2, im Widerspruch stehen und versehentlich in den Entwurf aufgenommen wurden, zu streichen.

5. Das Datum des Beschlusses des Kleinen Rates von Graubünden in Art. 26 ist vom 9. Dezember 1896 auf den 9. Februar 1897 richtig zu stellen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 11. Oktober 1897.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



Nachtrags-Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer elektrischen Eisenbahn (teilweise Straßenbahn) von Chur über Churwalden nach Tiefenkaasel, beziehungsweise nach Filisurer Brücke. (Vom 11. Oktober 1897.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1897
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	13.10.1897
Date	
Data	
Seite	445-448
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 040

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.