

Art. 22. Haben die Kantone St. Gallen und Appenzell A. Rh. den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 21 definirt worden, jederzeit auszuüben, und die Kantone haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 23. 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 Zahnradbahn von Brienz auf das Rothhorn.

(Vom 19. Dezember 1889.)

Tit.

Mit Eingabe vom 15., eingelangt am 19. Oktober 1889, bewirbt sich Herr Karl Brück, Fabrikant in Brienz, handelnd Namens der Vorbereitungsgesellschaft für Erbauung einer Zahnschienenbahn auf das Brienzer Rothhorn, um die Konzession zum Bau und Betrieb einer Zahnradbahn vom Orte Tracht bei Brienz nach dem Rothhorn (Kt. Bern).

Dem der Eingabe beigefügten allgemeinen und technischen Bericht entnehmen wir nachstehende Einzelheiten über das vorliegende Projekt.

Zur Begründung desselben weist der Konzessionsbewerber vorerst darauf hin, daß von jeher das Briener Rothhorn, gleichwie der Rigi, der Pilatus und das Faulhorn, als einer der schönsten Aussichtspunkte der Schweiz bezeichnet und schon sehr früh von der Touristenwelt besucht worden sei, so daß bereits in den 30er Jahren einen guten Reitweg anzulegen und auf der Höhe ein Wirthshaus zu erstellen das Bedürfniß sich gezeigt habe.

Mit dem Zeitpunkte der Erbauung von Bergbahnen habe sich jedoch dieses Verhältniß geändert und mit jeder neuen Bahn die Frequenz des Rothhorn abgenommen, nur wenige leidenschaftliche Bergsteiger seien noch die einzigen Besucher des allmählig vereinsamenden Wirthshauses auf der Rothhornspitze gewesen. Denn eine große Zahl der Bergbesucher finde es eben leichter und bequemer, die Schönheiten der Alpenwelt da zu bewundern, wo die Lokomotive den Transport auf die Berge vermittele.

Die Erstellung verschiedener Bergbahnen im Bereich des Vierwaldstättersee's, welche zu Aussichtspunkten ersten Ranges führen, benachtheilige nicht nur die ähnlichen Aussichtspunkte, sondern das gesammte Berner Oberland so sehr, daß die Ausföhrung eines leistungsfähigen, den Rigibahnen etc. ebenbürtigen Unternehmens, für die genannte Gegend, die z. Z. noch keine derartige Anlage besitze, geradezu eine Nothwendigkeit geworden sei. Es habe sich deshalb zum Zwecke der Vorbereitung des Baues einer Eisenbahn auf das Rothhorn eine Gesellschaft gebildet, welche nach Vollendung der nöthigen technischen Vorstudien nun um eine bezügliche Bundeskonzession nachsuche.

Die Bahn soll in der Nähe des Bahnhofes der Brünigbahn und des Ländeplatzes der Dampfschiffe, in Tracht, Cote 570 m. ü. M., auf dem linken Ufer des Trachtbaches ihren Anfang nehmen, denselben jedoch bald überschreiten, um nach Ueberwindung des Gehänges beim Mühlebach vermittelst eines Kehrtunnels in die Matten des Geldried, 1030 m. ü. M., zu gelangen. Mit einer oberhalb Geldried beginnenden Kehrkurve und einem Tunnel durch die Felsen der Planalpfluh tritt sie in den untersten Theil der Planalp, zieht sich von da, dem linken Ufer des Mühlebaches folgend, bis Hausstadt, 1325 m. ü. M., und weiter bis unterhalb Mittelstaffel; hier den Bach überschreitend, umfährt sie die dortigen Alphütten und gelangt am Fuße der Schöneggfluh sich in westöstlicher Richtung hinziehend, über den Schöneggbach und dann über einen rechtsseitigen Zufluß des Mühlebaches nach Oberstaffel, 1810 m. ü. M.; von hier weg entwickelt sich die Bahn in einer Kurve an dem Gehänge der Råßen Egg, überschreitet nochmals den Mühle-

bach, zieht sich den Gehängen des Breitengrates entlang bis zum Schöneeggbach und gelangt, diesen überschreitend, von da vermittelt eines Kehrtunnels zu den Ruinen des zirka 300 m. unterhalb der Rothhornspitze gelegenen, vor ungefähr 6 Jahren abgebrannten Wirthshauses. Die Bahn würde demnach so ziemlich die Richtung des bisherigen Reitweges verfolgen.

Von einer Projektirung der Bahn bis auf die Spitze des Rothhorn habe man absehen müssen, weil letztere weder für ein neues Hotel, noch für die nothwendigen Stationsanlagen der Bahn genügend großen und geschützten Raum bieten würde. Immerhin werde eine Höhe erstiegen, welche bis jetzt von keiner Bergbahn der Welt erreicht sei, indem die Pilatusbahn (z. Z. die höchste) ihren Endpunkt 2076 m. ü. M. habe, während die Rothhornbahn eine Höhe von 2252 m. ersteige.

Die Spurweite der Bahn wird zu 0,8 m. angenommen, um bei der hieraus resultirenden reduzirten Planumbreite und Anwendung kleiner Kurvenradien (80 m.) ein Anschmiegen an die Terrainkonfiguration zu ermöglichen und dadurch die Kosten des Unterbaues herabzudrücken.

Die Bahn wird eine ungefähre Länge von 7600 m. erhalten und Steigungen von 18 bis 25 % aufweisen. In den Stationen ist eine Steigung von 5—6 % angenommen. Die zu ersteigende Höhe beträgt, wie erwähnt, 1682 m. Als wichtigere Objekte der Bahnanlage sind im technischen Bericht 6 Brücken von 6—18 m. Spannweite und 3 Tunnel erwähnt.

Für den Oberbau sind Schienen von Flußstahl von 20. kg. Gewicht pro Laufmeter und Querschwellen aus Flußeisen, sowie die Einlegung einer Abt'schen Zahnschiene mit zwei Lamellen in Aussicht genommen. Für die Station Brienz ist ein einfaches Stationsgebäude mit Lokomotiv- und Wagenremise vorgesehen; die Station Hausstadt erhält ein Schutzdach mit angebautem Bureau; die Station Rothhorn ist lediglich mit einer Remise in der Länge eines Bahnzuges bedacht, indem angenommen wird, daß die übrigen Stationslokalitäten in dem neu zu erbauenden Hotel untergebracht werden können. Die beiden Haltstellen, resp. Wasserstationen Geldried und Oberststafel erhalten keine Hochbauten. Auf der freien Strecke werden für die Wärter kleine Buden errichtet.

Die Lokomotiven sollen nach System Abt erstellt werden und von den 4 zu beschaffenden Personenwagen mit je 48 Sitzplätzen sollen 2 geschlossene und die 2 andern offene sein; ferner sind 2 offene Güterwagen in Aussicht genommenen.

Die Baukosten werden veranschlagt wie folgt:

1) Beschaffung des Baukapitals, Zinse etc., Verwaltung	Fr.	120,000
2) Bauleitung und Projektverfassung	"	66,000
3) Expropriation	"	55,000
4) Unterbau	"	754,000
5) Oberbau	"	567,000
6) Hochbau	"	88,000
7) Mechanische Einrichtungen	"	40,000
8) Telegraph, Signale, Abgrenzung etc.	"	7,000
9) Rollmaterial	"	220,000
10) Inventar	"	12,000
11) Unvorhergesehenes	"	71,000
Total		Fr. 2,000,000

Der Petent legt eine Rentabilitätsberechnung nicht vor und bemerkt nur, daß vorläufig auf eine Frequenz von jährlich 18,000 Personen gerechnet werde, wobei er anführt, daß die Gießbachbahn seit ihrem Bestehen im Minimum jährlich 27,118 Personen, im Maximum aber 40,896 Personen befördert habe. Die Frequenzziffer glaube man schon deßhalb nicht zu hoch genommen zu haben, weil jedenfalls die nahe gelegene Fremdenstadt Interlaken dieselbe günstige Einwirkung auf die Rothhornbahn haben werde, wie Luzern für die Pilatus- und Rigibahn; das in Aussicht genommene Fahrmaterial werde ermöglichen jährlich mit Leichtigkeit bis 42,000 Personen auf den Berg und zurück zu befördern.

Die Regierung des Kantons Bern, gemäß Art. 2 des Eisenbahngesetzes zur Vernehmlassung eingeladen, erhebt gegen die Konzessionirung keine Einwendungen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen wurden am 17. Dezember abgehalten und es fanden dabei die im nachstehenden Beschlußentwurf aufgenommenen Konzessionsbedingungen allseitige Zustimmung.

Dieselben entsprechen dem bei Spezialbahnen üblichen Wortlaut und schließen sich speziell der von Ihnen unterm 29. April 1887 erteilten Konzession einer Zahnradbahn von Bönigen auf die Schynige Platte (E. A. S. IX, 254 ff.) an, so daß wir von einer Erörterung der einzelnen Bestimmungen absehen können. Abweichungen sind bloß folgende zu erwähnen:

Art. 10 ist nach dem neuern Wortlaut aufgenommen und demgemäß am Schlusse die besondere Bestimmung betreffend Gestattung des Zutritts in den Bahnhöfen an die Kontrolbeamten des Bundes

weggelassen, ebenso in Art. 20 der Vorbehalt der Genehmigung der Vorschriften über die Unterstützungskassen etc. durch den Bundesrath, da die Materie jetzt gesetzlich geregelt ist. Im Art. 21 sind ferner die neuen Rückkaufsfristen eingesetzt, und eine Verschiedenheit besteht endlich in Bezug auf die Personentaxen, welche indessen mit Fr. 10 für Bergfahrt und Fr. 6 für Thalfahrt nicht über die in andern Fällen, z. B. der 3 km. kürzern Pilatusbahn, admittirten Sätze hinausgehen und auch deßhalb nicht zu Bedenken Anlaß geben, weil es sich um eine ausschließliche Touristenbahn handelt, bei welcher die anwohnende Bevölkerung wenig oder gar nicht an den Taxen theilhaftig erscheint.

Wir beantragen Ihnen demgemäß, dem Gesuche im Sinne des hienach folgenden Beschlusentwurfes zu entsprechen.

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

Bern, den 19. Dezember 1889.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Hammer.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf)

## Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Zahnradbahn von Brienz nach dem  
Rothhorn.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Herrn Karl Brück, Fabrikant in Brienz, handelnd Namens des Initiativkomites für eine Eisenbahn auf das Rothhorn, vom 15. Oktober 1889;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 19. Dezember 1889,

beschließt:

Dem Herrn Karl Brück, Fabrikant in Brienz, handelnd Namens eines Initiativkomites, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer Zahnradbahn von Brienz auf das Rothhorn 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 Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren vom Tage der Konzessionsbewilligung an verliehen.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Brienz.

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern bestehen, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben.

Art. 5. Binnen 18 Monaten, vom Datum der Konzession an gerechnet, sind die vorschriftsgemäßen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie die Statuten der Gesellschaft, dem Bundesrathe einzureichen.

Mit den Arbeiten muß spätestens binnen 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung begonnen werden.

Art. 6. Die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn hat spätestens 2 Jahre nach der Plangenehmigung zu geschehen.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb 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 zu verlangen, wenn ihm eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten erscheint.

Art. 8. Die Bahn wird nach dem Zahnradsystem schmalspurig und eingleisig ausgeführt.

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 Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Ueberwachung der Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, ist behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn, der Stationen und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung und Erprobung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben, und gegen welche der Inhaber der Bahn nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt in erster Linie die Beförderung von Personen und Gepäck; Güter werden nur befördert, soweit die Wageneinrichtung es gestattet.

Zum Viehtransport ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft kann den Betrieb der Bahn auf die Bergtouristensaison beschränken. Im Allgemeinen ist der Gesellschaft anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzustellen.

Immerhiu sind alle daherigen Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, mindestens 14 Tage vor dem zu ihrer Ausführung bestimmten Zeitpunkt dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Art. 14. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrathe festgestellt.

Art. 15. Die Unternehmer werden ermächtigt, für den Verkehr zwischen den Endstationen folgende Taxen zu beziehen:

a. Für den Transport von Personen:

für die Bergfahrt	Fr. 10,
„ „ Thalfahrt	„ 6.

Für Kinder unter 4 Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach mit dem Bundesrathe zu vereinbarenden Bestimmungen Abonnementsbillets auszugeben.

b. Das Handgepäck der Reisenden bis zum Gesamtgewicht von 5 Kilogramm wird taxfrei befördert, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das 5 Kilogramm übersteigende übrige Gepäck der Reisenden können bis zum Gewicht von 10 Kilogramm 50 Rp., von jedem Kilogramm mehr 5 Rp. erhoben werden.

c. Für Güter bis auf 20 Kilogramm Gewicht dürfen 60 Rp., für je 10 weitere Kilogramm oder einen Bruchtheil derselben 30 Rappen erhoben werden.

Für den Verkehr von und nach den Zwischenstationen sollen die Taxen im Verhältniß der zu durchfahrenden Strecke gerechnet werden. Bruchtheile eines Kilometers gelten für einen ganzen Kilometer.

Art. 16. Die im Art. 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waare ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

Art. 17. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie

Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Zustimmung des Bundesrathes eingeführt werden.

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 Verständigung 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 Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist gehalten, für die Aeuffnung eines genügenden Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse zu errichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern.

Art. 21. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, 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 des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufsumme 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 Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und 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 welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäuferes entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
1. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 22. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahieriges Recht, wie es im Art. 21 definiert 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 kompetent gewesen wäre.

Art. 23. 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 Zahnradbahn von Brienz auf das Rothhorn. (Vom 19. Dezember 1889.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1889
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.12.1889
Date	
Data	
Seite	1271-1280
Page	
Pagina	
Ref. No	10 014 643

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.