

2349

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Langenthal-Huttwil-Bahn.

(Vom 30. August 1928.)

I.

Am 21. Oktober 1927 beschlossen die Generalversammlungen der Aktionäre der Langenthal-Huttwil-Bahn und der Huttwil-Eriswil-Bahn die Fusion der beiden Unternehmungen mit Wirkung ab 1. Januar 1927. Die Durchführung dieser Massnahme ist gemäss § 1 des Fusionsvertrages in der Weise gedacht, dass die Langenthal-Huttwil-Bahn unter der Firma «Eisenbahngesellschaft Langenthal-Huttwil» die bisherige Huttwil-Eriswil-Bahn in sich aufnimmt, welche letztere damit als selbständiges Rechtssubjekt verschwindet.

Die Rechtsverhältnisse der beiden fusionierenden Gesellschaften waren bisher durch folgende Konzessionen geordnet:

1. Langenthal-Huttwil-Bahn: Konzession vom 12. Dezember 1884 (E. A. S. n. F. VIII, 85), abgeändert durch Bundesbeschluss vom 6. Juni 1913 (ibidem XXIX, 47).

2. Huttwil-Eriswil-Bahn: Konzession vom 5. Oktober 1911 (E. A. S. n. F. XXVII, 177).

Die Fusion schliesst, so wie sie beschlossen wurde, eine Übertragung der konzessionsgemässen Rechte und Pflichten der bisherigen Huttwil-Eriswil-Bahn auf die Langenthal-Huttwil-Bahn in sich und musste insoweit gemäss Art. 10 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 von der Bundesversammlung genehmigt werden. Mit Eingabe vom 3. März 1928 hat jedoch die Direktion der beiden fusionierenden Bahnen das Gesuch gestellt, es seien auf den Zeitpunkt der Fusion die zwei bisherigen Konzessionen aufzuheben und durch eine neue einheitliche Konzession für das gesamte Netz der Langenthal-Huttwil-Bahn zu ersetzen. Die kantonalen Behörden haben sich mit diesem Vorgehen einverstanden erklärt. Unter diesen Umständen ist es nicht notwendig, dass die Bundesversammlung zuerst die formelle Genehmigung der Übertragung der konzessionsgemässen Rechte und Pflichten der Huttwil-Eriswil-Bahn auf die Langenthal-Huttwil-Bahn ausspreche: denn die Erteilung einer neuen einheitlichen Konzession ordnet die Rechtsgrundlage der neuen Unternehmung umfassend.

II.

Über den Inhalt des nachstehenden Entwurfes für eine neue Konzession ist folgendes zu sagen:

Es handelt sich in der Hauptsache um eine Verschmelzung der beiden bisherigen Konzessionen der Langenthal-Huttwil-Bahn und der Huttwil-Eriswil-Bahn ohne grundlegende materielle Änderungen. Dabei sind einige bisherige Bestimmungen, welche den gegenwärtigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen, durch neue ersetzt worden, und andere, z. B. über die Baufristen, konnten als gegenstandslos weggelassen werden.

Die in Art. 3 festgesetzte Konzessionsdauer ist so berechnet worden, dass der Zeitunterschied zwischen den beiden Konzessionen im Verhältnis der Linienlänge der jüngern Unternehmung zum Gesamtnetz berücksichtigt wurde.

Abänderungen redaktioneller Natur finden sich in den Art. 6, 7 sowie in Art. 12, Abs. 1, und Art. 15 des Entwurfes.

Die Art. 10, 11, 13, 14, 19, Abs. 2, und 20 sind in Form und Inhalt an die entsprechenden Bestimmungen anderer neuer Konzessionen angepasst worden.

Um der im Fusionsvertrag vorgesehenen Möglichkeit der Einstellung des Betriebes auf der Linie Huttwil-Eriswil und des Abbruches dieser Strecke Rechnung zu tragen, bestimmt Art. 12, Abs. 2, dass der Bundesrat die Gesellschaft nach Anhörung der Kantonsregierung zur Durchführung der genannten Massnahmen ermächtigen kann, sofern als Ersatz des Bahnbetriebes ein in seinen Leistungen sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr gleichwertiger *Automobildienst eingerichtet wird*.

Art. 19. Im ersten Absatz wurde auf besondern Wunsch des Verwaltungsrates der Bahngesellschaft der Wortlaut von Art. 24, Abs. 1, der bisherigen Konzession der Langenthal-Huttwil-Bahn übernommen, der eine Taxherabsetzung erst vorsieht für den Fall, dass die Unternehmung drei Jahre nacheinander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft. Die neuern Konzessionen sehen sonst vor, dass die Taxherabsetzung angeordnet werden soll, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre sechs Prozent übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preiserleichterungen Rechnung trägt. Da indessen die Beibehaltung des Wortlautes von Art. 24, Abs. 1, der bisherigen Konzession der Langenthal-Huttwil-Bahn gewissermassen ein wohlherworbenes Recht der Gesellschaft darstellt, glaubten wir, hier von der Forderung einer Anpassung an die Bestimmungen der neuern Konzessionen absehen zu dürfen, um so eher, als der Frage einstweilen keinerlei praktische Bedeutung zukommt. Denn die Gesellschaft bezieht zurzeit noch erhöhte Taxen auf Grund des Bundesbeschlusses betreffend vorübergehende Taxmassnahmen der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen vom 25. Juni 1920; gemäss Art. 2 dieses Bundesbeschlusses hat es der Bundesrat, ohne an einen bestimmten Reinertrag der Unterneh-

mung gebunden zu sein, in der Hand, nach seinem Ermessen eine Herabsetzung der erhöhten Taxen zu verlangen, wenn die Verkehrsverhältnisse und die finanzielle Lage der Bahn es erlauben. Eine Anwendung des Art. 19, Abs. 1, kam somit erst dann in Frage, wenn die Gesellschaft nach Herabsetzung der Taxen auf das Vorkriegsniveau einen zu hohen Reinertrag erzielen würde.

In Art. 21 werden die Rückkaufstermine unter Berücksichtigung der in Art. 3 neu geordneten Konzessionsdauer den veränderten Verhältnissen entsprechend neu festgesetzt, in der Hauptsache unter Anlehnung an die Bestimmungen der bisherigen Konzession der Langenthal-Huttwil-Bahn.

Zum Schlusse sei noch bemerkt, dass die durch die Generalversammlung vom 21. Oktober 1927 gefassten Beschlüsse von einer Aktionargruppe der Langenthal-Huttwil-Bahn gerichtlich angefochten worden sind. Der betreffende Prozess ist noch nicht zu Ende; dagegen geht aus einem der Direktion der Langenthal-Huttwil-Bahn und der Eisenbahndirektion des Kantons Bern erstatteten Rechtsgutachten hervor, dass diese Anfechtungsklage keine Aussicht auf Erfolg hat. Unter diesen Umständen durfte der Erteilung der nachgesuchten einheitlichen Konzession durch die Bundesversammlung nichts entgegenstehen.

Der Inhalt des Konzessionsentwurfes, mit dem sich sowohl die kantonalen Behörden als auch die Bahngesellschaft einverstanden erklärt haben, gibt uns im übrigen zu keinen Bemerkungen Anlass. Wir empfehlen Ihnen daher die Annahme der Vorlage.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Herren, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, den 30. August 1928.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schulthess.

Der Bundeskanzler:

Kaeslin.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

die Erteilung einer einheitlichen Konzession an die
Langenthal-Huttwil-Bahn.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Direktion der Langenthal-Huttwil-Bahn vom 3. März 1928,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 30. August 1928,

beschliesst:

Der Eisenbahngesellschaft Langenthal-Huttwil wird unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen eine einheitliche Konzession für den Betrieb einer Eisenbahn von Langenthal nach Huttwil sowie von Huttwil nach Eriswil erteilt.

Gleichzeitig werden die Konzessionen der Langenthal-Huttwil-Bahn vom 12. Dezember 1884 (E. A. S. 8, 85) mit Abänderung vom 6. Juni 1913 (E. A. S. 29, 47) und der Huttwil-Eriswil-Bahn vom 5. Oktober 1911 (E. A. S. 27, 177) aufgehoben.

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 erlischt am 31. Dezember 1972.

Art. 4.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Huttwil.

Art. 5.

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

Das ständige Personal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6.

Die Ausführung von Bauten 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. 7.

Die Bahn ist eingleisig und mit normaler Spurweite erstellt.

Art. 8.

Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Bern und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 9.

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. 10.

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. 11.

Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Soweit sie Ände-

rungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 12.

Die Anzahl der täglichen Züge mit Personenbeförderung und Anhalten auf allen Stationen soll in beiden Richtungen mindestens vier betragen.

Der Bundesrat kann nach Anhörung der Regierung des Kantons Bern die Gesellschaft ermächtigen, den Bahnbetrieb auf der Strecke Huttwil-Eriswil ganz aufzuheben und gegebenenfalls die diesem Betrieb dienenden Einrichtungen zu beseitigen, sofern als Ersatz des Bahnbetriebes ein in seinen Leistungen sowohl für den Personen- wie für den Güterverkehr gleichwertiger Automobilbetrieb eingerichtet wird.

Art. 13.

Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung auf der Strecke Langenthal-Huttwil Wagen mit zwei Klassen, auf der Strecke Huttwil-Eriswil Wagen mit nur einer Klasse verwenden.

Auf der Strecke Langenthal-Huttwil sind in der Regel allen Personenzügen Wagen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen sind nur mit Einwilligung des Bundesrates gestattet.

Die Gesellschaft hat soweit möglich dafür zu sorgen, dass die Personenzüge eine dem zu erwartenden Verkehr entsprechende Anzahl Sitzplätze enthalten. Auf Verlangen des Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern.

Art. 14.

Für die Beförderung von Personen, Gepäck, Traglasten, Gütern und lebenden Tieren gelten die derzeitigen allgemeinen Tarife der schweizerischen Bundesbahnen, unter Vorbehalt allfälliger Ermässigungen, die vom Bundesrate im Sinne von Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 25. Juni 1920 betreffend vorübergehende Taxmassnahmen der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen angeordnet werden.

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

Sie hat die für Handel, Industrie, Land- und Forstwirtschaft nötigen Ausnahmetarife einzuführen.

Die Gesellschaft wird ermächtigt, die für die Berechnung der Beförderungspreise massgebenden Entfernungen in der Weise festzusetzen, dass den wirklichen Entfernungen folgende Zuschläge zugerechnet werden:

	Für die Strecke	
	Langenthal-Huttwil	Huttwil-Eriswil
Im Personenverkehr höchstens	25 %	80 %
im Gepäck-, Güter- und Tierverkehr höchstens	je die ersten 4000 m 70 %	150 %

Für den Verkehr nach und von Langenthal Süd dürfen jedoch für die Strecke Langenthal S. B. B.-Langenthal Süd 5 Tarifkilometer gerechnet werden.

Art. 15.

Personen, deren Mittellosigkeit durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörden bezeugt wird, sind zum halben Preise zu befördern.

Für Polizeitransporte, die von eidgenössischen oder kantonalen Behörden angeordnet werden, setzt der Bundesrat die nähern Bedingungen fest.

Art. 16.

Beim Eintritt von Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebens- und Futtermittel, sind für Getreide, Mehl, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Heu, Stroh usw. zeitweise niedrigere Beförderungspreise einzuführen, die vom Bundesrat festgesetzt werden.

Art. 17.

Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen nur den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladeplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen.

Auf den Hauptstationen sind jedoch Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers beziehungsweise des Empfängers zu treffen (Camionnagedienst).

Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur mit Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und für andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderem Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 18.

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

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

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch fünf teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch fünf teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 19.

Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen acht 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.

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 die Bundesversammlung.

Art. 20.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. einen Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen, sowie zur Deckung allfälliger Fehlbeträge dienen sollen, anzulegen 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, 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. 21.

Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufs 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 Drittmansrechte 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 nicht Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds 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. Januar 1941 rechtskräftig wird, den $2\frac{1}{2}$ fachen Wert des durchschnittlichen

Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen und sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1941 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 welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkt des Ablaufes 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. 22.

Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, 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 konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 23.

Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher mit Rückwirkung auf 1. Januar 1927 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Erteilung einer einheitlichen Konzession an die Langenthal-Huttwil-Bahn. (Vom 30. August 1928.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1928
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	36
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2349
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.09.1928
Date	
Data	
Seite	449-457
Page	
Pagina	
Ref. No	10 030 453

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.