

---

*Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 4 Franken.*

*Einrückungsgebühr per Zeile 15 Rp. — Inserate sind franko an die Expedition einzusenden.*

*Druck und Expedition der Stämpfischen Buchdruckerei in Bern.*

---

## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend  
Konzession einer Eisenbahn von Langenthal nach Huttwyl.

(Vom 20. November 1884.)

Tit.

Unterm 20. Dezember 1882 ist dem Initiativkomite für eine Schmalspurbahn Langenthal-Huttwyl, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft, die Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn zwischen den genannten Ortschaften ertheilt worden (Eisenbahn-Aktensammlung n. F. VII, 102). Die Baufristen wurden durch Bundesrathsbeschluß vom 26. Oktober 1883 (ibid. S. 206) folgendermaßen verlängert:

- a. für die Vorlage der technischen und finanziellen Ausweise, sowie der Gesellschaftsstatuten, bis am 20. Dezember 1887;
- b. für den Beginn der Erdarbeiten bis zum 1. Mai 1888;
- c. für die Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn bis am 1. Mai 1889.

Am 13. Dezember 1883 richtete das Komite das Gesuch anher, daß ihm gestattet werden möchte, an die Stelle der schmalspurigen Anlage einen normalspurigen Oberbau auf die Straße zu legen. Diesem Gesuch wurde indessen keine Folge gegeben, da es weniger aus einer allseitigen und eingehenden Prüfung der Verhältnisse, als aus einer spontanen Eingebung hervorgegangen erschien. Dieses bestätigte sich auch, denn schon am 15. Mai 1884 schrieb dasselbe Komite, daß man sich nun zum Bau einer Normalspurbahn auf selbstständigem Bahnkörper entschlossen habe. Da indessen auch diesmal alle Nachweisungen betreffend die Etablirung, die Kosten

und die Betriebsverhältnisse des abgeänderten Projektes mangelten, so lehnte der Bundesrath unterm 29. Mai die gewünschte Vorlage an die Bundesversammlung ab.

Diese Nachweisungen sind nun mit dem Schreiben vom 19. Oktober d. J. eingelangt, welches das Gesuch um Ertheilung einer neuen Konzession für das abgeänderte Projekt begleitete. Die Spurweite ist zu 1,435 m. angenommen; die Linie selbst, im Wesentlichen der Richtung der Landstraße folgend, erhält einen eigenen Bahnkörper, und eine Länge von 14,175 km., während die Straßenbahn etwas kürzer (14,030 km.) geworden wäre. Dagegen werden die Steigungs- und Richtungsverhältnisse günstiger. Die Maximalsteigung der Straßenbahn von 34 ‰ ist reduziert auf 25 ‰; der Minimalradius von 180 Meter wird nur in der Nähe der Stationen angewendet und fällt nirgends mit größeren Steigungen als 14,5 ‰ zusammen. Anstatt der sieben Zwischenstationen der Straßenbahn sind nun solche in Lotzwyl, Madiswyl, Kleindietwyl und Rohrbach projektirt. Bei Gutenberg und Lindenholz können Haltstellen ohne besondere Gebäude und Geleiseanlagen erstellt werden.

Die Baukosten stellen sich beträchtlich höher als bei einer Straßenbahn, auf 1,350,000 Franken oder 95,200 Franken per Kilometer, gegenüber 50,000 Franken auf den Kilometer beim frühern Projekt. (Die Emmenthalbahn, unter ähnlichen Verhältnissen, kostete 115,000 Franken, die Traverthalbahn 80,000 Franken per Kilometer).

Dagegen werden nun auch die Betriebseinnahmen höher angegeben. Bei einer Bevölkerung von 39,000 Einwohnern, auf 5 km. beiderseits der Bahn gerechnet, dürfe, verglichen mit der Emmenthalbahn und der Traverthalbahn, eine Bruttoeinnahme von 127,500 Franken (8500 Franken auf den Kilometer) angenommen werden, denen 75,000 Franken Betriebskosten gegenüber stehen dürften, so daß neben der Speisung der Reserven immerhin noch eine bescheidene Verzinsung des Anlagekapitals resultire.

Zur Projektänderung scheint im Wesentlichen die für den Bahnbetrieb ungünstige Straßenanlage in einzelnen Ortschaften veranlaßt zu haben; zur Annahme der Normalspur speziell die Absicht, die Bahn später über Willisau nach Wohlhausen weiter zu führen, und so eine ununterbrochene Verbindung von und nach der Centralbahn und der Bern-Luzern-Bahn herzustellen.

In Uebereinstimmung mit den Ansichten der Regierung von Bern halten wir dafür, daß das neue Projekt den öffentlichen Interessen besser entspricht als eine Straßenbahn, die bei der schon in der Botschaft von 1882 hervorgehobenen geringen Breite der

Straße für den übrigen auf diese verwiesenen Verkehr immer erschwerend sich hätte gestalten müssen.

Im Uebrigen soll der Charakter der Bahn derjenige einer Regionalbahn bleiben. Es sollen nur zwei Personenwagenklassen (Typen II. und III. Klasse) geführt und die Einrichtungen für den Güterverkehr allerdings den Bedürfnissen angepaßt, im Uebrigen aber auf das durchaus Nöthige beschränkt werden. Die Taxen für den Vieh- und Güterverkehr werden die der Normalkonzession sein, in der Meinung, daß der Reformtarif eingeführt werden soll. Für den Personenverkehr sollen 10 Rappen für die zweite und 7 Rappen für die dritte Wagenklasse bezogen werden, eine Erhöhung der normalen Sätze von 7 und 5 Rappen, welche angesichts der in der bundesrätlichen Botschaft vom 11. September 1873 (Bundesblatt 1873, Bd. III, S. 708) über die Taxerhöhungen auf Bahnen mit größeren Steigungen nicht beanstandet werden kann.

Wir beantragen die Annahme des nachstehenden Beschlußentwurfes, und fügen nur noch bei, daß laut der anlässlich der Konzessionsverhandlungen von den Vertretern des Gründungskomitee abgegebenen Erklärungen auf die Konzession vom 20. Dezember 1882 Verzicht geleistet ist.

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

Bern, den 20. November 1884.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Welti.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**

(Entwurf)

## Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Langenthal nach Huttwyl.

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- a. einer Eingabe des Initiativkomite für die Erstellung einer Eisenbahn von Langenthal nach Huttwyl, vom 18./19. Oktober 1884;
- b. einer Botschaft des Bundesrathes vom 20. November 1884,

beschließt:

Dem Initiativkomite für Erstellung einer Eisenbahn Langenthal-Huttwyl, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Centralbahnhstation Langenthal nach Huttwyl unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

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 Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

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

Art. 4. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes oder weitem Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von drei Jahren, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Mai 1888 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Mai 1889 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Traces eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau und mit normaler Spurweite erstellt.

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, hat die Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Einsicht von allen Theilen der Bahn und des Materials zu gestatten und das zur Untersuchung nöthige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

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

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Züge mit Personenbeförderung haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 18 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wägen nach amerikanischem System mit dem Typus II. und III. Klasse der Normalbahnen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wägen beider Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der zweiten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 7 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2½ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer, im Minimum 30 Rappen, bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Die Gesellschaft hat sich den darüber vom Bundesrath aufzustellenden Bestimmungen zu unterziehen.

Art. 17. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

- Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rp.;
- Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
- Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rp.

Für die Ladung ganzer Transportwägen sind die Taxen um mindestens 20 % zu ermäßigen.

Art. 18. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen mit fallenden Taxen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über  $\frac{5}{10}$  Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 Kilogramm oder 5 Tonnen) von Waaren hat gegenüber den Stücksendungen Anspruch auf Rabatt.

Die der Landwirthschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w. in Wagenladungen, sollen möglichst niedrig taxirt werden.

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waaren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wägen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 19. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 20. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle Fr. 500.

Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest theilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 21. Die in den Art. 15, 17 und 18 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. Auf den Endstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Stückgüter ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht 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 Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen jederzeit freien Zutritt auf der ganzen Linie und in den Bahnhöfen zu gewähren.

Art. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufrechtes des Bundes, oder wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kantons Bern, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 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 dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Bern 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 1918 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 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

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 gesamten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher 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 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 möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 28. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichts desto weniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Bern 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. 29. 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 Eisenbahn von Langenthal nach Huttwyl. (Vom 20. November 1884.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1884             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 59               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 06.12.1884       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 533-542          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 012 543       |

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.