

## Botschaft

des

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

(Vom 19. September 1882.)

Tit.

Mit Eingabe vom 6. Juli 1882 stellt das Straßenbahnkomite Langenthal-Huttwyl das Gesuch um Konzessionirung einer Eisenbahn, welche, vom Bahnhof der Centralbahn in Langenthal ausgehend, im Wesentlichen unter Benutzung der bestehenden Kantonsstraße für die Geleiseanlage und nur da, wo die Beschaffenheit der Straße und besondere Terrainverhältnisse die Inanspruchnahme von Privatgrundbesitz bedingen, auf diesen übertretend, über Lotzwyl, Gutenburg, Madiswyl, Klein-Dietwyl und Rohrbach nach Huttwyl führen und eine Länge von 14,030 m. erhalten soll. Die Spurweite wird 1 m. und bei einer Gesamtsteigung von 171 m. die Maximalsteigung auf 400 m. 34<sup>0/100</sup> oder, wenn es ohne allzu großen Kostenaufwand möglich gemacht werden kann, 30<sup>0/100</sup> betragen. Dabei wird, da die Straße durchschnittlich eine Kronenbreite von nur 5,70 m., an einer Stelle zunächst unterhalb Rohrbach nicht einmal 5 m. hat, vorausgesetzt, daß der Oberbau der Bahn so angeordnet werde, daß das gewöhnliche Straßenfuhrwerk nicht gehindert ist, auch über das Bahngleise zu fahren. Es bestehen indessen hierüber, sowie mit Bezug auf die Bedingungen überhaupt, unter denen die Benutzung der Straße gestattet sein soll, noch keinerlei spezielle Vereinbarungen zwischen dem Komite und den Kantonalbehörden.

Es ist darum im Artikel 27 des Konzessionsentwurfs eine bezügliche Uebereinkunft und, ähnlich wie bei der Konzession für die Straßenbahn von Ponte Tresa bis Fornasette im Kanton Tessin vom 30. Januar 1882 (Eisenbahnaktensammlung n. F. VII, 8) die Prüfung und Genehmigung derselben durch den Bundesrath vorbehalten. Im Prinzip hat sich die Regierung des Kantons Bern mit der projektierten Bahnanlage dagegen bereits einverstanden erklärt.

Die Bahn wird neun Stationen und Haltstellen, d. h. neben den beiden Endstationen Haltstellen in Langenthal-Dorf, in Lotzwyl, Bad Gutenberg, Madiswyl, Lindenholtz, Klein-Dietwyl und Rohrbach erhalten, in der Meinung, daß, außer in Madiswyl, wo ein kleiner Güterschuppen gebaut werden soll, Hochbauten nur in Huttwyl erstellt werden. Rollmaterial und Oberbau werden unter sich in entsprechendem, dem Bedürfniß für Straßenbahnen angemessenen Verhältniß stehen.

Der Kostenvoranschlag erreicht die Summe von Fr. 652,000 oder Fr. 46,571 pro km. und komponirt sich folgendermaßen:

Fr.	12,000	für	Beschaffung des Baukapitals,
	12,000	"	allgemeine Verwaltung,
	49,000	"	Gründerwerb,
	57,300	"	Unterbau,
	343,000	"	Oberbau,
	39,700	"	Hochbau,
	6,300	"	mechanische Ausstattung,
	117,000	"	Rollmaterial,
	7,400	"	Bau- und Betriebsmaterial,
	1,400	"	Telegraph und Abschränkung,
	6,900	"	Verzinsung des Baukapitals.

Wie dieses Baukapital, abgesehen von dem vom Kanton Bern gemäß dem allgemeinen Eisenbahn-Subventionsbeschluß vom Jahr 1875 zu leistenden Beitrag, aufgebracht werden soll, ist noch nicht festgestellt. Für die Verzinsung desselben dagegen wird bei voraussichtlich Fr. 75,000 Brutto-Einnahmen und Fr. 49,100 Betriebsausgaben auf eine Rein-Einnahme von Fr. 26,300 = 4,03% gerechnet.

Was die Konzessionsbedingungen, denen sich die Unternehmung zu unterziehen gedenkt, anbetrifft, so entsprechen dieselben dem Inhalt der sogen. Normalkonzession (Bundesblatt 1873, II, 1145 und Eisenbahnaktensammlung n. F. I, 38), soweit die Natur einer Straßenbahn nicht Aenderungen nothwendig macht. Diese Aenderungen, abgesehen von denen, die in den vorstehenden Auseinander-

setzungen schon verstanden sind, beschränken sich auf folgende wenige Punkte:

- 1) anstatt daß ein Minimum der Geschwindigkeit für den Zugverkehr vorgeschrieben ist, bleibt die Bestimmung derselben dem Bundesrathe vorbehalten (Art. 12);
- 2) die Unternehmung wird durch Streichung der im Artikel 21 der Normalkonzession enthaltenen Vorschrift betreffend den Kamionagedienst von der Einrichtung dieses Dienstes entbunden.

Die Taxen (Art. 15—18) sind nach Maßgabe der in der bundesrätlichen Botschaft vom 11. September 1873, betreffend die Taxerhöhungen für Eisenbahnstrecken mit größern Steigungen, enthaltenen Auseinandersetzungen, gerechnet und entsprechen denjenigen der Waldenburgerbahn, deren Steigungen denen der Linie Langenthal-Huttwyl nahezu gleich kommen.

Wir beantragen, dem Gesuch des eingangs genannten Komite durch die Genehmigung des nachstehenden Beschlußentwurfes zu entsprechen.

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

Bern, den 19. September 1882.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

**Bavier.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



(Entwurf)

## Bundesbeschluss

betreffend

die Konzession einer Straßeneisenbahn von Langenthal nach  
Huttwyl.

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe des Initiativkomite für eine Straßenbahn Langenthal-Huttwyl, vom 6. Juli 1882;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 19. September 1882,

beschließt:

Dem Initiativkomite für eine Schmalspurbahn Langenthal-Huttwyl, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßenbahn von 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, soweit dieselben auf Straßenbahnen überhaupt anwendbar sind.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom Datum der Konzession 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 zwölf Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vor-schriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. Mai 1884 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Mai 1885 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Tracé 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, soweit sie nicht auf Straßengebiet liegt, erstellt. Die Spurweite beträgt 1 m., zwischen den Schienen gemessen.

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 begründeten 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 dreimal, nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Dem Bundesrath bleibt vorbehalten, die Geschwindigkeit der Züge zu bestimmen.

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 zwei Klassen 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. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

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

in der zweiten Wagenklasse	10,5 Rappen per Kilometer,
in der dritten Wagenklasse	7 Rappen       "       "
	der Bahnlänge und per Person.

Das Minimum der Taxen darf auf 30 Rappen für die zweite Klasse und auf 20 Rappen für die dritte Klasse festgesetzt werden. Diese Ausnahmestaxe fällt aber außer Betracht bei Berechnung der Retour- und Abonnementsbillets.

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 kg. 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 3 Rappen per 50 kg. und per Kilometer 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. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

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 20 Rp.;
- „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 15 Rp.;
- „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 7 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 aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 1/2 Rappen per 50 kg. und per Kilometer betragen soll.

Eine ganze Wagenladung (d. h. mindestens 5000 kg. 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 Fr. 1000 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 10 kg. nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen. Hiefür übernimmt die Bahnverwaltung keine Verantwortlichkeit.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 kg. Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso 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 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 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 Artikeln 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. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

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

Art. 23. Die sämmtlichen 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 Tarifsätze 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 daheoriges 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 freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 27. Ueber die besondern Bedingungen, unter denen der Kanton Bern der Unternehmung die Benutzung des Straßengebietes gestatten wird, ist eine Verständigung zwischen der Regierung desselben und dem Konzessionär zu treffen. Der Bundesrath behält sich die Prüfung und Genehmigung dieser Vereinbarung vor.

Art. 28. 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<sup>1/2</sup>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 anderer etwa damit verbundener Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen 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. 29. Hat der Kanton Bern den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger 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. 30. 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 die Konzession einer Straßenbahn von Langenthal nach Huttwyl. (Vom 19. September 1882.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1882
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.10.1882
Date	
Data	
Seite	26-35
Page	
Pagina	
Ref. No	10 011 648

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.