

Bundesblatt

104. Jahrgang

Bern, den 18. September 1952

Band III

Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich

Nachnahme- und Postbestellungsgebühr

Eindrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an

Stämpfli & Cie. in Bern

6314

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Übertragung der Konzession der Eisenbahngesellschaft Locarno-Ponte Brolla-Bignasco (Vallemaggia) an die Società Ferrovie Regionali Ticinesi

(Vom 15. September 1952)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Die Società Ferrovie Regionali Ticinesi (FRT), Locarno, ist gegenwärtig Inhaberin der Konzession vom 23. Juni 1905 für die Bahnlinie Locarno-Camedo (Centovalli), der Konzession vom 13. April 1933 für die Strassenbahnen von Locarno sowie der Konzession vom 13. November 1947 für die Schifffahrt auf dem Schweizer Becken des Langensees. Auf Grund eines Betriebsvertrages besorgt sie ausserdem im Namen der Eisenbahngesellschaft Locarno-Ponte Brolla-Bignasco (LPB) auch den Betrieb der Linie Locarno-Ponte Brolla-Bignasco. Seit der Eröffnung der Teilstrecke Ponte Brolla-Camedo der Centovallibahn besteht zwischen den FRT und der LPB ein Betriebsvertrag. Dieser Vertrag, der am 25. Mai 1915 abgeschlossen und am 21. Dezember 1916 von der Bundesversammlung genehmigt worden ist, wurde am 22. Dezember 1939 durch einen neuen, von der Abteilung Rechtswesen und Sekretariat des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes durch Verfügung vom 18. Dezember 1939 genehmigten Vertrag ersetzt.

Die beiden Eisenbahnlinien Locarno-Camedo und Locarno-Ponte Brolla-Bignasco werden also gemeinschaftlich unter der Direktion der FRT betrieben. Da es sich um zwei Eisenbahnnetze in einem Gebiete handelt, das eine gewisse

wirtschaftliche Einheit darstellt, wurde eine rechtliche Fusion schon seit Jahren ins Auge gefasst. Meinungsverschiedenheiten haben jedoch die Verwirklichung dieses Planes immer wieder verzögert.

Als aber die beiden Eisenbahngesellschaften das Gesuch stellten, es möchte das Bundesgesetz vom 6. April 1939 über die Hilfeleistung an private Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen auf sie angewandt werden, erschien es angezeigt, die rechtliche Fusion zu vollziehen. Da keiner der beiden Unternehmungen eine Bedeutung zukam, die eine finanzielle Unterstützung rechtfertigte, wurde ein Eintreten auf die Unterstützungsgesuche von der Bedingung der vorherigen Fusion der beiden Bahnen abhängig gemacht. Diese Massnahme sollte die Schaffung einer Unternehmung ermöglichen, deren wirtschaftliche oder militärische Bedeutung eine Hilfeleistung durch die öffentliche Hand rechtfertigen und ausserdem die Verwirklichung namhafter Betriebseinsparungen gestatten würde. Obwohl zwischen den FRT und der LPB schon eine Betriebsgemeinschaft bestand, sollten durch die Fusion noch weitere Betriebskosteneinsparungen erreicht werden, da beabsichtigt war, im Zuge der technischen Erneuerungen die Fahrdrachtaufhängung der LPB derjenigen der FRT anzupassen, damit ein Durchlauf der Triebfahrzeuge auf beiden Bahnstrecken und eine rationellere Verwendung des Rollmaterials und des Personals ermöglicht werden könnte. Eine Verbesserung der Spannungsverhältnisse sollte zudem eine Erhöhung der Geschwindigkeit und der Zugsdichte bringen, um dem zu erwartenden vermehrten Wettbewerb des Automobils begegnen zu können.

Die nachgesuchte finanzielle Hilfe wurde daher in Aussicht gestellt unter dem Vorbehalt, dass sich die FRT und die LPB rechtlich vereinigen. Nachdem beide Gesellschaften dieser Bedingung zugestimmt hatten, gewährte der Bundesrat mit Beschluss vom 14. April 1950 den beiden Eisenbahngesellschaften einen Beitrag von 1 500 000 Franken, wovon 600 000 Franken gegen Aushängung von Prioritätsaktien und 900 000 Franken à fonds perdu. Der Kanton Tessin, die interessierten Gemeinden und die Aktionäre beider Gesellschaften haben sich an der Sanierung ebenfalls beteiligt.

Die rechtliche Fusion der beiden Unternehmungen erfolgte am 17. Mai 1950 und wurde am 30. Mai 1952 von den ausserordentlichen Generalversammlungen der beiden Gesellschaften ratifiziert. Die FRT übernahmen auf Grund des Fusionsvertrages sämtliche Rechte und Pflichten der ehemaligen LPB. Die Aktiven und Passiven der letzteren gingen ohne Liquidation auf die neue Gesellschaft über.

Vor der Fusion mit der FRT hat die LPB gestützt auf die Artikel 51 und 54 des Bundesgesetzes vom 25. September 1917 über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmungen beim Bundesgericht ein Nachlassvertragsgesuch eingereicht. Im Nachlassvertragsentwurf war die Neuordnung der Hypothekaranleihen im Sinne des Fusionsvertrages vorgesehen. Durch Verfügung vom 11. Juli 1952 hat das Bundesgericht den Nachlassvertrag genehmigt.

Es geht nun darum, die Übertragung der Bundeskonzession der Eisenbahngesellschaft Locarno-Ponte Brolla-Bignasco auf die Società Ferrovie Regionali Ticinesi vorzunehmen. Die FRT haben mit Schreiben vom 19. August 1952 um diese Konzessionsübertragung nachgesucht. Sie wünschen die Übertragung der Rechte und Pflichten aus der Konzession der LPB vom 22. Dezember 1898 (EAS XV, 328), mit Abänderungen vom 6. November 1903 und 16. April 1910 (EAS XIX, 177 und EAS XXVI, 102). Hierbei ist zu bemerken, dass die Konzession vom 22. Dezember 1898 für den Bau und Betrieb folgender drei Eisenbahnlinien erteilt wurde: Locarno-Bignasco (Vallemaggia), Locarno-Ribellasca bis zur italienischen Grenze (Centovalli) und Locarno-Valmara, ebenfalls bis zur italienischen Grenze. In der Folge hat die Bundesversammlung am 23. Juni 1905 der Centovallibahn und der Valmarabahn (letztere wurde nie gebaut) eine besondere Konzession erteilt (EAS XXI, 162, und XXI, 154). Mit Beschluss vom 6. November 1903 hat sie ausserdem den Text der Konzession vom 22. Dezember 1898, soweit dieser die Eisenbahnlinie Locarno-Ponte Brolla-Bignasco betrifft, vollständig umgearbeitet, ohne jedoch die ursprüngliche Konzession aufzuheben (EAS XIX, 177).

Das Baudepartement des Kantons Tessin, welchem wir das Gesuch der FRT unterbreiteten, hat die Konzessionsübertragung befürwortet. Auch wir sind der Auffassung, dass diesem Gesuch entsprochen werden sollte, weil dadurch der Zusammenschluss aller Eisenbahnlinien der Gegend von Locarno ermöglicht wird. Im Hinblick auf die Einsparungen, die auf diese Weise erzielt werden können, würde sich die Fusion sogar ohne eine finanzielle Sanierung rechtfertigen.

Wir beantragen Ihnen daher, dem nachstehenden Beschlussesentwurf betreffend die Übertragung der Konzession der Eisenbahngesellschaft Locarno-Ponte Brolla-Bignasco an die Società Ferrovie Regionali Ticinesi zuzustimmen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 15. September 1952.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Kobelt

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
betreffend
die Übertragung der Konzession
der Eisenbahngesellschaft Locarno-Ponte Brolla-Bignasco
an die Società Ferrovie Regionali Ticinesi

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. eines Gesuches der Società Ferrovie Regionali Ticinesi, vom 19. August 1952,
2. in eine Botschaft des Bundesrates vom 15. September 1952,

beschliesst:

I.

Die durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1898 erteilte Konzession für eine Eisenbahnlinie Locarno-Ponte Brolla-Bignasco (EAS XV, 328), mit Abänderungen vom 6. November 1903 und vom 16. April 1910 (EAS XIX, 177, und XXVI, 102) wird mit gleichen Rechten und Pflichten auf die Società Ferrovie Regionali Ticinesi, mit Sitz in Locarno, übertragen.

II.

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Übertragung der Konzession der Eisenbahngesellschaft Locarno-Ponte Brolla-Bignasco (Vallemaggia) an die Società Ferrovie Regionali Ticinesi (Vom 15. September 1952)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1952
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	38
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6314
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.09.1952
Date	
Data	
Seite	77-80
Page	
Pagina	
Ref. No	10 038 009

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.