

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession eines Netzes elektrischer Schmalspurbahnen und Straßenbahnen (Tramways) im Kanton Genf.

(Vom 16. Juni 1900.)

Tit.

Zum Zwecke des Baues und Betriebes des am 22. Dezember 1898 (E. A. S. XV, 339) dem Herrn F. Forestier, Transportunternehmer in Genf, konzessionierten elektrischen Straßenbahnnetzes im Kanton Genf und der beiden durch Bundesbeschluß vom 1. Juli 1899 (ib. XV, 567) in das Netz einbezogenen zwei weiteren Linien (Séchérón-Versoix und Plongeon-Hermance) wurde am 11. August 1899 unter der Firma „Compagnie genevoise des Tramways électriques“ eine Aktiengesellschaft ins Leben gerufen, deren Statuten am 31. Oktober 1899 und 19. März 1900 die hiersseitige Genehmigung erhielten.

Von Anfang an war schon seitens der Initianten und nachher von der Gesellschaft die Vereinigung der sämtlichen schon bestehenden und der von ihr noch zu erstellenden Nebenbahnen im Kanton Genf zu einem einheitlichen Netz ins Auge gefaßt worden. Zu diesem Zwecke knüpfte die neue Gesellschaft alsbald nach ihrer Gründung mit den zwei hauptsächlichsten der bestehenden Gesellschaften, nämlich der Compagnie générale des Tramways suisses und der Société genevoise de chemins de fer à voie étroite, behufs käuflicher Erwerbung ihrer Unternehmungen Verhandlungen an, die schließlich zu einer Verständigung führten. In außerordent-

lichen Generalversammlungen vom 15. Januar, beziehungsweise 22. Februar d. J., beschlossen die Aktionäre der beiden alten Gesellschaften, die Kaufsofferte der neuen Compagnie des Tramways électriques anzunehmen, und erteilten den Verwaltungsräten die erforderliche Ermächtigung zum Abschluß bezüglich Kaufverträge. Solche kamen in der Folge zu stande und es befinden sich Abschriften davon bei den Akten.

Wir erwähnen daraus kurz nachstehende Hauptbestimmungen.

Die genannten Gesellschaften verkaufen der Compagnie des Tramways électriques, gemäß Spezifikation in einem dem Verträge beigegebenen Detail-Inventar, ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Vermögen, nämlich die erhaltenen und angebotenen Konzessionen, die Bahnanlagen, die Lokomotiven, das Rollmaterial und überhaupt alle zum Betriebe der Linien dienenden Objekte (die Gesellschaft der Tramways suisses ferner die Pforten und die Materialvorräte, während letztere der Société des voies étroites besonders zu vergüten sind), mit Ausnahme jedoch der Erträge bis zum Zeitpunkt des Übergangs und der alsdann vorhandenen verfügbaren Mittel, als Kassabestände, Wertschriften, Bank- und andere Guthaben, welche Eigentum der verkäuferischen Gesellschaften bleiben. Dagegen gehen die von letzteren in der Schweiz oder Frankreich hinterlegten Kauttionen in das Eigentum der Käuferin über.

Auf der andern Seite hat letztere sämtliche im Zeitpunkte des Eigentumsübergangs auf den verkauften Unternehmungen haftenden Lasten zu übernehmen und überhaupt in alle öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Verpflichtungen der verkäuferischen Gesellschaften einzutreten. Die Angestellten der letzteren sollen, soweit thunlich, in ihren Stellungen und zu den bisherigen Arbeitsbedingungen (und jedenfalls während der gesetzlichen Frist, ist im Verträge mit der Gesellschaft der voies étroites beigelegt) beibehalten werden. Das Eigentumsrecht am Vermögen der Unterstützungs- und Hilfskassen, sowie an den Kauttionen des Personals ist zu Handen der Berechtigten ausdrücklich vorbehalten. Die Kauttionen gehen an die Käuferin über, welche dafür haftbar wird.

Behufs Übertragung der auf französischem Gebiete gelegenen Teilstrecken der beiden verkauften Netze sind eventuell besondere Verträge vorgesehen.

In betreff der Specialfonds der verkäuferischen Gesellschaften ist in den Verträgen keine Bestimmung getroffen. Es ist daher anzunehmen, daß dieselben nicht übergehen.

Die Käuferin behält sich in betreff der abgeschlossenen Kaufverträge ein Optionsrecht bis einen Monat nach Schluß der Junisession 1900 der eidgenössischen Räte in dem Sinne vor, daß wenn innert dieser Frist der Vertrag von ihrer Seite nicht bestätigt würde, derselbe als null und nichtig dahin fallen soll. Im Falle der Bestätigung hat binnen Monatsfrist (*Tramways suisses*), beziehungsweise 14 Tagen oder innert einer zu vereinbarenden Frist (*Voies étroites*) die Besitzes- und Betriebsübergabe an die Käuferin zu erfolgen.

Der Kaufpreis für die Linien der *Tramways suisses* ist auf Fr. 6,500,000 in bar festgesetzt, was, nach Abzug des Obligationenkapitals von rund Fr. 2,500,000, ein Betreffnis von Fr. 400 auf die Aktie von nominell Fr. 100 ergibt. Der Gesellschaft der *Voies étroites* sind folgende Summen zu bezahlen:

1. der Betrag der konsolidierten Anleihen nach der Bilanz auf 31. Dezember 1899 (1898 Fr. 3,470,200);
2. Fr. 1,400,000 zur Verteilung an die Aktionäre, so daß auf die Aktie im Nominalwerte von Fr. 500, nach Deckung des Passivsaldos von circa Fr. 200,000, ein Betrag von circa Fr. 170 entfällt;
3. eine Summe behufs Rückerstattung an den Kanton Genf der von ihm der Gesellschaft der *Voies étroites* für die mit dem 31. Dezember 1899 abschließenden Rechnungsjahre gemachten Vorschüsse, gegen Aushändigung seitens des Kantons der ihm übergebenen Gründeranteile (circa Fr. 115,000).

Mit Eingabe vom 6. März 1900 gab dann der Verwaltungsrat der *Compagnie genevoise des Tramways électriques* dem Bundesrate davon Kenntnis, daß dieselbe sich zufolge von Verträgen mit den genannten beiden Gesellschaften die Möglichkeit gesichert habe, deren Konzessionen und Aktiven zu erwerben, und suchte gleichzeitig gemäß Art. 10 des Eisenbahngesetzes um Übertragung der für die beiden zu erwerbenden Netze in Kraft bestehenden Konzessionen auf die eigene Gesellschaft nach.

Damit war das weitere Gesuch verbunden, es möchte vom Bunde der Ablauf sämtlicher in der Hand der neuen Gesellschaft zu vereinigenden Konzessionen, einschließlich der am 22. Dezember 1898 und 1. Juli 1899 Herrn Forestier für 80 Jahre erteilten, einheitlich auf das Jahr 1965 festgesetzt werden.

Zur Begründung seines Gesuches berief sich der Verwaltungsrat auf eine dem Staatsrat des Kantons Genf unterm 5. März 1900 eingereichte Denkschrift, die in einigen Druckexemplaren dem

Gesuche beigelegt war, und auf welche wir hiernach noch zu sprechen kommen werden. Ferner erklärte er sich zur Leistung jeden gewünschten Ausweises über den Finanzplan der Gesellschaft bereit, indem sowohl das für die Erwerbung und den Umbau der alten, als für die Erstellung der jüngst konzessionierten Linien erforderliche Kapital schon gezeichnet und sicher gestellt sei.

Der Eingabe lagen ferner Erklärungen beider Verwaltungsräte der Société genevoise de chemins de fer à voie étroite, vom 7. März 1900, und der Compagnie générale des Tramways suisses, vom 8. gl. M., wonach dieselben dem Gesuche um Übertragung ihrer Konzessionen auf die Compagnie genevoise der Tramways électriques zustimmen und, soweit nötig, sich anschließen.

Unser Eisenbahndepartement sah sich veranlaßt, von der Gesuchstellerin nach verschiedenen Richtungen eine Ergänzung ihrer Vorlage zu verlangen, insbesondere durch eine bestimmte Erklärung, daß sie die beiden bestehenden Straßenbahnnetze auch wirklich übernehmen werde, indem es davon ausging, die Bundesversammlung befasse sich nur mit wirklichen Konzessionsübertragungen und erteile nicht Ermächtigung zu bloß eventuellen Konzessionsübertragungen.

Der Verwaltungsrat gab dann unterm 19. März die förmliche Erklärung ab, daß die Gesellschaft, wenn sie der Bund durch Erteilung der nötigen Konzessionen für alle jetzt bestehenden Linien dazu ermächtige, die Netze der Tramways suisses und der Voies étroites zu den in den Verträgen mit diesen Gesellschaften festgesetzten Bedingungen wirklich erwerben werde. In dem bezüglichen Begleitschreiben wurde aber der Vorbehalt gemacht, daß mit dieser Erklärung keineswegs etwa die Bestimmungen jener Verträge, speciell was die Optionsfristen und die Besitznahme betreffe, außer Kraft gesetzt werden sollen. Ferner müßten formell alle Rechte vorbehalten werden für den Fall, daß nach Erteilung der einheitlichen Konzession die Gesellschaft infolge höherer Gewalt (europäischer Krieg etc.) in die Unmöglichkeit sich versetzt sähe, ihre Projekte zur Ausführung zu bringen.

Die Gesuchstellerin brachte auch die übrigen von ihr verlangten Aktenergänzungen bei und formulierte ihre besondern Begehren bezüglich der in die neue Konzession aufzunehmenden, von den bisherigen abweichenden Bestimmungen, wovon hiernach noch des Nähern die Rede sein wird.

Aus der bereits erwähnten Eingabe an den Staatsrat von Genf, vom 5. März, entnehmen wir über Zweck und Durchführung des Fusionsprojektes nachstehende weiteren Angaben.

Aus der vollständigen Vereinheitlichung der verschiedenen Straßenbahnunternehmungen werde sich für das Genfer Publikum eine große Zahl von Vorteilen ergeben, insbesondere folgende:

1. da die Tarife die gleichen sein werden, wie die in den Konzessionen des Herrn Forestier vorgesehenen, so ergebe sich eine Herabsetzung der zur Zeit bei den Tramvays suisses und den Voies étroites in Kraft stehenden;
2. durch die vorgesehene Verbindung aller Teile der Stadt mittelst einheitlich betriebener Linien werde es möglich, z. B. bei Festen oder größeren Versammlungen an irgend einem beliebigen Punkte, diesen von allen andern Punkten der Stadt aus zu bedienen, was bei den jetzigen Verhältnissen unmöglich sei;
3. da sämtliche Linien im Herzen der Stadt zusammenlaufen, werde es möglich sein, von einem beliebigen Punkte der Stadt aus nach den Vororten zu fahren;
4. eine große, gut ausgerüstete Gesellschaft mit genügendem Material und zahlreichem, erfahrenem Personal werde im stande sein, einen viel bessern Betrieb zu leisten als die bestehenden kleinen Gesellschaften.

Behufs Durchführung dieser Vereinheitlichung müsse die Gesellschaft bei den Bundesbehörden um die Ermächtigung nachsuchen zur Übernahme sämtlicher zur Zeit den Tramvays suisses und Voies étroites zustehenden Konzessionen und zur Zusammenlegung derselben mit den eigenen, unter Festsetzung der gleichen Konzessionsdauer und eines einheitlichen Rückkaufstermines. Namentlich die Dauer der einheitlichen Konzession sei für die Gesellschaft von größter Bedeutung.

Die Ausführung des ganzen Projektes werde nämlich folgende Summen beanspruchen:

a. Erstellung der Linien der ersten Konzession Forestier (laut genehmigtem Finanzausweis)	Fr. 4,519,453
b. Erstellung der Linien der zweiten Konzession Forestier	„ 1,940,575
c. Ankauf der Tramvays suisses	„ 6,500,000
d. Umbau derselben auf Meterspur und elektrischen Betrieb	„ 1,505,950
e. Ankauf der Voies étroites	„ 4,969,600
f. Umbau für elektrischen Betrieb	„ 2,486,005
Total	<u>Fr. 21,921,583</u>

Angesichts dieser bedeutenden Kapitalsumme von rund 22 Millionen Franken, für welche Aktien und Obligationen auszugeben sein werden, die indessen schon jetzt durch die Finanzgruppe, welche das Unternehmen der Genfer Tramways an die Hand genommen habe, in vollem Umfange garantirt sei, leuchte ein, daß die Gesellschaft eine ausreichende Dauer sicher vor sich haben müsse, um einen rationellen Plan für Rentierung der investierten Kapitalien, sowie für Amortisation der Anleihen aufstellen zu können. Dieselbe dürfe nach ihren Berechnungen nicht weniger als 65 Jahre betragen und es werde daher um dementsprechende Festsetzung der Konzessionsdauer ersucht. Übrigens entspreche diese Bemessung bei Berücksichtigung der kilometrischen Längen auch der mittleren Dauer aller in Händen der Gesellschaft zu vereinigenden Konzessionen, wie sich aus folgender Zusammenstellung ergebe:

Konzessionär.	Dauer. Jahre.	Länge der betriebenen Linien. Kilometer.	Jahre und Kilometer.
Compagnie Tramways électriques	80	48	3840
Voies étroites	67	72	4824
Tramways suisses	27	21	567
„ „	43	5	215
Zusammen	217	146	9446

Also mittlere Dauer der
verschiedenen Konzessionen $= 9446 : 146 = 64,7$ Jahre.

Es werde somit nur die Sanktion eines bestehenden tatsächlichen Verhältnisses verlangt, indem die Notwendigkeit der Vereinheitlichung der Konzessionen als solche kaum in Frage gezogen werden könne, da sonst die Erwerbung der bestehenden Netze zum vereinbarten Preise nicht durchführbar wäre.

Neben diesem Hauptpunkte werde die Festsetzung des ersten Rückkaufstermins wie in den Konzessionen Forestier auf 30 Jahre und die Verlängerung der Frist zur gänzlichen Durchführung des Baues und Umbaues sämtlicher vorgesehenen oder erworbenen Linien auf fünf Jahre anbegehrt. Es sei zwar nicht wahrscheinlich, daß diese Frist ganz werde in Anspruch genommen werden, da die Gesellschaft in ihrem eigenen Interesse auf möglichst baldige Einführung gleicher Spurweiten, einheitlichen Materials und Betriebssystems auf allen Linien werde bedacht sein müssen; indessen zwingt sie der hohe Betrag des in Anspruch genommenen Kapitals alle Vorkehren für unvorhergesehene Zufälle zu treffen.

In technischer Beziehung werde die Zusammenlegung der verschiedenen Konzessionen bei den der Gesuchstellerin konzessionierten Linien einige Tracéabänderungen mit sich bringen, die übrigens thatsächlich nur Vereinfachungen seien zur Vermeidung unnützer Anlagen und Kosten.

Es werde sich dabei in der Hauptsache um folgendes handeln:

- a. Änderung der Spurweite auf dem Netze der Tramways suisses unter Vermehrung der Doppelgeleise, wo es diese Änderung ermögliche.
- b. Anbringung der nötigen Weichen und Kreuzungen bei den Kreuzungspunkten der verschiedenen Linien und Erstellung einer Parallellinie zu der einspurigen Linie der Rue du Rhône auf dem Grand-Quai von der Place Longemalle bis zum Pont de l'Île, wobei der nötige Raum für diese Linie durch Anlage eines Trottoirs über der Rhone, wie beim Quai des Bergues, gewonnen werden solle.

Die Gesellschaft habe zwar nicht die Absicht, irgend eine der konzessionierten Linien aufzugeben, allein es sei vor auszusehen, daß mit Rücksicht auf die aus der Vereinheitlichung für den Verkehr auf den bestehenden Linien sich ergebenden vermehrten Erleichterungen, welche für die Bedürfnisse der gegenwärtigen Bevölkerung genügen dürften, der Bau einzelner Linien einstweilen verschoben werden könne. Andererseits lege die Gesellschaft im Interesse ihres künftigen Betriebes den größten Wert darauf, zur Erstellung von Doppelgeleisen überall da, wo es der Umfang des Verkehrs werde gerechtfertigt erscheinen lassen, ermächtigt zu werden. Diese Art des Betriebes, verbunden mit guter Ausführung und Unterhaltung, welche sich die Gesellschaft zur Pflicht mache, sei nach Ansicht aller moderner Techniker einzig geeignet, gleichzeitig einen regelmäßigen, raschen und ununterbrochenen Dienst und einen normalen Ertrag einer Tramwayunternehmung, wie der in Rede stehenden, zu sichern. Ein Hindernis für den allgemeinen Verkehr oder eine Gefahr für das Publikum werde damit keineswegs geschaffen und die Bevölkerung, welche jetzt zum Teil noch ein Vorurteil gegen dieses System hege, werde sich ganz gewiß aus dem Versuche überzeugen, daß damit keine ernstlichen Unzuträglichkeiten, wohl aber die größten Vorteile für das Publikum verbunden seien, welches sich wie in vielen andern großen Städten daran gewöhnen werde.

Das Eisenbahndepartement holte über das Gesuch zunächst die Vernehmlassung des Staatsrates von Genf ein, den es ersuchte,

sich insbesondere auch über die von der Gesuchstellerin angeführten, oben erwähnten Konzessionsänderungen auszusprechen, mit dem Beifügen, daß es, wenn der Staatsrat der projektierten veränderten Inanspruchnahme der öffentlichen Straßen, worüber ihm in erster Linie die Entscheidung zustehe, seine Zustimmung erteile, statt der Übertragung und Abänderung der Konzessionen für die bestehenden Netze die Aufstellung einer zusammenfassenden, dem neuen Stand der Dinge entsprechenden einheitlichen Konzession in Aussicht nehme.

Die Vernehmlassung des Staatsrates vom 24. März 1900 lautete grundsätzlich zustimmend. Über die einzelnen Punkte sprach er sich aus wie folgt:

Was vorerst die verlangten Änderungen administrativer Natur betreffe, so befürworte er die Festsetzung einer einheitlichen Konzessionsdauer von 60 Jahren und die Hinausrückung des ersten Rückkaufstermins auf 30 Jahre; ebenso die Bewilligung der nachgesuchten Fristverlängerung um zwei Jahre für Erstellung des gesamten Netzes, ohne daß aber die Gesuchstellerin den Bau irgend einer der in ihrer Konzession oder im Pflichtenhefte vorgesehenen Linien, namentlich derjenigen Malagnou-Bourg de Four-Treille, über die genannte Frist hinaus verschieben dürfe; vielmehr bleibe jede Entscheidung über Verschiebung irgend einer Strecke von der ausdrücklichen Bewilligung des Staatsrates abhängig.

Bezüglich der Änderungen technischer Natur widersetzte sich der Staatsrat zwar der Erstellung der nötigen Doppelgeleise, Weichen und Kreuzungen nicht, behalte sich aber vor, jeden einzelnen Fall besonders zu prüfen und die Bewilligung nur dann zu erteilen, wenn daraus weder eine Hinderung noch eine Gefährdung des allgemeinen Verkehrs sich ergebe. Er sei auch einverstanden mit der Änderung der Spurweite auf den Linien der Tramways suisses, um dieselbe mit dem übrigen Netz in Übereinstimmung zu bringen, wobei die Frage der Anlage von Doppelgeleisen, Weichen und Kreuzungen auf allen Linien der Konzession vorbehalten bleibe. Ebenso behalte er sich den Entscheid über den Bau der Linie auf dem Grand-Quai bis zur Vorlage der Pläne und Profile vor. Im Prinzip erkläre er sich ferner einverstanden, die Gesellschaft zum Verzicht auf diejenigen Linien ihrer Konzession zu ermächtigen, welche neben den angekauften unnütze Doppelanlagen wären, vorbehaltlich aber des Entscheides in jedem einzelnen Falle dieser Art.

Sodann soll nach dem Entscheide des Staatsrates das bestehende Pflichtenheft der Compagnie genevoise des Tramways

électriques, vom 14. April 1899, auf das ganze einheitliche Netz Anwendung finden.

In der Vernehmlassung ist endlich noch ein Beschluß des Gemeinderates der Stadt Genf erwähnt, welcher sich ebenfalls mit der Angelegenheit befaßt hatte. Darin erklärte diese Behörde, prinzipiell der Vereinigung des Genfer Tramwaynetzes zuzustimmen und bereit zu sein, auf die aus dem Pflichtenhefte der Tramways suisses vom Jahre 1878 für die Stadt sich ergebenden Vorteile zu verzichten unter einer den ihr zu bezahlenden Einheitspreis für die elektrische Kraft betreffenden Bedingung, welche indessen der Staatsrat nicht als seiner zustimmenden Vernehmlassung entgegenstehend erachtete und welche seither durch Verständigung zwischen der Stadt und der Gesellschaft ihre Erledigung fand, somit nicht weiter in Betracht fällt.

Nachdem die Gesuchstellerin selbst die Zusammenlegung der von ihr zu übernehmenden Konzessionen der Gesellschaften der Tramways suisses und voies étroites mit ihren eigenen, sowie die einheitliche Fassung wenigstens in einzelnen Punkten angeregt und der Staatsrat gegen die im Interesse der Übersichtlichkeit erwünscht erscheinende Zusammenfassung der verschiedenen Konzessionsbestimmungen in einem einheitlichen Akte keine Einwendungen erhoben hatte, stellte unser Eisenbahndepartement eine solche einheitliche Konzession für das ganze in der Hand der Gesuchstellerin vereinigte Netz auf.

Diese neue Konzession, welche an die Stelle der bestehenden zu treten hätte, bildete dann die Grundlage für die konferenziellen Verhandlungen, welche am 29. Mai abhin stattfanden.

Grundsätzlichen Einwendungen begegnete der Konzessionsentwurf als solcher bei diesem Anlasse nicht. Die zu einzelnen Bestimmungen gestellten Abänderungsanträge, denen unseres Erachtens nicht durchwegs entsprochen werden kann, gelangen zweckmäßiger hiernach mit den betreffenden Artikeln zur Erörterung.

In einer nachträglichen Eingabe vom 31. Mai stellte dann die Gesellschaft der Tramways électriques noch das Begehren, es möchten zwei weitere Linien, nämlich von Carouge über sous Pinchat nach Veyrier und von Carouge über Grange-Colomb, Drize und Croix de Rozon, eventuell über Grange-Colomb und Troinex an die Landesgrenze gegen Collonges, in die Konzession einbezogen werden. Wir halten aber dafür, es sei auf dieses erst im letzten Momente eingebrachte Begehren nicht einzutreten, weil für die beiden Linien, die immerhin eine gewisse

Ausdehnung aufweisen (cirka 9 km. Länge) und von denen in frühern Eingaben der Petentin, resp. des Herrn Forestier, insbesondere in dem ursprünglichen Konzessionsgesuche vom 30. November 1897, nie die Rede war, außer einem Übersichtsplan im Maßstab 1 : 50,000 keine der in Art. 2 und 3 der Verordnung vom 1. Februar 1875 verlangten technischen Vorlagen (Situationsplan, Längenprofil, Kostenvoranschlag etc.) vorliegen. Es geht unseres Erachtens schon der Konsequenzen wegen auch bei den besondern Verhältnissen des vorliegenden Falles nicht an, ohne daß die vorgeschriebenen formellen Bedingungen erfüllt sind, beliebig neue Linien bestehenden Konzessionen beizufügen. Der Vertreter des Staatsrates an der Konzessionskonferenz hatte zwar auf der Eingabe selbst sein Einverständnis mit der Einbeziehung der beiden neuen Linien erklärt, allein es will uns doch angemessen erscheinen, über diese Erweiterung der Konzession in regelmäßiger Weise die Vernehmlassung des Staatsrates und durch dessen Vermittlung auch der beteiligten Gemeinden einzuholen, um so mehr, als sich die ersterwähnte Linie als eine direkte Konkurrenz, wenn auch auf dem andern Arveufer, zu der bestehenden, einzig nicht in das Fusionsprojekt aufgenommenen Schmalspurbahn Genf-Veyrier darstellt. In der Eingabe kommt die Petentin ferner noch auf einzelne andere Bestimmungen des Konzessionsentwurfs zurück, wovon hiernach bei Begründung der einzelnen Artikel eingehender die Rede sein wird.

Was hingegen das Gesuch um Übertragung der Konzession der beiden Gesellschaften der Tramways suisses und der Voie étroite auf die Gesellschaft der Tramways électriques und um Zusammenlegung mit den der letztern erteilten Konzessionen anbetrifft, so sehen wir uns grundsätzlich zu keinen Einwendungen veranlaßt. Es unterliegt wohl keinem ernstlichen Zweifel, daß die Nachteile, welche mit der Konkurrenz zwischen drei nebeneinander bestehenden Straßenbahnunternehmungen, deren Linien vielfach parallel laufen, auch sich berühren oder kreuzen, für den Verkehr notwendig verbunden sind, den daraus etwa resultierenden Vorteilen bedeutend überwiegen, und daher an und für sich die Vereinigung der drei besondern Netze zu einem Ganzen unter einheitlicher Leitung, mit einheitlichem Betriebssystem und Material und einheitlichen Taxen zu begrüßen ist. Damit sind die Grundlagen zu einem rationellen und intensiven Betrieb gegeben, und es dürfen daher von der Vereinheitlichung mit Sicherheit Vorteile und Erleichterungen für den Verkehr erwartet werden, welche in gleichem Maße zu gewähren, die drei getrennten Unternehmungen nicht in der Lage sein würden.

Dabei mag immerhin bemerkt werden, daß in den Städten der deutschen Schweiz, wie auch im Ausland, speciell Deutschland, meist auf einem andern Wege die Sicherung eines rationellen Ausbaues der Straßenbahnnetze unter angemessener Berücksichtigung auch der verkehrsärmeren Teile der Städte resp. Vorstädte oder Außengemeinden, sowie eines einheitlichen, den Bedürfnissen des Verkehrs möglichst angepaßten und intensiven Betriebes versucht wurde, indem diese Städte entweder von vornherein sich zum Bau der Straßenbahnnetze auf eigene Rechnung entschlossen, oder später die von Privatgesellschaften erstellten Linien käuflich erwarben und in den Stadtbetrieb überführten (Basel, St. Gallen, Luzern — Zürich, Bern). In Genf dagegen hat die private Initiative die Aufgabe an die Hand genommen, und Kanton wie Gemeinden verzichteten auf wenigstens 30 Jahre hinaus zu gunsten einer privaten Gesellschaft auf die Möglichkeit des Rückkaufs. Nachdem sich aber die kantonalen und lokalen Behörden zu gunsten dieser Lösung der Frage entschieden haben, kann es nicht in der Stellung der Bundesbehörden liegen, derselben entgegenzutreten oder Schwierigkeiten zu bereiten.

Wir beantragen daher, dem vorliegenden Gesuche zu entsprechen, und zwar durch Aufstellung einer einheitlichen Konzession für das ganze, in der Hand der gleichen Gesellschaft vereinigte Netz.

Der unten folgende Entwurf lehnt sich formell und materiell an die Konzession elektrischer Straßenbahnen im Kanton Genf, vom 22. Dezember 1898 (E. A. S. XV, 339 ff.), an, unter Berücksichtigung der Einbeziehung der alten Linien und der besondern Verhältnisse derselben. Dabei bietet lediglich der Umstand einige Schwierigkeit, daß es sich nicht bloß um ein ausschließlich zur Vermittlung des Verkehrs innert der Stadt und dieser mit ihren Vorstädten bestimmtes Straßenbahnnetz handelt, sondern auch Linien mit in Frage kommen, welche zur Verbindung der Stadt mit weiter abliegenden Ortschaften des Kantons und außerhalb desselben dienen. Während die erstern ganz den Charakter reiner städtischer Straßenbahnen haben, fallen dagegen die letztern mehr unter die Kategorie der gewöhnlich als „Schmalspurbahnen“ bezeichneten Nebenbahnen. Wir glauben indessen, daß den besondern Verhältnissen bei den einen und andern Linien im Entwurf in einer nach beiden Richtungen (d. h. unter dem Gesichtspunkt des Verkehrsbedürfnisses wie des Betriebes) ausreichenden Weise Rechnung getragen sei.

Im Titel und Eingang wünschten die Vertreter der Gesuchstellerin an der Konzessionskonferenz die vom Departement vorgeschlagene Bezeichnung „elektrische Straßenbahnen (chemins de fer électriques sur routes)“ durch „elektrische Tramways (tramways électriques)“ ersetzt, eventuell wenigstens diese letztere Bezeichnung beigelegt. Wir können uns diesem letztern Vorschlage anschließen, indem so, wenn auch in einer etwas schwerfälligen Weise, zum Ausdruck gelangt, daß es sich um zwei beim Betriebe in gewissen Beziehungen etwas verschieden zu behandelnde Arten von Linien handelt. Dagegen muß unseres Erachtens der Vorschlag der Petentin in ihrer nachträglichen Eingabe vom 31. Mai, „chemins de fer électriques sur routes soit tramways électriques“ zu sagen, abgelehnt werden, indem die Petentin sonst aus dieser Fassung später für die Organisation des Betriebes auf den Linien außerhalb der Stadt gewisse Konsequenzen ziehen möchte, die dem Bedürfnisse und dem bisher dem Verkehr Gebotenen nicht entsprechen könnten. Um in dieser Beziehung mißverständlicher Auslegung und daherigen Anständen vorzubeugen, empfehlen wir daher, um den im vorigen Absatz präzisierten Unterschied deutlich zum Ausdruck zu bringen, zu sagen: „Netz elektrischer Schmalspurbahnen und Straßenbahnen (Tramways)“ und im französischen Text: „réseau de chemins de fer électriques sur routes et de tramways électriques“.

Der Eingang enthält dann auch nach Vorschrift des Nebenhahngengesetzes die ausdrückliche Klassierung unter die Nebenbahnen.

Unter Ziffer 1—6 des Eingangs figurieren die bisher von der Gesellschaft der Tramways suisses, unter Ziffer 7—13 die von der Gesellschaft der Voies étroites betriebenen Linien und unter Ziffer 14 die der letztern Gesellschaft unterm 22. Dezember 1898 konzessionierte aber noch nicht in Angriff genommene Verbindungsstrecke Place de l'Entrepôt (Chantepoulet)-Rue du Rhône, während unter Ziffer 15—24 die der Gesuchstellerin, bezw. Herrn Forestier zu deren Handen, durch Bundesbeschlüsse vom 22. Dezember 1898 und 1. Juli 1899 konzessionierten, zumeist schon im Bau begriffenen Linien, unter Berücksichtigung immerhin einiger auf Wunsch der lokalen Behörde von der Gesellschaft angebrachter Traceänderungen (bei den Linien unter Ziffer 16, 18 und 22) aufgenommen sind. Als bloß eventuelle Linie endlich ist unter Ziffer 25 diejenige von der Place Bel-Air über den Grand-Quai nach der Place des Eaux-Vives aufgeführt. Die Stellungnahme zu dieser Linie, für welche der erforderliche Raum auf dem Quai Besançon Hugues durch Erstellung eines Trottoirs über der Rhone gewonnen werden soll,

hatte sich der Staatsrat bis zur Vorlage von Detailplänen und Profilen vorbehalten, erklärte sich aber mit der Aufnahme als bloß eventuelle Linie in dem Beschluß einverstanden. Dabei hat es die Meinung, daß die Erstellung von der Genehmigung der bezüglichen Pläne abhängen werde, wobei dem Staatsrat sein gesetzliches Einspracherecht gewahrt bleibt.

Da die neue Konzession an die Stelle der bisher den verschiedenen Gesellschaften zustehenden zu treten bestimmt ist, erscheint es, um später keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen, am Platze, wie z. B. bei Erteilung einer einheitlichen Konzession für die Zürcher Straßenbahnen, die alten Konzessionen ausdrücklich außer Kraft zu setzen.

In Artikel 2 ist die Konzessionsdauer nach dem von der Petentin acceptierten Vorschlage des Staatsrates von Genf auf 60 Jahre normiert.

Artikel 5 setzt die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen für den Bau der neuen Linien, soweit dies nicht bereits geschehen ist, und für den Umbau der bestehenden auf Meterspur und elektrischen Betrieb fest, während dann in Artikel 6 die Frist für Vollendung des Baues der neuen und des Umbaues der alten Linien, und zwar nach dem Wunsche der Petentin auf fünf Jahre normiert wird. Damit hat sich auch der Staatsrat von Genf einverstanden erklärt, allerdings unter der Bedingung, daß die Verschiebung des Baues irgend einer Linie, insbesondere derjenigen Malagnou-Bourg de Four-Treille, nur mit seiner ausdrücklichen Bewilligung stattfinden dürfe. Dieser Bedingung ist durch die vorgeschlagene Fassung Rechnung getragen, indem dadurch eine Verschiebung ohne Verwirkung der Konzession nur möglich ist auf Grund einer förmlichen Fristverlängerung, welche nur nach eingeholter Vernehmlassung des Staatsrates von den Bundesbehörden bewilligt würde. Das letzte Alinea sieht noch vor, daß eventuell der Bundesrat der Gesellschaft den Bau einzelner Teilstrecken, die sich neben den bestehenden als unnütze Doppelanlagen erweisen sollten, erlassen kann. Er ist aber verpflichtet, vorher den Staatsrat darüber anzuhören, welcher sich den Entscheid im einzelnen Falle vorbehalten hatte.

Bezüglich Artikel 8 hatte die Petentin ursprünglich eine Fassung vorgeschlagen, wonach die doppelgeleisige Anlage überall, wo es die Straßenbreite gestatte, die Regel gebildet hätte, und da, wo nur eingleisige Anlage möglich, wenigstens 4 Kreuzungen per Kilometer Norm gewesen wäre, mit eventueller Bewilligung

von Ausnahmen durch den Bundesrat. Nachdem aber der Staatsrat sich die Prüfung der Frage der Zulässigkeit von Doppelgeleisen in jedem einzelnen Falle und die Bewilligung nur unter der Voraussetzung, daß der allgemeine Verkehr weder gehindert noch gefährdet werde, vorbehalten hatte, erschien es angemessener, die Einspurigkeit als Regel aufzustellen und von vornherein der Gesellschaft den Nachweis der Thunlichkeit und des Bedürfnisses aufzuerlegen, wenn sie Doppelgeleise erstellen will. Sie hat anläßlich der Konferenz gegen die Fassung, wie sie im nachstehenden Entwurf aufgenommen wurde, keine Einwendung erhoben. Damit ist übrigens die Erstellung von Doppelgeleisen auch nicht etwa ausschließlich in das Belieben der Gesellschaft gestellt, sondern sie kann, falls der Verkehr oder Betrieb es erheischt, auch vom Bunde dazu angehalten werden. Der Staatsratsvertreter an der Konferenz beantragte ferner noch einen Zusatz, welcher für die Erstellung von Doppelgeleisen ausdrücklich die Bewilligung des Staatsrates vorbehalten würde. Wir halten indessen mit dem Eisenbahndepartement die Aufnahme eines solchen Vorbehaltes weder für thunlich, noch für notwendig, indem einerseits die Ausführbarkeit der Bestimmungen der Bundeskonzession nicht von der Bewilligung der kantonalen Behörde förmlich abhängig gemacht werden kann, anderseits sich der Staatsrat im Pflichtenheft die Bewilligung von Doppelgeleisen vorbehalten hat und in Artikel 24 die Gültigkeit des Pflichtenheftes vorbehalten ist, soweit dasselbe nicht im Widerspruch steht mit der Bundeskonzession oder Gesetzgebung, somit die Gesellschaft jeweilen für Erstellung von Doppelgeleisen vorerst die Bewilligung des Staatsrates einzuholen haben wird, bevor sie zu gleichem Zwecke an die Bundesbehörden gelangt.

Zur Übernahme auch des Gütertransportes, wie Artikel 12 vorsieht, hat sich die Gesellschaft im Hinblick auf den Erwerb der beiden Netze, auf welchen derselbe schon bestand, von vornherein bereit erklärt. Es ist vor allem wichtig, daß er auf diesen Linien beibehalten werde (namentlich denjenigen nach den Ortschaften außerhalb Genfs), während für die rein städtischen Linien, auf denen die Durchführung des Güterdienstes vielleicht sich als undurchführbar erweisen sollte, eventuell eine Ausnahme wohl wird gewährt werden müssen, wozu wir beantragen, dem Bundesrate die Ermächtigung zu erteilen. Auf Wunsch des Staatsrates erklärte sich die Petentin bereit, zwischen den Bahnhöfen von Cornavin und Eaux-Vives einerseits und dem Schlachthause anderseits auch den Viehtransport zu besorgen. Demgemäß beschränkt das zweite Alinea die Verpflichtung zum Viehtransport auf diesen besondern Verkehr.

Artikel 14 ist in der für städtische Straßenbahnen üblichen Fassung aufgenommen, mit dem vom Staatsrat beantragten Zusatz, daß die Zahl der täglichen Züge, beziehungsweise Fahrten nicht geringer sein dürfe als zur Zeit bei den Tramways suisses und Voies étroites. Diese Bestimmung rechtfertigt sich um so mehr, als die jetzige Konzession für erstere Zehnminutenbetrieb und die Dauer des Betriebes vorschreibt. Dagegen halten wir aus den schon zu Artikel 8 angeführten Gründen dafür, daß dem weiteren Antrage des Staatsrates, welcher auch seine Genehmigung der Fahrtenpläne vorbehalten wissen wollte, nicht stattgegeben werden könne.

In Artikel 15 ist auf Antrag der Gesellschaft noch die Einführung von besondern Luxuswagen vorgesehen, die, mit besonderem Komfort ausgestattet, zur Vermietung für Extrafahrten, namentlich an Gesellschaften, bestimmt wären, wogegen uns keine Bedenken zu bestehen scheinen. Die Bestimmung des Tarifes für deren Benutzung dürfte dagegen besser dem Bundesrate für später überlassen bleiben, wenn über die neue Einrichtung genauere Angaben vorliegen werden.

Betreffend die Taxbestimmungen in Artikel 16 konnte nicht vollständige Einigung erzielt werden.

Als Personentaxe ist nach dem Vorschlage der Gesuchstellerin die in ihrer Konzession vom 22. Dezember 1898 vorgesehene von 10 Rappen für den ersten Kilometer und 5 Rappen für jeden folgenden Kilometer aufgenommen, d. h. der nunmehr gewöhnliche Ansatz für städtische Straßenbahnen. Die gegenwärtigen Taxen der Tramways suisses betragen 15 Rappen für den ersten Kilometer, 5 Rappen für jeden folgenden (mit zahlreichen Ausnahmetaxen) und speciell für die Linie Petit Saconnex-Champel 5 Rappen per Kilometer, diejenigen der Voies étroites 8 Rappen per Kilometer für III. Klasse und 15 Rappen für II. Klasse.

Nicht bestritten sind ferner Absatz 3 und 4 betreffend freies Handgepäck und die Gepäcktaxe von 8 Rappen per 100 Kilogramm und Kilometer, welch letztere zwar etwas hoch, aber nach den bei den Voies étroites mit 10 Rappen gemachten Erfahrungen und im Hinblick auf die Herabsetzung der Personentaxen gerechtfertigt erscheint.

In der Konzessionskonferenz waren die Vertreter der Petentin auch mit der Bestimmung in Absatz 2 einverstanden, daß für Kinder von 3—10 Jahren bloß die Hälfte der Taxe zu bezahlen sei, während in der nachträglichen Eingabe vom 31. Mai wiederum

Streichung der Bestimmung verlangt wurde, namentlich mit dem Hinweis auf das Interesse eines einfachen und raschen Betriebes und auf die geringe Zahl dieser Art von Reisenden, sowie ferner auf die sonst von der Gesellschaft zugestandenen Erleichterungen (Arbeiter- und Schülerabonnemente) und die allgemeine Taxreduktion gegenüber den bestehenden Tarifen. Wir halten aber dafür, daß an dieser schon bisher für die Voies étroites bestanden und regelmäßig in die Konzessionen für Nebenbahnen (auch Straßenbahnen), welche einzelne Ortschaften miteinander verbinden, aufgenommenen Verpflichtung grundsätzlich festzuhalten sei, im Hinblick namentlich auf die Linien, welche nach den Ortschaften außerhalb Genfs führen, deren Bevölkerung den Wegfall einer bisher genossenen Ermäßigung empfinden würde. Dagegen dürfte sich allerdings eine Ausnahme für die eigentlich städtischen Verkehrslinien rechtfertigen, indem für solche regelmäßig zur Vermeidung von Komplikationen beim Betriebsdienste von der Verpflichtung zur Ausgabe besonderer Kinderbillete Umgang genommen zu werden pflegt. Da aber erst noch im einzelnen näher zu prüfen sein wird, welche Linien, resp. Verkehre unter ersteren und welche unter letzteren Gesichtspunkt fallen, so beantragen wir, als Regel zwar die Verpflichtung zur Ausgabe von Kinderbilleten aufzustellen, daneben aber den Bundesrat zur Gewährung von Ausnahmen für die tramwaymäßig betriebenen Linien, resp. den innerstädtischen Verkehr auf bezügliches Gesuch der Gesellschaft zu ermächtigen.

Das Eisenbahndepartement erachtete es, wiederum besonders mit Rücksicht auf die längern Linien, welche nach den Ortschaften auf dem Lande führen, zunächst für notwendig, die Ausgabe von Retourbilleten mit 20 % Rabatt vorzuschreiben, um so mehr, als solche von der Gesellschaft der Voies étroites und auf einer Linie von derjenigen der Tramways suisses schon jetzt ausgegeben werden, wenn auch dazu eine konzessionsmäßige Verpflichtung nicht besteht. Nachdem wir uns aber aus der von der Gesuchstellerin nachträglich vorgelegten vergleichenden Gegenüberstellung der bestehenden und einzuführenden Taxen, welche vom Departement geprüft und soweit nötig, richtig gestellt wurde, überzeugen konnten, daß die Taxen nach der neuen Konzession zumeist gleich der halben Retourtaxe der bestehenden Tarife oder noch etwas niedriger (5—10 Rappen) sich stellen, somit dem Publikum aus dem Wegfall besonderer Retourbillete thatsächlich kein Nachteil erwachsen wird, so können wir uns mit der Streichung der Verpflichtung zur Ausgabe von Retourbilleten einverstanden erklären, wodurch der Gesellschaft speciell beim tramwaymäßigen Betrieb eine bedeutende Erleichterung gewährt wird.

Ein letzter Differenzpunkt bezieht sich auf die Verpflichtung zur Ausgabe von Abonnementsbilletten zu reduzierter Taxe, von welcher die Gesuchstellerin befreit zu werden wünscht, im Hinblick auf die bei Ausdehnung ihrer konzessionsmäßigen Personentaxe auf die zu erwerbenden alten Linien für letztere eintretende allgemeine Tarifierabsetzung, neben welcher eine weitere Reduktion für Abonnemente ihr ruinös würde. Allein dem gegenüber ist darauf hinzuweisen, daß die nämliche Verpflichtung, wie in allen Konzessionen überhaupt (einschließlich derjenigen für städtische Straßenbahnen), so insbesondere auch in den bisherigen Konzessionen der Tramways suisses, Voies étroites und speciell der Gesuchstellerin besteht, aus welcher letzterer Konzession die Taxgrundlage für den Personenverkehr in die neue Konzession herübergenommen wird. Schon aus diesem Grunde muß unseres Erachtens das Begehren der Petentin abgelehnt werden. Dazu kommt aber noch, daß die Taxen der z. Z. bestehenden Abonnemente für 50 und 100 Fahrten billiger sich stellen als die Taxen nach der neuen Konzession, bezw. der Konzession Forestier, mithin das Publikum bei Aufhebung der bisherigen Abonnemente und Erlaß der Verpflichtung zur Ausgabe solcher direkt benachteiligt würde. Um dies zu vermeiden, muß daher die Verpflichtung zur Ausgabe von Abonnementsbilletten zu reduzierter Taxe, womit eine wesentliche Komplikation für den Betriebsdienst nicht verbunden ist, aufgenommen werden. Über das zu verlangende Maß der Reduktion wird zu entscheiden sein, wenn die Vorschläge der Gesellschaft vorliegen werden.

Die vorgeschlagenen Gütertaxen in Artikel 17 entsprechen den für die Voies étroites geltenden und erscheinen zwar etwas hoch, aber doch in Anbetracht der damit der Gesellschaft bei der geringen Ausdehnung, welche der Güterverkehr im allgemeinen und abgesehen von dem Transport auf Schemelwagen bisher genommen hat, auffallenden Belastung gerechtfertigt. Aufgenommen ist auch der Passus betreffend landwirtschaftliche Traglasten, mit Beibehaltung des von der Gesellschaft der Voies étroites eingeführten Freigewichtes von 15 kg., das auch sonst für solche Unternehmungen üblich ist. Die Gesellschaft hat gegen diese Bestimmungen keine Einwendung erhoben. Die Festsetzung der Taxen für den vorgesehenen beschränkten Viehverkehr (Art. 12) empfiehlt es sich für später vorzubehalten, wenn die Bedingungen, unter welchen er sich vollziehen wird, genauer bekannt sein werden.

Die Vorschriften betreffend Armen- und Polizeitransporte sind im Einverständnisse mit dem Staatsrate weggelassen worden.

In Artikel 21 ist zur Vorlage der Reglemente und Tarife für die neuen Linien die schon in der frühern Konzession ange-setzte Frist von zwei Monaten vor der Betriebseröffnung beibe-halten, während dagegen zur Einreichung der abgeänderten Regle-mente und Tarife für die zu übernehmenden bestehenden Linien eine Frist von vier Monaten vorgesehen ist, die damit genügend bemessen sein dürfte.

Ihr ursprüngliches Begehren, in Artikel 22 den zur Tax-reduktion verpflichteten Prozentsatz Reinertrag auf 8 % zu erhöhen, ließ die Gesellschaft bei der Konferenz im Hinblick auf die be-stehende konstante Praxis fallen.

Artikel 24 behält in der üblichen Form das vom Staats-rate von Genf aufgestellte Pflichtenheft vor.

In Artikel 25 ist nach dem Wunsche der Petentin und unter Zustimmung der Regierung der einheitliche erste Rückkaufs-termin auf 30 Jahre bemessen.

Wenn auch die Gesuchstellerin die Erklärung abgegeben hat, daß sie die beiden Netze der Tramways suisses und Voies étroites wirklich erwerben werde, so ist dazu, so wie die Kaufverträge lauten, immerhin noch eine förmliche Erklärung gegenüber den verkäuferischen Gesellschaften notwendig, bis zu deren Abgabe eine gewisse Frist verstreichen kann, weshalb es, damit nicht während dieser Frist für die übergehenden Netze keine Konzession bestehe, nicht angeht, in Artikel 27 die einheitliche Konzession, wie sonst üblich, sofort in Kraft zu erklären, sondern angemessen, den Bundesrat mit der Festsetzung des Zeitpunktes des Inkraft-tretens zu beauftragen. Es wird dies erfolgen können, sobald die Gesuchstellerin von ihrem Optionsrecht Gebrauch gemacht haben wird.

Zu erwähnen bleibt noch, daß die Compagnie générale des Tramways suisses auch Inhaberin der Konzession einer Pferde-eisenbahn von Bözingen über Biel nach Nidau, vom 17. September 1875, übertragen und abgeändert durch Bundesbeschluß vom 23. Dezember 1876 (E. A. S., III, 199; IV, 161), ist, und sowohl der Kaufvertrag zwischen der genannten Gesellschaft und der Ge-suchstellerin, als das Gesuch um Konzessionsübertragung diese Linie mitbegrift.

Da dieselbe indessen nicht in den Rahmen einer einheitlichen Konzession für das Genfer Straßenbahnnetz gehört, so erscheint es angemessen, die Übertragung dieser Konzession durch eine be-sondere Schlußnahme vorzunehmen, und werden wir Ihnen daher

über diesen Gegenstand eine besondere Vorlage unterbreiten, sobald wir im Besitze der zur Zeit noch ausstehenden Vernehmung der Regierung von Bern sein werden.

Die getrennte Behandlung wird auch durch den fernern Umstand nahegelegt, daß schon zwischen der Gesellschaft der Tramways suisses und den Gemeindebehörden von Biel Verhandlungen betreffend Übernahme der Unternehmung durch die Gemeinde Biel gepflogen und diese Verhandlungen in letzter Zeit auch von der Gesuchstellerin als vertragsmäßige Übernehmerin fortgesetzt wurden. Kommt eine Einigung zu stande, so wird dann die Konzessionsübertragung direkt auf die Gemeinde, statt zuerst auf die Gesuchstellerin und hernach erst auf die Gemeinde erfolgen können, was im Interesse der Vereinfachung zu wünschen wäre.

Indem wir Ihnen, Tit., den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. Juni 1900.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Hauser.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession eines Netzes elektrischer Schmalspurbahnen und
Straßenbahnen (Tramways) im Kanton Genf.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. von Eingaben des Verwaltungsrates der Compagnie Genevoise des Tramways électriques, vom 6. und 19. März 1900, sowie einer Erklärung desselben, vom 19. März 1900;
2. von Erklärungen des Verwaltungsrates der Société Genevoise de chemins de fer à voie étroite, vom 7. März 1900, und des Präsidenten des Verwaltungsrates der Compagnie générale des Tramways suisses, vom 8. März 1900;
3. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Juni 1900,

beschließt:

Der Compagnie Genevoise des Tramways électriques in Genf wird unter den in nachstehenden Artikeln enthaltenen Bedingungen die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb eines Netzes elektrischer Schmalspurbahnen und Straßenbahnen (Tramways) im Kanton Genf, umfassend folgende Linien, welche im Sinne des Gesetzes vom 21. Dezember 1899 als Nebenbahnen erklärt werden:

1. vom Rondpoint in Plainpalais auf der Route und über den Pont de Carouge bis zur Place du Rondeau in Carouge;

2. vom Rondpoint in Plainpalais durch die Rue du Conseil général, über die Place Neuve, durch die Rue de la Corratierie, die Rue Centrale, die Rue des Allemands, die Rue du Marché, die Rue de la Croix d'or, die Rue de Rive und den Cours de Rive bis zum Carrefour de Rive;
3. vom Viadukt in Montbrillant durch die Rue du Montblanc, über die Brücke du Montblanc, die Place du Lac und die Place du Molard nach der Rue du Marché;
4. vom Carrefour de Rive durch die Rue de la Terrassière, auf der Route de Chêne über Chêne-Bougeries und Chêne-Bourg nach Moillesulaz und an die Grenze, mit Abzweigung zum Personen- und Güterbahnhof von Eaux-Vives;
5. von der Place de Cornavain durch die Rue de Lausanne zum Port franc de Cornavin;
6. von Petit Saconnex durch die Avenue und Rue de la Servette, die Rue de la Pépinière, über die Place de Cornavin durch die Rue de Cornavin, Rue de Coutance, über den Pont de l'Île, durch die Rue de la Corratierie, Rue et Ruelle de la Croix rouge, Rue de l'Athénée, über die Place de Champel, durch den Chemin de Champel und des Crets nach Champel;
7. vom Quai de la Poste über das Boulevard de Plainpalais, das Boulevard de St-Georges, den Pont de St-Georges, auf der Route d'Onex über Onex, Bernex, Laconnex, Cartigny nach Chancy, mit Abzweigung zum Begräbnisplatz St. Georges;
8. vom Quai de la Poste über das Boulevard de Plainpalais, durch die Avenue de Lancy, den Chemin du Pont d'Arve, über den Pont d'Arve, auf der Route und Rue Caroline, über Carouge, Plan les Ouates bis zur Landesgrenze gegen St. Julien, mit Abzweigung vom Pont d'Arve durch die Route des Acacias nach Lancy;
9. von der Place de l'Entrepôt durch die Rue de Chante-poulet, über die Place Cornavin und Place de Montbrillant, durch die Rue de Montbrillant und auf der Route de Gex bis an die Grenze gegen Fernex;
10. vom Boulevard de Plainpalais, beziehungsweise Rondpoint de Plainpalais über die Boulevards des Philosophes und Helvétique, durch den Cours de Rive und die Rue Pierre Fatio, Rue du Rhône, Avenue de Frontenex, auf der Route de Frontenex über Vandœuvres nach Jussy;

11. vom Cours de Rive durch die Rue Pierre Fatio, über den Quai des Eaux-Vives, auf der Route de Vézenaz, über Vézenaz, La Repentance und Corsier bis zur Grenze gegen Douvaine;
12. von der Place de l'Entrepôt durch die Rue de Chantepoulet, über die Place des XXII Cantons, durch die Rue de la Servette und die Rue de Lyon, auf der Route de Lyon über Châtelaine und Vernier bis zur Grenze gegen St. Genix;
13. vom Quai de la Poste über den Pont de la Coulouvrenière und über das Boulevard James Fazy bis zu den Places des XXII Cantons und de Cornavin, mit Abzweigung eines Gütergeleises durch die Rues neuve du Temple, de Malatrex et des Gares zum Güterbahnhof von Cornavin;
14. von der Place de l'Entrepôt (Chantepoulet) durch die Rue du Montblanc, über den Pont des Bergues und die Place du Rhône nach der Rue du Rhône;
15. von Sécheron durch die Route de Lausanne, die Rues Butini, des Pâquis, du Cendrier und Rousseau, über den Quai des Bergues (oder Rue des Etuves), den Pont de l'Île, die Place Bel-Air, durch die Rues de la Poste, Diday, Bovv-Lysberg, die Avenue du Mail, die Rue de l'Ecole de Médecine, über den Quai des Casernes, den Pont d'Arve, den Quai du Cheval blanc, durch die Rue des Allobroges, die Rue d'Arve, die Rue St. Léger und über die Place du Marché nach Carouge;
16. von Plongeon durch den Chemin des Eaux-Vives, die Rue du Rhône, über die Place Bel-Air, den Quai de la Poste, die Place de la Poste, durch die Rues du Stand und de la Coulouvrenière nach der Avenue de la Jonction;
17. vom Park Plantamour über den Quai du Léman, durch den Chemin des Bains, die Rues des Buis, de l'Entrepôt, Paul Bouchet und Rousseau, über den Quai des Bergues, den Pont de l'Île, die Place Bel-Air, den Quai de la Poste (oder durch die Rue de la Poste) und das Boulevard du Théâtre zum Theater;
18. vom Chemin Liotard (Chemins des Chênes) durch den verlängerten Chemin Liotard, die Rues de la Prairie, Voltaire und du Temple, über die Place St-Gervais, den Pont de l'Île, die Place Bel-Air, durch die Rue du Rhône, über den

Carrefour de Rive, durch die Rue des Tranchées de Rive bis zur Route de Malagnou;

19. vom Chemin du Grand Pré (Chemin du Nant oder eventuell de Pregny) durch den Chemin du Grand Pré, die Rue des Grottes, über die Place de Cornavin, durch die Rues de Cornavin und Rousseau, über den Quai des Bergues (oder Rue des Etuves), den Pont de l'Île, die Place Bel-Air, den Quai de la Poste, das Boulevard du Théâtre, durch die Rues Calame, Général Dufour und de Candolle, die Chemins des Grands Philosophes und de la Roseraie, über das Boulevard de la Cluse zum Kantonsspital;
20. vom Chemin du Vallon (eventuell von Thônex) durch die Route de Malagnou, über das Boulevard des Tranchées, das Boulevard des Philosophes, durch die Rues de Candolle, Général Dufour und Calame, über das Boulevard du Théâtre und den Quai de la Poste zur Place Bel-Air; eventuell vom Boulevard des Tranchées durch die Rue de l'Observatoire, über die Place du Bourg-de-Four, durch die Rues de l'Hôtel de Ville et de la Descente de la Treille, über die Place Neuve und das Boulevard du Théâtre zur Place Bel-Air;
21. eine Ringlinie von der Place Bel-Air durch die Rue de la Cité, die Grand'rue, die Rue de l'Hôtel de Ville, über die Place du Bourg-de-Four, durch die Rues Verdaine, du Vieux Collège, d'Italie et du Rhône zur Place Bel-Air;
22. vom Bahnhof Cornavin (zu oberst der Rue des Alpes), durch die Rue des Alpes, über den Quai du Montblanc (mit Abzweigung über den Quai des Bergues bis zur Place Chevelu) und den Pont du Montblanc, die Place du Port, durch die Rues du Rhône und de Versonnex, die Avenue Versonnex zum Bahnhof von Eaux-Vives;
23. von Sécheron nach Versoix-La-Ville;
24. von Plongeon über Vésenaz nach Hermance;
25. eventuell: von der Place Bel-Air über den Quai Besançon Hugues, die Place du Rhône, den Grand-Quai und durch die Rue Versonnex zur Place des Eaux-Vives.

Gleichzeitig werden alle für diese Linien derzeit noch bestehenden besondern Konzessionen aufgehoben, nämlich:

1. die Konzession von Straßenbahnen auf Genfer Gebiet, vom 27. März 1879 (E. A. S. V, 154 ff.), mit Abänderung vom 29. Juni 1895 (ib. XIII, 378);

2. die Konzession einer elektrischen Straßenbahn von Petit Saconnex nach Champel, vom 28. Juni 1893 (ib. XII, 346 ff.), mit Abänderung vom 19. Dezember 1894 (ib. XIII, 238);
3. Konzession für schmalspurige Straßeneisenbahnen von Genf nach Bernex und von Genf nach Lancy, vom 23. Dezember 1886 (ib. IX, 166 ff.);
4. Konzession für schmalspurige Straßeneisenbahnen von Genf nach St. Julien, von Genf nach Fernex, Gy (Douvaine) und Châtelaine, von Bernex nach Chancy und eine Abzweigung der Linie Genf-Bernex nach St. Georges, vom 29. April 1887 (ib. IX, 267 ff.), mit Erweiterungen, beziehungsweise Abänderungen vom 23. Dezember 1887 (Abzweigung Choulex-Jussy, ib. IX, 425), vom 20. Dezember 1889 (neue Linien Châtelaine-Vernier-Grenze bei St. Genis, Genf-Vésenaz-St. Maurice-Grenze, Verzicht Choulex-St. Maurice, ib. X, 226 ff.), vom 21. Dezember 1894 (Verbindungslinie Boulevard de Plainpalais-Place des XXII Cantons, mit Gütergeleise zum Güterbahnhof Cornavin, ib. XIII, 273 ff.), vom 22. Dezember 1898 (Verbindungslinie Chantepoulet-Place du Rhône, ib. XV, 339 ff.) und vom 1. Juli 1899 (ib. XV, 569 ff.);
5. Konzession elektrischer Straßenbahnen im Kanton Genf, vom 22. Dezember 1898 (ib. XV, 339 ff.), mit Erweiterung vom 1. Juli 1899 (Linien Sécheron-Versoix-La-Ville und Plongeon-Vésenaz-Hermance (ib. XV, 567).

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 60 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Genf (Gemeinde Plainpalais).

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für die noch nicht in Angriff genommenen Linien, sowie für den Umbau der be-

stehenden Linien auf Meterspurweite und zum elektrischen Betrieb, nebst den abgeänderten Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Arbeiten für die Erstellung der neuen und für den Umbau der bestehenden Linien zu machen.

Art. 6. Binnen 5 Jahren, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, sind sämtliche neuen Linien (Nr. 14—25 oben) zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Innert der gleichen Frist ist der Umbau der bestehenden Linien nach Vorschrift des Art. 8 durchzuführen.

Der Bundesrat wird ermächtigt, eventuell der Gesellschaft auf ihr Ansuchen und nach Anhörung des Staatsrates von Genf den Bau einzelner Teilstrecken, welche sich neben den bereits bestehenden Linien als überflüssig erweisen sollten, zu erlassen.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate 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. 8. Das Netz wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig, mit den nötigen Ausweichstellen, erstellt. Jedoch soll überall da, wo die Breite der Straße es gestattet und das Bedürfnis des Verkehrs oder des Betriebes es erheischt, ein zweites Geleise gelegt werden. Der Betrieb erfolgt mittelst Elektrizität.

Bis nach durchgeführtem Umbau werden die bestehenden Linien nach bisherigem System weiterbetrieben.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons Genf und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, 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. 11. 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 nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Sofern auf einzelnen Linien der Güterdienst sich als undurchführbar erweisen sollte, kann der Bundesrat die Gesellschaft davon befreien.

Zum Viehtransport ist sie nicht verpflichtet, außer im direkten Verkehr zwischen den beiden Bahnhöfen von Cornavin und Faux-Vives einerseits und dem Schlachthause anderseits.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Änderungen nötig findet, können solche erst eingeführt werden, nachdem sie vom Bundesrat genehmigt worden sind.

Art. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden. Ferner darf die Zahl der täglichen Züge nicht geringer sein, als sie in den zur Zeit für die oben unter Ziffer 1—13 bezeichneten Linien in Kraft bestehenden Fahrplänen festgesetzt ist.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate bestimmt.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Immerhin bleibt die Einführung von besondern Luxuswagen vorbehalten, für deren Benutzung der Bundesrat den Tarif festsetzen wird.

Art. 16. Für den Transport von Personen darf eine Taxe von je 10 Rappen für den ersten Kilometer und von 5 Rappen für jeden weitem Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

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 zu zahlen. Soweit einzelne Linien tramwaymäßig betrieben

werden, ist der Bundesrat ermächtigt, Ausnahmen von der Verpflichtung zur Ausgabe von Kinderbilleten zu halber Taxe zu bewilligen.

Handgepäck bis zu 10 Kilogramm ist frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 8 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, zu Bedingungen, welche im Einvernehmen mit dem Bundesrat aufzustellen sind, Abonnementsbillete zu reduzierter Taxe auszugeben.

Art. 17. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 6 Rappen, die niedrigste nicht über 4 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 20 Rappen festgesetzt werden.

Für den Viehtransport wird der Bundesrat die Taxen festsetzen.

Art. 18. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile 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 Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Ist die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht

eine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Aufrundung auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 19. Die in den Art. 16 und 17 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. 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 unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 20. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 21. Die sämtlichen Reglemente und Tarife für die neuen Linien (Nr. 14—25 oben) sind mindestens zwei Monate, ehe letztere dem Verkehr übergeben werden, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen. Zur Einreichung der neuen Reglemente und Tarife für die bestehenden Linien wird eine Frist von 4 Monaten, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, eingeräumt.

Art. 22. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken und Unterstützungskasse einzurichten, oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisenden und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei

seiner Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 24. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb des Netzes gelten die Vorschriften des vom Staatsrate von Genf aufgestellten Pflichtenheftes, vom 14. April 1899, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 25. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Genf, gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1930 und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer des Netzes mit seinem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist das Netz samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds 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. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Straßenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen 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 welchen letzteren auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufern 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 Bundesgerichtes.

Art. 26. Hat der Kanton Genf den Rückkauf des Netzes bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es in Art. 25 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten das Netz dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 27. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession beauftragt und wird den Zeitpunkt ihres Inkrafttretens festsetzen.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession eines Netzes elektrischer Schmalspurbahnen und Straßenbahnen (Tramways) im Kanton Genf. (Vom 16. Juni 1900.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1900
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	25
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1900
Date	
Data	
Seite	337-366
Page	
Pagina	
Ref. No	10 019 247

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.