

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession von Pferdeeisenbahnen in Genf.

(Vom 28. Juni 1875.)

Tit. I

Indem auseinandergesetzt wird, die in den Jahren 1862 und 1863 gebauten Pferdebahnen Genf-Chêne und Genf-Carouge seien dringend einer Erneuerung und Reparatur bedürftig, und für die letztere müssen nothwendig neue Wagen angeschafft werden, die beiden bestehenden Gesellschaften seien aber außer Stande, die Kosten aufzubringen, eine glückliche Hebung der Schwierigkeiten sei nur davon zu erwarten, daß die beiden genannten Bahnen mit einander in Verbindung gesetzt und durch die besuchtesten Gassen neue Linien gelegt werden, kommen die Herren Antonin Févat in Genf, Mitglied der Verwaltung der Bahnen Genf-Chêne und Genf-Carouge, und Simon Philippart in Paris, Präsident der Pferdebahngesellschaft du Nord (Letzterer vertritt wesentlich die finanzielle Seite des Unternehmens), um die Konzession eines Nezes von Pferdebahnen ein, welches vor Allem die bereits gebauten Pferdebahnen in sich begreift, dieselben durch die Rues de la Corraterie, Centrale, des Allemands, de la Croix d'or und de Rive mit einander verbindet und vom Bahnhof Montbrillant her durch die Rue du Mont Blanc über die Brücke du Mont Blanc und die Plätze du Lac

und du Molard eine neue Verkehrsader öffnet. Weil an Markttagen die Linie durch die engen Gassen des Allemands, du Marché, de la Croix d'or und de Rive nicht betrieben werden kann, so haben sich die Petenten nachträglich auch noch zu einer Art Parallelbahn entschlossen, welche bei der Montblanc-Brücke einerseits südlich über die Place du Port, die Rue du Rhône und Rue d'Italie, andererseits den Grand quai (in der Karte Quai du Lac genannt), die Place du Rhône, die Rue du Rhône und Place de Bel Air abzweigt. Endlich haben sie sich auf den Wunsch des Staatsrathes von Genf auch verpflichtet, die Strecke von Chêne-Bougeries bis nach Moillesulaz, welche schon in der am 1. Juli 1863 erteilten Konzession für Genf-Chêne inbegriffen war, zu bauen, immerhin mit einer um 2 Jahre längeren Baufrist, weil vorerst eine Straße von Chêne-Bougeries nach Chêne-Bourg projektirt, beschlossen und ausgeführt werden muß.

Das ganze Nez wird, soweit sich dies an der Hand der nur theilweise (nämlich nur für die ursprünglich projektirten Linien) vorliegenden Pläne beurtheilen läßt, eine Ausdehnung von etwa 10 Kilometern haben, wovon auf die schon erstellten zwei Linien zirka $5\frac{1}{2}$ Kilometer fallen. Die Maximalsteigung wird zirka $5,7\frac{0}{100}$ betragen. Im Projekte liegt die gleiche Geleiseweite, welche die Hauptbahnen haben. Die Kosten sind auf Fr. 140,000 per Kilometer veranschlagt, wozu für die Liquidation der bestehenden Gesellschaften muthmaßlich noch zirka Fr. 400,000 kommen werden.

Was die Konzessionsbedingungen anbetrifft, so verweisen wir vorerst im Allgemeinen auf unsere Botschaft betreffend die Pferdebahn Bözingen-Biel-Nidau. Mit Bezug auf das speziell vorliegende Projekt beschränken wir uns auf folgende Bemerkungen:

1) Nachdem mit Ausnahme von zwei weiter unten zu behandelnden Punkten zwischen den Petenten und der Regierung von Genf eine vollständige Einigung erzielt worden ist, so glauben wir nicht näher auf die ursprünglichen, in mehrfacher Hinsicht abweichenden Anträge eintreten zu sollen. Wir erwähnen nur kurz, daß die Bewerber auf die eventuelle Konzession weiterer Linien, resp. auf ein dreijähriges Vorrecht auf solche, verzichtet haben, daß sie von dem Gedanken, zwei Wagenklassen aufzustellen, abgegangen sind, daß die gewünschte Bestimmung, wonach der Pferdebetrieb durch Lokomotivbetrieb hätte ersetzt werden können, gestrichen worden ist.

2) Die Worte „der Direktion“ im Art. 4 sind weggelassen worden, weil die Petenten erklärten, es werde keine Direktion eingesetzt werden.

3) Durch die vom Bunde zu ertheilende Konzession werden die vom Kanton Genf ertheilten Konzessionen für Genf-Chêne und Genf-Carouge aufgehoben. Die Konzessionäre haben für alle Ansprüche aufzukommen, welche von den bei diesen alten Unternehmungen Beteiligten erhoben werden könnten. Da die neue Konzession nicht den Herren Févat und Philippart als Privatpersonen, sondern zu Händen ihrer Gesellschaften, namentlich also den Eigenthümern der genannten zwei Genfer Tramways verliehen wird, so dürfte die Vollziehung dieser Bestimmung auf keine Schwierigkeiten stoßen.

4) Mit großem Nachdruck haben die Petenten darauf gedrungen, daß Artikel 19, der sie im Fall einer Rendite über 8 % zur Reduktion der Taxen verpflichtet, gestrichen werde.

Wir halten die für diesen Antrag vorgebrachten Gründe (Abschreckung des Kapitals, Schwierigkeit, die Taxen in mäßiger Proportion zu kürzen, weil immer mindestens um 5 Rappen herabgegangen werden müßte) nicht für ausreichend, um von der Normalkonzession eine Ausnahme zu gestatten. Die Stadt Genf hatte sogar die Hälfte des diese 8 % übersteigenden Reinertrages beansprucht und der Staatsrath nur unter der Bedingung, daß die Normalkonzession in dieser Beziehung aufrecht erhalten werde, daß also die günstigen Ergebnisse zu einer direkten Erleichterung des Publikums führen, auf die Geltendmachung jenes Begehrens verzichtet. Wird in Betracht gezogen, daß der Kanton und die Stadt Genf die Straßen und Plätze zur Anlage des Tramway unentgeltlich hergeben, während, wie aus unserer Botschaft betreffend Bözingen-Biel-Nidau ersichtlich ist, andere Gemeinwesen ziemlich hohe Gebühren für die Inanspruchnahme ihres Terrains fordern, so dürfte die vorwürfige Unternehmung am allerwenigsten Veranlassung haben, über die fragliche Bestimmung sich zu beklagen. Es ist damit auch keineswegs ausgesprochen, daß die Reduktion der Taxen unter allen Umständen so weit gehen solle, daß für die Unternehmer nie mehr als 8 % Reingewinn resultiren.

5) Endlich haben die Petenten vorläufig nur dann die Konzession annehmen zu können erklärt, wenn der Rückkauf in den ersten 20 Jahren nach der Betriebseröffnung ausgeschlossen werde.

Wenn nun auch von vornherein unwahrscheinlich ist, daß der Rückkauf nach kurzer Dauer der Konzession bewerkstelligt werde, so glauben wir auch hier nicht, eine den HH. Philippart und Févat entsprechende Entscheidung empfehlen zu können. Der Staatsrath des Kantons Genf setzt großen Werth darauf, daß hinsichtlich des Rückkaufes diese Konzession gleich laute, wie die am 1. Juli 1863 ertheilte (einzig ist das Bundesgericht an die Stelle

der ordentlichen Gerichte gesetzt worden, um im Falle der Nichtverständigung die Schiedsrichter zu ernennen). Ohne zwingende Gründe werden die in dieser Frage wenig oder gar nicht betheiligten Bundesbehörden dem Wunsche der Behörden von Genf nicht entgegenzutreten wollen. Angesichts der Zusicherung gerechter Entschädigung und im Vergleiche mit den ausländischen Tramways, welche meistens auf eine kürzere Dauer konzessirt sind und unter Umständen vor Ablauf der Konzession ohne Entschädigung beseitigt werden müssen, befinden sich die Inhaber der hier vorgeschlagenen Konzession in einer durchaus günstigen rechtlichen Stellung.

Indem wir Ihnen schließlich den lebhaften Wunsch der Petenten zur Kenntniß bringen, daß mit Rücksicht auf den einer baldigen Neugestaltung der Verhältnisse rufenden mangelhaften Zustand der in Genf betriebenen Pferdebahnen die Vorlage möchte beförderlich in Berathung gezogen werden, beantragen wir Ihnen die Annahme des nachfolgenden Beschlusentwurfes, und versichern Sie auch bei diesem Anlaße wieder unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 28. Juni 1875.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Scherer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession von Pferdeeisenbahnen auf Genfergebiet.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) der Gesuche der Herren Simon Philippart in Paris und Antonin Févat in Genf, datirt den 9. Dezember 1874 und 20. Januar 1875;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 28. Juni 1875,

beschließt:

Den Herren Simon Philippart, Präsident der Pferdebahngesellschaft du Nord (Frankreich), in Paris, als Vertreter dieser Gesellschaft, und Antonin Févat, Präsident der Pferdebahngesellschaft Genf-Carouge und Verwalter der Pferdebahngesellschaft Genf-Chêne, als Vertreter dieser beiden Gesellschaften, wird die Konzession für den Bau und Betrieb folgender Pferdeeisenbahnen:

- 1) auf der Straße von Genf von der Place du Rondeau in Carouge bis zur Place Neuve in Genf, in der Ausdehnung der bestehenden Pferdebahn;
- 2) von der Place Neuve durch die rue de la Corraterie, die rue Centrale, die rue des Allemands, die rue du Marché, die rue de la Croix d'or und die rue de Rive zum Cours de Rive;

- 3) von Montbrillant bis in die rue du Marché, die rue de la Corraterie und zum Cours de Rive, nämlich von der Eisenbahnbrücke durch die rue du Montblanc, über die Brücke du Montblanc, einerseits über die Place du Lac und du Molard, anderseits über den Grand Quai, die Place du Rhône, die rue du Rhône und die Place de Bel Air und drittens von der Brücke du Montblanc über die Place du Port, durch die rue du Rhône und die rue d'Italie;
- 4) vom Cours de Rive nach Chêne-Bougeries in der Ausdehnung der bestehenden Pferdebahn;
- 5) von Chêne-Bougeries über Chêne-Bourg nach Moillesulaz 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, ~~soweit~~ solche auf die Pferdebahnen als anwendbar erklärt werden, jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von fünfzig Jahren, vom 1. Juli 1877 an gerechnet, ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 2 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 15. Oktober 1875 ist der Anfang mit den Arbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. Juli 1877 sind alle konzessionirten Linien zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben, ausgenommen die Linie von Chêne-Bougeries nach Moillesulaz, welche spätestens bis zum 1. Juli 1879 vollendet sein soll.

Jede Linie kann mit Bewilligung des Bundesrathes sogleich nach ihrer Vollendung in Betrieb gesetzt werden.

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

Art. 8. Alle Linien werden zweispurig erstellt. Immerhin kann der Bundesrath nach Anhörung des Kantons Genf, soweit es die Kantonalstraßen betrifft, und der Gemeindebehörden, soweit es die Straßen in der Stadt Genf betrifft, in den zu engen oder zu verkehrsreichen Straßen und Gassen nur ein Geleise bewilligen.

Art. 9. Ueber die Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze u. s. w. durch die Einrichtungen der Pferdeisenbahn, sei es nur während des Baues, sei es zum Bau und Betrieb, haben die Konzessionäre in erster Linie mit den Eigenthümern eine Verständigung anzustreben. Das bezügliche Pflichtenheft ist dem Bundesrathe zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Insofern bis zum Termin der Planvorlage keine Einigung unter den Betheiligten erfolgt, wird der Bundesrath über die streitigen Punkte entscheiden.

Art. 10. Die Konzessionäre werden dem Bundesrathe mindestens drei Monate vor der Eröffnung des Betriebes Vorschläge einreichen über die Ausübung desselben in allen seinen Theilen, die Sicherung des Verkehrs neben der Bahnlinie, die Bahnpolizei u. s. w. Der Bundesrath wird die Behörden des Kantons und der Stadt Genf über die den Bau, Unterhalt und Betrieb angehenden Vorschläge der Konzessionäre vernehmen und sodann die bezüglichen Vorschriften erlassen.

Art. 11. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen, u. s. w. sind Eigenthum des Kantons Genf und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 12. 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. 13. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 14. Die Konzessionäre haben sich an folgenden Fahrplan zu halten: Im Sommer wird der Dienst um 6 $\frac{1}{2}$ Uhr Morgens beginnen und um 10 Uhr Abends aufhören; im Winter wird der Dienst um 8 Uhr Morgens beginnen und um 10 Uhr Abends aufhören. Auf jeder Linie soll mindestens alle 10 bis 15 Minuten ein

Zug abgehen; auf der Linie Genf-Chêne darf indessen der Zwischenraum 20 Minuten betragen. Es bleibt den Konzessionären freigestellt, in größerer Zahl und außer den bezeichneten Stunden Fahrten auszuführen; für solche Fahrten kann ein Spezialtarif aufgestellt werden, welcher durch den Bundesrath genehmigt werden muß.

Der Bundesrath und in dringlichen Fällen auch der Staatsrath von Genf sind berechtigt, in außerordentlichen Fällen, wie Feste, öffentliche Aufzüge oder wenn Straßenarbeiten den Verkehr schwierig oder gefährlich machen, zeitweise die Einstellung des Betriebes einzelner Linien oder einzelner Theile derselben zu verlangen; sie sind insbesondere berechtigt, den Betrieb der zweiten der im Eingang angeführten Linien während der für die öffentlichen Märkte bestimmten Stunden einstellen zu lassen. Für die den Konzessionären hieraus erwachsenden Nachtheile haben diese keinen Anspruch auf Entschädigung.

Art. 15. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport einer Person im Maximum 15 Rp. für den ersten angefangenen Kilometer und 5 Rp. für jeden weiteren Kilometer oder Bruchtheil eines solchen zu beziehen. Ausnahmsweise darf für die Linie von Carouge (Place du Rondeau) nach Genf (Place Neuve) die Taxe 15 Rp. nicht übersteigen.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu zahlen.

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

Die Unternehmer haben für jede Linie oder Sektion einer Linie auf den obigen Tarif basirte Einheitstaxen einzuführen.

Die Unternehmer sind zur Ausgabe von Abonnementsbillets zu ermäßigten Taxen verpflichtet.

Art. 16. Von der Pflicht, Vieh zu transportiren, sind die Konzessionäre befreit.

Dieselben können mit Genehmigung des Bundesrathes den Waarentransport einrichten. Die Bundesversammlung wird nach Anhörung der Unternehmer und des Staatsrathes von Genf die bezüglichen Taxen festsetzen; diese dürfen aber in keinem Falle höher sein, als die gegenwärtig im Kanton Genf von den Eisenbahngesellschaften angewendeten Camionnagegebühren.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen überall freien Zutritt zu gewähren.

Art. 21. Die Pferdebahnlilien, für welche precario die öffentlichen Straßen und Gassen beansprucht werden, sind als bewegliches Gut zu betrachten. Folglich sind die Spezialgesetze über die Eisenbahnen in Allem, was das Eigenthum an Grund und Boden, die Servituten und andern dinglichen Rechte betrifft, auf diese Linien nicht anwendbar. Namentlich können die Pferdebahnen nicht Gegenstand eines Pfandrechts, der Nuznießung, eines Sequesters oder Faustpfandes sein.

Art. 22. Nach Ablauf der Konzession und durch die bloße Thatsache dieses Ablaufs tritt der Staat und die Stadt Genf in alle Rechte der Konzessionäre ein, was das Eigenthum an dem auf ihrem respektiven Grund und Boden erstellten Unterbau und den Geleisen betrifft; der Kanton und die Stadt Genf treten sofort in den Genuß dieser auf öffentlichem Boden erstellten Anlagen und Zubehörden ein, und die Konzessionäre sind gehalten, ihnen Alles in gutem Zustand zu übergeben. Was die Vorräthe, beweglichen Sachen, mit Einschluß der Pferde, anbelangt, so sind Kanton und Stadt Genf verpflichtet, auf Verlangen der Konzessionäre sie zum Schätzungswerthe zu übernehmen, und umgekehrt sind die Konzessionäre verpflichtet, auf Verlangen des Kantons und der Stadt Genf diese Objekte zum Schätzungswerthe abzutreten.

In diesen Fällen sollen sich die Parteien ihre Begehren drei Monate vor Ablauf der Konzession zur Kenntniß bringen.

Art. 23. Der Staat und die Stadt Genf haben jederzeit das Recht, die Pferdebahnen gegen gerechte Entschädigung zurückzukaufen. Diese Entschädigung wird durch Schiedsrichter festgestellt, welche in Ermanglung einer Verständigung vom Bundesgericht gewählt werden. Mit Rücksicht auf dieses Rückkaufsrecht werden die Konzessionäre jedes Jahr ein vollständiges Inventar über ihre Aktiven und Passiven auf den 31. Dezember aufstellen und der Verwaltung übergeben.

Art. 24. Die gegenwärtige Konzession hebt die früher vom Kanton Genf erteilten Konzessionen für Pferdebahnen auf. Die Konzessionäre bleiben zivilrechtlich für alle Ansprüche haftbar, welche von den bei den alten Konzessionen Beteiligten erhoben werden könnten.

Art. 25. 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 hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer Pferde-Eisenbahn von Bözingen über
Biel nach Nidau.

(Vom 28. Juni 1875.)

Tit.!

In Biel hat sich eine Pferdeisenbahn-Gesellschaft konstituiert zum Zwecke, „der Stadt Biel und Umgegend durch Erstellung einer Pferdebahn Bözingen-Biel (Bahnhof)-Nidau ein billiges, gemeinnütziges und in jeder Beziehung wünschenswerthes Verkehrsmittel zu verschaffen und diese Unternehmung auf eigene Rechnung oder pachtweise zu betreiben.“ (Art. 1 der provisorischen Statuten vom 17. Mai 1874).

Die Pferdeisenbahn beginnt zunächst der Scheußbrücke bei Bözingen, gelangt von da auf der Bieler- (Staats-) Straße in die Juravorstadt Biel, durchzieht dann auf eine Länge von 2650' Stadtgebiet, um beim Paßquartthor (Seevorstadt) wieder auf Staatsboden zu kommen. Bald betritt sie abermals die Gemeindestraße und gelangt auf 10' Entfernung vom Trottoir sich fortziehend bis auf den Bahnhofplatz, ohne daß das Straßenprofil in seiner Höhenlage irgendwie alterirt würde. Vom Bahnhof Biel weg führt die Pferdeisenbahn bis vor das Salzmagazin Nidau, auch auf dieser Streke von 4500' die Staatsstraße benutzend.

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession von Pferdeeisenbahnen in Genf. (Vom 28. Juni 1875.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1875
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	28
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.07.1875
Date	
Data	
Seite	619-629
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 694

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.