

Nachtrag

zur

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung,
vom 6. Juni 1879, betreffend die Konzessionirung einer
schmalspurigen Strasseneisenbahn von der Schweizer-
grenze bei St. Julien über Genf bis an die Landes-
grenze bei Fernex.

(Vom 6. Dezember 1879.)

Tit. I

Die Eingabe, welche der Verwaltungsrath der Stadt Genf unterm 10. Juni dieses Jahres an den Präsidenten der ständeräthlichen Eisenbahnkommission richtete, und welche Sie veranlaßt hat, auf die von uns mit Botschaft vom 6. desselben Monats vorgeschlagene Konzessionirung der genannten Strasseneisenbahn einstweilen nicht einzutreten, sondern uns zu allfälliger Wiedervorlage einzuladen, nachdem die betheiligten Partheien in den Fall gesetzt worden sein werden, sich über die vom Verwaltungsrath hervorgehobenen Punkte zu verständigen, hat speziell folgende Bestimmungen des Konzessionsentwurfs beanstandet:

1. Die Vorschriften des Art. 9, weil damit disponirt werde über Anlagen, welche Eigenthum der Stadt Genf und von dieser zu beaufsichtigen und zu unterhalten seien, ohne daß den städtischen Behörden auch nur das Projekt eines definitiven Trace vorgelegt werde. Der Vorbehalt, daß die Konzessionäre nachher eine Verständigung mit den Eigenthümern des zu beanspruchenden

Terrains zu suchen hätten, schütze die Interessen der Stadt nicht genügend, weil das letzte Wort nicht dieser, sondern dem Bundesrathe vorbehalten sei. Ein genügender Schutz der städtischen Rechte liege einzig in der Verweisung entstehender Differenzen ins Schätzungsverfahren nach Maßgabe des Expropriationsgesetzes von 1850.

2. Sodann falle das im Art. 32 konstituirte Rückkaufsrecht des Bundes auf; es wird gefragt, ob denn dieser eventuell Eigenthümer öffentlicher Straßen und Plätze in der Stadt Genf werden wolle, und ob man überhaupt die Konsequenzen eines solchen Rückkaufsrechtes sich klar gemacht habe.

3. Die im Art. 10 zu Gunsten des Eigenthümers des öffentlichen Grund und Bodens den Konzessionären auferlegte Gebühr sei ohne vorherige Begrüßung jenes Eigenthümers fixirt worden.

Gegen die Kompetenz der Bundesversammlung, Straßenbahnen zu konzessioniren, erhebe man keine Einsprache; wohl aber verlange die Stadt Genf, vor der Konzessionirung mit den Konzessionspetenten zu verhandeln, speziell über die soeben aus Art. 9 und 10 des Konzessionsentwurfes hervorgehobenen Punkte.

Wir haben nicht ermangelt, die Akten im Sinne Ihres Auftrags dem Staatsrathe des Kantons Genf zu übermachen, welcher uns nun mit Zuschrift vom 22 November mittheilt, daß, nachdem neben dem allgemeinen Bauplan auch eine Spezialvorlage mit Bezug auf die zu benutzenden städtischen Straßen und Plätze gemacht worden war, eine vollständige Verständigung unter den Interessenten stattgefunden habe, der auch er beitrete. Diese Verständigung besteht darin, daß man grundsätzlich erklärt, damit einverstanden zu sein, daß die von den Herren Dussaud und Revel verlangte Konzession von der Bundesversammlung ertheilt werde unter dem Vorbehalt, daß die darin nicht behandelten, aber nothwendig entstehenden Rechtsverhältnisse zwischen den Konzessionären und den Genfer Behörden nachher in einem zwischen diesen zu vereinbarenden Pflichtenheft, wie dies schon in unserm Entwurf vom 6. Juni, aber unter theilweise andern Voraussetzungen, vorgesehen war, geordnet werden. Zum Konzessionsentwurf selber werden folgende Aenderungen vorgeschlagen:

I. Artikel 9 soll lauten: „Ueber die Benutzung der Straßen und Plätze und anderer öffentlicher Anlagen des Kantons und der Gemeinden, durch die Einrichtungen der Straßenbahn, sei es nur während des Baues, sei es zum Bau und Betrieb der konzessionirten Bahn, haben die Konzessionäre in erster Linie eine Verständigung mit den betreffenden Behörden, sowohl hinsichtlich der Bedingungen, als der Entschädigung und der zu leistenden Garantien an-

„zustreben. Das Pflichtenheft, welches diese verschiedenen Punkte feststellen wird, so wie die allfälligen weitem Vereinbarungen, sind dem Bundesrathe zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Mangels einer gütlichen Verständigung unter den Interessenten, können die Konzessionäre die Benutzung der öffentlichen Anlagen auf Grund und nach Maßgabe der Vorschriften der Bundesgesetze betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten in öffentlichem Interesse beanspruchen.“

II. Artikel 10 soll gestrichen und die Feststellung der darin behandelten Gebühr der Regulirung im Pflichtenheft vorbehalten werden.

III. In Artikel 20, Lemma 3, wird die Ersetzung des Worts „fossile Kohlen“ (la houille) durch den Ausdruck „Kohlen“ (les charbons) gewünscht, und im ersten Lemma vom Art. 30 soll in der Beschreibung der nach Ablauf der Konzession an Staat und Stadt Genf fallenden Objekte, anstatt „Unterbau und Geleise“ (de la voie et des rails) der Ausdruck „Anlagen“ (des ouvrages) gesetzt werden.

Da auch die Konzessionspetenten die Aenderung des mit unserer Botschaft vom 6. Juni vorgelegten Konzessionsentwurfs in vorstehendem Sinne wünschen, so bleibt für uns nur zu prüfen, ob in diesen Aenderungen allenfalls etwas zu finden sei, was gegen den Sinn und Inhalt der bestehenden Eisenbahngesetzgebung verstößt. Wir finden indessen keine solchen Anstände, und beschränken uns lediglich auf folgende Bemerkungen, die uns zur vollen Aufklärung der Sache nothwendig scheinen:

1. Im Artikel 9 des Konzessionsentwurfs vom 6. Juni 1879 war übereinstimmend mit dem bisher bei der Konzession von Straßenbahnen beobachteten Verfahren (Genfer Pferdebahnen, Konzession vom 17. September 1875, Eisenbahnaktensammlung III, 202, und Bieler Tramways, Konzession vom gleichen Tage, ib. S. 199) der Entscheid über Anstände, welche sich anlässlich der in diesem Artikel vorbehaltenen besondern Verhandlungen zwischen den Konzessionären und den Eigenthümern der zu benutzenden öffentlichen Anlagen einstellen könnten, dem Bundesrath vorbehalten, davon ausgehend, daß, wenn man über die Höhe einer allenfalls zu leistenden Rekognitionsgebühr einig sei, alsdann nur die Fragen über genügende Sicherung des im weitem auf jene Anlagen angewiesenen und berechtigten Verkehrs und dergleichen übrig bleiben können, und daß, wenn man hierüber eine unpartheiische Instanz aufstellen wolle, diese über den direkte interessirten kantonalen Gewalten gesucht werden müsse. So fand man in dem Bundesrath eine offenbar hiefür geeignete Instanz, um so mehr, als demselben ja nachher auch die Ueberwachung des Baues und des Betriebs zu-

steht (Art. 11 und folgende des Konzessionsentwurfes). Wir treten nun aber um so lieber der von Genf gewünschten Aenderung bei, als uns dieselbe, genau betrachtet, der bestehenden Gesetzgebung angemessener und nicht unpraktischer erscheint, wie denn auch aus den Verhältnissen des konkreten Falls zu begreifen ist, wie man schließlich zum Begehren dieser Aenderungen im Gegensatz zu der Formulirung des Artikel 9 in den Straßenbahnkonzessionen vom 17. Juli 1874 kam. Die Bahn von St. Julien nach Genf und Fernex ist zwar der Hauptsache nach eine Straßenbahn; ihre Anlage erfordert aber auch die Beanspruchung und den Erwerb von Privatgrundstücken; es hätte also unter allen Umständen wenigstens für gewisse Strecken das im Expropriationsgesetz vom 1. Mai 1850 vorgesehene Verfahren angeordnet werden müssen. Nach Diesem urtheilen über die Anlagen, welche infolge der Errichtung eines öffentlichen Werks behufs Erhaltung ungestörter Kommunikationen nothwendig werden und über die Erstellung von Vorrichtungen im Interesse der öffentlichen Sicherheit oder derjenigen des Einzelnen, d. h. also bei Beanspruchung von Straßen und öffentlichen Plätzen, die im Expropriationsgesetz vorgesehenen Organe (Art. 6, 7 und 26 des Expropriationsgesetzes). Betrachtet man nun, wie es geschieht, die in Frage stehende Bahn und speziell deren Bau als unter die schweizerische Eisenbahngesetzgebung tretend, so hat man von Rechts wegen in der Schätzungskommission die Instanz, an welche die im Art. 9 behandelten Differenzen gehören, und es erscheint der Bundesrath bloß als prorogirter Gerichtsstand, der, wenn nicht die Partheien sich ihm vertraglich unterordnen, weichen muß.

Daß aber in dem Entwurf vom 6. Juni dieser prorogirte Gerichtsstand vorgesehen wurde, folgte einfach daraus, daß in der Konferenz vom 19. April, in welcher die Vorlage unter Zuzug von Abgeordneten des Verwaltungsrathes von Genf vorberathen worden ist, dagegen keine speziellen Einwendungen erhoben worden sind. Man begnügte sich damals Seitens des Verwaltungsraths, die Rechte der Stadt als Eigenthümerin der zu beanspruchenden Straßen und Plätze hervorzuheben.

Eben so ist in derselben Konferenz die im Art. 10 des Entwurfs vom 6. Juni genannte Gebühr, welche für die Benutzung der öffentlichen Anlagen zu bezahlen sei, im Anschluß an die Formel vereinbart worden, welche seinerzeit auch für die Beziehungen der Stadt Genf zur dortigen Pferdebahngesellschaft aufgestellt und welche z. B. unbeanstandet in die am 17. August 1878 ertheilte Konzession für eine Straßenbahn zwischen Genf und Veyrier eingesetzt worden ist. Wenn aber die interessirten Partheien nun die Feststellung der Gebühr dem Pflichtenheft vorbehalten wollen, so haben wir gar nichts dagegen einzuwenden.

Die Aenderungen endlich, die zu den Artikeln 20 und 30 gewünscht werden, beziehen sich ebenfalls auf die Bestimmungen, deren Feststellung von Anfang an im Ermessen der Interessenten gelegen hat.

Ob, wie der Verwaltungsrath der Stadt Genf am Schluß seiner Erklärungen vom 20. November bemerkt, nachträglich zwischen demselben und den Konzessionären eine Verständigung eintritt und ins Pflichtenheft aufgenommen wird darüber, daß Taxerhöhungen von den Eigenthümern der Bahn nur nach vorher eingeholter Zustimmung der städtischen und kantonalen Behörden von Genf nachgesucht werden dürfen, berührt die Konzession nicht, und wird eventuell von uns bei Prüfung des Pflichtenheftes zu behandeln sein.

Schließlich konstatiren wir, daß der Verwaltungsrath von Genf die in seiner Zuschrift an die ständeräthliche Eisenbahnkommission vom 10. Juni angemeldete Opposition gegen den Vorbehalt des Rückkaufsrechts der Bahn von St. Julien über Genf nach Fernex nicht aufrecht erhalten hat. Wir hätten auch, so wenig wir diesem Vorbehalt eine große praktische Bedeutung beimessen, nicht verstehen können, in welcher Beziehung derselbe unberechtigt wäre. Selbstverständlich würde der Bund, wenn es zum Rückkauf kommen sollte, in keine andern Rechte eintreten als der ursprüngliche Konzessionär, und es ist keine Rede davon, daß daraus irgend welche Eigenthumsrechte desselben an Straßen und Plätzen von Genf resultiren könnten. Wir unterlassen indessen die weitere Besprechung dieses Punktes als nunmehr gegenstandslos, und bemerken nur, daß der Vorbehalt des Rückkaufsrechts bloß den klaren Bestimmungen des Artikels 27 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 Rechnung trägt.

Indem wir Ihnen den den vorstehenden Auseinandersetzungen gemäß abgeänderten Konzessionsentwurf für eine Schmalspurbahn von St. Julien über Genf nach Fernex vorlegen, beantragen wir dessen Genehmigung.

Gleichzeitig benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 6. Dezember 1879.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession für eine schmalspurige Strasseneisenbahn von der Schweizergrenze bei St. Julien über Genf bis an die schweizerisch-französische Grenze bei Fernex.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- a. einer Eingabe der Herren Großrath Dussaud in Genf und Banquier Ch. Revel in Paris;
- b. einer Botschaft des Bundesrathes vom 6. Juni 1879, und einem Nachtrag zu dieser Botschaft vom 6. Dezember 1879,

beschließt:

Den Herren Dussaud, Mitglied des Großen Rathes in Genf, und Ch. Revel, Banquier, rue Lafayette N° 38 in Paris, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Strasseneisenbahn von der Schweizergrenze bei St. Julien (Departement de la Haute Savoie) über Genf bis an die schweizerisch-französische Grenze bei Fernex (Departement de l'Ain) unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Januar 1879 an gerechnet, ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 3 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. April 1880 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. April 1882 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

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

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau als schmalspurige Eisenbahn mit einer Spurweite der Geleise von 1 Meter erstellt.

Art. 9. Ueber die Benutzung der Straßen und Plätze und anderer öffentlicher Anlagen des Kantons und der Gemeinden durch die Einrichtungen der Straßenbahn, sei es nur während des Baues, sei es zum Bau und Betrieb der konzessionirten Bahn, haben die Konzessionäre in erster Linie eine Verständigung mit den betreffenden Behörden, sowohl hinsichtlich der Bedingungen als der Entschädigung und der zu leistenden Garantien anzustreben. Das Pflichtenheft, welches diese verschiedenen Punkte feststellen wird, sowie die allfälligen weitem Vereinbarungen, sind dem Bundesrath zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Mangels einer gütlichen Verständigung unter den Interessenten können die Konzessionäre die Benutzung der öffentlichen Anlagen auf Grund und nach Maßgabe der Vorschriften des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten im öffentlichen Interesse beanspruchen.

Art. 10. Die konzessionirte Gesellschaft hat an die Eigenthümer der von ihr benutzten Straßen und Plätze eine im Pflichtenheft zu regulirende Gebühr zu bezahlen.

Art. 11. Die Konzessionäre werden dem Bundesrath mindestens 3 Monate vor Eröffnung des Betriebs Vorschläge einreichen über die Ausübung desselben in allen seinen Theilen, die Sicherung des Verkehrs neben und auf 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 bezüglichlichen Vorschriften erlassen.

Dabei behält sich der Bundesrath ausdrücklich vor, im Einverständniß mit den eben genannten Behörden namentlich auch darüber Vorschriften aufzustellen, welche Zahl von Wagen die durch städtische Straßen passirenden Züge führen dürfen, und ob, beziehungsweise auf welche täglichen Stunden die Bewegung von Güterzügen durch diese Straßen beschränkt werden soll.

Vorbehältlich der Fixirung der betreffenden Strecken soll die Fahrgeschwindigkeit der Züge 9 Kilometer in der Zeitstunde auf Stadtgebiet und in den Ortschaften, und 20 Kilometer per Zeitstunde auf dem Lande nicht übersteigen.

Art. 12. 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. 13. 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. 14. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 15. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens vier Mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Art. 16. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

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

Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

Art. 17. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt 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 in allen Wagenklassen zu bezahlen.

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

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

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

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

Art. 18. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonalen Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 19. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden.

Per Stück und per Kilometer für

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

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

Art. 20. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über $\frac{5}{10}$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer befragen soll.

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

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

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

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

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

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

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

Art. 21. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

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

Art. 23. Die in den Artikeln 17, 19 und 20 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waaren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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 der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr dahieriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 29. Soweit die in gegenwärtiger Konzession verstandene Schmalspurbahn öffentliche Straßen und Plätze in Anspruch nimmt, ist dieselbe als bewegliches Gut zu betrachten, und es sind darauf die Spezialgesetze über die Eisenbahnen in allem, was das Eigenthum an Grund und Boden, die Servituten und andere dingliche Rechte anbetrißt, nicht anwendbar. Namentlich können die Straßenbahnen nicht Gegenstand eines Pfandrechtes, der Nuznießung, eines Sequesters oder Faustpfandes sein.

Art. 30. Nach Ablauf der Konzession und durch die bloße Thatsache dieses Ablaufs treten der Staat und die Stadt Genf in alle Rechte der Konzessionäre ein, was das Eigenthum an den auf ihrem respektiven Grund und Boden erstellten Anlagen betrifft. Der Eintritt des Staates und der Stadt Genf in den Genuß dieser Anlagen und ihrer Zugehören ist ein unmittelbarer, und die Konzessionäre sind gehalten, denselben alles in gutem Zustande zu übergeben.

Was den übrigen Theil der Linie und die beweglichen Sachen, mit Einschluß des Rollmaterials anbetrißt, so sind Kanton und Stadt Genf verpflichtet, auf Verlangen der Konzessionäre sie zum Schätzungswerth 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. 31. Der Kanton und die Stadt Genf sind übrigens befugt, zu jeder Zeit die auf ihrem Gebiet erstellte Straßenbahn gegen gerechte, in Ermangelung gütlicher Verständigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

Mit Rücksicht auf dieses Rückkaufsrecht haben die Konzessionäre jedes Jahr ein vollständiges Inventar über ihre Aktiven und Passiven auf den 31. Dezember aufzustellen und jeder der interessirten Verwaltungen zu übergeben.

Vor dem 1. Juli 1893 darf indessen vom Rückkaufsrecht nur Gebrauch gemacht werden, wenn Gründe der öffentlichen Wohlfahrt oder der Sicherheit die Beseitigung der Straßenbahnen gebieten.

Art. 32. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

Bei Ermittlung der Anlagekosten und des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedirte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf

Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkt des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichts.

Art. 33. Hat der Kanton oder die Stadt Genf vor Ablauf der Konzession den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 32 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Stadt Genf haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 34. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Nachtrag zur Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, vom 6. Juni 1879, betreffend die Konzessionirung einer schmalspurigen Strasseneisenbahn von der Schweizergrenze bei St. Julien über Genf bis an die Landesgrenze bei Fernex. (Vom 6...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1879
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	56
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1879
Date	
Data	
Seite	1160-1173
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 538

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.