

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Strassenbahn von Grand-Saconnex nach Collex-Bossy und Versoix und nach der schweizerischen Grenze bei Divonne.

(Vom 18. Dezember 1911.)

Tit.

Mit Eingabe vom 19. Juli 1911 stellte ein durch Herrn A. Maréchal, Gemeindepräsident in Collex-Bossy, vertretenes Initiativkomitee das Gesuch um Erteilung der Konzession für eine Strassenbahn von Grand-Saconnex nach Collex-Bossy und Versoix und nach der schweizerischen Grenze bei Divonne.

In dem der Eingabe beigeschlossenen allgemeinen Bericht bemerken die Konzessionsbewerber, die Linie nehme ihren Anfang in der Route de Genève in Ferney, wo sie von der bestehenden Strassenbahnlinie abzweige; sie wende sich dann nach der Gemeindestrasse von Grand-Saconnex nach Collex, überschreite, dieser Strasse folgend, die Bäche Vengeron und Gobé, berühre den Weiler Colovrex, kreuze zwischen Vireloup und Crêt d'El die Strasse von Ferney nach Versoix und erreiche das Dorf Collex in der Nähe des Schulhauses. Weiterhin ziehe sich die Linie durch Wiesengelände längs des Weges „des Gras“ und gelange in einem Bogen, den sie zur Verminderung der Steigung beschreibe, nach dem Dorfe Bossy. Von hier wende sie sich nach dem Hofe „Rosière“ und nach der Wegkreuzung in der Nähe des Gutes „Vieille-Bâtie“, um das zu einem Flugfelde bestimmte

Gelände auf der Höhe links zu bedienen. Dann senke sich die Linie bis zur Versoix, um nach deren Überschreitung wieder bis zum Creuson und zum Plateau von Richelieu anzusteigen. Von da führe sie an „Petit-St. Loup“ und Ecogia vorüber und gelange, unter Benützung der zum Friedhofe führenden Strasse, nach Versoix-Bahnhof S. B. B. Sie folge der kürzlich mittelst Unterführung verbesserten Strasse bis zum Personenbahnhof, um sich dann durch die Avenue Deshusses mit der Strassenbahnlinie Genève-Versoix zu vereinigen.

Ferner wird die Möglichkeit einer Verlängerung der Linie nach dem Departement de l'Ain zur Bedienung der Stadt Divonne vorgesehen, und zwar entweder von Bossy oder vom Plateau von Richelieu aus. Die Konzession für das auf schweizerischem Gebiet gelegene Teilstück bis zur Grenze in der Richtung gegen Sauvigny soll gleichzeitig mit der Konzession für das Hauptprojekt Saconnex-Versoix erteilt werden.

In einem an das Eisenbahndepartement gerichteten Schreiben vom 9. Oktober 1911 erklärt das Initiativkomitee für die projektierte Strassenbahn, dass es sein Konzessionsgesuch in folgendem Sinne zu ändern wünsche:

Der Abzweigungspunkt der projektierten Linie von der Linie Genève-Ferney der Gesellschaft der elektrischen Strassenbahnen in Genf soll nicht näher bestimmt werden, um eine allfällige Führung des Tracés durch das Dorf Grand-Saconnex zu ermöglichen.

Von Vireloup an könnte das Tracé eventuell die Strasse von Ferney nach Versoix benutzen, statt sie zu kreuzen und ebenso die Strasse von Bellevue nach Collex.

Nachdem von der Gemeinde Versoix vorgeschlagen wurde, ein näher bei Ecogia vorbeiführendes und die Strasse von Sauvigny benutzendes Tracé zu wählen, ist diese Variante in einem den Akten beigefügten neuen Plan eingezeichnet worden. Das Initiativkomitee behält sich vor, sich anlässlich der Vorlage der Baupläne für das eine oder andere dieser Tracés zu entscheiden.

Die projektierte Linie hat zum Zwecke, sowohl in der Richtung nach Genf, als in der Richtung nach Versoix Ortschaften zu bedienen, denen ein bequemes Verkehrsmittel zurzeit noch fehlt. Die Schaffung eines Flugfeldes bei Vieille-Bâtie wird der Linie eine ganz besondere Bedeutung verleihen. Auf dem Plateau von Richelien, wie auch in den von der Linie berührten Gemeinden, finden sich Bauplätze, die sich vorzüglich für die Erstellung von Landhäusern eignen.

Aus dem technischen Berichte entnehmen wir folgende Angaben:

Länge der Linie:	11,410 m.
Spurweite:	1 m.
Maximalsteigung:	60 ⁰ / ₀₀ (Bericht), 59 ⁰ / ₀₀ (Längenprofil).
Höhenquoten:	Grand-Saconnex 438,50; Colovrex 421,50; Collex 432,50; Bossy 466,50; Versoix le Bourg 383,00 m ü. M.
Minimalradius:	20 m.
Zwischenstationen:	10.
Gütertransport:	Vorbehalten.
Betriebssystem:	Mechanische Kraft, event. Elektrizität, sofern die Linie von der C. G. T. E. betrieben wird.

Der Voranschlag stellt sich wie folgt:

	Saconnex-Flugfeld		Flugfeld-Versoix	
	6,400 km	Fr.	5 km	Fr.
Studien- und Gründungskosten, per km Fr. 1000	—	6,400	—	5,000
Erdarbeiten ausserhalb des Strassenkörpers à Fr. 35,000	6,400	224,000	2,700	94,500
Erdarbeiten auf Strassenkörper à Fr. 20,000	—	—	2,300	46,000
Geleise à Fr. 25,000	6,400	160,000	5,000	125,000
Elektrische Leitung à Fr. 10,000	6,400	64,000	5,000	50,000
Brücke über die Versoix	—	—	—	8,000
Bachüberbrückungen	2	8,000	1	4,000
Telephon und Signale à Fr. 500	6,400	3,200	5,000	2,500
Einfriedungen usw. à Fr. 2000	6,400	12,800	2,700	5,400
		478,400		340,000
		Zusammen		818,800
Wegen Unvorhergesehenem zu erhöhen auf				820,000
oder per Kilometer				72,000

In seiner Vernehmlassung vom 21. Oktober 1911 spricht sich der Staatsrat des Kantons Genf zugunsten des Konzessionsgesuches aus, unter Vorbehalt gewisser, in seinem Beschlusse vom 10. Oktober 1911 festgesetzten Bedingungen betreffend den Bau und den Betrieb der Linie. Die Bedingungen dieses Beschlusses sind vom Initiativkomitee der projektierten Strassenbahn am 7. November 1911 angenommen worden. Die Frage der Benützung

der öffentlichen Strassen für den Bau und den Betrieb der projektierten Linie ist in der im Art. 8 des Beschlussesentwurfes angegebenen Weise geregelt worden.

In der vom Eisenbahndepartement auf den 14. Dezember 1911 einberufenen vorschriftsmässigen Konferenz ist der vom genannten Departement ausgearbeitete Beschlussesentwurf mit einigen Änderungen angenommen worden.

Wir sehen uns zu weiteren Bemerkungen nicht veranlasst und empfehlen Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme.

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

Bern, den 18. Dezember 1911.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruchet.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Strassenbahn von Grand Saconnex nach Collex-Bossy und Versoix und nach der schweizerischen Grenze bei Divonne.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines durch Herrn A. Maréchal, Gemeindepräsident in Collex-Bossy, vertretenen Initiativkomitees für eine Strassenbahn von Grand Saconnex nach Collex-Bossy und Versoix und nach der schweizerischen Grenze bei Divonne, vom 19. Juli 1911;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 18. Dezember 1911,

beschliesst:

Einem Initiativkomitee, vertreten durch Herrn A. Maréchal, Gemeindepräsident in Collex-Bossy, und Mithaften wird zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Strassenbahn von Grand Saconnex nach Collex-Bossy und Versoix und nach der schweizerischen Grenze bei Divonne unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt.

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 Bahn wird als Nebenbahn im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 erklärt.

Art. 3. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 4. Der Sitz der Gesellschaft ist in Collex, Kanton Genf.

Art. 5. Die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrates oder weiteren Ausschusses soll aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Das Strecken- und das Stationspersonal soll schweizerischer Nationalität sein.

Art. 6. Binnen einer Frist von 24 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft zur Genehmigung einzureichen.

Innert 6 Monaten nach der Plangenehmigung ist mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu beginnen.

Binnen einem Jahre, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat 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.

Sie ist ebenfalls verpflichtet, Zerstörungsvorkehrungen, Erweiterungs- und Ergänzungsbauten, die im militärischen Interesse verlangt werden, beim Bau und später auf ihre Kosten auszuführen.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von einem Meter und eingeleisig erstellt und mittelst Elektrizität oder anderer mechanischer Kraft betrieben.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlage und den Betrieb der Bahn gelten die Vorschriften:

1. des Beschlusses des Staatsrates des Kantons Genf vom 10. Oktober 1911;
2. der Vernehmlassung dieser Behörde vom 21. Oktober 1911;

3. des in bezug auf die Konzession elektrischer Schmalspurbahnen (Konzession Forestier) aufgestellten Pflichtenheftes vom 14. April 1899, soweit sie auf vorliegende Konzession analog anwendbar sind;
 4. der Gemeindebeschlüsse, die in der Beilage zum Protokoll der am 29. September 1911 stattgefundenen Konferenz des Departements der öffentlichen Arbeiten des Kantons Genf und der Präsidenten der beteiligten Gemeinden enthalten sind;
- soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

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

Art. 10. Den eidgenössischen Beamten, 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 nötigenfalls entlassen werden.

Ebenso hat er das Recht, zu verlangen, dass Mitglieder der Verwaltung, welchen vorübergehend oder dauernd Funktionen eines Beamten oder Angestellten übertragen sind und die in der Ausübung derselben Anlass zu begründeten Klagen geben, dieser Funktionen enthoben werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Expressgut. Über die Einführung des Güterdienstes entscheidet der Bundesrat. Zur Beförderung lebender Tiere ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

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

Art. 14. Die Beförderung von Personen soll im Sommer täglich mindestens achtmal, im Winter sechsmal, nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen, erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat bestimmt.

Die Fahrpläne unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

Die Gesellschaft hat dafür zu sorgen, dass alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden, wenn immer möglich, durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können.

Art. 16. Für die Beförderung von Personen kann eine Taxe bis auf den Betrag von 8 Rappen per Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrten sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusetzen als für doppelte einmalige Fahrten.

Kinder unter vier Jahren sind gratis zu befördern, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird.

Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Art. 17. Jeder Reisende ist berechtigt, 10 Kilogramm Reisegepäck taxfrei zu befördern, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für anderes Reisegepäck und für die als Expressgut abgegebenen Güter kann eine Taxe von höchstens 8 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Mit Zustimmung des Bundesrates kann für das Reisegepäck ein Abfertigungsverfahren mit einer einheitlichen Taxe eingeführt werden. In diesem Falle setzt der Bundesrat die Taxe fest.

Art. 18. Traglasten mit landwirtschaftlichen und einheimischen gewerblichen Erzeugnissen, sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, welche in Begleitung der

Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportiert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist, soweit Gütersendungen zum Transport nicht angenommen werden, die Gepäcktaxe zu erheben.

Art. 19. Im Falle der Einführung des Güterdienstes werden die Taxen und Bedingungen hierfür vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 20. Für Gepäck- und Expressgutsendungen kann eine Minimaltaxe erhoben werden, die aber den Betrag von 20 Rappen für eine einzelne Sendung nicht überschreiten darf.

Art. 21. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloss den Transport von Station zu Station. Die Gepäck- und Expressgutsendungen sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Empfänger auf der Bestimmungstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür nicht erhoben werden.

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

Das Gewicht wird bei Gepäck- und Expressgutsendungen bis auf 10 kg für volle 10 kg gerechnet; das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 kg berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 kg für eine ganze Einheit gilt.

Wenn die genaue Ziffer der so berechneten Taxe nicht ohne Rest durch 5 teilbar ist, so wird sie auf die nächsthöhere durch 5 teilbare Zahl aufgerundet, sofern der Rest mindestens einen Rappen beträgt.

Art. 23. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 24. Sämtliche Reglemente und Tarife sind mindestens drei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 25. 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 hierüber eine

Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich der 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. 26. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äufnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Ferner sind die Reisenden und das Personal bei einer Anstalt bezüglich derjenigen Verpflichtungen zu versichern, welche aus dem Haftpflichtgesetz vom 28. März 1905 mit Bezug auf Unfälle beim Bau, beim Betrieb und bei Hilfsgeschäften sich ergeben.

Art. 27. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Genf gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach Eröffnung des Betriebes und von da an je auf 1. Januar eines Jahres erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer 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 samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan 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. Januar 1950 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1950 und

1. Januar 1965 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1965 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung 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 letztern 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 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, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Hat der Kanton Genf gemäss den Bedingungen des in Art. 8 erwähnten Beschlusses des Staatsrates des Kantons Genf vom 10. Oktober 1911 den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 27 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 29. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieses Beschlusses, welcher am 1. Januar 1912 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Strassenbahn von Grand - Saconnex nach Collex-Bossy und Versoix und nach der schweizerischen Grenze bei Divonne. (Vom 18. Dezember 1911.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1911
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	52
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	261
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.12.1911
Date	
Data	
Seite	290-300
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 450

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.