

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
die Konzession einer Eisenbahn von Chambésy an die
schweizerisch-französische Grenze gegen Fernex.

(Vom 9. Oktober 1874.)

Tit. I

Herr Joseph Fuchez, Civilingenieur in Lyon, sucht um die Konzession für das auf schweizerischem Gebiet gelegene Stück einer Eisenbahn nach, welche Genf mit Dijon, also auch mit Paris, auf einem 114 Kilometer kürzeren Wege verbinden soll, als dies durch die gegenwärtig bestehende Eisenbahn der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée über Culoz, Bourg und Mâcon geschieht. Die projektierte Linie zweigt bei Chambésy von dem Schienenstrang der Suisse Occidentale ab, führt über Fernex, Gex, St. Claude und Clairvaux nach Lons-le Saulnier, der Hauptstadt des Département du Jura, und von da nach St. Jean-de-Losne zum Anschluß an eine bereits konzedirte Linie nach Dijon. Die Länge des Trace beträgt 197 Kilometer, wovon bloß 2 Kilometer auf schweizerisches Gebiet entfallen. Im Département de la Côte d'Or hat Herr Fuchez die Konzession unterm 16. April und 20 Juli d. J. erhalten; im Département du Jura wird sie wahrscheinlich im Oktober d. J. definitiv werden; im Département de l'Ain werden die nöthigen Vorarbeiten gemacht,

um den Berathungen des für das Projekt günstig gestimmten Generalrathes als Grundlage zu dienen.

So sehr nun die in Rede stehende Eisenbahn geeignet scheint, dem friedlichen Verkehr zwischen der Schweiz und Frankreich einen neuen, mächtigen Impuls zu geben, so gewichtige Bedenken werden von militärischem Standpunkte gegen die Ertheilung der Konzession erhoben. Wir verweisen diesfalls auf das bei den Akten liegende Gutachten des Chefs des eidgen. Stabsbureau, resp. des Militärdepartements.

Die Würdigung der gegen die projektirte Eisenbahn sprechenden Gründe und die Entscheidung ganz Ihrem Ermessen anheimstellend, beehren wir uns, auf den Fall, daß Sie die Konzession zu verleihen beschließen, Ihnen unsere Vorschläge betreffend die einzelnen Konzessionsbedingungen zu unterbreiten und mit folgendem Berichte zu begleiten:

Anknüpfend an den in strategischer Beziehung außergewöhnlichen Charakter der fraglichen Bahn, welcher im Ernstfalle eine Zerstörung derselben als eine der ersten Nothwendigkeiten erscheinen ließe, beantragen wir Ihnen einen Zusatz zu Art. 7 des Konzessions-schema, dahin gehend, daß die Gesellschaft keinen Anspruch auf Schadenersatz habe, wenn die Eisenbahn im Kriege beschädigt oder zerstört würde. Eine gleiche Bestimmung findet sich in der vom Großherzogthum Baden für die Linie Winterthur-Singen erteilten Konzession.

Das projektirte Unternehmen bietet noch eine zweite Eigenenthümlichkeit dar, welche gewisse Abweichungen vom gewöhnlichen Inhalt der Konzession theils durchaus nöthig macht, theils als billig und zweckmäßig rechtfertigt. Auf französischem Gebiete besitzt die Linie eine Ausdehnung von beinahe 200, auf schweizerischem bloß eine solche von 2 Kilometern, und die Gesellschaft, welche den Betrieb übernimmt, ist selbstverständlich eine französische. Da kann nicht gefordert werden, daß die Mehrheit der Direktion und des Verwaltungsrathes aus Schweizerbürgern bestehe, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben. Für die Vertretung der schweizerischen Interessen im Verwaltungsrath und für die formelle Vertretung der Gesellschaft in der Schweiz bezüglich aller aus dieser Konzession herfließenden Rechtsverhältnisse schlagen wir in Art 3 und 4 Bestimmungen vor, welche wesentlich die gleichen sind, wie sie für die Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée hinsichtlich ihrer auf genferischem Gebiete liegenden Bahnstrecke gelten. Speziell die Art der Wahl des die Gesellschaft den schweiz. Behörden gegenüber ver-

tretenden Spezialagenten ist entlehnt aus Art 2 der Uebereinkunft vom 15. Juni 1863 zwischen dem Staatsrathe von Genf und der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée; Herr Fuchez, welcher mit unsern übrigen diesfälligen Anträgen einverstanden ist, wird wohl wegen dieser Formfrage seine Opposition nicht weiter fortsetzen.

Da der Gesellschaft nicht zugemuthet werden kann, für das kleine schweizerische Stück besondere Personenwagen anzuschaffen, so muß die Bestimmung des für solche zu wählenden Systems noch offen gelassen werden, in dem Sinne, daß seinerzeit nach Möglichkeit dem Art. 29, Absatz 2 des Eisenbahngesetzes Nachachtung verschafft werde.

Wenn der Wunsch des Petenten, daß die schweizerische Konzession in möglichste Uebereinstimmung mit der französischen gebracht werde, ein begreiflicher ist, so ist auf der andern Seite eben so natürlich, daß der Bund, wenn er diese Gleichheit in einem Punkte (betreffend die Dauer der Konzession, Art. 2) zu Gunsten der Gesellschaft eintreten läßt, sie auch mit Bezug auf andere Punkte, wo die schweizerische Normalkonzession der Gesellschaft vortheilhafter wäre, durchführt, nämlich mit Bezug auf den unentgeltlichen Heimfall der unbeweglichen Theile der Eisenbahn im Zeitpunkt des Ablaufs der Konzession, und mit Bezug auf die Rückkaufstermine (Art. 28 und 28 a).

Für die Aufnahme der französischen Rückkaufstermine spricht übrigens noch ein innerer Grund. Kann auch unter keinen Umständen der Anregung des Petenten nachgegeben werden, daß der Bund verpflichtet sei, das schweizerische Stück der Linie zu gleicher Zeit, wo das französische zurückgekauft werde, seinerseits zurückzukaufen, oder den Rückkauf so zu bewerkstelligen, daß der Betrieb der Linie von Genf nach Dijon seinen ununterbrochenen Fortgang habe, so ist es doch gut, der Schweiz die Möglichkeit offen zu behalten, die Bahn so früh zurückzukaufen als Frankreich dazu berechtigt ist, damit der Fall verhindert werden kann, daß der französische Staat die Bahn bis an die Grenze, auf unserem Territorium aber eine französische Gesellschaft sie betreibe.

Auch die Rückkaufbedingungen mögen dem französischen Rechte angepaßt werden, wenn gleich zweifelhaft ist, ob dieselben, selbst nach einigen aus der schweizerischen Normalkonzession herübergenommenen Ergänzungen, für den rückkaufenden Staat günstiger seien als die schweizerischen.

Dagegen können wir nicht empfehlen, die von Frankreich stipulirten Taxen zu adoptiren, welche für den Personentransport in der 2. und 3. Klasse um 1 Rp. höher sind, für Reisendengepäck dagegen dem Publikum größere Vortheile gewähren und für den Waarentransport durchschnittlich etwa die nämlichen Resultate ergeben, für die häufigsten Wagenladungsgüter immerhin etwas ungünstiger sind. Ein innerer Grund für eine theilweise Erhöhung ist nicht vorhanden, da die Linie auf schweizerischem Gebiet nur eine Steigung von 7 ‰ hat. Und die Unbequemlichkeit für den Konzessionär, zweierlei Taxen seinen Tarifen zu Grunde legen zu müssen, kann um so weniger ins Gewicht fallen, als es sich nur um eine etwelche Erschwerung einer einmaligen Arbeit handelt und manche schweizerischen Gesellschaften, welche neben kantonalen neue, vom Bunde ertheilte Konzessionen besitzen, in einen ähnlichen Fall gesetzt sind. Der Unterschied der Taxe ist allerdings bei dem ins Innere von Frankreich gehenden und von dorthier kommenden Verkehr ein minimier; allein der Lokalverkehr zwischen Genf und den französischen Grenzorten verspricht ein lebhafter zu werden, und für diesen nimmt die Differenz eine greifbare Größe an.

Nachdem wir in Vorstehendem die springenden Punkte kurz beleuchtet, erübrigt uns noch, auf folgende Besonderheiten von untergeordneter Natur aufmerksam zu machen:

Art. 6a, den Inhaber der gegenwärtigen Konzession unter gewissen Umständen zum Bau des Verbindungsstückes von les Rousses bis zur schweizerischen Grenze gegen le Brassus verpflichtend, wurde auf den Wunsch der Regierung des Kantons Waadt aufgenommen.

Für die Vollendung der französischen Streke sind dem Herrn Fuche 3 und 4 Jahre eingeräumt. Wenn er nun auf der andern Seite durch Art. 5 verpflichtet wird, schon in ziemlich kurzer Frist die Erdarbeiten zu beginnen, so wird sich ihm von selbst die Frage aufdrängen, ob er nicht zur Bedienung des ohne Zweifel lohnenden Lokalverkehrs zwischen Genf und Gex die schweizerische Linie und einen Theil der anstoßenden französischen vor Ablauf der ihm verstatteten Frist eröffnen wolle; denn vier Jahre Bauzeit bedarf die, keine Schwierigkeiten darbietende schweizerische Streke natürlich nicht.

Da die Fristen der Artikel 5 und 6 nicht von einem fixen Punkt an laufen, sondern das Datum der erst noch zu ertheilenden französischen Konzessionen zur Basis haben, so ist, um zu verhüten

daß die Schweiz nicht ad infinitum gebunden sei, eine Bestimmung, wie sie die Regierung von Genf vorschlägt (Art. 28^b), ganz am Plaze: daß die Konzession dahinfalle, wenn der Konzessionär nicht innerhalb bestimmter Zeit alle nöthigen staatshoheitlichen Akte von Seite Frankreichs ausgewirkt haben werde.

In dem Eingangs angedeuteten, eventuellen Sinne beantragen wir Ihnen Annahme des nachfolgenden Beschlußentwurfes, und benutzen den Anlaß, Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, 9. Oktober 1874.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Dijon gegen Genf auf
Schweizergebiet.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Herrn Joseph Fuchez, Ingenieur in Lyon, vom 29. Juni 1874;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 9. Oktober 1874,

beschließt:

Dem Herrn Joseph Fuchez, Ingenieur in Lyon, welcher zu diesem Behufe Domizil in Genf wählt, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Stelle des Anschlusses an die Eisenbahn der Suisse Occidentale bei Chambésy bis an die schweizerisch-französische Grenze gegen Fernex 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 99 Jahren ertheilt, von dem Tage an gerechnet, da die Gesellschaft im Besiz der schweizerischen und der französischen Konzessionen und der bezügliche Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich abgeschlossen sein wird.

Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Paris. Sie wird aber in Genf einen Spezialagenten haben, welcher vom Bundesrath aus zwei von der Gesellschaft vorgeschlagenen, in Genf niedergelassenen Schweizerbürgern, welche nicht zugleich Mitglieder des Verwaltungsrathes der hier konzessierten Bahn sind, ernannt wird; zum ersten Male soll der Wahlvorschlag zugleich mit der Einreichung der Statuten erfolgen.

Die eidgenössischen und kantonalen Behörden verkehren in Allem, was die Gesellschaft betrifft, nur mit diesem Spezialagenten, dem die Gesellschaft als ihrem Vertreter in der Schweiz Generalvollmacht erteilt.

Art. 4. Wenigstens zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes sollen in der Schweiz wohnende Schweizerbürger sein.

Bei der Wahl der Angestellten für das auf schweizerischem Gebiet liegende Stück wird die Gesellschaft den Schweizern den Vorzug geben.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, von dem Tage an, wo alle Konzessionen, sowohl die schweizerische als die französischen, in Kraft treten, sind dem Bundesrath die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Spätestens drei Monate nachher ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Innerhalb 4 Jahren, von dem Tage an gerechnet, wo die Erdarbeiten zu beginnen haben, ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6a. Der Inhaber dieser Konzession ist auf den Fall, daß er von der Linie Genf-Dijon aus eine Abzweigung nach les Rousses erstellen und daß auf schweiz. Gebiete eine Eisenbahn durch das Joux-Thal bis an die französische Grenze gebaut würde, verpflichtet, das Verbindungsstück von les Rousses bis an die schweizerische Grenze gegen le Brassus zu bauen und zu betreiben.

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.

Für Beschädigungen und Demolirungen im Kriege, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesverteidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft vom Bunde einen Ersatz nicht beanspruchen.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau erstellt.

Art. 9. 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. 10. 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. 11. 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. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkte der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittlern Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 13. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

Art. 14. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen 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 Normalien für das zu benutzende Wagensystem sind dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

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. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 12, Absatz 2 keine Anwendung.

Art. 15. 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 zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäks 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 Abonnementsbillets zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 16. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 17. 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 Rp.;
- „ Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rp.;
- „ Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

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

Art. 18. 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 betragen 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 fossile 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 Ansatzes 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. 19. 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. 20. 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 500 Fr. 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. 21. Die in den Artikeln 15, 17 und 18 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 Bestimmungsstation 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 besonderem Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 22. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 23. Die sämmtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 24. 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. 25. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr dahieriges Projekt sammt dem neuen Tarif der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. 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. 27. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des beteiligten Kartons gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann nach Verfluß von 15 Jahren seit dem Anfangstermin der Konzession (Art. 2) jederzeit erfolgen.
- 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 Zeitpunkt auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustand dem Bunde, beziehungsweise dem Kanton Genf 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf wird in folgender Weise bestimmt: Von den jährlichen Reinerträgen der sieben Jahre, welche dem Rückkaufe unmittelbar vorangehen, werden die Reinerträge der zwei schwächsten Jahre abgezogen und das Mittel der fünf übrigen Jahre genommen. Dieser mittlere Reinertrag bildet den Betrag einer jährlichen Entschädigung, welche für jedes der bis zum Konzessionsablauf noch übrig bleibenden Jahre den Konzessionären zu zahlen ist. In keinem Falle darf der Betrag der jährlichen Entschädigung kleiner sein als der Nettoertrag des letzten der zur Berechnung herangezogenen Jahre.

Bei Ermittlung 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 welchen auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.
- e. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 28. Hat der Kanton Genf den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 27 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton Genf hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 28 a. Mit dem Ablauf der Konzessionsdauer wird der Bund ohne Entgelt Eigenthümer der Eisenbahn mit allen dazu gehörenden Immobilien sammt Pertinenzen, wie Stationen, Remisen, Werkstätten, Niederlagsgebäuden, Wärterhäuschen, Barrieren, Einfriedigungen, Drehscheiben, Wasserreservoirs, Krannen u. s. w.

In den letzten 5 Jahren vor dem Ablauf der Konzession hat der Bund das Recht, Beschlag auf die Einnahmen der Gesellschaft zu legen, zu dem Zwecke, um damit die Eisenbahn und ihre Zugehörden wieder in guten Zustand zu setzen, falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht von sich aus nachkommt.

Das zum Betriebe der Bahn nöthige bewegliche Eigenthum der Gesellschaft hat der Bund das Recht, um eine Summe an sich zu ziehen, welche in Ermangelung einer Verständigung durch das Bundesgericht bestimmt wird.

Art. 28 b. Die gegenwärtige Konzession erlischt, wenn der Konzessionär nicht binnen 18 Monaten, vom Datum derselben an, von Seite Frankreichs den *acte déclaratif d'utilité publique* und die Konzessionen erlangt haben wird, welche er für die Fortsetzung der Bahn von der schweizerischen Grenze über Fernex, St. Claude und Lons-le-Saulnier nach Dijon verlangt.

Art. 29. 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
Abänderung der Konzession für eine Regionalbahn
am Südostabhang des Jura.

(Vom 16. Oktober 1874.)

Tit. I

Durch Beschluß vom 22/23. September v. J. haben Sie den Gemeinden Isle, Montricher, Mollens, Berolles, Ballens, Saubraz, Gimel, Aubonne, St. Oyens, St. Georges, Longirod, Marchissy und Gingins die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Croy nach Gingins und an die Grenze von Frankreich, nebst einer Abzweigung nach Aubonne-Allaman.

Gemäß Art. 5 der Konzession sind für die Streke Bière-Allaman (Bahnhof)-Gimel die vorschriftmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 23. März 1875 einzureichen und ist vor dem 1. September 1875 der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung dieser Streke zu machen; für den übrigen Theil der konzedirten Linie sind obige Fristen gemäß Art. 6 der Konzession um 12 Monate länger.

Das bezügliche Comité stellt nun das Gesuch,

- 1) daß für die Streke Bière-Gimel-Aubonne-Allaman die eben erwähnten Fristen um 12 Monate verlängert und so den für die übrigen Theile der Bahn geltenden gleich gemacht werden;

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzession einer Eisenbahn von Chambésy an die schweizerisch-französische Grenze gegen Fernex.
(Vom 9. Oktober 1874.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1874
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.10.1874
Date	
Data	
Seite	184-197
Page	
Pagina	
Ref. No	10 008 355

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.