

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für schmalspurige Straßeneisenbahnen von Genf nach St. Julien, mit Abzweigung nach Bossey, von Genf nach Fernex, Gy (Douvine) und Châtelaine, von Bernex nach Chancy und eine Abzweigung der Linie Genf-Bernex nach St. Georges.

(Vom 22. April 1887.)

Tit.

Wie schon in der Botschaft betreffend Konzession von schmalspurigen Straßeneisenbahnen von Genf nach Bernex und nach Lancy, vom 17. Dezember 1886, erwähnt ist, beabsichtigen die Herren J. Dupont-Buèche und D. Annevelle in Genf, B. Tronchet in Chêne und F. Petit in Veyrier, im Kanton Genf ein umfassendes Schmalspurbahnnetz zu erstellen, um die mit Genf in vielfachem und regem Verkehr stehenden Ortschaften der Umgebung mit der Hauptstadt in bessere Verbindung zu bringen, und ihnen an Stelle der bisherigen ungenügenden und kostspieligen Verkehrseinrichtungen ein den Bedürfnissen entsprechendes, rasches und gleichzeitig billiges Transportmittel zu verschaffen.

Für die Linie Genf-Veyrier wurde am 2. Juli 1886 die Konzession erteilt und es befinden sich zur Zeit die Arbeiten in vollem Gange. Die Linien Genf-Bernex und Genf-Lancy wurden unterm 23. Dezember 1886 konzessionirt.

Gleichzeitig mit den Konzessionsgesuchen für die Linien Genf-Lancy und Genf-Bernex (27. Oktober 1886) hatten die obgenannten Petenten auch solche für Linien von Genf nach St. Julien und nach Fernex, beziehungsweise nach der schweizerisch-französischen Grenze bei diesen Ortschaften, eingereicht. In der zitierten Botschaft wurde auch angeführt, daß für die beiden letztgenannten Linien bereits eine Konzession zu Gunsten des Herrn B. Dussaud in Genf bestand und daß mit Rücksicht auf diesen Umstand die Behandlung der neuen Konzessionsgesuche einstweilen verschoben wurde, um zu einer Verständigung zwischen den neuen Konzessionsbewerbern und dem Konzessionsinhaber Zeit und Gelegenheit zu geben.

Nach vorangegangenen Verhandlungen und nachdem das Eisenbahndepartement das in Ziff. 2 des Bundesrathsbeschlusses betreffend Fristverlängerung für die Linie St. Julien-Genf-Fernex, vom 5. Mai 1885 (Eisenbahnaktensammlung VIII, 134), für den Fall, daß von anderer Seite die Konzession nachgesucht würde, vorgesehene Verfahren eingeleitet hatte, kam dann die vom Eisenbahndepartement wie vom Staatsrath von Genf beiden beteiligten Parteien empfohlene Verständigung wirklich zu Stande, und es gab Herr Dussaud, von dessen Seite neuerdings ein Fristverlängerungsgesuch, das achte, anhängig war, dem Eisenbahndepartement die Erklärung ab, zu Gunsten der Herren J. Dupont-Buèche & Konsorten auf die ihm zustehende Konzession für Genf-St. Julien und Genf-Fernex, sowie auf die Konzessionsbewerbung für die Linien Genf-Chancy und Genf-Douvaine zu verzichten. In der bezüglichen Uebereinkunft vom 21. Januar 1887, welche den gegenwärtigen Konzessionsakten beiliegt, verpflichtete sich Herr Dussaud, den Herren Dupont-Buèche & Konsorten sämtliche Pläne und Studien, welche er für die verschiedenen schmalspurigen Linien von Genf nach St. Julien, Fernex, Chancy und Douvaine, sowohl auf genferischem als auf französischem Gebiete, hatte aufnehmen lassen, zu überlassen. Ferner erklärte er, zu Gunsten der genannten neuen Bewerber von jedem Fristverlängerungs- oder neuen Konzessionsbegehren betreffend Schmalspurbahnen im Kanton Genf abzustehen und sich weder direkt noch indirekt bei ähnlichen Schritten zu beteiligen. Dagegen bezahlten ihm die Herren Dupont-Buèche & Konsorten sofort eine Abfindungssumme von Fr. 20,000 und verpflichteten sich zur Bezahlung eines weitem Betrages von gleicher Höhe nach Erlangung der Konzession von den Bundesbehörden.

Nachdem auf diese Weise die der Behandlung der beiden Konzessionsgesuche anfänglich im Wege stehende Schwierigkeit beseitigt war, wurden dieselben dem Staatsrath von Genf zur Vernehmung nach Art. 2 Eisenbahngesetz und zur Aeußerung ferner darüber mitgetheilt, ob in Bezug auf die vorgesehene Straßen-

benutzung eine abschließliche Verständigung mit den kompetenten kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden getroffen sei. Mit Schreiben vom 8. Februar 1887 theilte sodann der Staatsrath von Genf mit, daß zwischen ihm und den Konzessionsbewerbern ein abschließliches Einverständnis erzielt sei in Betreff der allgemeinen Bedingungen für Benutzung der Kantonsstraßen. In Betreff des Traces wurden einige Aenderungen vorbehalten. Gleichzeitig gab der Staatsrath von einem Großrathsbeschlusse Kenntniß, laut welchem das zwischen dem Staatsrath und den Herren Dupont-Buèche & Consorten in Betreff der Straßenbahn Genf-Veyrier vereinbarte Pflichtenheft genehmigt und für alle weitem Schmalspurbahnen auf öffentlichem Grund und Boden anwendbar erklärt wurde. Darin wurde der Staatsrath gleichzeitig ermächtigt, direkt mit den Konzessionären solcher Linien die auf die Straßenbenutzung bezüglichen Vereinbarungen auf Grund der Bestimmungen des Pflichtenheftes für Genf-Veyrier zu treffen.

Schon am 29. Dezember 1886 meldeten sodann die nämlichen Petenten weitere Konzessionsgesuche für schmalspurige Straßenbahnen von Genf nach Châtelaine und an die schweizerisch-französische Grenze bei Gy in der Richtung gegen Douvaine an und am 4. März 1887 reichten sie die für die Konzessionsbewerbung vorgeschriebenen Vorlagen ein, indem sie gleichzeitig noch ein neues Begehren um Ertheilung der Konzession für die Fortsetzung der konzessionirten Linie Genf-Bernex von letzterer Ortschaft nach Chancy und für eine Abzweigung derselben bei km. 2 nach dem Begräbnißplatz St. Georges stellten. Nachträglich wird auch noch um Ertheilung der Konzession für eine Abzweigung der Linie Genf-St. Julien nach Bossey nachgesucht, ohne daß aber hiefür weitere Vorlagen gemacht worden wären.

Mit Schreiben vom 8. März erklärte der Staatsrath von Genf, welchem die neuen Konzessionsgesuche direkt von den Petenten unterbreitet worden waren, daß in Betreff der Linien Bernex-Chancy, Abzweigung nach St. Georges, Genf-Châtelaine und Genf-Gy (Douvaine), wie für Genf-St. Julien und Genf-Fernex bezüglich Benutzung der Straßen mit den Gesuchstellern Einverständnis bestehe und gestützt auf den erwähnten Großrathsbeschluß eine abschließliche Vereinbarung über die allgemeinen Bedingungen getroffen sei, abgesehen von einigen noch anzubringenden Tracévarianten. Endlich erklärte der Staatsrath von Genf auch seine Zustimmung zu der Abzweigung Carouge-Bossey.

Am 2. März reichte sodann Herr Charles Dreyfus in Genf, der vorher im Namen des Herrn Dussaud behufs Erwirkung der Fristverlängerung für Genf-St. Julien und Genf-Fernex mit dem Eisen-

bahndepartement verhandelt hatte, ebenfalls ein Konzessionsgesuch ein für ein schmalspuriges Straßenbahnnetz im Kanton Genf, welches folgende Linien umfassen soll: Genf-Ringbahn, Genf-Grenze bei St. Julien, Genf-Grenze bei Douvaine, Genf-Grenze bei Fernex und Bernex-Chancy. Im Hinblick auf den Umstand, daß bezüglich der Linien Genf-St. Julien und Genf-Fernex de facto nur eine Uebertragung der Konzession von Herrn Dussaud auf die Herren Dupont-Buèche & Kons. in Frage kommen konnte und sich der Staatsrath von Genf mit diesem letztern Konsortium in Verhandlungen betreffend die Straßenbenutzung eingelassen und demselben die Bewilligung schon für eine Reihe von Linien ertheilt hatte, glaubte das Eisenbahndepartement auf die Behandlung der Konzessionsbegehren des Herrn Dreyfus auf so lange nicht eintreten zu sollen, als sich derselbe nicht ausweisen konnte, mit dem Staatsrath von Genf über die Inanspruchnahme des öffentlichen Grund und Bodens für die Bahnanlage eine abschließliche Vereinbarung getroffen zu haben. Es wurden daher dem Herrn Dreyfus die Akten, welche auch zu Ausstellungen in mehr formeller Beziehung Anlaß gaben — dieselben waren zum Theil unvollendet — bis zur Erbringung des gedachten Nachweises zurückgestellt, wobei der Petent über die Sachlage informirt wurde. Schon unter'm 14. Februar 1887 war demselben übrigens auf eine bezügliche Einfrage eines seiner Mitbetheiligten eröffnet worden, daß im Hinblick auf die vom Staatsrath von Genf für die Linien Genf-St. Julien und Genf-Fernex den Herren Dupont-Buèche & Kons. bereits ertheilte und für die andern Linien in Aussicht gestellte Bewilligung der Straßenbenutzung eine Konzessionsbewerbung von seiner Seite als aussichtslos zu betrachten sei, da unter obwaltenden Umständen nicht angenommen werden könne, daß auch er von den Genfer Behörden die erforderliche Bewilligung erhalten könnte.

Mit einer Eingabe vom 14. März suchte Herr Dreyfus unter Einlage eines Gutachtens darzuthun, daß die Konzession des Herrn Dussaud für die Linien Genf-St. Julien und Genf-Fernex zur Zeit des Verzichts zu Gunsten der Herren Dupont-Buèche & Kons. von Rechtswegen erloschen gewesen sei, somit Herr Dussaud durch die Uebereinkunft vom 21. Januar 1887 keinerlei Rechte mehr habe abtreten können.

In einer spätern Eingabe vom 30. März 1887 theilte sodann Herr Dreyfus mit, daß ihm auf sein Gesuch um Ertheilung der Bewilligung für Benutzung der Straßen vom Staatsrath von Genf die Antwort ertheilt worden sei, er habe von dem Konzessionsgesuche keine amtliche Kenntniß, da ihm vom Eisenbahndepartement die Akten nicht mitgetheilt worden seien, und befinde sich daher nicht in der Lage, zu dem Gesuche Stellung zu nehmen.

Hierauf sah sich allerdings das Eisenbahndepartement veranlaßt, die von Herrn Dreyfus wieder eingereichten Konzessionsakten offiziell zur Kenntniß der Regierung von Genf zu bringen, nachdem letztere schon durch Schreiben vom 25. März von der Konkurrenzbewerbung Dreyfus und der Auffassung des Eisenbahndepartements in Kenntniß gesetzt und mit Schreiben vom 29. März um Bericht darüber ersucht worden war, welchen Entscheid sie in Bezug auf ein allfälliges Gesuch des Herrn Dreyfus um Bewilligung der Straßenbenutzung getroffen habe. In seinen Antwortschreiben vom 29. März und 1. April beschränkte sich aber der Staatsrath auf die Mittheilung, daß er in Betreff der Linien Genf-St. Julien und Genf-Fernex die Auffassung des Departements theile, daß es sich materiell nur um Konzessionsübertragung handle, und auf die abschriftliche Kenntnißgabe der an Herrn Dreyfus erlassenen Antwort. Petent wird darin darauf hingewiesen, daß mit Bezug auf die Mehrzahl der Linien die Frage der Straßenbenutzung und Konzessionirung schon gelöst sei und bezüglich der andern der Staatsrath keinen Entscheid abzugeben habe, da ihm das Konzessionsgesuch offiziell nicht zur Kenntniß gebracht sei. Im Hinblick auf diese Stellungnahme des Staatsrathes sah sich das Eisenbahndepartement veranlaßt, wiederholt auf eine bestimmte Erklärung des Staatsrathes darüber zu dringen, ob er für die Linien, für welche Herr Dreyfus die Konzession verlange, die Benutzung der Kantonsstraßen gestatten wolle oder nicht, indem darauf hingewiesen wurde, daß vor Erledigung dieses Punktes nach konstanter Praxis der Bundesbehörden auf Konzessionsbegehren für Straßenbahnen nicht eingetreten werden könne und somit auch die vorliegenden zurückgelegt werden müßten, bis die Erklärung der Kantonsregierung vorliege. Gleichzeitig erfolgte die Mittheilung des Konzessionsgesuches Dreyfus.

Hierauf nun gab der Staatsrath von Genf mit Schreiben vom 11. April 1887 folgende Erklärung ab:

Er habe mit Herrn Dreyfus verhandelt und demselben erklärt, daß er bezüglich der Linien Genf St. Julien und Genf-Fernex mit dem Eisenbahndepartement dafür halte, daß es sich de facto nicht um neue Konzessionen, sondern um Uebertragung bestehender handle; daß es ihm ferner im Interesse eines guten Baues und Betriebes des Schmalspurbahnnetzes wünschbar erscheine, daß die Konzession für sämmtliche Linien der gleichen Gesellschaft ertheilt werde; daß der Staatsrath sich schon unterm 8. März gegenüber dem Eisenbahndepartement zu Gunsten der Herren Dupont-Buèche ausgesprochen, mit welchen in Betreff der Straßenbenutzung eine Vereinbarung getroffen sei; daß indessen zur Konzessionsertheilung die Bundesversammlung einzig kompetent sei und daher der Staats-

rath deren souveräner Entscheidung zwischen zwei oder mehreren Petenten nicht vorzugreifen habe. Herr Dreyfus habe bei dieser Verhandlung die schon in seinem technischen Bericht enthaltene Erklärung mündlich bestätigt, daß er sich den allgemeinen Bestimmungen des Pflichtenheftes für Genf-Veyrier unterziehe. Von dieser Erklärung habe der Staatsrath Akt genommen und theile derselben zufolge mit, daß, wenn die Bundesversammlung trotz seiner hievorigen angegebenen Bemerkungen und Vorbehalte dem Herrn Dreyfus die Konzession aller oder einzelner Linien ertheilen sollte, zwischen Letzterem und dem Staatsrath Einverständnis bestehe in Betreff der Straßenbenutzung, für welche die Bestimmungen und Vorschriften des Pflichtenheftes für Genf-Veyrier Regel machen würden. Herr Dreyfus hat mit Schreiben vom 14. April in gleichem Sinne Mittheilung gemacht.

Wir wollen nicht unterlassen, hier gleich darauf aufmerksam zu machen, daß die Auffassung des Staatsrathes, als ob auch bei Straßeneisenbahnen die Konzessionsertheilung, ganz abgesehen von der Mitwirkung der kantonalen Behörden, ausschließlich in die Kompetenz des Bundes falle, mit den bisher in der Praxis konsequent festgehaltenen Grundsätzen nicht ganz im Einklang steht. Vielmehr ist bis jetzt immer davon ausgegangen worden, daß das mit der Bundeskonzession zum Zwecke des Erwerbs des für die Bahnanlage erforderlichen Terrains ertheilte Expropriationsrecht dann nicht ausreiche, wenn es sich darum handle, eine Bahn ganz oder vorzugsweise auf Straßen anzulegen. Man nahm an, daß öffentliches Straßenareal in diesem Umfange nicht expropriirt werden könne, und daher über die Benutzung der Straßen mit den über letztere verfügbaren kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden eine abschließliche Vereinbarung vorliegen müsse, bevor die Bundeskonzession zu ertheilen sei, da sonst der Fall eintreten könnte, daß die Ausführung einer vom Bund konzessionirten Straßeneisenbahn seitens der kantonalen Behörden verunmöglicht würde, wenn sie die Benutzung der Straße verweigerten. Aus der Mittheilung des Staatsrathes geht nun hervor, daß er eventuell auch Herrn Dreyfus die Bewilligung zur Benutzung der Kantonsstraßen ertheilen will und aus diesem Gesichtspunkte kein Hinderniß besteht, Herrn Dreyfus die nachgesuchte Konzession zu ertheilen.

Nachdem in Vorstehendem das thatsächliche Verhältniß eingehend dargestellt wurde, können wir zur Erörterung der Frage übergehen, wie angesichts der vorliegenden Konkurrenz zu entscheiden ist. Wir halten diesfalls folgende Erwägungen für maßgebend.

Zunächst mag noch konstatiert werden, daß in Betreff der Linie Genf-Châtelaine und der Abzweigung von der Linie Genf-Bernex nach St. Georges keine Konkurrenz vorliegt, somit der Konzessionsertheilung an die HH. Dupont-Buëche & Kons., welche schon für mehrere Linien Konzessionäre sind, nichts entgegensteht.

Daß sodann der, lediglich zur Verbindung der verschiedenen Aeste des Netzes in Genf bestimmten, nur von Hrn. Dreyfus projektirten Ringbahn keine selbständige Bedeutung zukommt und dieselbe nur in der Hand des Konzessionsinhabers wenigstens einiger anderer Linien einen Sinn und Werth haben kann, bedarf wohl keines weitern Nachweises. Wir betrachten es daher als selbstverständlich, daß diese Linie nicht für sich, sondern nur dann in Betracht zu ziehen ist, wenn Hrn. Dreyfus für andere Linien die Konzession ertheilt wird.

Was nun von den Konkurrenzlinien zunächst diejenigen von Genf nach St. Julien und nach Fernex anbetrifft, so ist schon oben angeführt worden, daß hier de facto nur eine Konzessionsübertragung und nicht eine neue Konzessionsertheilung in Frage kommt.

Hrn. Dussaud war durch Bundesrathsbeschluß vom 5. Mai 1885 für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen sowie der Statuten eine Frist bis 31. März 1886 angesetzt worden und es suchte derselbe vor Auslauf um neue Erstreckung nach. Das Gesuch wurde einstweilen zurückgelegt, weil Hr. Dussaud den im 2. Alinea des gen. Beschlusses vorgesehenen Nachweis, daß die Ausführung des Unternehmens in sicherer Aussicht stehe, noch nicht in befriedigender Weise zu leisten vermochte. So lange das Fristverlängerungsbegehren aber pendent war, blieb die Konzession zu Recht bestehen, und dies war auch noch der Fall, als Hr. Dussaud durch die oben angeführte Uebereinkunft zu Gunsten der HH. Dupont-Buëche und Kons. auf die Konzession und alle daherigen Rechte verzichtete. Der Wille der Parteien war zweifellos der, daß die HH. Dupont-Buëche und Kons. in die Rechte des Hrn. Dussaud substituirt werden sollten, und es hätte das Fristerstreckungsgesuch nunmehr von den HH. Dupont-Buëche und Kons. weiter verfolgt und bei der Bundesversammlung die Genehmigung der Konzessionsübertragung nachgesucht werden können. Formell ist nun dieser Weg allerdings nicht eingeschlagen worden, sondern es nahmen die neuen Bewerber (HH. Dupont-Buëche & Kons.) - und sie konnten dies mit Recht thun - an, daß, nachdem sie sich mit dem bisherigen Konzessionsinhaber auf Anrathen der Behörden in loyaler Weise abgefunden, einfach ihrem vorher zurückgelegten Konzessionsgesuche Folge gegeben und sie in dieser Weise in den Besitz der Konzession gelangen werden. In

diesem Sinne betrachtete auch das Eisenbahndepartement das Fristverlängerungsgesuch Dussaud als erledigt und beschloß der Bundesrath Abschreibung des Geschäftes. Will man nun dieser Erledigung des Fristverlängerungsgesuches mit Hrn. Dreyfus, gleich einer Fristverweigerung, die Folge beimessen, daß die bestandene Konzession erloschen sei, und zwar mit Wirkung *ex tunc*, vom Auslauf der letzten Frist (31. März 1886), was bei der dargestellten Sachlage und den die Erledigung des Fristverlängerungsgesuches begleitenden Umständen mindestens zweifelhaft ist, so handelt es sich offenbar wenigstens materiell, *de facto*, nur um die Uebertragung einer bestehenden oder bestandenen Konzession. Unter diesen Umständen, besonders aber mit Rücksicht auf die Uebereinkunft vom 21. Januar 1887, müßte es als eine große Unbilligkeit bezeichnet werden, wenn die Konzession lediglich aus jenem formalrechtlichen Gesichtspunkte den HH. Dupont-Buèche und Kons. nicht ohne Weiteres ertheilt, sondern die Konkurrenz des Hrn. Dreyfus berücksichtigt würde, dem die ganze Sachlage von Anfang an bekannt war. Denn Letzterer hatte im Auftrage und im Namen des Hrn. Dussaud behufs Finanzierung auf Grund der frühern Konzession verhandelt und kannte daher auch die mit den neuen Bewerbern getroffene Uebereinkunft bestens und hätte, in Folge seines gemeinschaftlichen Vorgehens mit Hrn. Dussaud, wohl auch Grund gehabt, sich, wenn nicht rechtlich, so doch moralisch, durch das Abkommen gebunden zu erachten, keine weitem Schritte zur Erlangung einer neuen Konzession zu thun.

Ferner kommt entscheidend in Betracht, daß das Konzessionsgesuch der HH. Dupont-Buèche und Kons. schon am 27. Oktober 1886 eingereicht war und daß Letztere bereits für 3 Linien die Konzession besitzen, von denen eine bereits im Bau begriffen ist, sowie namentlich, daß sich die Regierung von Genf in bestimmter Weise für die Konzessionsertheilung an das genannte Konsortium und nicht an Hrn. Dreyfus ausspricht.

Abgesehen von der Frage, ob formell eine Konzessionsübertragung noch in Frage kommen kann, beantragen wir daher, die Konzession für die Linien Genf-St. Julien und Genf-Fernex den ersten Bewerbern, Herren Dupont-Buèche & Kons., zu ertheilen.

Die Linie Bernex-Chancy (circa 9 km. lang) sodann bildet die Fortsetzung der den HH. Dupont-Buèche & Kons. schon unterm 23. Dezember 1886 konzedirten Strecke Genf-Bernex (circa 6,5 km. lang). Wir halten mit dem Staatsrath von Genf dafür, daß sich in den Betrieb einer ein Ganzes bildenden Linie von blos 15 km. Länge, unmöglich zwei verschiedene Gesellschaften theilen können, und daß es daher zur Vermeidung eines solchen dem Verkehr

hinderlichen und störenden Verhältnisses gegeben sei, die Konzession für die Fortsetzung Bernex-Chancy den Konzessionären der ersten Strecke, Genf-Bernex, zu ertheilen.

Bezüglich der Linie Genf-Gy, mit Fortsetzung auf französisches Gebiet bis Douvaine, besteht keinerlei Priorität, weder des einen noch des andern Bewerbers. Wird aber für alle übrigen Linien die Konzession in einer Hand vereinigt, so liegt es, wie der Staatsrath von Genf zutreffend betont, im Interesse eines guten Baues und Betriebes, daß auch mit Bezug auf diese Linie die Einheitlichkeit des Netzes gewahrt und daher die Konzession den gleichen Bewerbern ertheilt werde, wie für die übrigen Linien, um deren Konzessionirung es sich heute handelt, und denen überdies schon drei Linien konzessionirt sind.

Was endlich noch die Abzweigung von der Linie Genf-St. Julien nach Bossey betrifft, so liegen darüber, wie erwähnt, keinerlei nähere Angaben oder Pläne vor. Da aber für diese Zweiglinie keine von den übrigen Strecken wesentlich abweichenden Verhältnisse in Betracht kommen können, so scheint uns kein Hinderniß zu bestehen, auch diese Abzweigung in die Konzession einzubeziehen.

Von konferenziellen Verhandlungen wurde im vorliegenden Falle im Einverständniß des Staatsrathes und der einen Petenten, HH. Dupont-Buèche & Kons., Umgang genommen und statt dessen der Konzessionsentwurf zur Vernehmlassung mitgetheilt. Sowohl die Regierung als die Petenten erklärten ihre Zustimmung. Mit Hrn. Dreyfus fanden Konzessionsverhandlungen nicht statt.

In Umfassung des Angebrachten empfehlen wir Ihnen daher, in Uebereinstimmung mit der Vernehmlassung der Genfer Regierung, welche eine Subventionirung beabsichtigt, in erster Linie, den HH. Dupont-Buèche & Kons. für die mehrgenannten Linien die Konzession zu ertheilen und auf das Gesuch des Hrn. Dreyfus nicht einzutreten. Sollten Sie indessen die zur Begründung dieses Antrages angeführten Gründe nicht als hinreichend erachten und die Konkurrenzbewerbung des Hrn. Dreyfus für alle oder einzelne Linien, behufs Berücksichtigung in der einen oder andern Weise, gutheißen, so beantragen wir eventuell, die Angelegenheit an den Bundesrath zurückzuweisen. Es wären in diesem Falle in Betreff der Konzessionsbedingungen die vorgeschriebenen Verhandlungen nachzuholen, die übrigens keine Schwierigkeiten bieten würden, da Hr. Dreyfus in seinem Gesuche die in den Konzessionen für Genf-Veyrier etc. adoptirten Bedingungen in Vorschlag bringt.

Was die Einzelheiten der verschiedenen Projekte der HH.

Dupont-Büche & Kons. betrifft, so glauben wir auf dieselben nicht näher eintreten zu sollen, da die in Aussicht genommenen Grundlagen für Bau und Betrieb ganz die nämlichen sind, wie bei der bereits im Bau begriffenen Linie Genf-Veyrier und den konzessionirten Linien Genf-Lancy und Genf-Bernex und zu besondern Bemerkungen nicht Anlaß geben. Wir beschränken uns daher auf die nachstehende summarische Angabe der wichtigsten Daten und gestatten uns im Uebrigen auf die Akten selbst, sowie auf die frühern Botschaften zu verweisen.

| Linie. | Länge. | Spurweite. | Maximalsteig. | Minimalradius. | Stationen (Haltestellen). | Kosten- voranschlag. | |
|----------------------|--------|------------|---------------|----------------|--|-------------------------|---------|
| | | | | | | Total. | per km. |
| | m. | m. | % | m. | | Fr. | Fr. |
| Genf-Châtelaine . . | 2762 | 1 | 4.34 | 40 | Keine bestimmten. | 179 569 | 65 000 |
| Abzweig. St. Georges | 841 | 1 | 4.0 | 65 | " " | 37 876 | 45 038 |
| Bernex-Chancy . . | 8054 | 1 | 4.3 | 50 | " " | 563 794 | 70 000 |
| Genf-St. Julien . . | 8065 | 1 | 5.0 | 50 | Genf, Carouge, Arare, la Douane. | 564 550 | 70 000 |
| Genf-Fernex . . | 4436 | 1 | 5.0 | 50 | Montbrillant, Grand Sacconnex, la Douane. | 310 520 | 70 000 |
| Genf-Gy (Douvaine) | 12000 | 1 | 4.3 | 50 | Keine bestimmten. | 1 200 000 | 100 000 |

Im Falle Ihnen der in erste Linie gestellte Antrag beliebt, empfehlen wir Ihnen, die gleichen Konzessionsbedingungen aufzustellen, wie für die Linien Genf-Veyrier, Genf-Bernex und Genf-Lancy.

Abweichungen scheinen uns nur am Platze in Artikel 22, wo die bei Genf-Veyrier noch aufgenommene Bestimmung betreffend Vermehrung, resp. Verminderung der Fahrten bei einem gewissen Reinertrag mit Rücksicht darauf, daß es sich nicht um ein eigentliches Tramwayunternehmen handelt, besser gestrichen wird; ferner ist der Art. 25 dem bestehenden Verhältniß mehr angepaßt und endlich wurde im Art. 27 das Rückkaufsrecht auch dem Bund vorbehalten und demzufolge die Kompetenz des Bundesgerichts für Feststellung des Preises und der Rückkaufsbedingungen statuirt.

Genehmigen Sie, Tit., auch bei diesem Anlasse die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 22. April 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession für schmalspurige Straßeneisenbahnen von Genf nach St. Julien, mit Abzweigung nach Bossey, von Genf nach Fernex, Gy (Douvaine) und Châtelaine, von Bernex nach Chancy und eine Abzweigung der Linie Genf-Bernex nach St. Georges.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) der Eingaben der Herren J. Dupont-Buëche in Genf und Genossen, vom 27., eingelangt am 28. Oktober 1886 und vom 4. März 1887;
- 2) einer Eingabe des Herrn Charles Dreyfus in Genf vom 2. März 1887;
- 3) einer Botschaft des Bundesrathes vom 22. April 1887,

beschließt:

Den Herren J. Dupont-Buëche und David Annevelle in Genf, B. Tronchet in Chêne und F. Petit in Veyrier,

für sich oder zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb von schmalspurigen Straßeneisenbahnen von Genf bis zur schweizerisch-französischen Grenze bei St. Julien (mit Abzweigung nach Bossey), bei Fernex und bei Gy (zur Fortsetzung nach Douvaine), sowie von Genf nach Châtelaine, von Bernex nach Chancy und einer Abzweigung der Linie Genf-Bernex zum Begräbnißplatz St. Georges, unter den nachfolgenden, für jede der verschiedenen Linien geltenden Bedingungen 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 Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, ertheilt.

Art. 3. Der Sitz des Unternehmens ist in Genf.

Art. 4. Die Mehrheit der Mitglieder der Verwaltung muß aus Schweizerbürgern, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen eventuell nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Innert sechs Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Innert 12 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 6 a. Die Nichteinhaltung dieser Fristen für die eine Linie ist ohne Einfluß auf den Fortbestand der Konzession für die andere Linie.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für den Straßenverkehr oder die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit 1 Meter Spurweite und eingeleisig ausgeführt, mit Ausnahme der als Ausweichstellen nöthigen doppelspurigen Strecken.

Der Oberbau ist so zu wählen, daß die Befahrung der Geleise mit Maschinen gefahrlos erfolgen kann.

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, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Inhaber der Bahn nicht von sich aus einschreiten, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 12. Hinsichtlich der Anzahl der Züge und der Geschwindigkeit derselben bleibt die Prüfung und der Entscheid des Bundesrathes vorbehalten.

Art. 13. Die Unternehmung hat sich dem Transportreglement für die schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie Aenderungen nöthig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Zustimmung des Bundesrathes eingeführt werden.

Art. 14. Das Unternehmen kann zur Personenbeförderung Wagen mit zwei Klassen führen.

Art. 15. Für den Transport von Personen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

| | |
|--|-----------------------------------|
| in der ersten Wagenklasse, wenn eine solche eingeführt wird, 15 Rappen, | } per Kilometer der Bahnlänge. |
| in der zweiten Wagenklasse 8 Rappen | |

Für Kinder unter 3 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 beiden Wagenklassen zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von 10 Rappen für 100 Kilogramm und einen Kilometer erhoben werden, jedenfalls mindestens 20 Rappen für das einzelne Stück.

Für Abonnementsbillets ist ein Rabatt von wenigstens 25 % zu 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. Das Bahnunternehmen hat sich den hierüber vom Bundesrath aufzustellenden Vorschriften zu unterziehen.

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

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

Art. 18. In Betreff des Gewichtes gelten Gütersendungen bis auf 100 Kilogramm für volle 100 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt.

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. 19. Die im Artikel 17 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. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Bahnunternehmung, 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 und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

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

Art. 21. Die sämmtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. Wenn die Unternehmung drei Jahre nach einander einen sechs Prozent der Kosten für die baulichen Anlagen und den Inventarwerth des vorhandenen Betriebsmaterials übersteigenden Reinertrag abwirft, so sind die Taxen entsprechend zu erniedrigen.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich 5 Prozent für Verzinsung und Amortisation

des Anlagekapitals, zu decken, so dürfen die in Art. 15 und 17 zugestandenen Tarifsätze erhöht werden. Der Entscheid hierüber steht, nach Anhörung des Staatsrathes von Genf, dem Bundesrathe zu.

Art. 23. Den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen ist freier Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 24. Die Bahnunternehmung wird für die Aeuffnung eines gehörigen Erneuerungs- und Reservefonds sorgen und eine Kranken- und Unterstützungskasse für ihr Personal errichten oder dasselbe bei einer Anstalt versichern. Die darüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 25. Im Uebrigen werden die Konzessionäre betreffend Benutzung der öffentlichen Straßen und Plätze u. s. w. durch die Einrichtungen der Straßenbahnen, sei es nur während des Baues, sei es zum Bau und Betrieb, soweit es sich nicht um Expropriation handelt, den Bestimmungen der mit den kantonalen Behörden bereits getroffenen und noch zu treffenden Vereinbarungen unterworfen, soweit dieselben den Vorschriften der gegenwärtigen Konzession nicht widersprechen. Das bezügliche Pflichtenheft ist dem Bundesrathe zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Nach Ablauf der vorliegenden Konzession und durch die bloße Thatsache dieses Ablaufs treten der Kanton Genf und eventuell die beteiligten Gemeinden in alle Rechte der Konzessionäre in Hinsicht auf die von diesen auf dem betreffenden öffentlichen Grund erstellten Anlagen; diese sind von den Unternehmern in normalem, betriebsfähigem Stand zu hinterlassen oder in solchen herzustellen.

Die nicht mit dem Boden verbundenen Gegenstände (mit Ausnahme der Schienen), als die Vorräthe, das Rollmaterial, die Remisen, sollen von Experten geschätzt werden.

Der Kanton Genf und, wenn derselbe von dieser Befugniß keinen Gebrauch macht, die Gemeinden haben das Recht, diese Gegenstände gegen Zahlung des von den Experten bestimmten Preises an sich zu ziehen. Die Konzessionäre ihrerseits können fordern, daß diese Gegenstände zu dem erwähnten Schätzungswerth vom Staat und den Gemeinden übernommen werden.

Die Parteien sollen sich hierüber ihre Absichten ein Jahr vor Ablauf der Konzession mittheilen.

Art. 27. Der Rückkauf kann jederzeit vom Bund, vom Kanton Genf, und eventuell von den Gemeinden, gegen Zahlung einer gerechten Entschädigung bewirkt werden. Mangels einer gütlichen Verständigung über den Preis und die Rückkaufsbedingungen soll das Bundesgericht entscheiden.

Art. 28. Der Bundesrath ist mit dem Vollzug der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tag ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend Konzession für schmalspurige Strasseneisenbahnen von Genf nach St. Julien, mit Abzweigung nach Bossey, von Genf nach Fernex, Gy (Douvaine) und Châtelaine, von Bernex nach Chancy und eine...

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1887 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 2 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 19 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | --- |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 30.04.1887 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 466-481 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 013 494 |

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.