

## Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession  
eines Netzes elektrischer Schmalspurbahnen und Strassen-  
bahnen (Tramways) im Kanton Genf (neue Konzession).

(Vom 16. März 1928.)

---

Die Compagnie Genevoise des Tramways Electriques in Genf ist während der Nachkriegszeit in finanzielle Schwierigkeiten geraten, die sie im Jahre 1923 u. a. nötigten, die ausserordentliche Stundung im Sinne des Art. 78 des Eisenbahnverpfändungsgesetzes anzubeglehen. Nach Ablauf der Stundung setzte sie ihre Sanierungsbestrebungen fort, und es gelang ihr nach jahrelangen Bemühungen schliesslich, mit ihren Gläubigerbanken und mit dem Staat Genf zu einer Verständigung zu gelangen, die in der «Convention» vom 20. Dezember 1926 mit Zusatzkonvention vom 7. Juli 1927 gipfelte. Gegenstand dieser Abmachungen bilden in der Hauptsache die Konsolidierung der schwebenden Schulden der Gesellschaft und die Gewährung von Erleichterungen durch den Staat in bezug auf Steuern, Zinse und Strassenunterhaltslasten. Als weitere für die Gesundung des Unternehmens unentbehrliche Massnahme ist die Aufhebung einiger, ständige Betriebsdefizite aufweisender Teilstrecken vorgesehen.

Letztere Massnahme macht eine Abänderung der geltenden Konzession vom 28. Juni 1900 (E. A. S. 16, 151) notwendig. Die Direktion der Gesellschaft hatte bereits mit Eingabe vom 16. Oktober 1924 an unser Eisenbahndepartement einen dahinzielenden Schritt unternommen und reichte dann nach Abschluss der erwähnten Übereinkünfte am 30. Juli 1927 ein neues Gesuch um Änderung der Konzession ein. Es wird darin namentlich die Aufhebung der nachgenannten defizitären Teilstrecken, sowie eine Tarifänderung verlangt, Begehren, die wir als gerechtfertigt erachten.

Da die bestehende Konzession schon wiederholt abgeändert worden ist, so durch Bundesbeschlüsse vom 26. Juni 1908 (E. A. S. 24, 242) und 20. Juni 1924 (E. A. S. 40, 75), empfahl sich um der bessern Übersichtlichkeit willen eine Zusammenfassung des ganzen Konzessionsbestandes zu einer neuen Konzession. Deren Dauer bleibt die nämliche wie bisher, 60 Jahre, vom Ausgangs-

punkt der geltenden Konzession (28. Juni 1900) an gerechnet. Um ferner den wechselnden Verhältnissen und Verkehrsbedürfnissen inskünftig rascher und auf einfachere Weise Rechnung tragen zu können, haben wir eine zweckmässigere Umschreibung der dem Bundesrat gemäss Art. 6 (Fassung vom 26. Juni 1908) bereits zustehenden Befugnis, den Bau weiterer Strassenbahnlilien zu bewilligen, vorgesehen.

Die in Frage stehenden Änderungen am Bestand des Netzes sind folgende:

Linie Nr. 8, Genf-Versoix. Tatsächlich ist im Einverständnis mit den zuständigen öffentlichen Behörden der Betrieb auf der Endstrecke Restaurant Lacustre-Versoix seit dem 2. Februar 1925 eingestellt. Es handelt sich nun darum, diesen Zustand durch eine entsprechende Änderung der Konzession zu sanktionieren. Als eigentliche Linie Nr. 8 verbleibt dann folgende Strecke: Gare de Cornavin-Rue et Route de Lausanne bis zum Restaurant Lacustre.

Linie Nr. 11, Genf-Jussy. Aufhebung der Endstrecke Vandœuvres-Jussy und Festsetzung des Endpunktes in Vandœuvres-Evitement um dort das Rangieren der Züge zu ermöglichen.

Linie Nr. 15 Genf-Chancy. Aufhebung der Endstrecke Laconnex-Chancy, in der Meinung immerhin, dass während noch fünf Jahren, allenfalls weniger, die Strecke Laconnex-Cartigny gemäss den in den Übereinkommen vom 20. Dezember/7. Juli 1927 festgesetzten Bedingungen weiterbetrieben würde.

Die Linien 13 (Genf-St-Julien) und 14 (Genf-Grand Lancy) sind bereits seit 1925 aus betriebstechnischen Gründen mit den Linien 12 bzw. 4 vereinigt; es hat dies jedoch nur für die Einteilung des Netzes bzw. die Benennung der einzelnen Linien Bedeutung.

Die durch den Abänderungsbeschluss vom 20. Juni 1908 eingeführte Einteilung des Netzes in «Städtisches Netz» und «Vorortnetz» fällt als entbehrlich weg.

Art. 10, Abs. 2 des nachstehenden Entwurfes enthält die bereits erwähnte erweiterte Fassung des alten Art. 6. Der Bundesrat soll danach zuständig sein, die Gesellschaft nach Anhörung der Kantonsregierung zu ermächtigen, auf Genfer Gebiet (Genf und Vorortsgemeinden), neue Linien zu bauen, das Trasse bestehender Linien abzuändern, den Verkehr auf gewissen Linien zu beschränken oder ganz einzustellen und gegebenenfalls die bezüglichen Anlagen zu beseitigen.

Art. 13 schreibt nur noch eine einzige Wagenklasse vor. Der zweite Absatz des entsprechenden alten Art. 15 betreffend die eventuelle Führung von Luxuswagen ist als entbehrlich gestrichen worden.

Gemäss Art. 14 kann für die Personenbeförderung eine Taxe von 20 Rappen für den ersten Kilometer und eine solche von 10 Rappen für jeden folgenden Kilometer erhoben werden. Diese Bestimmung würde an die Stelle des alten Art. 16 (Fassung gemäss Bundesbeschluss vom 20. Juni 1924, E. A. S. 40, 75) treten, der zwei Tarife vorsieht, einen für das Stadtnetz (20 Rappen für den ersten, 10 Rappen für jeden folgenden Kilometer) und einen für das Vor-

ortsnetz (15 Rappen für jeden Kilometer). Bis dahin wurde jedoch für beide Netze tatsächlich der Stadttarif angewandt, und die Gesellschaft möchte nun die Konzession mit dieser den Bedürfnissen entsprechenden Vereinheitlichung in Einklang bringen.

Die Art. 19 und 20 (alt 22 und 23) sind bei diesem Anlasse mit dem Wortlaut der neueren Konzessionen in Übereinstimmung gebracht worden.

In Art. 21 wird das Pflichtenheft vom 14. April 1899 betreffend die Benutzung der öffentlichen Strassen für die Erstellung und den Betrieb des Netzes durch das nun geltende Pflichtenheft vom 20. Dezember 1926 ersetzt.

Der Staatsrat des Kantons Genf und die Verwaltung der C. G. T. E. haben dem ihnen vorgelegten, hiernach abgedruckten Entwurf zu einem Bundesbeschluss zugestimmt; wir beehren uns daher, Ihnen dessen Genehmigung zu empfehlen, und benutzen den Anlass, Sie unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. März 1928.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Schulthess.**

Der Vizekanzler:

**Leimgruber.**

---

(Entwurf.)

## Bundesbeschluss

betreffend

### Konzession eines Netzes elektrischer Schmalspurbahnen und Strassenbahnen im Kanton Genf (neue Konzession).

Die Bundesversammlung

der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

1. einer Eingabe der Compagnie Genevoise des Tramways Electriques vom 30. Juli 1927,
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. März 1928,

beschliesst:

Der Compagnie Genevoise des Tramways Electriques in Genf wird unter den nachstehenden Bedingungen die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb eines Netzes elektrischer Schmalspurbahnen und Strassenbahnen im Kanton Genf, umfassend folgende Linien, die im Sinne des Gesetzes vom 21. Dezember 1899 als Nebenbahnen erklärt werden:

I. Vom Bahnhof Cornavin zum Bahnhof Cornavin (*ligne de ceinture*) durch bzw. über die Rue und den Pont du Mont-Blanc, die Place du Port, die Rue du Rhône, die Place des Eaux-Vives, den Carrefour de Rive, die Rue Adrien Lachenal oder die Rue des Glacis de Rive und die Rue Ferdinand Hodler, den Boulevard des Tranchées, die Place Claparède, den Boulevard des Philosophes, den Rond-Point de Plainpalais, den Boulevard Georges Favon, den Pont de la Coulouvrenière, den Boulevard James Fazy und die Place Cornavin.

II. Von der Place Bel-Air nach der Jonction durch den untern Teil der Corratierie, die Rue du Stand, die verlängerte Rue du Stand, den Quai du Rhône, die Rue des Deux-Ponts, den Rond-Point und die Avenue de la Jonction.

III. Von der Place Bel-Air nach Petit-Saconnex durch bzw. über die Rue de la Tour de l'Isle, die Rue de Coutance, die Rue und die Place Cornavin, die Place de Monbrillant, die Rue de la Pépinière, die Rue und die Avenue de la Servette, den Chemin Hoffmann, die Route du Grand-Pré, den Chemin de Moillebeau und den Chemin de l'Eglise.

IV. Von der Place Bel-Air zum Park Mon Repos durch bzw. über (Gemeinschaftsstrecke) den Quai des Bergues, den Quai du Mont-Blanc, die Rue und die Place des Alpes, die Rue des Pâquis, die Rue Butini und den Quai Wilson.

V. Von der Place Bel-Air zum Parc des Eaux-Vives durch die Rue du Rhône bis zur Place du Port (Gemeinschaftsstrecke), über die Place und durch die Rue des Eaux-Vives sowie die Kantonsstrasse von Genf nach Thonon.

VI. Von der Place Bel-Air nach Champel durch bzw. über die Rue de Corratierie, die Place Neuve, die Rue de la Croix-Rouge, die Rue de l'Athénée, die Rue d'Ivernois, die Place Claparède und die Avenue de Champel.

VII. Von der Place Bel-Air nach Carouge (Grand-Bureau) durch bzw. über (Gemeinschaftsstrecke) die Rue du Grutli, den Boulevard du Théâtre, die Rue Bovy-Lysberg, die Place du Cirque, die Avenue du Mail, den Boulevard du Pont d'Arve, den Pont des Acacias und die Route Caroline.

VIII. Von der Place Bel-Air nach Grand-Lancy durch (Gemeinschaftsstrecke) die Route des Acacias und die Kantonsstrasse von Genf nach Grand-Lancy.

IX. Vom Rond-point de Plainpalais bis zur Grenze (Moillesulaz). Richtung Annemasse, durch bzw. über die Rue du Conseil Général, die Place Neuve (Gemeinschaftsstrecke), die Rue de la Confédération, die Rue du Marché, die Rue de la Croix-d'Or, die Rue, den Cours und den Carrefour de Rive, die Rue de la Terrasse und die Route de Chêne, über Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg und Thônex.

X. Vom Rond-point de Plainpalais bis zur Grenze (Perly), Richtung St-Julien, durch bzw. über die Rue und den Pont de Carouge, die Rue du Pont-Neuf, die Rue St-Victor, die Rue du Marché, die Rue Ancienne, das Rondeau de Carouge und die Kantonsstrasse von Genf nach St-Julien über Plan-les-Ouates und Arare.

XI. Vom Rond-point de Rive bis zur Grenze, Richtung Douvaine, durch die Rue Pierre Fatio, den Quai des Eaux-Vives, die Kantonsstrasse von Genf nach Thonon über Vésénaz und Anières-Zollhaus, mit Abzweigung nach Vésénaz sur Hermance über Collonge-Bellerive.

XII. Vom Rond-point de Rive nach Vandœuvres (évitement) durch (Gemeinschaftsstrecke) die Avenue und die Route de Frontenex über Chougny.

XIII. Von der Place des Eaux-Vives nach dem Bahnhof Eaux-Vives durch (Gemeinschaftsstrecke) die Avenue Pictet de Rochemont (Gemeinschaftsstrecke) und die Avenue de la gare des Eaux-Vives.

XIV. Von der Place Cornavin (Anfang der Rue de Lausanne) zum Jardin botanique durch die Rue und die Route de Lausanne.

XV. Von Chantepoulet nach Vernier durch bzw. über die Rue de Chantepoulet, die Place des XXII Cantons, die Rue de la Servette, die Rue und die Route de Lyon, die Avenue de Châtelaine und die Kantonsstrasse nach Dardagny.

XVI. Von Chantepoulet bis zur Grenze, Richtung Ferney, über (Gemeinschaftsstrecke) die Place de Montbrillant, Grand-Saconnex und durch die Route de Gex.

XVII. Vom Quai de la Poste nach Laconnex bzw. Cartigny über bzw. durch (Gemeinschaftsstrecke) die Place du Cirque, den Boulevard de St-Georges, die Rue des Deux-Ponts, den Pont de St-Georges, die Kantonsstrasse von Genf nach Chaney über Petit-Lancy, Bernex und durch die Route de Sézegin bis nach Laconnex, mit Abzweigung nach dem Friedhof und dem Stand von St-Georges.

XVIII. Verschiedene Abzweigungen und Verbindungen:

1. vom Boulevard James-Fazy zum Güterbahnhof Cornavin durch die Rue Neuve du Temple, die Rue Malatrex, über die Place Montbrillant und durch die Rue des Gares;

2. vom Ende der Rue des Pâquis zur Rue de Lausanne durch die Rue Butini;

3. vom Boulevard des Philosophes zu der Rue Pierre Fatio durch den Boulevard Helvétique und den Cours de Rive;

4. vom Molard zum Pont du Mont-Blanc (linkes Ufer);

5. zum Theater durch den Boulevard du Théâtre;

6. von der Rue Ancienne zu der Route Caroline durch die Rue Jacques Dalphin;

7. vom Rond-point de Plainpalais zum Boulevard du Pont d'Arve durch die Avenue Henri-Dunant.

Gleichzeitig wird die Konzession vom 28. Juni 1900 samt Abänderungsbeschlüssen vom 26. Juni 1908 und 20. Juni 1924 (E. A. S. 16, 147; 24, 242, und 40, 75) aufgehoben.

#### 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 gegenwärtige Konzession wird auf die Dauer von 60 Jahren, vom 28. Juni 1900 an gerechnet, erteilt.

#### Art. 3.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Genf (Gemeinde Plainpalais).

## Art. 4.

Die Mehrheit der Direktion, des Verwaltungsrates und eines allfälligen Ausschusses desselben soll aus Schweizerbürgern, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben, bestehen.

## Art. 5.

Die Ausführung des Bahnbaues sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, die vorher dem Bundesrate 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.

## Art. 6.

Das Netz ist mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig, mit den nötigen Ausweichstellen, erstellt. Jedoch soll überall da, wo die Breite der Strasse es gestattet und das Bedürfnis des Verkehrs oder des Betriebes es erheischt, ein zweites Geleise gelegt werden. Der Betrieb erfolgt mit Elektrizität.

## Art. 7.

Gegenstände von wissenschaftlicher Bedeutung, die durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum des Kantons Genf und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

## Art. 8.

Den eidgenössischen Beamten, denen die Beaufsichtigung des Netzes und dessen Betriebes obliegt, ist zu jeder Zeit freier Zutritt zu allen Teilen desselben zu gewähren sowie das zur Vornahme der Untersuchung nötige Personal und Material zur Verfügung zu stellen.

## Art. 9.

Der Bundesrat kann verlangen, dass Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, die in der Ausübung ihres Dienstes zu begründeten Klagen Anlass geben und gegen die nicht von der Gesellschaft selbst eingeschritten wird, 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 zu begründeten Klagen Anlass geben, dieser Funktionen enthoben werden.

## Art. 10.

Die Gesellschaft übernimmt die Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern. Sofern auf einzelnen Linien der Güterdienst sich als undurchführbar erweisen sollte, kann der Bundesrat die Gesellschaft davon befreien.

Sie ist zum Viehtransport zwischen dem Güterbahnhof SBB und dem Sch achthause verpflichtet.

Der Bundesrat kann nach Anhörung der kantonalen Regierung die Gesellschaft ermächtigen, weitere Linien auf Genfer Gebiet (Genf und Vorortgemeinden) zu bauen, die bestehende Linienführung zu ändern, den Dienst auf einzelnen Linien zu beschränken oder ganz aufzuheben und gegebenenfalls die bezüglichlichen Einrichtungen zu beseitigen.

#### Art. 11.

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

#### Art. 12.

Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt, die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen. Immerhin sind alle Projekte, die sich auf fahrplanmässige Züge beziehen, dem eidgenössischen Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrate bestimmt.

#### Art. 13.

Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrat genehmigt werden muss.

#### Art. 14.

Für die Beförderung von Personen können 20 Rappen für den ersten Kilometer und 10 Rappen für jeden weitem Kilometer bezogen werden.

Kinder unter vier Jahren sind frei zu befördern, sofern für sie kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird. Für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zwölften Altersjahre ist die Hälfte der Taxe zu zahlen.

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

Für das übrige Gepäck kann eine Taxe von höchstens 15 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

#### Art. 15.

Im Tarif für die Beförderung von Waren sind Klassen aufzustellen, deren Taxen für die höchste Klasse nicht über 15 Rappen, und für die niedrigste nicht über 10 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen sollen.

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

Die der Industrie und Landwirtschaft hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie Holz, Kohlen, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel usw. in Wagenladungen, sollen möglichst niedrig taxiert werden. Traglasten landwirtschaftlicher und einheimischer gewerblicher Erzeugnisse sowie Handwerkszeug für den persönlichen Gebrauch des Aufgebers, die in Begleitung des Trägers befördert und am Bestimmungsort sofort wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 15 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht kann die Taxe für Stückgüter erhoben werden.

Die Minimaltransporttaxe für Gepäck oder für Stückgüter beträgt höchstens 50 Rappen.

Für die Beförderung der lebenden Tiere wird der Bundesrat die Taxen festsetzen.

#### Art. 16.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. Was das Gewicht anbetrifft, gelten Gütersendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm und Gepäcksendungen bis auf 10 Kilogramm für volle 10 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm 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. 17.

Die in den Art. 14 und 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen nur den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen. Das Auf- und Abladen der Waren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hiervon sind nur unter Zustimmung des Bundesrates zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Tiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist.

#### Art. 18.

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

#### Art. 19.

Der nach gegenwärtiger Konzession zulässige Höchstbetrag der Beförderungspreise ist verhältnismässig herabzusetzen, wenn der auf das Aktienkapital entfallende Jahresgewinn in sechs aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt und für jedes einzelne der drei letzten Jahre 6% übersteigt, sofern nicht die Gesellschaft den Bedürfnissen der Bevölkerung durch Gewährung anderer Preis-

erleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt. Kann hierüber eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet die Bundesversammlung.

Wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 2 % des Aktienkapitals nicht erreicht, erlangt die Gesellschaft ein Anrecht auf angemessene Erhöhung des nach gegenwärtiger Konzession zulässigen Höchstbetrages der Beförderungspreise. Über das Mass der Erhöhung entscheidet die Bundesversammlung.

#### Art. 20.

Die Gesellschaft ist verpflichtet:

- a. für die Äufnung eines Reservefonds, dessen Mittel zur Bestreitung ausserordentlicher Ausgaben infolge von Naturereignissen, Unfällen und Krisen sowie zur Deckung allfalliger Fehlbeträge dienen sollen, zu sorgen durch jährliche Rücklage von mindestens 5 % des Jahresgewinnes, bis 10 % des Aktienkapitals erreicht sind;
- b. für das Personal eine Krankenkasse einzurichten oder es bei einer Krankenkasse zu versichern;
- c. für das Personal eine Dienstalterskasse oder Pensionskasse zu gründen, wenn der Jahresgewinn in drei aufeinanderfolgenden Jahren 4 % des Aktienkapitals übersteigt;
- d. die Reisenden bei einer Anstalt oder einem Eisenbahnverband gegen diejenigen Unfälle zu versichern, für die sie gemäss den geltenden gesetzlichen Bestimmungen haftpflichtig ist.

#### Art. 21.

In bezug auf die Benützung der öffentlichen Strassen für die Anlagen und den Betrieb des Netzes gelten die Vorschriften des vom Staatsrate von Genf aufgestellten Pflichtenheftes vom 20. Dezember 1926, soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

#### Art. 22.

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

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1930 und von da an je auf 1. Mai 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 aller übriger Zugehör. 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 keine Genüge getan werden und sollte auch die Verwendung des Erneuerungsfonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Kalenderjahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft angekündigt wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den 22½fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungsfonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller andern 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 welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder dem Erneuerungsfonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes 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 Bundesgerichts.

#### Art. 23.

Hat der Kanton Genf den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein Rückkaufsrecht, wie es im Art. 22 vorgesehen ist, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

- II. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge dieses Beschlusses, der am  
in Kraft tritt, beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession eines Netzes elektrischer Schmalspurbahnen und Strassenbahnen (Tramways) im Kanton Genf (neue Konzession). (Vom 16. März 1928.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1928
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	12
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2304
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1928
Date	
Data	
Seite	845-855
Page	
Pagina	
Ref. No	10 030 310

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.