

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Strassenbahn von Carouge bis zur Landesgrenze bei Croix-de-Rozon.

(Vom 16. März 1906.)

Tit.

Am 24. Juli 1905 ging uns ein Konzessionsgesuch zu für eine Schmalspurbahn von Carouge bis zur französischen Grenze bei Croix-de-Rozon. Konzessionsbewerber war ein Initiativkomitee, vertreten durch die Herren Louis Cramer, Mitglied des Konsistoriums, Louis Fouilloux und Jules Mabut, Grossrat, alle im Kanton Genf wohnhaft.

Der allgemeine Bericht macht geltend, dass die fragliche Bahnlinie schon seit langem von der Bevölkerung gewünscht werde. Sie sei ursprünglich beinahe auf das Bauprogramm der Genfer Tramwaygesellschaft genommen worden, habe dann aber keine Aufnahme in die Konzession gefunden, und heute erlaube die finanzielle Lage der genannten Gesellschaft nicht, sich in neue Unternehmungen einzulassen.

Das Initiativkomitee, welches sich infolgedessen gebildet habe, verlange die Konzession für zwei verschiedene Tracés, deren definitive Wahl vorbehalten bleibe und abhänge von den Erleichterungen, welche den Konzessionären seitens des Kantons Genf, der Gemeinden oder der privaten Interessenten geboten

würden. Die beiden Tracés gehen von der Place du Rondeau in Carouge aus und benutzen die Kantonsstrasse nach Drize bis zur Abzweigung der Strasse nach Troinex. Von hier folge das eine Tracé der Strasse nach Drize bis nach Croix-de-Rozon, während das andere auf der Strasse nach Troinex und über Privatland führe, um das erste Tracé wieder zu erreichen bei „les Rapiilles“ und von dort wieder der Kantonsstrasse bis Croix-de-Rozon zu folgen. Die Konzession werde aber noch über Croix-de-Rozon hinaus verlangt bis zur Landesgrenze, wohin die Bahn einer Gemeindestrasse folge in der Richtung nach Collonges in Hochsavoyen, in der Meinung, dass sie auf französischem Gebiete fortgesetzt werden solle.

Dem Konzessionsgesuche entnehmen wir folgende technischen Angaben: Die Linie werde eingleisig gebaut mit Spurweite von einem Meter. In dem Tracé über Troinex befinden sich eine 3 m. breite Brücke über die Drize und zwei Durchlässe für kleine Wasserläufe. Wähle man das Tracé über Drize, so benütze die Bahn die Strassenbrücke, deren Instandstellung gegen eine noch zu vereinbarende Subvention in Aussicht genommen werde. Der Krümmungsradius solle auf offener Strecke nicht unter 45 m. sinken. Die Maximalsteigung von 5 und 6 % komme nur auf kurzen Strecken beim Ausgang von Carouge vor.

Unter der Annahme elektrischen Betriebes weist der Kostenvoranschlag folgende Posten auf:

1. 4500 m. Geleise mit Verlaschung	Fr. 135,000
2. Ausweichen und Depotgebäude	„ 30,000
3. Speisekabel und elektrische Leitung	„ 100,000
4. Drei Automobilwagen	„ 50,000
5. Drei Anhängewagen	„ 10,000
6. Ein Gepäckwagen	„ 1,000
7. Gerätschaften und Verschiedenes	„ 12,000
8. Unvorhergesehenes	„ 22,000
	<hr/>
	Fr. 360,000

Falls Dampfbetrieb gewählt würde, könnte dieser Betrag auf Fr. 230,000 reduziert werden.

Unterm 10. November 1905 erklärte sich der Staatsrat des Kantons Genf für die Erteilung der Konzession. Die Frage der Strassenbenützung und des kantonalen Rückkaufes hat er geregelt durch einen Beschluss vom 2. Februar 1906, der von den Kon-

zessionsbewerbern unterschriftlich anerkannt wurde. Ferner räumt ein Beschluss des Gemeinderates von Bardonnex vom 14. Januar 1906 das Recht zur Benützung der einzigen für die Linie in Frage kommenden Gemeindestrasse ein.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 1. Februar 1906 in Bern statt und führten zu allseitigem Einverständnis auf Grund des nachfolgenden Konzessionsentwurfes.

Es bleibt uns noch übrig, zu erwähnen, dass dem Eisenbahndepartement unterm 22. Juli 1905 von Herrn Joseph Bertrand, Ingenieur in Genf, und Konsorten ein Konzessionsgesuch eingereicht wurde für einen elektrischen Tramway ohne Schienen von Carouge über Croix-de-Rozon nach Collonges-sous-Salève (Frankreich). Dieses Gesuch wird vom Eisenbahndepartement, in dessen Kompetenz die Erledigung fällt, abschlägig beschieden werden, sobald Sie dem Gesuche der Herren Cramer und Konsorten entsprochen haben.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 16. März 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Straßenbahn von Carouge bis zur Landesgrenze bei Croix-de-Rozon.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe eines Initiativkomitees für eine Straßenbahn von Carouge bis zur Landesgrenze bei Croix-de-Rozon, vom 24. Juli 1905;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 16. März 1906,

beschließt:

Den Herren Cramer-Micheli, Mabut und Fouilloux in Genf, handelnd namens eines Initiativkomitees, wird zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer Straßenbahn von Carouge bis zur Landesgrenze bei Croix-de-Rozon 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.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 60 Jahren, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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

Das Strecken- und das Stationspersonal sollen ausschließlich schweizerischer Nationalität sein.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

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

Art. 6. Binnen einem Jahr, 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.

Art. 8. Die Bahn wird mit Spurweite von 1 Meter und eingleisig erstellt und mittelst Elektrizität oder Dampfes betrieben.

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

1. des Pflichtenheftes vom 14. April 1899 für die Konzession elektrischer Schmalspurbahnen (Forestier), soweit dasselbe auf die gegenwärtige Konzession anwendbar ist;
2. des Beschlusses des Staatsrates des Kantons Genf vom 2. Februar 1906;
3. des Beschlusses des Gemeinderates von Bardonnex vom 14. Januar 1906,

soweit diese Vorschriften nicht mit der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., 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, von Gepäck und von Expreßgut. Über die Einführung eines vollständigen Güterdienstes entscheidet der Bundesrat. Zur Beförderung von lebenden Tieren ist die Gesellschaft nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Beförderung von Personen soll im Sommer täglich mindestens zehnmal und im Winter mindestens achtmal nach beiden Richtungen, von einem Endpunkt der Bahn zum andern und mit Anhalten auf allen Stationen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 14. 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. 15. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen mit nur einer Klasse aufstellen, deren Typus der Genehmigung des Bundesrates unterliegt.

Art. 16. Die Gesellschaft kann für die Beförderung von Personen eine Taxe von 8 Rappen per Kilometer der Bahnlänge beziehen.

Für Kinder unter vier Jahren ist, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, keine Taxe, für Kinder zwischen dem vierten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe zu zahlen. Der Bundesrat kann eine angemessene Ausdehnung der zur Hälfte der Taxe berechtigenden Altersgrenze verlangen.

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 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 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 die Taxe für Expreßgut zu erheben.

Art. 19. Im Falle der Einführung eines vollständigen Güterdienstes setzt der Bundesrat die Taxen hierfür fest.

Art. 20. Die Minimaltransporttaxe für Gepäck und für Expreßsendungen beträgt höchstens 40 Rappen.

Art. 21. Die vorstehenden Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsverladplätze aufzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungstation abzuholen.

Das Auf- und Abladen der Waren 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.

Bezüglich des Gewichtes werden Gepäck- und Expreßgut-sendungen bis auf 10 kg. für volle 10 kg. gerechnet; das Mehr-gewicht 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 zwei 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 diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrat und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze 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 hieüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

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

Art. 27. Für die Ausübung des Rückkaufsrechtes des Bundes 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 wirklichen 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 Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Januar 1940 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 1940 und 1. Januar 1955 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Januar 1955 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug der 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 welchem 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 den Rückkauf der Bahn auf Grund des Beschlusses des Staatsrates dieses Kantons vom 2. Februar 1906 (vgl. Art. 8 hiervor) 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 15. April 1906 in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den
Neubau einer Speiseanstalt für die eidgenössischen
Militärwerkstätten in Thun.**

(Vom 16. März 1906.)

Tit.

Um den Angestellten und Arbeitern der eidgenössischen Militärwerkstätten in Thun Nahrungsmittel in guter Qualität zu möglichst billigen Preisen verabfolgen zu können, wurde im Jahre 1876 die bestehende Speiseanstalt erbaut und im Januar 1877 eröffnet (Budgetbotschaft pro 1876, 6. Neubauten, b, 4).

Zur Zeit der Eröffnung der Speiseanstalt beschäftigten die sämtlichen eidgenössischen Werkstätten in Thun zusammen 340 Arbeiter, nämlich die Munitionsfabrik 270, die Konstruktionswerkstätte 60, das Kriegsdepot 10 und es genügten die Räumlichkeiten im Erdgeschoß der jetzigen Speiseanstalt für die damals noch sehr bescheidenen Ansprüche vollständig.

Es betrug bis zum Jahre 1882 die Abonnentenzahl für die tägliche Suppe mit Fleisch höchstens 100 Mann, und der tägliche Bedarf an Milch und Kaffee stellte sich auf bloß 30—40 Liter. Mit dem Anwachsen der Arbeiterzahl in den eidgenössischen Werkstätten und deren Vergrößerung steigerte sich die Abonnenten-

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Strassenbahn von Carouge bis zur Landesgrenze bei Croix-de-Rozon. (Vom 16. März 1906.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1906
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	13
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.03.1906
Date	
Data	
Seite	171-181
Page	
Pagina	
Ref. No	10 021 863

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.