

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn vom Bahnhof Cornavin in Genf über Jonction nach La Praille bei Carouge.

(Vom 11. April 1894.)

Tit.

Mit Eingabe vom 21. März 1894 reichte der Staatsrat von Genf, gestützt auf eine unterm 10. gl. M. vom Großen Rate erhaltene Ermächtigung, ein Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhof Cornavin über Jonction nach La Praille bei Carouge ein.

Das Teilstück Cornavin-Jonction solle einspurig, jedoch als internationale Linie gebaut werden, während die Strecke Jonction-La Praille bloß für den Güterverkehr bestimmt und als Straßenbahn erstellt werden würde. Da die Linie zugleich den Zwecken der im Jahre 1896 stattfindenden Landesausstellung dienen solle, so sei die Erstellung zum Teil vor Ende des Jahres 1895 notwendig.

Die Bahn zweigt bei der rue Voltaire von der P.-L.-M. ab, folgt deren Linie auf eine Länge von ca. 327 m., unterfährt dieselbe hierauf mittelst eines Tunnels, erreicht in demselben das rechte Rhoneufer, überbrückt die Rhone und erreicht Jonction. Dieser Teil der Bahn soll dem internationalen Verkehr dienen, und zwar als Bestandteil einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives.

Bei Jonction beginnt das Industriegeleise, welches über den Boulevard des casernes und durch die rue de l'école de Médecine die Arve erreicht, diese überbrückt und hierauf quer durch eine große Staatsdomäne nach La Praille bei Carouge gelangt.

Die Länge der Bahn beträgt total 3100 m., wovon 1100 m. auf die Hauptbahn und 2000 m. auf das Industriegeleise entfallen, die Spurweite 1,435 m., die Maximalsteigung bei der Hauptbahn 17 ‰, beim Industriegeleise 9 ‰, der Minimalradius 360 beziehungsweise 130 m. Bei Vernets ist eine Zwischenstation vorgesehen.

Die Vorlagen enthalten weder einen summarischen Kostenvoranschlag, noch einen technischen Bericht in dem durch die Verordnung zum Eisenbahngesetz vorgeschriebenen Umfange. Namentlich ist nicht ersichtlich, welche Art des Betriebes und des Rollmaterials in Aussicht genommen wird.

Wenn wir trotzdem auf das Gesuch durch Veranstaltung der vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen eintraten, so leitete uns dabei zunächst die Erwägung, daß hier ein Kanton als Konzessionsbewerber auftritt, dessen Regierung durch ein Gesetz zur Einreichung des Konzessionsgesuches für den Bau und Betrieb der in Frage stehenden Linie ermächtigt worden ist, so daß an dem Willen zur effektiven Ausführung der zu konzessionierenden Linie kaum zu zweifeln sein dürfte und sich deshalb bei Vorlage der Baupläne Gelegenheit bieten wird, die Details der ganzen Anlagen sowie die finanzielle Grundlage derselben eingehend zu prüfen. Von einer formellen Ergänzung der Vorlagen wurde mit Rücksicht auf die von der Genfer Regierung hervorgehobene Absicht, die zu erstellende Bahn den Zwecken der Landesausstellung dienstbar zu machen, abgesehen, indem für diesen Fall die sofortige Behandlung und Vorlage des Gesuches in der gegenwärtigen Session unerlässlich erschien, wenn für die Vorbereitung und Ausführung der der Landesausstellung dienenden Strecke des Baues die erforderliche Zeit eingeräumt werden wollte. Aus dem gleichen Grunde ist auch seitens der Regierung von Genf nicht zugewartet worden, bis das vom Großen Rate beschlossene Gesetz in Rechtskraft erwachsen sein würde, indem sie in dieser Beziehung unseres Erachtens mit Recht geltend machte, daß dies nur für die Ausführung des Baues, nicht aber für den Akt der Konzessionierung selbst von Bedeutung sei.

Die konferenziellen Verhandlungen, welche unterm 2. dieses Monats stattfanden, ergaben allseitige Zustimmung zu nachstehendem Konzessionsentwurf. Derselbe bedarf nur mit Bezug auf Art. 9, Alinea 1, einer nähern Begründung. In dem den Verhandlungen zu Grunde liegenden Entwurf war, den Intentionen des Konzessionsgesuches gemäß, bestimmt, daß für das Teilstück Jonction - la Praille nur eine Verpflichtung zum Gütertransport bestehe, für das Stück Cornavin-Jonction dagegen der Personentransport in einer noch zu bestimmenden Zahl von täglichen Zügen

stattzufinden habe. Der Vertreter der Genfer Regierung erklärte jedoch, daß es der Regierung zur Zeit noch nicht möglich sei, die Zahl der täglichen Züge zu bestimmen, und überdies würde die den definitiven Studien vorbehaltene Lösung der Frage, ob die Zwischenstation, welche als Mittelpunkt der verschiedenen Zwecken dienenden Teilstrecken der Linie dienen solle, in Jonction oder eventuell auf dem linken Ufer der Arve, bei Vernets, erstellt werden solle, bei einer Abgrenzung der Teilstücke nach dem Punkte Jonction in einer die andere Stationslage ausschließenden Weise präjudiziert. Um diesen Bedenken Rechnung zu tragen, wurde im allseitigen Einverständnis die ursprüngliche Bestimmung durch folgende Fassung ersetzt: „Der Konzessionär ist zunächst nur zum Gütertransport verpflichtet. Die Verpflichtung zum Personen-transport wird später durch den Bundesrat im Einverständnis mit dem Konzessionär festgesetzt werden.“ Die auf den Personen- und Gepäcktransport bezüglichen Bestimmungen der nachfolgenden Artikel sind demgemäß bis zur Erledigung der Frage über den Umfang des einzuführenden Personentransportes als eventuelle zu betrachten. Sie entsprechen wie die übrigen Artikel den normalen Bestimmungen und geben deshalb keinen Anlaß zu weiteren Bemerkungen.

Genehmigen Sie, Tit., die erneute Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 11. April 1894.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:

E. Frey.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Konzession einer Eisenbahn von Cornavin über Jonction
nach La Praille (Carouge).

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Staatsrates von Genf vom 21. März 1894;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 11. April 1894,

beschließt:

Dem Kanton Genf wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn vom Bahnhof Cornavin in Genf über Jonction nach La Praille, Gemeinde Carouge, unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 3. Binnen einer Frist von 6 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

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

Art. 4. Binnen 4 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 6. Die Bahn wird normalspurig und eingleisig erstellt.

Art. 7. Den Bundesbeamten, 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 und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 8. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Bahnverwaltung nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 9. Der Konzessionär ist zunächst nur zum Gütertransport verpflichtet. Die Verpflichtung zum Personentransport wird später vom Bundesrat im Einverständnis mit dem Konzessionär festgesetzt werden.

Personenzüge haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 30 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur infolge besonderer Bewilligung des Bundesrates zur Anwendung gelangen.

Art. 10. Der Konzessionär hat sich dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit er Änderungen nötig findet, können dieselben nur nach vorher eingeholter Genehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 11. Zur Personenbeförderung sind Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufzustellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrat gewähren.

Die Bahnverwaltung 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 Bundesrates sind auch mit Warenzügen Personen zu befördern. In diesem Falle findet die Vorschrift von Art. 9, Absatz 2, keine Anwendung.

Art. 12. Der Konzessionär 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 Warenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

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 allen Wagenklassen zu zahlen.

10 Kilogramm des Reisendengepäckes sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 5 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt 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 ist ein weiterer Rabatt zu bewilligen.

Art. 13. Arme, welche als solche durch Zeugnis zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimieren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spedieren. Der Bundesrat wird hierüber die nähern Bestimmungen aufstellen.

Art. 14. Für den Transport von Vieh mit Warenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden:

Per Stück und per Kilometer für:

Pferde, Maultiere 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 Rp.

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

Art. 15. Im Tarif für den Transport von Waren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 2 Rappen, die niedrigste nicht über 1 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

Die der Landwirtschaft und Industrie hauptsächlich zudienenden Rohstoffe, wie fossile Kohlen, Holz, Erze, Eisen, Salz, Steine, Düngungsmittel u. s. w., in Wagenladungen sollen möglichst niedrig taxiert werden.

Für den Transport von barem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklariertem Werte soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Fr. per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waren in Eilfracht transportiert werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40 % und diejenige für Waren um 100 % des gewöhnlichen Ansatzes erhöht werden.

Traglasten mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besondern Wagen, mit den Personenzügen transportiert 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 Waren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Bahnverwaltung ist berechtigt, für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen besondere Taxen festzusetzen.

Das Minimum der Transporttaxe eines einzelnen Stückes kann auf 40 Rappen festgesetzt werden.

Art. 16. Bei eintretenden Notständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Teuerung der Lebensmittel, ist der Konzessionär verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Specialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrate nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 17. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet. In betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 20 Kilogramm für volle 20 Kilogramm. Das Mehrgewicht wird nach Einheiten von je 10 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchteil von 10 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Wertsendungen repräsentieren Bruchteile von Fr. 500 volle Fr. 500. Ist die genaue

Ziffer der so berechneten Taxe keine durch 5 ohne Rest teilbare Zahl, so darf eine Abrundung nach oben auf die nächstliegende Zahl, welche diese Eigenschaft besitzt, erfolgen.

Art. 18. Die in den Artikeln 12, 14 und 15 aufgestellten Taxbestimmungen beschlagen bloß den Transport von Station zu Station. Die Waren sind von den Aufgebern an die Stationsladplätze abzuliefern und vom Adressaten auf der Bestimmungsstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Bahnverwaltung 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 Waren ist Sache der Bahnverwaltung, 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 besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 19. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglements und Tarife aufzustellen.

Art. 20. Die sämtlichen Reglements und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. 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 Bundesrate und dem Kanton Genf 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. Für das Personal ist eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besondern Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 23. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit 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 gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluß aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.
- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.
- f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 24. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn vom Bahnhof Cornavin in Genf über Jonction nach La Praille bei Carouge. (Vom 11. April 1894.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1894
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	16
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.04.1894
Date	
Data	
Seite	297-305
Page	
Pagina	
Ref. No	10 016 569

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.