

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die Konzessionirung einer schmalspurigen Strasseneisenbahn von der Schweizergrenze bei St. Julien über Genf bis an die Landesgrenze bei Fernex.

(Vom 6. Juni 1879.)

Tit.!

Schon seit Ende 1877 sind zwei Eisenbahnkonzessionsgesuche pendent, welche beide denselben Zweck haben, die französischen Grenzstädtchen St. Julien (auf der Südseite des Kantons Genf) und Fernex (auf der Nordseite), sowie die zwischenliegenden Gemeinden, mit der Stadt Genf und resp. unter sich in bessere Verbindung zu bringen.

Das eine dieser Gesuche, unterzeichnet von den HH. B. Dussaud, Mitglied des Großen Rathes von Genf, und Ch. Revel, rue Lafayette Nr. 38 in Paris, ist gerichtet auf die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer durchgehenden Straßenbahn von 1 Meter Spurweite. Die beiden Linien von Fernex und von St. Julien würden in Genf zusammentreffen in der Rue des Grottes, in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs der Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn.

Das andere Gesuch, ausgehend von der Compagnie générale des Tramways suisses in Genf, will dieselbe durchgehende Verbindung herstellen durch den Anschluß einer normalspurigen Straßen-

bahn an die städtischen Tramways, und zwar in Carouge für die Strecke nach St. Julien und auf der Place de Cornavin für den Tronçon nach Fernex.

Beide Projekte haben das Gemeinschaftliche, daß sie sich, so weit immer möglich, auf den bestehenden Straßen bewegen und nur da für die Anlage Privatgrundeigenthum in Anspruch nehmen wollen, wo die vorhandenen Bedingungen die Benutzung der Straße nicht gestatten. Ferner sind die beidseitigen Bewerber darin einerlei Meinung, daß sie eine Konzession genau bis zur resp. Landesgrenze wünschen und die über die Fortsetzung der Bahn von da auf französisches Gebiet erforderlichen Verhandlungen für später versparen wollen. Beide kommen auch in ihren Ertragsberechnungen zu dem Schluß, daß ihnen vom Kanton, resp. von den beteiligten Gemeinden ein erheblicher Beitrag an die Baukosten geleistet werden müsse, da die voraussichtliche Rendite sonst nicht ausreichen würde zur Verzinsung des aufzuwendenden Kapitals.

Der Staatsrath von Genf, welcher zum voraus die Idee der projektirten Verbindungen nach und von Genf unterstützt, hat sich im Laufe der Verhandlungen wiederholt für die Konzessionirung einer Schmalspurbahn (Projekt der HH. Dussaud und Revel) ausgesprochen. Er ist dabei in Uebereinstimmung mit den Gemeinden Carouge, Plain-Palais, Perly-Certoux, Plan-les-Ouates, Lancy, Grand-Saconnez und Petit-Saconnez, während die Behörden der Stadt Genf sich nicht darüber ausgesprochen haben, ob sie das eine oder das andere der in Rede stehenden Systeme vorziehen, sondern eventuell dem einen und dem andern gegenüber, für den Fall der Konzessionirung, gewisse Begehren sowohl hinsichtlich des Baues als des Betriebes formulirt haben.

Unter der Voraussetzung, daß eine Konzession überhaupt ertheilt werde, haben wir keine Einwendungen zu erheben gegen die Ansicht des Staatsraths von Genf, welcher sich für Konzessionirung der Schmalspurbahn ausspricht. Denn das dieser gegenüberstehende Projekt einer normalspurigen Anlage würde im Anschluß an die städtischen Tramways und ganz gleich wie diese konstruirt werden; es würde dieselbe also doch niemals einen Verkehr mit dem Rollmaterial der Normalbahnen ertragen und entbehrt damit des einzigen Vorzuges, den die Normalspur sonst vor der Schmalspur böte; wogegen mit der letztern der Vortheil verbunden ist, daß die Straße in geringerer Breite beansprucht wird, als bei einer Geleiseanlage für Normalspur.

Auch darüber, wem demgemäß eventuell die Konzession zu ertheilen ist, kann kein Zweifel sein; denn es sind nur die Herren

Dussaud und Revel, welche die Konzession für eine Schmalspurbahn nachgesucht haben. Die Compagnie générale, welche einen Augenblick Miene machte, auch ihrerseits die Bahnanlage mit 1 Meter Spurweite anzubieten, hat das schließlich nicht gethan. Es hätte übrigens eine solche Projektänderung auch keinen rechten Sinn gehabt, da damit auf den Punkten des Anschlusses an die städtischen Tramways (in Carouge und auf der Place Cornavin) ein offenbar unzulässiger Umlad erforderlich geworden wäre.

Was nun die Frage, ob einer Konzessionsertheilung überhaupt etwas entgegenstehe, anbetrifft, so könnte ein Hinderniß nach Art. 3 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dez. 1872 nur in der Verletzung militärischer Interessen der Eidgenossenschaft liegen. Und es tritt diese Frage allerdings in den Vordergrund bei einer Bahnanlage, welche französische Landestheile über schweizerisches Gebiet zu verbinden bestimmt ist. Wir glauben aber, daß der Art. 24 des schon citirten Eisenbahngesetzes für alle Eventualitäten ausreicht und daß auf Grund desselben auch die von unserm Militärdepartement angeregte Konzentration des Betriebsmaterials in Genf nöthigenfalls leicht zu erlangen sein wird.

Damit könnten wir zur Besprechung der Konzessionsbedingungen übergehen. Bevor wir indessen dieses thun, haben wir noch zweier Punkte zu gedenken, die anlässlich der Vorverhandlungen in besonderer Weise hervorgetreten sind.

Zunächst das Begehren der Compagnie générale, dem sich anlässlich der mündlichen Konzessionsverhandlungen auch die Vertreter des Genfer Staatsraths anschlossen, eventuell die Konzession beiden Petenten zu gewähren und dann diesen zu überlassen, wer im weitem Wettlauf zuerst am Ziele anlangen werde. Zur Unterstützung dieses Standpunkts wurde die schon früher reproduzirte Behauptung verwerthet, daß der Bau nur mit staatlicher oder kommunaler Subvention durchzuführen und daß es also schließlich ein bezüglichlicher Entscheid in dieser Richtung sein werde, welcher eine Konzession praktisch mache oder nicht. Uns scheint zwar der Entscheid, wem eine derartige Subvention zufallen könne, bereits in den durchgängig zu Gunsten des Projekts der Schmalspurbahn abgegebenen allgemeinen Vernehmlassungen der Gemeinden und der Kantonsregierung zu liegen; wir glauben aber, auch abgesehen hievon, nicht, in der vorgeschlagenen Weise auf den formellen Entscheid in der Subventionsfrage abstellen zu dürfen, da wir sonst thatsächlich zu einer eventuellen Konzessionirung kämen, die wir, wenigstens der Form nach, nicht kennen. Auch der Umstand, daß schon Konzessionen für Parallelbahnen im engsten Sinne des Wortes

(Winterthur-Effretikon, Otelfingen-Wettingen) gegeben und ausgeführt worden sind, kann nicht zur Empfehlung zweier Konzessionen dienen. Wir brauchen dabei nicht auf die Hauptfrage, ob es wohlgethan war, die Konkurrenz der Eisenbahnen unter sich durch Bewilligung von Parallelbahnen in der geschehenen Weise zu ermöglichen, und ob man Gründe habe, darauf zurückzukommen, einzutreten; es genügt wohl, darauf hinzuweisen, daß die Verhältnisse im vorliegenden Falle ganz andere sind: Dort stand der wirklichen Ausführung der Parallelbahnen nichts entgegen, da dieselben nicht auf denselben Streifen Land für den Bau angewiesen waren; hier ist es eine und dieselbe Straße, welche von den beidseitigen Konzessionspetenten in Anspruch genommen werden will und welche unmöglich die Legung zweier Geleise neben einander gestattet. Nun kann man doch nicht zwei Konzessionen geben, von denen man mit Sicherheit weiß, daß der Ausführung der einen oder der andern unüberwindliche Hindernisse im Wege stehen. Uebrigens ist seither speziell der Staatsrath von Genf ausdrücklich von diesem Vorschlag zurückgekommen.

Mehr hätte die Ansicht der städtischen Behörden von Genf für sich, einstweilen überhaupt eine Konzession nicht zu ertheilen. Dafür wurde geltend gemacht, daß es zweckmäßig wäre, wenn die städtischen Behörden sich vor Allem aus über ein Pflichtenheft mit dem Konzessionsbewerber verständigen könnten. Wie wir dies anlässlich der Vorlage einer abgeänderten Konzession für den Betrieb der Genfer Tramways ausgesprochen haben, sind wir grundsätzlich damit einverstanden, daß vor der Ertheilung von Konzessionen für Straßenbahnen den kantonalen und den betreffenden Gemeindebehörden in ausgedehntestem Maße Gelegenheit gegeben werde, ihre Ansichten geltend zu machen; und wir hätten es gern gesehen, wenn die Herren Dussaud und Revel sich vor der Behandlung der Sache in den eidg. Räten hätten mit dem Stadtrath auch über das Detail der mit diesem erforderlichen Vereinbarungen verständigen können. Indessen ist es nicht die Frage, ob gegen die Erstellung der projektirten Bahn überhaupt Einwendungen erhoben werden wollen, welche allenfalls noch hängt, sondern es handelt sich um eine Verständigung über die Art der Bauausführung und über gewisse Fragen des Betriebs; darüber können aber die Behörden von Genf eben so gut nach der Konzession verhandeln, als vorher; Art. 9 des Konzessionsentwurfs enthält hiefür einen vollständig schützenden Vorbehalt. Wir folgen hier wieder der Ansicht des Staatsraths, welche derselbe namentlich in seiner Eingabe vom 7. d. Mts. geltend gemacht hat, daß gerade der Zweifel darüber, wem schließlich die Konzession werde ertheilt werden, die besondern Verhandlungen zwischen dem Konzessionsbewerber und den städti-

sehen Behörden erschweren, und daß es daher für den vorliegenden Fall angezeigt sei, vor Allem die Konzessionsfrage vom Standpunkte des eidg. Rechts zur Erledigung zu bringen.

Was nun die Bahn, deren Konzessionirung wir beantragen, an sich anbetrifft, so wird deren Länge von der rue des Gröttes in Genf aus bis zur Landesgrenze bei St. Julien 9201^m und bis zur Grenze bei Fernex 5156^m betragen. Die Kurven werden, abgesehen von einigen Punkten in der Stadt, wo sie bis auf 60, 50 und 40 Meter Radius gehen, nicht unter 100^m Halbmesser, die größte Steigung (auf einer kurzen Streke) soll 37, sonst 33 ‰ betragen. Auf kurze Distanzen, wo die erforderlichen Bedingungen nicht zutreffen, verläßt die Bahnanlage die Straße, oder es muß diese korrigirt werden. Die in der Straße liegenden Geleise sollen deren Benutzung mit gewöhnlichem Fuhrwerk in der ganzen Breite auch weiterhin gestatten, auf offenem Felde wird die Konstruktion des Oberbaues in der bei den Normalbahnen üblichen Weise stattfinden. Für den Betrieb sind Lokomotiven leichter Art, wie sie auf der Linie Lausanne - Echallens im Gebrauch stehen, in Aussicht genommen.

Als Konzessionsdauer wurde im Einverständniß des Staatsraths von Genf und der Konzessionspetenten 80 Jahre bestimmt (Art. 2).

Im Art. 9 findet sich die schon oben besprochene Klausel zum Schuz der Eigenthümer der zu benutzenden Straßen und Plätze, und im Art. 11 sind ausdrücklich die nach dem Wunsch der städtischen Behörden ausnahmsweise zu ordnenden Betriebsverhältnisse in ausgedehntester Weise zu späterer Behandlung vorbehalten.

Die im Art. 10 bestimmte Rekognitionsgebühr zu Gunsten der Eigenthümer des von der Bahn in Anspruch genommenen Straßengebiets beruht wiederum auf einer Verständigung der HH. Dussaud und Revel mit dem Staatsrath von Genf; ebenso die Bestimmung der erlaubten Fahrgeschwindigkeit, wobei wir uns indessen die erforderlichen Vollziehungsvorschriften ausdrücklich wahren.

Die Artikel 30 und 31 endlich ordnen das Verfahren über den Heimfall der Bahn an Staat und Gemeinden und resp. das Rückkaufsrecht der letztern wieder gemäß dem Einverständniß der Konzessionsnehmer mit dem Staatsrath. Diese Bestimmungen entsprechen den Vereinbarungen, welche s. Z. auch in die Konzession für die Genfer Tramways (Eisenbahnaktensammlung, n. F., III, 205, und Entwurf einer abgeänderten Konzession vom 11. Febr. d. J.), niedergelegt worden sind, und haben nur eine Ergänzung erfahren in Hinsicht auf die Bahnstrecken, zu deren Anlage Expropriationen nöthig werden. Hier ist den HH. Dussaud und Revel, resp. deren Rechts-

nachfolgern, das Recht entsprechender Entschädigungsforderung auch beim Heimfall der Bahn an den Kanton Genf und seine Gemeinden vorbehalten.

In allen übrigen wesentlichen Bestimmungen stimmen die vorgeschlagenen Konzessionsbedingungen mit denjenigen der sogenannten Normalkonzession überein; namentlich ist dies auch der Fall im Art. 32 und 33, das Rückkaufsrecht des Bundes betreffend. Ein solches Rückkaufsrecht ist zwar bei den schon konzessionirten städtischen Straßenbahnen von Genf nicht vorbehalten; es unterscheiden sich aber diese städtischen Tramways, deren Anlage und Betrieb so sehr von der gegenwärtig zu konzessionirenden Straßenbahn, die sich wegen der theilweisen Etablirung auf zu exproprirendes Terrain und hinsichtlich ihrer voraussichtlichen Stellung und Bedeutung im Verkehr mehr den Normalbahnen nähert, daß ein Rückkaufsrecht des Bundes vorbehalten werden dürfte, wenn auch nicht in der Konzession der unter ähnlichen Bedingungen stehenden Straßenbahn Lausanne-Echallens (Eisenbahnaktensammlung, n. F., VII, 779) ein begleitender Vorgang zu beachten wäre.

Die Kosten für den Bau der Bahn und der gesammten Betriebs-einrichtung sind für die Strecke Genf-St. Julien zu Fr. 58,000, für die nach Fernex auf Fr. 84,000 per Kilometer veranschlagt; die jährlichen kilometrischen Reineinnahmen (die Bruttoeinnahmen nach Abzug der Betriebsausgaben und der Amortisation) auf Fr. 2020 per Kilometer auf der erstgenannten und auf Fr. 2786 per Kilometer auf der letztern Strecke.

Wir beantragen Ihnen schließlich wiederholt die Genehmigung des nachstehenden Konzessionsentwurfs, und benutzen diesen Anlaß, um Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 6. Juni 1879.

Im Namen des schwoiz. Bundesrathes,

Der Bundespräsident:

Hammer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.



(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession für eine schmalspurige Strasseneisenbahn von der Schweizergrenze bei St. Julien über Genf bis an die schweizerisch-französische Grenze bei Fernex.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- a. einer Eingabe der Herren Großrath Dussaud in Genf und Banquier Ch. Revel in Paris;
- b. einer Botschaft des Bundesrathes vom 6. Juni 1879,

beschließt:

Den Herren Dussaud, Mitglied des Großen Rathes in Genf, und Ch. Revel, Banquier, rue Lafayette N° 38 in Paris, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Straßeneisenbahn von der Schweizergrenze bei St. Julien (Departement de la Haute Savoye) über Genf bis an die schweizerisch-französische Grenze bei Fernex (Departement de l'Ain) unter den in nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen ertheilt.

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

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von achtzig Jahren, vom 1. Januar 1879 an gerechnet, ertheilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 3 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrath die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten der Gesellschaft einzureichen.

Vor dem 1. April 1880 ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 6. Bis zum 1. April 1882 ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Der Bundesrath ist berechtigt, auch nach Genehmigung des Trace eine Abänderung desselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit einspurigem Unterbau als schmal-spurige Eisenbahn mit einer Spurweite der Geleise von 1 Meter erstellt.

Art. 9. Ueber die Benetzung der öffentlichen Straßen und Plätze u. s. w. durch die Einrichtungen der Straßenbahn, sei es nur während des Baues, sei es zum Bau und Betrieb, soweit es sich nicht um Expropriation handelt, haben die Konzessionäre in erster Linie mit den Eigenthümern eine Verständigung anzustreben. Das bezügliche Pflichtenheft ist dem Bundesrath zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Insofern bis zum Termin der Planvorlage keine Einigung unter den Betheiligten erfolgt, wird der Bundesrath über die streitigen Punkte entscheiden.

Art. 10. Die konzessionirte Gesellschaft hat an die Eigenthümer der von ihr benutzten Straßen und Plätze eine Gebühr zu bezahlen, welche auf je hundert Franken der Bruttoeinnahmen des Betriebs einen Franken ausmachen wird.

So lange aber diese Bruttoeinnahmen nicht die Summe von Fr. 900,000 erreicht haben werden, reduziert sich diese Gebühr auf zwei Franken vom Tausend der Einnahmen.

Art. 11. Die Konzessionäre werden dem Bundesrath mindestens 3 Monate vor Eröffnung des Betriebs Vorschläge einreichen über die Ausübung desselben in allen seinen Theilen, die Sicherung des Verkehrs neben und auf der Bahnlinie, die Bahnpolizei u. s. w. Der Bundesrath wird die Behörden des Kantons und der Stadt Genf

über die den Bau, Unterhalt und Betrieb angehenden Vorschläge der Konzessionäre vernehmen und sodann die bezüglichen Vorschriften erlassen.

Dabei behält sich der Bundesrath ausdrücklich vor, im Einverständniß mit den eben genannten Behörden namentlich auch darüber Vorschriften aufzustellen, welche Zahl von Wagen die durch städtische Straßen passirenden Züge führen dürfen, und ob, beziehungsweise auf welche täglichen Stunden die Bewegung von Güterzügen durch diese Straßen beschränkt werden soll.

Vorbehältlich der Fixirung der betreffenden Strecken soll die Fahrgeschwindigkeit der Züge 9 Kilometer in der Zeitstunde auf Stadtgebiet und in den Ortschaften, und 20 Kilometer per Zeitstunde auf dem Lande nicht übersteigen.

Art. 12. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigenthum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden, und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 13. 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. 14. Der Bundesrath 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 nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 15. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens vier Mal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Art. 16. Die Gesellschaft wird zur Personenbeförderung Wagen nach amerikanischem System mit drei Klassen aufstellen. In der Regel sind allen Personenzügen Wagen aller Klassen beizugeben; Ausnahmen kann nur der Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Gesellschaft hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sitzplätzen, befördert werden können. Auf

Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen Personen zu befördern.

Art. 17. Die Gesellschaft wird ermächtigt, für den Transport von Personen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze zu beziehen:

- in der ersten Wagenklasse 10 Rappen,
- in der zweiten Wagenklasse 7 Rappen,
- in der dritten Wagenklasse 5 Rappen per Kilometer der Bahnlänge.

Die Taxen für die mit Waarenzügen beförderten Personen sollen um mindestens 20 % niedriger gestellt werden.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts, für solche zwischen dem dritten und dem zurückgelegten zehnten Altersjahre die Hälfte der Taxe in allen Wagenklassen zu bezahlen.

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

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2½ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

Für Hin- und Rückfahrt am gleichen oder folgenden Tage sind die Personentaxen mindestens 20 % niedriger anzusezen, als für einfache und einmalige Fahrten.

Für Abonnementsbillete zu einer mindestens 12maligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Gesellschaft einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 18. Arme, welche als solche durch Zeugniß zuständiger Behörde sich für die Fahrt legitimiren, sind zur Hälfte der Personentaxe zu befördern. Auf Anordnung eidgenössischer oder kantonaler Polizeistellen sind auch Arrestanten mit der Eisenbahn zu spediren. Ein vom Bundesrathe zu erlassendes Reglement wird hierüber die näheren Bestimmungen aufstellen.

Art. 19. Für den Transport von Vieh mit Waarenzügen dürfen Taxen bis auf den Betrag folgender Ansätze bezogen werden.

Per Stück und per Kilometer für:

- Pferde, Maulthiere und über ein Jahr alte Fohlen 16 Rappen;
- Stiere, Ochsen, Kühe, Rinder, Esel und kleine Fohlen 8 Rappen;
- Kälber, Schweine, Schafe, Ziegen und Hunde 3 Rappen.

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

Art. 20. Im Tarif für den Transport von Waaren sind Klassen aufzustellen, wovon die höchste nicht über 1 Rappen, die niedrigste nicht über $\frac{5}{10}$ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer betragen soll.

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

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

Für den Transport von baarem Gelde und von Kostbarkeiten mit deklarirtem Werthe soll die Taxe so berechnet werden, daß für 1000 Franken per Kilometer höchstens 1 Rappen zu bezahlen ist.

Wenn Vieh und Waaren in Eilfracht transportirt werden sollen, so darf die Taxe für Vieh um 40% und diejenige für Waaren um 100% des gewöhnlichen Ansazes erhöht werden.

Traglasten mit landwirthschaftlichen Erzeugnissen, welche in Begleitung der Träger, wenn auch in besonderen Wagen, mit den Personenzügen transportirt und am Bestimmungsort sogleich wieder in Empfang genommen werden, sind, soweit sie das Gewicht von 25 Kilogramm nicht übersteigen, frachtfrei. Für das Mehrgewicht ist die Taxe für Waaren in gewöhnlicher Fracht zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist berechtigt, zu bestimmen, daß Waarensendungen bis auf 25 Kilogramm Gewicht stets in Eilfracht befördert werden sollen, ebenso für den Transport von Fahrzeugen aller Art und außergewöhnlichen Gegenständen Taxen nach eigenem Ermessen festzusetzen.

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

Art. 21. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist die Gesellschaft verpflichtet, für den Transport von Getreide, Mehl, Hülsenfrüchten, Kartoffeln u. s. w. zeitweise einen niedrigeren Spezialtarif einzuführen, dessen Bedingungen vom Bundesrathe nach Anhörung der Bahnverwaltung festgesetzt werden.

Art. 22. Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchtheile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

In Betreff des Gewichtes gelten Sendungen bis auf 25 Kilogramm für volle 25 Kilogramm; bei Waaren in gewöhnlicher Fracht Sendungen zwischen 25 und 50 Kilogramm für volle 50 Kilogramm. Das Mehrgewicht (bei Reisendengepäck und Eilgut über 25, bei Waaren in gewöhnlicher Fracht über 50 Kilogramm) wird nach Einheiten von je 5 Kilogramm berechnet, wobei jeder Bruchtheil von 5 Kilogramm für eine ganze Einheit gilt. Bei Geld- und Werthsendungen repräsentiren Bruchtheile von Fr. 500 volle 500 Franken.

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

Art. 23. Die in den Artikeln 17, 19 und 20 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 Bestimmungstation abzuholen. Auf den Hauptstationen hat jedoch die Gesellschaft von sich aus die gehörigen Einrichtungen für das Abholen und die Ablieferung der Güter im Domizil des Aufgebers, beziehungsweise des Adressaten zu treffen. Das Auf- und Abladen der Waaren ist Sache der Gesellschaft, und es darf eine besondere Taxe dafür in der Regel nicht erhoben werden. Ausnahmen hievon sind nur unter Zustimmung des Bundesrathes zulässig für einzelne Klassen von Wagenladungsgütern, für lebende Thiere und andere Gegenstände, deren Verladung mit besondern Schwierigkeiten verbunden ist.

Art. 24. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 25. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 26. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nach einander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnißmäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrathe und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschließlich der Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 27. Sofern die Gesellschaft eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr daheriges Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 28. Die Gesellschaft ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benutzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 29. Soweit die in gegenwärtiger Konzession verstandene Schmalspurbahn öffentliche Straßen und Plätze in Anspruch nimmt, ist dieselbe als bewegliches Gut zu betrachten, und es sind darauf die Spezialgesetze über die Eisenbahnen in allem, was das Eigenthum an Grund und Boden, die Servituten und andere dingliche Rechte anbetrifft, nicht anwendbar. Namentlich können die Straßenbahnen nicht Gegenstand eines Pfandrechtes, der Nuznießung, eines Sequesters oder Faustpfandes sein.

Art. 30. Nach Ablauf der Konzession und durch die bloße Thatsache dieses Ablaufs treten der Staat und die Stadt Genf in alle Rechte der Konzessionäre ein, was das Eigenthum an dem auf ihrem respektiven Grund und Boden erstellten Unterbau und den Geleisen betrifft. Der Eintritt des Staates und der Stadt Genf in den Genuß dieser Anlagen und ihrer Zugehören ist ein unmittelbarer, und die Konzessionäre sind gehalten, denselben alles in gutem Zustande zu übergeben.

Was den übrigen Theil der Linie und die beweglichen Sachen, mit Einschluß des Rollmaterials, anbetrifft, so sind Kanton und Stadt Genf verpflichtet, auf Verlangen der Konzessionäre sie zum Schätzungswerth zu übernehmen, und umgekehrt sind die Konzessionäre verpflichtet, auf Verlangen des Kantons und der Stadt Genf diese Objekte zum Schätzungswerthe abzutreten.

In diesen Fällen sollen sich die Parteien ihre Begehren drei Monate vor Ablauf der Konzession zur Kenntniß bringen.

Art. 31. Der Kanton und die Stadt Genf sind übrigens befugt, zu jeder Zeit die auf ihrem Gebiet erstellte Straßenbahn gegen gerechte, in Ermanglung gütlicher Verständigung durch das Bundesgericht zu bestimmende Entschädigung zurückzukaufen.

Mit Rücksicht auf dieses Rückkaufsrecht haben die Konzessionäre jedes Jahr ein vollständiges Inventar über ihre Aktiven und Passiven auf den 31. Dezember aufzustellen und jeder der interessirten Verwaltungen zu übergeben.

Vor dem 1. Juli 1893 darf indessen vom Rückkaufsrecht nur Gebrauch gemacht werden, wenn Gründe der öffentlichen Wohlfahrt, oder der Sicherheit die Beseitigung der Straßenbahnen gebieten.

Art. 32. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntniß zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigenthümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmaansrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn sammt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Werth; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Werth des oben beschriebenen Reinertrages, immerhin in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesammten Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchem letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf

Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt wurden.

- e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkt 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 Bundesgerichts.

Art. 33. Hat der Kanton oder die Stadt Genf vor Ablauf der Konzession den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein daheriges Recht, wie es im Art. 32 definirt worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton oder die Stadt Genf haben unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionirten Gesellschaft zu fordern kompetent gewesen wäre.

Art. 34. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Bericht

der

Mehrheit der ständeräthlichen Commission, betreffend den
Recurs der Bank in St. Gallen und der Toggenburger
Bank in Lichtensteig.

(Vom 6. Juni 1879.)

A k t e n :

- a. Obige Recursschrift vom 6. Juni / 31. Dezember 1877 ;
- b. Vernehmlassung des Regierungsrathes des Kantons St. Gallen über den in Frage stehenden Recurs vom 31. Dezember 1877 / 1. Juni 1878.
- c. Beschluß des hohen Bundesrathes über den Recurs etc. betreffend Beeinträchtigung der Gewerbefreiheit, vom 16. October 1878, und
- d. zum Recurse: Eingabe des Regierungsrathes des Kantons St. Gallen an die hohe Bundesversammlung, vom 7. März 1879.



Tit. I

Den Inhalt dieser sämtlichen Actenstücke in's Auge fassend ist: I. zu untersuchen, ob nach der Behauptung der recurrirenden Banken durch das im Kanton St. Gallen aufgestellte Gesetz für Besteuerung der Banknotenemissionen von Privatanstalten eine

**Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend die
Konzessionirung einer schmalspurigen Strasseneisenbahn von der Schweizergrenze bei St.
Julien über Genf bis an die Landesgrenze bei Fernex. (Vom 6.Juni 1879.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1879
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1879
Date	
Data	
Seite	937-952
Page	
Pagina	
Ref. No	10 010 364

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.