

Art. 7. Die definitive Konzession kann, wie die provisorische, zurückgezogen werden, wenn das Pflichtenheft nicht beobachtet und der Betrieb der Eisenbahn Unfälle oder wesentliche Uebelstände mit sich bringen würde. Ein solcher Konzessionsentzug wird nach den Bedingungen, die im Pflichtenheft, das für die Konzession als Regel dienen soll, aufzunehmen sind, stattfinden.

Genf, den 4. Oktober 1861.

Im Namen des Staatsrathes,  
Der Kanzler: Marc Viridet.

## B e s c h l u ß

des

Staatsrathes von Genf, betreffend das Pflichtenheft für die  
Konzession der amerikanischen Eisenbahn.

(Vom 15. Oktober 1861.)

Der Staatsrath,

nach Einsicht des Art. 6 seines Beschlusses vom 4. Oktober 1861  
bezüglich der Konzession einer sogenannten amerikanischen Pferde-Eisenbahn  
auf dem Gebiete des Kantons, zu Gunsten der Herren Burn u. Comp.;

auf den Antrag des mit dem Baudepartement betrauten Mitgliedes  
des Staatsrathes,

beschließt:

Der Entwurf zu einem Pflichtenheft für definitive Feststellung der  
Klauseln und Detailbedingungen, welche den Herren Burn u. Comp.  
auferlegt werden, wird angenommen, weshalb das Pflichtenheft nun also  
lautet:

## Pflichtenheft zur Konzession einer auf dem Gebiete des Kantons zu erstellenden Pferde-Eisenbahn.

---

Art. 1. Die durch Beschluß des Staatsrathes vom 4. Oktober 1861 konzedierte Bahn wird auf Kosten, Risiko und Gefahr der Gesellschaft G. Vurn u. Comp. erstellt.

Die Probestrecke, vom Place Neuve in Genf bis zum Platz du Rondoau in Carouge, hat dem Trace zu folgen, welches vom Inspektor der öffentlichen Arbeiten festgesetzt werden wird.

Art. 2. Die Details bei Erstellung der Linie, mit Ausnahme derjenigen Arbeiten, welche auf der Brücke in Carouge auszuführen sind, werden vom Inspektor der öffentlichen Arbeiten genehmigt, nachdem derselbe von den Planen, welche die Konzessionäre vorzulegen gehalten sind, wird Einsicht genommen haben.

Das Gleiche ist der Fall bei den Wart- und Kontrollbüreau, welche auf der öffentlichen Straße zu erstellen sein dürften.

Während der Ausführung dieser Arbeiten und der Dauer der Konzession können die Konzessionäre Modifikationen der beschlossenen Bestimmungen beantragen; dieselben dürfen aber nur mit Einwilligung des Baudepartements ausgeführt werden. Das Departement hingegen kann von sich aus in Beziehung auf die Anlage der Eisenbahn diejenigen Modifikationen anordnen, welche die Erfahrung oder auf der öffentlichen Straße zu machende Veränderungen als nöthig erscheinen lassen könnten. In keinem Falle aber dürfen diese Modifikationen Anlaß zu einer Entschädigung geben.

Art. 3. Die Eisenbahn wird auf dem Niveau des Bodens angelegt, ohne Erhöhung oder Vertiefung (sans saillie ou dépression), nach dem Normalprofil der öffentlichen Straße und ohne daß irgendwie von dem bestehenden Quer- oder Längenprofil abgewichen werden darf, wenn nämlich das Baudepartement zu einer Abweichung nicht eine spezielle Ermächtigung erteilt.

Die Schienen sollen auf der Außenseite, der ganzen Länge nach, mit 0,35 Schuh breiten viereckigen Pflastersteinen von bester Qualität eingefast werden.

Das Steinpflaster auf der Kantonalstraße in der Stadt Carouge soll sofort auf Kosten der Gesellschaft, in der oben angegebenen Breite, mit Jubegriff des Raumes zwischen beiden Schienen wieder hergestellt werden.

Dieses Steinpflaster ist von Unternehmern, die vom Staatsrathe gewählt werden, zu erstellen. Die hierzu nöthigen Steine und das Sand werden vom Staate geliefert.

Art. 4. Das Aufbrechen der Straßen und das Öffnen der Gräben soll mit thunlichster Beförderung und aller nöthigen Vorsicht geschehen. Die Straße muß, wo immer möglich, am gleichen Tage wieder hergestellt und in besten Zustand gebracht werden.

Im Falle von Nachlässigkeit, Verzögerung oder schlechter Ausführung wird unverzüglich von Amtes wegen auf Kosten der konzessionirten Gesellschaft eingeschritten, unbeschadet der gerichtlichen Schritte, die gegen dieselbe wegen Nichtbeobachtung der Polizeireglemente auf der Landstraße und wegen Schadenersatz könnten eingeleitet werden. Die von Amtes wegen gehaltenen Unkosten hat der Steuereinnnehmer bei der Gesellschaft zu erheben.

Art. 5. Der durch das Aufbrechen und die Wiederherstellung der Straße sich ergebende Ausfall an Material wird von den Lieferanten der neuen Materialien gedeckt, und zwar von gleicher Art und Qualität, wie das zur Straße verwendete Material ist.

Die Reparaturen müssen von den Wegaufsehern der Gesellschaft und auf ihre Kosten gemacht werden.

Art. 6. Wie es aus dem Artikel 5 des Konzessionsbeschlusses vom 4. Oktober 1861 hervorgeht, müssen die gegenwärtigen Geländersteine (bahuts) der Arvebrücke weggeschafft und durch eiserne Barrieren, welche auf gegossenen, an der Vorderseite der Brücke eingepaßten Sparrenköpfen (consoles) ruhen, ersetzt werden, um dadurch die Brücke zu verbreitern. Diese Verbreiterung soll von der Gesellschaft auf die Zeit der Eröffnung der Eisenbahn bewerkstelligt werden.

Die Arbeit muß nach den entworfenen Plänen und unter der Leitung des Bauinspektors ausgeführt werden.

Die Geländersteine (Roches des bahuts) sind der Kantonalverwaltung wieder zuzustellen.

Die Gesellschaft hat dem Kanton sämtliche Unkosten für die gedachte Verbreiterung zum Voraus zu bezahlen.

Da die auszuführenden Arbeiten auf 15,000 Franken, nach Abzug des approximativen Wertes der disponibeln Steine, angeschlagen sind, so haben die Konzessionäre die Hälfte der Summe zu übernehmen. Die andere Hälfte wird vom Staate während den fünf Jahren der provisorischen Konzession in fünf gleichen Annuitäten, jedoch ohne Zins abbezahlt.

Falls die Konzession vor Ablauf der fünf Jahre zurückgezogen würde, so hätte der Staat sämtliche Kosten für die Verbreiterung der Brücke wieder zu erstatten, und zwar in drei Zahlungen, nämlich: den ersten Drittel sogleich, den zweiten Drittel nach Verfluß eines Jahres und den letzten Drittel sechs Monate nachher.

Art. 7. Eisen, Holz und andere zur Erstellung der Eisenbahn gehörende Materialien müssen von guter Qualität und zweckdienlich sein.

Art. 8. Die Konzessionäre sind gehalten, die Wasserabflüsse, Gasleitungen u. a. m., die durch ihre Arbeiten aufgehoben oder verändert werden sollten, auf ihre Kosten wieder herstellen zu lassen.

Ebenso haben sie die Zugänge zur öffentlichen oder Privatkommunikation, falls dieselbe durch ihre Arbeiten verändert werden müßte, wieder herzustellen.

Art. 9. Die Konzessionäre sollen, sobald der Große Rath das Konzessionsdekret genehmigt haben wird, ihre Bauplane sofort vorlegen.

Die Ausführung der erwähnten Pläne muß unverzüglich begonnen und mit möglichster Beförderung fortgesetzt werden.

Die Inbetriebsetzung der Linie Genf-Carouge kann erst dann stattfinden, wenn alle Arbeiten vollendet und vom Bauinspektor als solid und gut ausgeführt anerkannt worden sind.

Art. 10. Die Eisenbahn soll von den Konzessionären stets in gutem Zustande erhalten werden; die Bahnwärter, welche sie auf derselben anstellt, müssen Genfer oder vom Baudepartement angenommen sein. Sie werden beeidigt, und bei Straßenbeschädigung können sie ein Protokoll aufnehmen. Lassen sich diese Angestellten Nachlässigkeiten zu Schulden kommen, so kann die Kantonalverwaltung von Untes wegen die Fehlbaren absetzen und an deren Stelle Andere ernennen, falls die Gesellschaft den ihr gemachten Anzeigen nicht Rechnung tragen sollte.

Art. 11. Die Wagen müssen nach dem besten Modell konstruirt sein, auf Federn ruhen, im Innern gepolsterte Sitze haben, mit Glacé geschlossen, bei der Nacht erhellt und im Winter geheizt sein. Diese Wagen sollen den für den Personentransport festgesetzten oder noch festzusetzenden Bedingungen entsprechen.

Art. 12. Die Konzessionäre dürfen keine Entschädigung beanspruchen für den Schaden, welcher der Eisenbahn erwachsen könnte durch das gewöhnliche Fuhrwesen; durch Eröffnung neuer Kommunikationswege; durch Erstellung von Kanälen oder Abflußgräben; durch Gasleitungen und Ausbesserung von Steinpflastern; durch neue Transportarten, die mit derjenigen der Konzessionäre konkurriren könnten; durch Störung oder Unterbrechung des Dienstes, der von zeitweiligen Maßnahmen oder Polizeiverordnungen herrühren könnte; durch Staatsbauten, oder endlich durch irgend einen Umstand, den die freie Benutzung der Straße herbeiführen könnte.

Art. 13. Sollte die Eisenbahn aus irgend einer, der Gesellschaft zur Last fallenden Ursache unterbrochen werden, so ist dieselbe gehalten, durch andere zweckmäßige Mittel den Verkehr auf der ganzen Linie zu unterhalten, ohne jedoch den Tarif erhöhen zu dürfen. Im Unterlassungs-falle wird der Staat von sich aus, allein auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft, das Nöthige verfügen.

Art. 14. Diese Konzession kann jederzeit zurückgezogen werden, wenn die Konzessionäre die im gegenwärtigen Pflichtenheft ihnen auferlegten Verbindlichkeiten nicht erfüllen sollten. Im Falle des Konzessionsentzuges hat der Staatsrath lediglich die Eisenbahn aufzuheben, und zwar auf Kosten, Risiko und Gefahr der Konzessionäre.

Wenn die Verzögerung der Arbeiten oder die Unterbrechung des Betriebes durch höhere Gewalt verursacht würde, so finden, falls die Verzögerungsumstände gehörig konstatiert werden, die Bestimmungen dieses Artikels keine Anwendung auf die Gesellschaft.

Art. 15. Die einmal begonnenen Arbeiten müssen, höhere Gewalt vorbehalten, in Zeit von 3 Monaten beendigt sein.

Art. 16. Die Tage für den Transport der Reisenden und Waaren soll im Durchschnitt 25 % unter den jetzigen Ansätzen stehen. Ein besonderes, vom Staatsrath zu genehmigendes Reglement wird die Tagen festsetzen, und ebenso die Abfahrts- und Ankunftszeit. Beides ist von den Konzessionären auf ihre Kosten zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Art. 17. Die Kosten für Beschichtigung und Annahme der Arbeiten, so wie für deren Ueberwachung, werden vom Baudepartement bestimmt und von den Konzessionären übernommen.

Art. 18. Jedes Abonnement für Benutzung der Bahn durch gewöhnliche Fuhrwerke wird erst dann gültig, wenn der Staatsrath dasselbe genehmigt hat. Letzterem steht das Recht zu, ein Maximum für den Abonnementpreis festzusetzen.

Art. 19. Wenn nach Art. 2 des Beschlusses vom 4. Oktober 1861 die Konzession an einen andern Konzessionär übergeht, so muß derselbe alle Klauseln und Obliegenheiten der gegenwärtigen Konzession übernehmen.

Art. 20. Die Gesellschaft bleibt den bereits bestehenden und künftigen Polizei- und Straßenreglementen unterworfen, und sie hat sich an alle Maßnahmen, die ihr vorgeschrieben werden könnten, zu halten.

Art. 21. Sie nimmt regelmäßig ihr Domizil in Genf.

Art. 22. Alle Streitigkeiten, die zwischen den Departementen des Staates und den Konzessionären entstehen könnten, werden auf administrativem Wege durch den Staatsrath ausgetragen.

Art. 23. Sobald ein Plan über die Ausführung sämtlicher Eisenbahnarbeiten gemacht ist, soll derselbe dem Baudepartement vorgelegt werden.

Art. 24. Alle Rechte von Drittpersonen sind und bleiben vorbehalten.

Art. 25. Mit Rücksicht auf einen möglichen Rückkauf der Bahn von Seite des Staates, hat die Gesellschaft alljährlich ein Generalinventar über die Aktiven und Passiven des Unternehmens auf den 31. Dezember anzufertigen und der Administration vorzulegen. Als Basis für die Rückkaufsumme würde der durchschnittliche Ertrag der letzten 6 Jahre dienen.

Art. 26. Nach Ablauf der Konzession, nämlich am Ende der 55 Jahre, fallen alle Rechte der Konzessionäre auf das Eigenthum der Eisenbahn dem Staate zu, und er tritt sofort in den Besitz dieser Bahn, so wie ihrer auf Genferboden befindlichen Dependenzen. Die Konzessionäre sind gehalten, ihm Alles in gutem Zustande zu übergeben. Die beweglichen Gegenstände, mit Ausnahme der Pferde, können vom Staate erworben werden.

Wenn der Staat den Verfall ausspräche und die Konzession zurückziehen würde, oder wenn er nach Verfluß der Konzessionsdauer nicht für gut erachten sollte, die Bahn beizubehalten, so wären die Konzessionäre verpflichtet, daß mit der Eisenbahn Zusammenhängende (les engins) wegzuschaffen und Alles wieder in den ursprünglichen Zustand zu stellen, und zwar auf ihre Kosten.

Genf, den 15. Oktober 1861.

Im Namen des Staatsrathes,  
Der Kanzler: Marc Viridet.

---

## B e s c h l u ß

des

Staatsrathes von Genf, betreffend die von der Gesellschaft  
Ch. Burn und Comp. zu erlegendende Kaution.

(Vom 18. Oktober 1861).

---

Der Staatsrath

beschließt:

Die Gesellschaft Ch. Burn und Comp. hat eine Kaution von fünfzehn tausend Franken zu erlegen, welche Summe ihr wieder

## **Beschluß des Staatsrathes von Genf, betreffend das Pflichtenheft für die Konzession der amerikanischen Eisenbahn. (Vom 15. Oktober 1861.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1862
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.08.1862
Date	
Data	
Seite	189-194
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 828

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.