

Der Staatsrath veröffentlicht das vorstehende Gesetz, welches vom morgigen Tage an im ganzen Kanton in Kraft tritt.

Genf, den 8. November 1861.

Im Namen des Staatsrathes,
Der Kanzler: Marc Biridet.

R e f e r a t

der

Ständeräthlichen Kommission zur Prüfung des Genehmigungs-
beschlusses der Pferdeisenbahn Genf-Carouge.

(Vom 18. Juli 1862.)

Tit. I

Zwischen Genf und Carouge, Länge 1 Kilometer, ist nach amerikanischem Muster eine Pferdeisenbahn durch eine Gesellschaft auf der gewöhnlichen Straße erstellt worden. Die Unternehmer wollten die Zollermäßigung für Einführung der Schienen. Der Bundesrath, resp. das Departement des Zolles antwortete, „es fehle die Genehmigung.“ Der Staatsrath von Genf, der anfänglich die Sache nicht als unter das Eisenbahngesetz fallend erachtete, verlangte hierauf eventuell die eidgenössische Ratifikation.

Die Botschaft und der Beschlusantrag des Tit. Bundesrathes erachtet die Angelegenheit als gänzlich unter das bestehende Eisenbahngesetz fallend, und will alle und jede Bestimmungen dieses Gesetzes auf diese Pferdeisenbahn anwenden, mit Rücksicht auf Rechte und Pflichten und Rücklauf, ohne jede Modifikation. *)

Betrachten wir vorerst einige Hauptbedingungen der vorliegenden Konzession, so ergeben sich doch wesentliche Modifikationen gegenüber denjenigen Dampfisenbahnen, die bis jetzt konzessirt worden sind. Es liegt eine Konzession vor, die nur auf 55 Jahre geht; und vorläufig sind 5 Jahre als bloße Probe gesetzt. Während dieser Zeit wird die Konzession, welche in ihrer definitiven Bedeutung auf den ganzen Kanton Genf

*) Siehe Bundesblatt v. J. 1862, Band II, Seite 701.

ausgedehnt wird, vorerst nur als provisorisch betrachtet und auf die Strecke Genf-Carouge beschränkt. Die Regierung kann während dieser Zeit die Konzession ohne erhebliche Entschädigungspflicht zurückziehen und Alles in den frühern Stand setzen lassen. Die Schienen werden ohne jede Veränderung des Straßenbettes auf die bestehende Landstraße gelegt, welche etwas verbreitert wird und neben dem Schienenweg fortbesteht. Es tritt also ganz und gar keine Expropriation für den Schienenweg ein. Es kommt die weitere Eigenthümlichkeit hinzu, daß die Gesellschaft keineswegs in den ausschließlichen Besitz und Gebrauch des Schienenwegs eingesetzt wird; sondern auch andere Fuhrwerke können sich den Mitgenuß gegen eine Benützungstaxe verschaffen. Man hat fast in Aussicht, daß, sofern diese Art der Eisenbahnen sich ganz gut bewährt, das System nach und nach die gewöhnlichen Hauptstraßen annähernd absorbiren kann, resp. successiv das ganze bisherige ordentliche Straßensystem ein Schienensystem werden könnte.

Was den Rückkauf betrifft, so sind schon die Rückkaufsrechte des Kantons Genf wesentlich verschieden von den kantonalen Rückkaufsrechten, wie sie in den bisherigen Eisenbahnkonzessionen sich zu finden pflegen. Abgesehen davon, daß es während der 5 Probejahre nur eines Beschlusses des Staatsrathes bedarf, um die ganze definitive Konzession auf weitere 50 Jahre nicht ins Leben treten zu lassen, kann Genf auch zu jeder Zeit die Konzession an sich ziehen gegen die Mittelrente der 6 letzten Jahre. Es sind gar keine Termine gesetzt, und am Schluß der 55 Jahre findet das System des Heimfalls an den Kanton statt, ohne alle Entschädigung an die Konzessionäre, mit Ausnahme des Werthes des Mobilars. (Siehe Art. 25 und 26 der Konzessionsbedingungen vom 15. Oktober). Wenn die Konzessionäre irgendwie während der ganzen Konzessionsdauer die übernommenen Pflichten nicht erfüllen, so kann der Staatsrath den Verfall der Konzession aussprechen, und alles muß in den alten Stand gesetzt werden. Von einer Entschädigung ist nicht die Rede (Art. 14 und 26 der Konzessionsbedingungen vom 15. Oktober).

So ist die Eisenbahn und die Konzession beschaffen, für welche der Tit. Bundesrath Ihnen eine Konzessions-schlusnahme vorlegt. Diese Schlusnahme ist nach Recht und Pflichten eine wörtliche Copie aller frühern Konzessions-schlusnahmen für die mit Dampf betriebenen Eisenbahnen. Auch die Rückkaufsrechte und Termine des Bundes sind für die 55jährige Konzession auf 100 Jahre berechnet und in allen Modalitäten ganz gleich den Bedingungen der frühern Eisenbahnkonzessionen.

So weit die thatsächlichen Verhältnisse.

R a i s o n n e m e n t.

1.

Die Kommission findet den Gegenstand nicht hinreichend untersucht in seiner allgemeinen Tragweite. Ist das Eisenbahngeß unbedingt an-

wendbar nach Rechten und Pflichten auf solche Bahnen mit verschiedener Zugkraft, auf gewöhnlichen Straßen und ohne ein ausschließliches Betriebsrecht für die Gesellschaft?

Eine Minorität der Kommission neigte sich mehr der Meinung zu, daß diese Sache mehr ein verbessertes Straßensystem sei, das gänzlich kantonale Sache bleiben müsse und das Postgesetz, Konzessionirung von regelmäßigem Personen- (Waaren)-Verkehr komme zur Anwendung (Omnibusdienst). Die Mehrheit dagegen neigt sich mehr der Meinung zu, daß auch solche Anlagen unter das Eisenbahngesetz fallen:

- a. Einmal sind es eben doch Eisenbahnen; nur die Zugkraft ist verschieden;
- b. können dieselben leicht von der einen Art in die andere übergehen;
- c. kann das System eine Ausdehnung erhalten, daß eben so bedeutende öffentliche Interessen dabei in Frage kommen, und also eben so sehr diese öffentlichen Interessen zu wahren sind, wie bei den Dampfbahnen;
- d. ist der Natur des Schienenwegs nach doch ein Privilegium da, und keineswegs ist die Natur einer öffentlichen Straße vollständig geblieben, da schon der Natur der Sache nach nicht gleichzeitig verschiedene Führer gegen einander sie benutzen können in der Art, daß bei den Straßen die Möglichkeit der Benutzung für Mehrere doch an Schlußnahmen der Behörden, an besondere Entschädigung und Taxen gebunden ist, welche Bedingungen alle selbstverständlich nur vom regelmäßigen Fahrdienst erfüllt werden können u. s. w.

Aus diesen Gründen würde sich die Mehrheit in dieser grundsätzlichen Frage der Meinung des Bundesrathes zuneigen. Allein ob alle Artikel des bisherigen Eisenbahngesetzes passen, ist auch für die Mehrheit eine genauer zu prüfende Frage, für deren Lösung wir zur Zeit nicht hinreichendes Material in der Botschaft finden. Auch ist dieß ein erster Anfang; andere gleichartige Unternehmungen werden bald nachfolgen in der Schweiz; andere Länder sind in Erfahrungen vorangegangen. Es lohnt sich, die dortigen Verhältnisse und gesetzgeberischen Bestimmungen zu prüfen, um etwa in den ersten Konzessionsertheilungen Modifikationen einzufügen und ein wohlbedachtes Muster für nachkommende gleichartige Fälle auszuarbeiten. Die Kommission kann sich denken, daß der Lit. Bundesrath nach genauerer Prüfung der Sache vielleicht selbst dem Gedanken Raum gäbe, einstweilen, etwa während der Probezeit dieser Konzession (5 Jahre), die Sache nur provisorisch und mehr postalisch zu reguliren und noch einige Zeit zuzusehen, jedoch mit der ausdrücklichen Reservation für den Gesetzgeber, das Eisenbahngesetz nach dieser Zeit auf solche Bahnen auszu dehnen. Ein Antrag in dieser Richtung an die Bundesversammlung scheint der Kommissionsmehrheit bei neuer Prüfung immerhin von vorn herein keineswegs ausgeschlossen, und sie will den Ergebnissen genauerer Prüfung durch den Bundesrath nicht vorgreifen.

2.

Sieht man auch hievon ab und erachtet die Frage der Anwendung des Eisenbahngesetzes schon für spruchreif, so schienen dann der Kommission nicht alle einzelnen Bestimmungen der bisherigen eidgenössischen Eisenbahnkonzessionsgenehmigungen so recht auf diese Art der Eisenbahnen zu passen. Viele Bestimmungen erscheinen wie eine Goliathrüstung für diese Art von beschienten Straßen. So der Art. 3, der die Zeitfristen des Beginns und der Vollendung der Erdarbeiten und des Ausweises über die erforderlichen Mittel bespricht, was in casu beiläufig gesagt, alles schon vorüber ist und also ganz wegfallen könnte. Dann aber scheint uns ganz besonders im Spezialfalle das Verhältniß des Rückkaufs durch die ganze Eidgenossenschaft ganz und gar nicht auf die Konzession zu passen. Diese Konzession geht nur auf 55 Jahre; der Rückkauf ist aber in 6 Terminen auf 100 Jahre berechnet. Im 55sten schon ist die ganze Konzession dahingefallen und Genf ohne Rückkaufslast (mit Ausnahme des Mobiliars) wieder Eigenthümer seiner Straße und der ganzen Unternehmung geworden. Eher schiene uns, man sollte, will man durchaus die alten Konzessionsgenehmigungen hier als muster-gültig gebrauchen, nur der erste und der letzte Termin in Betracht ziehen und etwa für 30 Jahre den ersten, für das 54. Jahr den letzten auf diese Konzession anwenden. Aber die Rückkaufbedingungen scheinen uns überhaupt hier viel zu lästig für die Eidgenossenschaft. Genf hat sich ja jederzeit weit günstigere Bedingungen vorbehalten, als selbst unser letzter Termin der Eidgenossenschaft gewährt; warum nicht die gleichen für die Eidgenossenschaft verlangen, da ohnehin die bisherigen den Rückkauf der Eidgenossenschaft sehr schwer machen. Dann scheint uns hier auch sachlich ein anderes Verhältniß vorzuliegen. Die Eidgenossenschaft müßte eigentlich nach zwei Seiten rückkaufen, die Konzession und Anlagekosten von der Gesellschaft, den Boden, der ja gar nicht expropriirt ist, von Genf, welchem er gehört, oder die Eidgenossenschaft muß sich gegenüber Genf das Recht des Eintrittes in die Konzession vorbehalten.

Alles dieß sind Fragen, welche mit reiflicher Prüfung und Voraus-sicht zu lösen die Kommission sich nicht selbst zutraut. Vielmehr sollte, wie uns scheint, der Bundesrath als Fachbehörde mit Muße den Gegenstand nach allen diesen Richtungen zu würdigen er sucht werden. Gefahr im Verzuge ist ganz und gar keine. Aus diesen Gründen bringt Ihnen die Kommission den Schlußantrag:

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft und eines Beschlußantrages des Bundesrathes vom 4. April 1862, betreffend die vom Großen Rathe des Kantons Genf sub 8. November 1861 den S. S. Vurn und Comp.

ertheilte Konzession für Errichtung von Pferdeeisenbahnen im Kanton Genf und zunächst zwischen Genf und Carouge,

beschließt:

Es sei dieser Gegenstand an den Tit. Bundesrath mit der Einladung zurückgewiesen, die Frage der vollständigen Anwendung des Eisenbahngesetzes vom 28. Heumonat 1852 auf derartige Unternehmungen überhaupt und speziell die Modalitäten der der Bundesversammlung zu unterstellenden Genehmigungsbeschlüsse für die vorliegende Konzession in nochmalige Erdaurung zu ziehen und der Bundesversammlung in ihrer nächsten Sitzung Bericht und Anträge zu hinterbringen.

Bern, den 18. Juli 1862.

Namens der Kommission,
Der Berichterstatter:
C. Kappeler.

B e r i c h t

der

Commission des Nationalrathes, betreffend die Erstellung einer
Pferdeeisenbahn von Genf nach Carouge.

(Vom 23. Juli 1862.)

Tit. I

Unterm 23. Oktober 1861 hat der Große Rath des Kantons Genf auf den Antrag des Staatsrathes den Herren Burn und Comp. die Konzession ertheilt, auf dem Gebiete des Kantons Genf, vorläufig zwischen Genf und Carouge, eine Eisenbahn nach amerikanischem Muster mit Pferdebetrieb unter den durch den Staatsrath näher festgesetzten Bedingungen anzulegen.

Diese Bedingungen sind im Wesentlichen folgende:

1) Die Konzession wird vorläufig nur für fünf Jahre für die Strecke zwischen Genf und Carouge ertheilt. Während dieser Zeit kann die

Referat der ständeräthlichen Kommission zur Prüfung des Genehmigungsbeschlusses der Pferdeeisenbahn Genf-Carouge. (Vom 18. Juli 1 862.)

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	196-200
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 831

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.