

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

beschließt:

Es sei dieser Gegenstand an den Lit. 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 stellenden Genehmigungsbeschlüsse für die vorliegende Konzession in nachmalige 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
Pferdeisenbahn von Genf nach Carouge.

(Vom 23. Juli 1862.)

Lit. 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

Conzession jeden Augenblick ohne Entschädigungspflicht des Staates gegenüber den Unternehmern zurückgezogen werden, sofern das Unternehmen selbst keine befriedigenden Resultate gewähren sollte. Nach Ablauf behält sich der Staatsrath vor, den Unternehmern oder deren Rechtsnachfolgern eine definitive Conzession für die Dauer von fünfzig Jahren, und zwar mit Ausdehnung auch auf andere Verkehrslinien im Kanton Genf zu ertheilen.

2) Die Schienenanlage soll auf der gegenwärtigen Landstrasse von Genf nach Carouge, und zwar ohne irgend welche Veränderung des Straßenkörpers stattfinden.

3) Es bleibt ausdrücklich für Jedermann die Berechtigung vorbehalten, sich des durch die gegenwärtigen Uebernehmer angelegten Schienenweges gegen eine unter Genehmigung des Staatsrathes näher festzusetzende Benutzungsstaxe zu bedienen.

4) Im Hinblick auf die ungenügende Breite der Brücke über die Arve soll eine Erweiterung derselben stattfinden. Die zu ungefähr 15,000 Franken veranschlagten Kosten derselben sollen je zur Hälfte von den Unternehmern und dem Staate getragen werden. Würde die Conzession vor Ablauf von fünf Jahren zurückgezogen, so hätte der Staat den Uebernehmern die Gesamtkosten der Verbreiterung der Brücke zurückzuvergüten.

5) Nach Erlöschen der Conzession, also nach Ablauf von fünf und fünfzig Jahren tritt der Staat an die Stelle der Conzessionäre in das volle Eigenthum des Schienenweges ein. Ueberdies kann bei Nichterfüllung der den Unternehmern überbundenen Obliegenheiten die Conzession jederzeit ohne Schadenersatzpflicht von Seite des Staates zurückgezogen werden. Für den Rückkauf in der Zwischenzeit ist den Uebernehmern eine Vergütung auf Grundlage des Durchschnittsertrages der letzten sechs Jahre zu leisten.

Bei Ertheilung dieser Conzession gieng der Staatsrath des Kantons Genf von der Voraussetzung aus, daß für diese Schienenanlage die Genehmigung des Bundes nicht erforderlich sei, weil es sich hier nur um Anlage einer Pferdebahn auf einer gewöhnlichen Landstrasse von nicht viel mehr als der Länge eines Kilometers handle. Als jedoch die Herren Burn und Comp., unter Berufung auf den Art. 3 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, die durch denselben vorgesehene Befreiung vom Eingangszoll auf Schienen beim Handels- und Zolldepartement nachsuchten, erhielten sie den Bescheid, daß für diese Schienenanlage noch keine Genehmigung des Bundes vorliege. In Folge dessen hat nun der Staatsrath von Genf nachträglich durch Zuschrift vom 17. März 1862 beim Bundesrathe die Bundesgenehmigung nachgesucht und zugleich mit Rücksicht auf den erst später stattfindenden Zusammentritt der Bundesversammlung vorläufig die Ermächtigung zur Ausführung der erforderlichen Arbeiten verlangt. Ohne diesem Ansuchen von

sich aus zu entsprechen, hat der Bundesrath gleichwohl dem Staatsrath von Genf verdeutet, daß derselbe wohl ohne Gefahr die sofortige Ausführung der Arbeiten von sich aus anordnen könne, und es ist dem Vernehmen nach seitdem die Pferdebahn nicht nur erstellt, sondern auch bereits in Betrieb gesetzt worden.

In Bezug auf die nachgesuchte Bundesgenehmigung selbst hat der Bundesrath dafür gehalten, daß dieselbe für Eisenbahnen mit Pferdebetrieb in gleicher Weise wie für solche mit Lokomotivbetrieb erforderlich sei, und es ist demnach diese Genehmigung wirklich an dieselben Bedingungen geknüpft worden, wie sie bis anhin bei allen andern Bahnanlagen vorgekommen sind.

Der Ständerath hat dagegen unterm 19. Juli l. J. folgende Schlußnahme gefaßt:

„Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft und eines Beschlußantrags des Bundesraths vom 4. April 1862, betreffend die vom Großen Rathe des Kantons Genf sub 8. November 1861 den Herren Vurn und Comp. ertheilten Konzession für Errichtung von Pferdeisenbahnen im Kanton Genf und zunächst zwischen Genf und Carouge,

b e s c h l i e ß t :

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

Ihre Commission schlägt Ihnen einstimmig vor, dem Beschlusse des Ständerathes beizupflichten, und zwar aus folgenden Gründen:

Es geht allerdings aus der Botschaft des Bundesrathes hervor, daß derselbe die Frage, ob in Bezug auf Anwendung des sachbezüglichen Bundesgesetzes Eisenbahnen mit Pferdebetrieb solchen mit Lokomotivbetrieb gleichzustellen seien, bereits seiner Prüfung unterworfen hat. Allein es scheint der Commission das Eigenthümliche der in Frage stehenden Bahn weniger in der Anwendung einer andern Zugkraft als in der Bahnanlage selbst zu beruhen. Es handelt sich hier nicht wie bisher darum, auf Grundlage der erworbenen Konzession für eine Bahnverbindung das geeignete Trasse zu bestimmen, unter Anwendung des Expropriationsgesetzes den erforderlichen Grund und Boden zu erwerben und auf diesem neu erworbenen Grundeigenthum den Bahnkörper zu erstellen. Vielmehr sind

hier Zugrichtung, Grund und Boden, ja der Bahnkörper selbst bereits gegeben, und es bedarf im Wesentlichen nur einer Schienenlage, um das ganze Unternehmen sofort betriebsfähig zu erstellen. Es wird demnach in solchen Fällen von Seite der Unternehmer ein ungleich geringerer Capitalaufwand erforderlich, und es bedarf daher derselbe auch nicht eines so ausgedehnten Privilegiumsschutzes sowohl in Bezug auf die Ausschließlichkeit, als in Bezug auf die lange Zeitdauer der Ausbeutung des Schienenweges, wie da, wo für eine Ausführung eines solchen Unternehmens Millionen verwendet werden müssen.

In der That hat auch die Regierung des Kantons Genf der unternehmenden Gesellschaft keineswegs ein Betriebsmonopol eingeräumt, sondern vielmehr für jeden Fuhrwerksbesitzer das Recht vorbehalten, die von den Herren Burn und Comp. angelegten Schienen gegen eine mäßige Entschädigung zu benutzen. Ferner wird von den Unternehmern nicht, wie bei andern Eisenbahnen, das Recht des Betriebes für die Dauer von hundert Jahren, sondern nur für fünf, resp. fünfundsünfzig Jahre erworben, und es geht nach Ablauf der letztern Frist das Eigenthum an dem ganzen Schienenwege ohne Weiteres unentgeltlich an den Staat über.

Der Bund ist gegenwärtig zum ersten Mal im Falle, eine Eisenbahn nach dem neuen amerikanischen System zu konzessiren. Gewiß lohnt es sich daher der Mühe, vor der Genehmigung der ersten Communication dieser Art nach jeder Richtung die Frage zu prüfen, ob auch auf diesem neuen, viel einfacheren Bahnsystem sämtliche Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1852 ihre Anwendung finden sollen, oder ob nicht etwa hier besondere Normen, namentlich in der Richtung wesentlich vereinfachter Rückkaufbedingungen aufzustellen sind. Zudem ist in Bezug auf das gegenwärtig in Frage stehende Unternehmen von Gefahr im Verzuge der Bundesgenehmigung keine Rede, da ja dasselbe bereits im Betriebe sich befindet. Die Commission tritt also dem, auf Rückweisung an den Bundesrath hinielenden Beschlusse des Ständerathes seinem ganzen Wortlaute nach bei.

Bern, den 23. Juli 1862.

Im Namen der Commission,
Der Berichterstatter:
H. Ammann.

Note. Die beiden gesetzgebenden Rätthe haben, nach den Anträgen ihren Kommissionen, Rückweisung des Gegenstandes an den Bundesrath beschloffen.

**Bericht der Commission des Nationalrathes, betreffend die Erstellung einer
Pferdeeisenbahn von Genf nach Carouge. (Vom 23. 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	200-203
Page	
Pagina	
Ref. No	10 003 832

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.