

Botschaft

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
Konzession einer Eisenbahn Genf-Carouge-Chêne-Anne-
masse.

(Vom 18. Mai 1877.)

Tit. !

Nachdem im Jahre 1868 die französische Regierung die Linie Thonon-Annemasse und eventuell, zum Ersaze der schon früher konzedirten Linie Annemasse-Collonges, die Linie Annemasse-Annecy und Annemasse-Schweizergrenze konzedit hatte, wurden von schweizerischer Seite Anstrengungen gemacht, um das eventuell in Aussicht genomme Trace und dadurch die direkte Verbindung von Genf mit Obersavoyen zu sichern. Es kam zwischen der Schweiz und Frankreich zu einem Vertrage (vom 24. November 1869)*), wodurch, unter der Voraussetzung der Erstellung einer Eisenbahn Genf-Annemasse-Annecy, dem Chablais, Faucigny und Genevois verschiedene Zollbegünstigungen zugestanden wurden. Dieser Vertrag erhielt von französischer Seite die vorbehaltene Genehmigung nicht; seither (1873) wurde die Linie Collonges-Annemasse definitiv beschlossen und ist zur Zeit im Bau begriffen.

Im Mai 1873 kamen die Herren Thomas Dyson, Ingenieur, Francis Dyson, Kaufmann in London, und J. P. Mottu, Grundbesitzer in Chêne-Bougeries, hierorts um die Konzession für eine Eisenbahn ein, welche vom jezigen Bahnhof in Genf abzweigen, unterhalb St. Jean über die Rhone sezen, dann das rechte Arve-

*) Bundesblatt v. J. 1870, Band II, Seite 466.

ufer verfolgen, über La Cluse, Malagnon, Eaux-Vives nach Chêne-Bougeries und zwischen Chêne-Bourg und Thonex an die Grenze gegen Annemasse führen sollte. Im folgenden Jahre wurde, in Verbindung mit einer Modifikation der finanziellen Ansprüche an den Staat Genf, das Projekt dahin abgeändert, daß die Linie über die Arve nach Carouge und in weitem, bis gegen Veyrier hin gezogenem Bogen nach Chêne geführt werden wollte.

Da der Staatsrath von Genf den Zeitpunkt zur Behandlung des Konzessionsgesuches nach verschiedenen Richtungen für ungeeignet, namentlich ein Zuwarten für geboten hielt, bis über die Gestaltung des ober-savoyischen Bahnnetzes und über die Person des Konzessionärs definitiv entschieden wäre, auch schon damals in Aussicht stellte, daß der Staat Genf die Anschlußbahn möglicherweise selbst zu erstellen übernehmen werde, so traten wir nicht weiter auf das bezeichnete Gesuch ein.

Eine gleiche Stellung nahmen wir aus den gleichen Gründen ein gegenüber dem im Juni 1874 von den HH. Eugen Gellerat, Eisenbahnunternehmer in Paris, Gustav Henry, Civilingenieur in Genf, und Ernst Debains, Civilingenieur in Paris, zur Konzession angemeldeten Projekte einer Eisenbahn von Genf nach Annemasse oder Veyrier (Trace entweder vom Bahnhof Cornavin über Plainpalais, beim Kantonsspital vorbei, über Jargonnant nach Chêne und an die Grenze, mit Abzweigung Plainpalais-Carouge, oder einerseits eine Linie vom Bahnhof Cornavin über Carouge nach Veyrier, andererseits eine solche von Eaux-Vives über Chêne nach Moillesulaz), welchem im Juni 1876 eine Variante — Bahnhof Cornavin-St. Julien — folgte.

Endlich ist unter den Bestrebungen, Genf mit Savoyen direkt zu verbinden, noch das im April 1873 eingereichte Gesuch des Hrn. Dr. Duchosal und Mitbetheiligte um Konzession einer schmal-spurigen Straßenbahn vom Bahnhof Cornavin bis nach St. Julien anzuführen. Dieses Projekt stieß auf die Opposition der Genfer Behörden, weil es den Verkehr auf den Straßen, namentlich auf der Zufahrtsstraße zum Bahnhof, allzusehr zu hemmen drohte.

Inzwischen nahm der Staat Genf die Sache in eigene Hand. Am 12. Oktober 1874 beauftragte der Große Rath den Staatsrath, Studien anzustellen über eine Eisenbahn vom Bahnhof am Cornavin-Plaze über Carouge, Eaux-Vives und Chêne bis Annemasse. Im Februar 1876 erstattete die Regierung Bericht über die Ausführung des Auftrages und legte die Pläne und Kostenberechnungen für drei verschiedenen Linien vor.

Die Berathungen des Großen Rathes fanden ihren Abschluß in dem Geseze vom 4. November 1876, durch welches der Staats-

rath beauftragt worden ist, die den Gegenstand dieser Botschaft bildende Konzession für den Kanton Genf zu verlangen.

Die Linie geht vom bestehenden Westbahnhofe aus, läuft eine Strecke weit mit der Bahn nach Lyon parallel, überschreitet die Rhone unterhalb der Gasfabrik und die Arve nicht weit oberhalb ihrer Einmündung in die Rhone und gelangt auf die Ebene La Praille, westlich von Carouge, wo ein Bahnhof für letztere Stadt angelegt wird; dann durchschneidet sie südlich von Carouge die Kantonsstraßen nach St. Julien und Troinex, biegt nördlich von Troinex gegen Osten ab, setzt unterhalb der Brücke bei Sierne abermals über die Arve, wendet sich nach Norden gegen Chêne-Bougeries, umkreist diese Ortschaft, um über Chêne-Bourg und nördlich an Moillesulaz vorbei, in der Richtung gegen Annemasse, an dem Grenzbach Foron ihren Endpunkt zu erreichen. Eine Abzweigung verbindet die Station Chêne(-Bourg) mit einer Kopfstation bei Les Vollandes (bei Jargonant), welche für das Rive-Quartier werden soll, was der Cornavin-Bahnhof für das Quartier St. Gervais ist.

Die Länge der Linie beträgt 12,07 Kilometer, ihre größte Steigung 18 ‰. Die Kosten sind vorläufig auf Fr. 8,680,000 oder pro Kilometer auf 717,500 Franken veranschlagt.

Betreffend die Konzessionsbedingungen sind nur drei Bemerkungen zu machen.

1) Durch die Thatsache, daß nicht einer Gesellschaft, speziell einer Aktiengesellschaft, sondern einem Staate die Konzession ertheilt wird, muß die Normalkonzession mehrfache formelle Aenderungen erfahren. Wenn nun, hieran anknüpfend, die Regierung von Genf eine Klausel für wünschbar erachtet, welche dem Kanton Genf die Möglichkeit der Abtretung an eine Gesellschaft gewährleisten würde, so ist dagegen zu erinnern, daß diese Klausel von der Genehmigung einer solchen Abtretung durch die Bundesversammlung nicht zu dispensiren vermöchte, unter dem Vorbehalte dieser Ratifikation aber eine Abtretung jederzeit möglich, daher jene Klausel nicht nöthig ist.

2) Die Ausführung der Linie, welche viel weniger dem lokalen als dem internationalen Verkehr dienen soll, ist wesentlich abhängig von dem mit Frankreich anzubahnenden Staatsvertrag betreffend den Anschluß in Annemasse, resp. das zwischen der Grenze und Annemasse liegende Anschlußstück. Daher können die Baufristen nicht absolut, sondern nur relativ, durch Bezugnahme auf diese abzuschließende Vereinbarung über den technischen Anschluß an die obersavoyischen Bahnen, bestimmt werden.

3) Das genferische Gesez vom 4. November und demgemäß das Konzessionsgesuch sind auf eine 99jährige Dauer der Konzession gerichtet. Wie bekannt ist, haben die vom Bunde ertheilten Konzessionen die Dauer auf 80 Jahre beschränkt; nur in wenigen Fällen ist davon im Sinne einer etwelchen Verlängerung der Dauer abgewichen worden, wo nämlich eine konzedirte Linie lediglich als ein kurzes End- oder Zwischenstück einer unter der Herrschaft des alten Gesezes konzedirten größeren Bahn erschien und daher eine verschieden normirte Konzessionsdauer zwekwidrig gewesen wäre. Hier sprechen aber nicht nur keine Gründe für eine ausnahmsweise, sondern im Gegentheile ein triftiger Grund für die reguläre Behandlung. Am 25. Juni 1957, also beinahe genau 80 Jahre nach dem muthmaßlichen Datum der hier in Frage liegenden Konzession, läuft die Konzession für die Eisenbahn Genf-Versoix ab. (Der zweite Rückkaufstermin für letztere ist der 1. Mai 1903, fällt daher ganz zusammen mit dem Datum, auf welches nach der Normalkonzession frühestens der Rückkauf stattfinden kann.)

Im Uebrigen weichen die vorgeschlagenen Bedingungen nicht von den üblichen ab.

Wir beantragen Ihnen Ertheilung der Konzession gemäß dem nachfolgenden Entwurfe und versichern Sie, Tit., neuerdings unserer vollkommensten Hochachtung.

Bern, den 18. Mai 1877.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,

Der Vizepräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schiess.

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer Eisenbahn Genf-Carouge-Chêne.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) eines Gesuches des Staatsrathes von Genf, vom Februar 1877,
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 18. Mai 1877,

beschließt:

Dem Staate Genf wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Genf (Bahnhof am Cornavin-Plaze) über Carouge (la Praille) und Chêne bis an die französische Grenze gegen Annemasse, mit Abzweigung von Chêne nach les Vollandes, 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 bis zum 25. Juni 1957 ertheilt.

Art. 3. Binnen einer Frist von $1\frac{1}{2}$ Jahren, von dem Zeitpunkt an gerechnet, wo der technische Anschluß der konzessionirten Linie an die Eisenbahnen von Ober-Savoyen zwischen den Regierungen der zwei beteiligten Länder geregelt sein wird, sind dem Bundesrathe die vorschriftsmäßigen technischen Vorlagen einzureichen.

Sechs Monate nach diesem Zeitpunkt ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Bahn zu machen.

Art. 4. Fünf Jahre nach dem Beginn der Erdarbeiten ist die ganze konzessionirte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 5. 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. 6. Der Unterbau und die Kunstbauten werden für zwei Geleise angelegt. Die Erstellung der zweiten Spur kann indessen verschoben werden, bis sich das Bedürfniß dafür zeigt.

Art. 7. 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. 8. Der Bundesrath kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Eisenbahn, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu gegründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Verwaltung nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder nöthigenfalls entlassen werden.

Art. 9. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens dreimal nach beiden Richtungen von einem Endpunkt der Bahn zum andern und unter Anhalt bei allen Stationen erfolgen.

Personenzüge, einschließlich der sogenannten gemischten Züge, haben mit einer mittleren Geschwindigkeit von mindestens 24 Kilometern in einer Zeitstunde zu fahren. Eine geringere Fahrgeschwindigkeit darf nur in Folge besonderer Bewilligung des Bundesrathes zur Anwendung gelangen.

Art. 10. Das mindestens drei Monate vor der Betriebseröffnung dem Bundesrathe vorzulegende Transportreglement soll nicht

vor ausgesprochener Genehmigung in Vollzug gesetzt werden. Jede Aenderung desselben unterliegt ebenfalls der Zustimmung des Bundesrathes.

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 Bundesrath gewähren. Die sogenannten gemischten Züge mögen ohne Wagen erster Klasse kursiren.

Die Verwaltung hat stets ihr Möglichstes zu thun, damit alle auf einen Zug mit Personenbeförderung sich Anmeldenden durch denselben, und zwar auf Sizplätzen, befördert werden können. Auf Verlangen des Bundesrathes sind auch mit Waarenzügen 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,	
„ „ zweiten	7	„	
„ „ dritten	5	„	per Kilometer der Bahn-
			länge.

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 Sizplatz 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 Reisendengepäks sind frei, sofern es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann.

Für das übrige Gepäck der Reisenden kann eine Taxe von höchstens 2¹/₂ Rappen per 50 Kilogramm und per Kilometer bezogen werden.

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

Für Abonnementsbillets zu einer mindestens zwölfmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke für Hin- und Rückfahrt während drei Monaten wird die Verwaltung einen weitem Rabatt bewilligen.

Art. 13. 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 nähern Bestimmungen aufstellen.

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

Per Stük 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. 15. 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 Stüksendungen 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 Fr. 1000 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 Ansatzes 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 Verwaltung 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. 16. Bei eintretenden Nothständen, insbesondere bei ungewöhnlicher Theuerung der Lebensmittel, ist der Konzessionär 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. 17. 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 500 Fr. 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. 18. Die in den Artikeln 12, 14 und 15 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 Verwaltung 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 Verwaltung, 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. 19. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 20. Die sämtlichen Tarife sind mindestens sechs Wochen, ehe die Eisenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrathe zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 21. 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 dem Konzessionär 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 Bundesrath eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 22. Sofern die Verwaltung eine grundsätzliche Aenderung der Tarife vorzunehmen beabsichtigen sollte, so hat sie ihr dahingehes Projekt sammt dem neuen Tarife der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. Die Verwaltung ist verpflichtet, den vom Bundesrathe mit der Kontrolle über den Betrieb beauftragten Organen freien Zutritt in den Bahnhöfen und die unentgeltliche Benetzung eines geeigneten Lokals zu gewähren.

Art. 24. 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 dem Konzessionär 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 Drittmannsrechte 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 Rückkaufsumme 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 dem Konzessionär notifizirt wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22¹/₂fachen 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 welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond 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 Bundesgerichts.

Art. 25. Der Bundesrath ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.



Bericht

der

nationalrätthlichen Kommission über den Entwurf eines
Bundesgesetzes betreffend die Wasserbaupolizei im
Hochgebirge.

(Vom 22. Mai 1877.)

Die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 enthält im Art. 24 folgende Bestimmung:

„Der Bund hat das Recht der Oberaufsicht über die Wasserbau- und Forstpolizei im Hochgebirge.“

„Er wird die Korrektion und Verbauung der Wildwasser, sowie die Aufforstung ihrer Quellengebiete unterstützen und die nöthigen schützenden Bestimmungen zur Erhaltung dieser Werke und der schon vorhandenen Waldungen aufstellen.“

Obgleich diese Bestimmung sowohl für den Bund als auch für die Kantone eine sehr bedeutende finanzielle Tragweite hat, so ist doch der einte Theil derselben — nämlich die Forstpolizei im Hochgebirge — durch das dießfällige Bundesgesetz vom 24. März 1876 bereits vollzogen, und zwar ohne daß die öffentliche Meinung sich dagegen ausgesprochen und ohne daß das Volk oder die Kantone auch nur einen Versuch zur Ergreifung des Referendums dagegen gemacht hätten. Es ist das eine erfreuliche Erscheinung und leistet den Beweis, daß die Einsicht der ganzen schweizerischen Bevölkerung und insbesondere auch der Gebirgskantone für die

Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend Konzession einer Eisenbahn Genf-Carouge-Chêne-Annemasse. (Vom 18. Mai 1877.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1877
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.06.1877
Date	
Data	
Seite	23-34
Page	
Pagina	
Ref. No	10 009 586

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.