

Schweizerisches Bundesblatt.

50. Jahrgang. V.

Nr. 54.

28. Dezember 1898.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer Straßenbahnen im Kanton Genf und Erweiterung der Konzession für die Genfer Schmalspurbahnen.

(Vom 21. Dezember 1898.)

Tit.

Am 30. November 1897 reichte Herr François Forestier, Transportunternehmer in Genf, in seinem eigenen Namen und zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft, ein Konzessionsgesuch ein für ein Netz elektrisch oder nach einem andern vorteilhaft erscheinenden System zu betreibender Straßenbahnen in der Stadt Genf und Umgebung.

Der Gesuchsteller verfolgt nach der Begründung seines Gesuches den Zweck, in Genf ein vollständiges Straßenbahnnetz zu erstellen, das jedes Quartier mit allen andern und mit der nähern Umgebung der Stadt verbinden würde, und so die letztere und deren Umkreis mit einem regelmäßigen, vollständigen und häufigen Verkehrs- und Beförderungsmittel zu versehen.

Die genauere Betrachtung der modernen Städte zeige deutlich, daß das Wachstum und die Entwicklung von Industrie und Handel in den Städten hauptsächlich von ihren innern Verkehrs- und Transportmitteln abhängen. Solange diese unvollständig oder mangelhaft seien, entwickle sich die Handelsthätigkeit nur mittelmäßig.

Sobald dagegen eine Stadt, namentlich wenn ihre allgemeine Lage eine günstige sei, ein die verschiedenen Quartiere unter sich und mit der nähern Umgegend verbindendes Tramwaynetz mit regelmäßiger, vollständiger und häufiger Verbindung erhalte, stelle sich mit Notwendigkeit eine rasche und fortgesetzte Entwicklung ein.

Nun besitze aber Genf kein derart vollständiges Tramwaynetz, und daraus erkläre sich, warum die Entwicklung des Handels und das Wachstum der Stadt nicht im Verhältnis zu deren ausnahmsweise günstigen äußern Bedingungen ständen. In der That sei Genf vermöge seiner allgemeinen und besondern Lage, seiner Wasserkräfte etc. berufen, im Centrum von Europa eine große Rolle im Handel zu spielen und demgemäß sich rapid zu entwickeln. Dies werde aber nur möglich sein, wenn seine Verkehrs- und Transportmittel vollständige sein werden.

Die Erfahrung habe gezeigt, daß nur ein System, wie es der Gesuchsteller vorschlage, geeignet sei, diesen Zweck wirklich zu erfüllen und demgemäß die rasche Entwicklung aller Handelszweige zu fördern, nämlich ein System, bei dem die Linien in ihrer Gesamtheit gewissermaßen eine Reihe von Ringen bilden, die einen direkten Verkehrsdienst nach allen Richtungen und im Bedarfsfalle den Übergang der Wagen von irgend einem Quartier der Stadt nach jedem beliebigen andern erlauben.

Um sich von dem Nutzen des projektierten Netzes für den Verkehr zu überzeugen, genüge ein Blick auf die neuen direkten Verbindungen, welche es gegenüber dem bestehenden Zustande schaffen werde, nämlich zwischen den beiden Bahnhöfen, zwischen dem Theater und allen Quartieren, zwischen der Place Bel-Air einerseits und Versoix, Malagnou, der Place des Eaux-Vives, Pâquis, dem Hotelquartier andererseits, zwischen dem Hotelquartier einerseits und dem Bahnhof Cornavin, dem Parc des Eaux-Vives, dem Theater andererseits, zwischen der Sekundarschule und Malagnou, der Oberschule, Malagnou und la Cluse etc. Es sei also gewiß, daß das Netz eine unberechenbare Wohlthat für Genf sein werde, nicht bloß für einzelne Straßen oder einzelne Quartiere, sondern für die ganze Stadt.

In dem dem Gesuche beigegebenen technischen Berichte ist das Netz in 14 einzelne Linien mit verschiedenen Varianten und eventuellen Linien eingeteilt, mit einer Gesamtlänge von 30 km., bezw. 42,290 km. bei Einschluß der eventuellen oder fakultativen Linien. Infolge der Verhandlungen mit den kantonalen und lokalen Behörden, sowie der öffentlichen Diskussion wurde

das Netz zunächst auf 8 Linien beschränkt, die sofort gebaut werden sollen, unter einstweiliger Weglassung aller bloß eventuellen Linien. Dieselben sind im Eingang des unten folgenden Beschlußentwurfes mit Varianten genau umschrieben, so daß wir der Kürze zu lieb hier von einer eingehenden Beschreibung glauben absehen zu dürfen.

Als Spurweite war ursprünglich in erster Linie 1 m., eventuell 1,44 m. vorgesehen. Nach dem Wunsche der lokalen Behörden stellt der Konzessionär nunmehr auf die Meterspur ab. Überall, wo die Straßenbreite es gestattet und die Verkehrsdichtigkeit es erheischt, ist doppelspurige Anlage in Aussicht genommen. Was den Oberbau anbetrifft, so sollen Rillenschienen zur Verwendung kommen, die eben mit dem Straßenniveau verlegt werden.

Der kleinste Krümmungshalbmesser ist zu 20 m. und an einzelnen Stellen noch geringer angenommen; als Regel soll derselbe aber so groß als möglich gewählt werden. Die Maximalsteigung von 11 % weist die Linie in der Rue de la Cité und der Grand'Rue auf und es sollen zu deren Überwindung eventuell besondere Vorkehrungen getroffen werden. Im übrigen gehen die Steigungen nicht über 6 %.

Als Betriebskraft ist Elektrizität in Aussicht genommen, die am Orte selbst beschafft werden soll. Die Stromzuführung erfolgt oberirdisch mit Rückleitung durch die Schienen. Die Luftleitung soll entweder an Spanndrähten, die mittelst Rosetten an den Häusern oder an Masten befestigt sind, oder an Säulen mit Armen aufgehängt werden. Außer den üblichen Automobilwagen sind auch offene, den Motorwagen anzuhängende Sommerwagen in Aussicht genommen. Die Automobilen sollen mit Bremsvorrichtung nach bestem System versehen werden.

Der Kraftbedarf für den Betrieb des ganzen Netzes mit Abfahrten alle 5 Minuten im Mittel, bei 60 Wagen im Dienst und bei einer mittleren Geschwindigkeit von ungefähr 12 km. per Stunde wird auf cirka 1500 Pferdekräfte veranschlagt.

Es ist 6—20-Minutenbetrieb je nach Richtung und Verkehr vorgesehen; derselbe soll nach Bedürfnis entweder mittelst Automobilen allein oder unter Verwendung von einem oder mehreren Anhängewagen durchgeführt werden.

Zahl und Lage der Wartepavillons, sowie der erforderlichen Haltestellen sollen später, im Einverständnis mit den Behörden, festgesetzt werden.

Die Erstellungskosten des ganzen Netzes von 30 km., ohne eventuelle und fakultative Linien, werden auf Fr. 4,800,000 oder auf rund Fr. 160,000 per km. veranschlagt.

Bei Vergleich mit andern, analoge Verhältnisse aufweisenden Tramwaynetzen und unter Berücksichtigung der besondern Betriebsverhältnisse, der Art der Bevölkerung der bedienten Gegend, der allgemeinen Lage u. s. w. rechnet der Konzessionsbewerber auf eine Reineinnahme von Fr. 5000 per Kilometer oder Fr. 150,000 im ganzen, was eine Verzinsung des Anlagekapitals zu ungefähr $3\frac{1}{4}\%$ erlauben würde.

Teils vor, teils nach demjenigen des Herrn Forestier sind noch folgende weitere Konzessionsgesuche für Straßenbahnen in Genf eingereicht worden:

- a. unterm 20. Februar 1894 von seiten des Herrn H. Magnin, Geometer, und Mithafte, in Genf für eine mittelst komprimierter Luft zu betreibende Straßenbahn vom Pont de l'Isle nach dem Quartier des Pâquis;
- b. unterm 28. September 1896 seitens der Société genevoise des chemins de fer à voie étroite für eine schmalspurige Linie vom Jardin Anglais über den Grand Quai, die Place du Rhône, den Pont und die Place des Bergues, den Quai du Montblanc und von hier über die Place des Alpes und durch die Rue des Pâquis, oder über den Quai des Pâquis und du Léman nach dem Quartier des Pâquis;
- c. unterm 29. September 1896 von der Compagnie générale des Tramways suisses für eine normalspurige elektrische Straßenbahn ebenfalls vom Pont de l'Isle nach dem Quartier des Pâquis;
- d. unterm 3. Mai 1898 von der Compagnie générale des Tramways suisses für eine normalspurige elektrische Straßenbahn von Genf (Rue de Lausanne) nach Versoix;
- e. unterm 8. August 1898 von der Société genevoise des chemins de fer à voie étroite für Linien vom Quai de la Poste (Ausgangspunkt einzelner ihrer Linien) durch die Rue du Rhône zum Anschluß an ihre Linie nach Jussy und durch die Rue d'Italie zum Anschluß an ihre Linie nach Douvaine beim Jardin Anglais, sowie von ihrer Station bei der Rue du Montblanc (Ende der Rue de Chantepoulet) durch die Rue du Montblanc, über den Quai und den Pont des Bergues nach der Place du Rhône (Linie Chante-

poulet-Pont des Bergues-Place du Rhône) und von hier zur Verbindung mit den andern Linien am Quai de la Poste einerseits und nach Jussy, sowie nach Douvaine anderseits.

Von diesen Konzessionsbegehren fallen diejenigen unter litt. *a*, *b*, *c* und *d* aus dem hiernach anzuführenden Grunde (Nichtbewilligung der Straßenbenutzung durch die kompetenten Behörden) nicht weiter in Betracht. Dasjenige unter litt. *b* ist als solches von der Gesuchstellerin selbst fallen gelassen und durch dasjenige unter litt. *e* ersetzt worden.

Mit diesem letztern Projekt bezweckt die Gesellschaft der Schmalspurbahnen eine rationelle Verbindung ihrer bisher getrennten Linien auf dem linken und rechten Rhoneufer durch den belebtesten Stadtteil behufs Ermöglichung eines direkten Verkehrs, und hofft damit ihre Lage wesentlich zu verbessern und ferner den Anfang mit der Einführung des zur Zeit studierten elektrischen Betriebes auf ihrem ganzen Netze oder einem Teil desselben zu machen.

Die Spurweite ist zu 1 m. vorgesehen, wie auf dem übrigen Netze der Gesellschaft. Es sollen Rillenschienen zur Verwendung kommen und der Betrieb mittelst Elektrizität erfolgen. In der schon von den Tramways suisses in Anspruch genommenen Mont-blanc-Straße ist in Aussicht genommen, die Schienen innerhalb derjenigen der andern Gesellschaft einzulegen. Beim Hôtel und beim Pont des Bergues ist eine Verbreiterung der Straße vorgesehen. Die Länge der Linie würde 1900 m., die Maximalsteigung 20 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser 30 m. betragen. Die Kosten sind auf Fr. 171,000 veranschlagt.

Alle die vorstehend erwähnten Konzessionsgesuche wurden jeweilen dem Staatsrate des Kantons Genf zur Vernehmlassung mitgeteilt und derselbe ersucht, sich insbesondere über die Frage der Straßenbenutzung auszusprechen. Ferner machte das Eisenbahndepartement die Petenten in der üblichen Weise darauf aufmerksam, daß nach konstanter Praxis auf ihre Gesuche erst eingetreten werden könne, wenn die Bewilligung zur Straßenbenutzung seitens der kompetenten kantonalen, beziehungsweise lokalen Behörden vorliegen werde.

Mit Schreiben vom 21. Oktober 1898 sprach sich der Staatsrat von Genf über die verschiedenen Konzessionsbegehren in nachstehender Weise aus.

Bezüglich des Projektes Forestier und Mithafte sei er grundsätzlich mit der Konzessionserteilung einverstanden, vorbehaltlich

der Vernehmlassung der beteiligten Gemeinden; er genehmige das projektierte Netz als ganzes mit der Linie Vézenaz-Hermance und Carouge-Troinex-Collonges. Immerhin halte er dafür, daß einige Nebenlinien, welche andere schon bestehende unnützerweise konkurrenzieren und so einen für beide schädlichen Wettbewerb schaffen würden, unterdrückt werden sollten.

Der Staat nehme von den Anerbietungen der Gesellschaft Forestier für Verbreiterung gewisser Verkehrswege und eventuell für Verstärkung alter Brücken oder Erstellung neuer Werke Vormerkung.

Betreffend das Geleisesystem und die technischen Einzelheiten der Ausführung habe sich die Gesellschaft Forestier vor jedem Baubeginn mit den kompetenten Behörden ins Einvernehmen zu setzen.

In Bezug auf den Betrieb und Unterhalt der gemeinsamen Strecken müsse zwischen der Gesellschaft Forestier und den andern schon bestehenden Gesellschaften eine Vereinbarung getroffen werden.

Der Staat (Kanton) bewillige der Société des chemins de fer à voie étroite, vorbehaltlich der Vernehmlassung der beteiligten Gemeinden, die Herstellung der Verbindung zwischen ihren Netzen, d. h. eine Linie Chantepoulet-Rue du Montblanc, Quai und Pont des Bergues, Place du Rhône mit Abzweigung einerseits nach dem Quai de la Poste durch die Rue du Rhône, anderseits nach dem Jardin Anglais durch die Rue du Rhône oder über den Grand Quai, unter der Bedingung der Verlängerung ihrer Linien bis zum Bahnhof Vollandes für den Personen- und Güterverkehr.

Betreffend das Geleisesystem und die technischen Einzelheiten der Ausführung wurde auch bezüglich dieser Linie die Verständigung mit den kompetenten Behörden vor Inangriffnahme des Baues vorbehalten.

Was das Konzessionsgesuch der Compagnie générale des Tramways suisses anbelange, so erlaube die Normalspur, auf welche die Gesellschaft zu verzichten nicht geneigt scheine, die Begünstigung der Ausdehnung des bestehenden Netzes nicht.

Unser Eisenbahndepartement ersuchte dann den Staatsrat, diejenigen Linien des Projektes Forestier, deren Konzessionierung von ihm nicht empfohlen werde, namentlich zu bezeichnen, und forderte gleichzeitig Herrn Forestier mit Bezug auf die vom Staatsrate vorbehaltene Zustimmung der kompetenten städtischen Behörden auf, die mit diesen letztern getroffenen Vereinbarungen mitzuteilen.

Unterm 13. Dezember 1898 übermittelte der Staatsrat die Beschlußfassung des Gemeinderates von Genf, vom 12. gl. M., bezüglich des Konzessionsgesuches des Herrn Forestier, welche dahin lautet, der Gemeinderat begutachte das Konzessionsbegehren, unter Vorbehalt der zu konzessionierenden Linien, der zu erörternden Bestimmungen des Pflichtenheftes und der im Kommissionsberichte aufgezählten, vom Konzessionsbewerber eingegangenen Verpflichtungen, in zustimmendem Sinne.

Der Staatsrat seinerseits erklärte, kein Hindernis zu erblicken, dem Bewerber die Konzession unter folgenden ausdrücklichen Vorbehalten zu erteilen:

1. Die Linie durch die Rue du Rhône, d. h. durch die Stadt, soll auch von der Société des chemins de fer à voie étroite benützt werden können, um die Verbindung der von ihr bedienten entfernten Teile des Kantons in der Stadt selbst zu ermöglichen. Die Bestimmungen über den gemeinschaftlichen Betrieb dieser Strecke durch die beiden Gesellschaften unterliegen der Genehmigung des Staatsrates, insbesondere bezüglich der Fahrpläne.

2. Die Linie 3, vom Park Plantamour zum Theater, soll durch die von Herrn Forestier mit Schreiben vom 12. Dezember 1898 vorgeschlagene Variante durch die Rue de l'Entrepôt ersetzt werden. Dadurch werde der Quai du Léman, außer auf der Strecke vom Chemin des Bains bis zur Besetzung Plantamour, von jeder Linie entlastet. Auf alle Fälle müsse über diese Linie die Gemeinde Petit-Saconnex vernommen werden. Eine noch vorzuziehende Variante wäre die Führung der Linie durch die Rue de Lausanne und die Rue Butini.

3. Da sich die Gemeinderäte von Genthod und Bellevue gegen die Linie nach Versoix ausgesprochen — auch private Anwohner dagegen protestiert — hätten, so sei zur Zeit diese Linie nicht zu konzessionieren.

Bezüglich der Linie Stadt Genf-Sécheron habe sich die davon berührte Gemeinde Petit-Saconnex noch nicht ausgesprochen.

Endlich erinnerte der Staatsrat an die unterm 21. Oktober 1898 bezüglich des Konzessionsgesuches der Société de la voie étroite für eine Verbindungslinie Chantepoulet-Pont des Bergues und bis in die Rue du Rhône abgegebene zustimmende Vernehmlassung.

Der Vernehmlassung des Staatsrates vom 13., hier eingelangt am 14. Dezember 1898, waren außer dem Beschlusse des Gemeinderates von Genf, vom 12. Dezember 1898 (nebst Bericht

seiner Kommission vom 8. Dezember), auch die Vernehmlassungen der Gemeinderäte der andern, von dem projektierten Netze berührten Gemeinden, nämlich von Thônex, Genthod, Bellevue, Chêne-Bougeries, Eaux-Vives, Carouge und Plainpalais, mit einziger Ausnahme von Petit-Saconnex, beigegeben. Von diesen Vernehmlassungen lauten, wie schon im Schreiben des Staatsrates erwähnt, diejenigen von Genthod und Bellevue ablehnend, infolgedessen der Gesuchsteller auf die Linie nach Versoix zur Zeit verzichtet. Die andern Gemeinderäte dagegen sprechen sich zu gunsten des Projektes aus, knüpfen aber an ihre grundsätzliche Zustimmung verschiedene Wünsche oder Bedingungen, namentlich bezüglich des Tracés. Andere behalten die Aufstellung besonderer Pflichtenhefte oder die spätere definitive Festsetzung der Linien vor. Vom Maire von Petit-Saconnex wurde nachträglich ein vom 19. Dezember 1898 datiertes Schreiben vorgelegt, in welchem derselbe seiner persönlichen Meinung dahin Ausdruck giebt, daß für den Gemeinderat kein Grund zur Einsprache gegen das Projekt vorliegen dürfte.

Im weitem übermittelte der Staatsrat noch ein Schreiben des Konsortiums Forestier, datiert vom 11. Dezember 1898, in welchem die genaue Beschreibung der definitiv vorgeschlagenen 8 Linien des zu konzessionierenden Netzes enthalten ist. Diese Linien sind eben die im Eingang des nachstehenden Beschlusentwurfes aufgezählten.

Obwohl die Frage der Straßenbenutzung demnach noch keineswegs als abschließlich geregelt angesehen werden konnte, glaubte unser Eisenbahndepartement, dem vom Staatsrate, welcher von einer Verzögerung der Konzessionserteilung das Scheitern des ganzen für Genf höchst bedeutungsvollen Projektes befürchtete, in dringlichster Weise geltend gemachten Wunsche nach sofortiger Behandlung der Angelegenheit behufs Vorlage an die eidgenössischen Räte noch in ihrer gegenwärtigen Session, seinerseits trotz der Kürze der für Prüfung und Vorbereitung der Angelegenheit verfügbaren Zeit, nicht entgegnetreten zu sollen. Es veranstaltete deshalb am 19. d. M. die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen, bei denen neben dem Staatsrate auch der Gemeinderat der Stadt Genf durch seinen Präsidenten vertreten war, und zu welchen außer dem Konzessionsbewerber für das neue Netz, Herrn Forestier, ferner die Verwaltung der Société des chemins de fer à voie étroite als mitbeteiligte Konzessionsbewerberin zugezogen wurde.

Das Departement sah sich veranlaßt, an der Konferenz vor allem und mit Nachdruck zu betonen, daß ohne Zweifel die richtigste Lösung in Sachen der vorliegenden, gegenseitig mehr oder weniger in Konkurrenz zu einander stehenden Konzessionsbegehren, wie der Genfer Straßenbahnfrage überhaupt, in der Vereinigung der drei Interessentengruppen (Tramways suisses, Chemins de fer à voie étroite und die neu zu konstituierende Gesellschaft) zu einer einzigen Gesellschaft, d. h. der Fusionierung der verschiedenen Netze zu einem einheitlichen Unternehmen bestände. Unter den obwaltenden Umständen, angesichts namentlich der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit, mußte indessen leider von weiteren Verhandlungen über eine solche Fusion, die übrigens auch die gemeinderätliche Kommission in ihrem erwähnten Berichte als das anstrebenswerte Ziel bezeichnet hatte, abgesehen werden, und das Departement sich darauf beschränken, die bestimmte Erwartung auszusprechen, daß eine solche Vereinigung nachträglich noch zu stande komme, nachdem einleitende Verhandlungen zwischen den Interessenten und mit den Genfer Behörden bereits stattgefunden haben.

Indem das Departement auf das Konzessionsgesuch des Herrn Forestier und das Konzessionserweiterungsgesuch der Schmalspurbahnen eintrat, unterließ es indessen nicht, ausdrücklich darauf hinzuweisen, daß die nach konstanter Praxis für das Eintreten auf Konzessionsgesuche für Straßenbahnen als unerläßlich erachtete Voraussetzung, nämlich daß vorher die zuständigen kantonalen und lokalen Behörden die definitive Bewilligung zur Straßenbenützung erteilt haben, im vorliegenden Falle nicht in vollem Umfange zutrefte. Wenn trotzdem die Angelegenheit nach dem dringenden Wunsche des Staatsrates und der Petenten an die Hand genommen und der Bundesversammlung unterbreitet werde, so geschehe es unter dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß von seiten der Bundesbehörden auf keinerlei weitere Vorlagen betreffend das Projekt werde eingetreten werden, bis die Frage der Straßenbenützung ihre allseitige und abschließliche Erledigung gefunden habe.

Dem gegenüber erklärten dann allerdings die Vertreter des Staatsrates, daß nach ihrer Ansicht diese abschließliche Erledigung heute schon vorliege. Denn der Staatsrat sei seinerseits nicht an die Meinungsäußerungen und Beschlüsse der Gemeindebehörden gebunden, sondern könne sich, gestützt auf das kantonale Gemeindegesetz vom Jahre 1849, über dieselben hinwegsetzen und von sich aus die endgültige Verfügung treffen, wie er dies im vorliegenden Falle gethan habe, indem er die Bewilligung zur Straßenbenützung, soweit erforderlich, erteilte. Dieser Ansicht opponierte indessen

der Vertreter des Genfer Gemeinderates, indem er darauf bestand, daß da, wo rein städtische Straßen in Frage kommen, es einer Verständigung zwischen Stadtbehörde und Staatsrat bedürfe.

Im weitem ergab sich aus den Erklärungen der Vertreter des Staatsrates, daß die Vernehmlassung vom 13. Dezember 1898 dessen letzten Beschluß in betreff der Teilstrecke in der Rue du Rhône, für welche sowohl Herr Forestier als die Gesellschaft der Schmalspurbahnen um die Konzession nachsuchen, nicht ganz unzweideutig wiedergibt, indem die ausdrückliche Bezugnahme auf die frühere Vernehmlassung vom 21. Oktober 1898, wonach der Staatsrat der Gesellschaft der Schmalspurbahnen die Verbindung ihrer Netze, d. h. eine Linie Chantepoulet-Rue du Montblanc-Quai und Pont des Bergues-Place du Rhône, mit Abzweigung einerseits durch die Rue du Rhône nach dem Quai de la Poste und anderseits durch die Rue du Rhône oder über den Grand Quai nach dem Jardin Anglais unter der Bedingung der Fortsetzung bis zum Bahnhof Vollandes, bewilligte, die Meinung erwecken mußte, daß auch jetzt noch der Gesellschaft der Schmalspurbahnen die selbständige Bewilligung zum Bau und Betrieb in der Rue du Rhône erteilt und nicht bloß das Recht der Mitbenutzung der dem Herrn Forestier zu konzessionierenden Geleiseanlage durch diese Straße eingeräumt werden wollte. Infolge der Präzisierung des Staatsratsbeschlusses in letzterem Sinne mußte dann Ziff. III des Beschlußentwurfes gegenüber dem ursprünglichen Vorschlag des Departements entsprechend geändert werden, wovon hiernach noch die Rede sein wird.

Kann aber nach der angeführten Erklärung der Vertreter des Staatsrates an der Konferenz die Bewilligung zur Straßenbenutzung durch dessen Beschlüsse als definitiv erteilt angesehen werden, so nehmen wir nicht weiter Anstand, Ihnen die beiden vom Staatsrat befürworteten Konzessionsgesuche mit dem Antrage auf Erteilung der Konzession im Sinne des nachstehenden Entwurfes zu unterbreiten, indem wir übrigens daran erinnern, dass es in Bezug auf die Frage der Straßenbenutzung bei frühern Konzessionserteilungen für Straßenbahnen in Genf ähnlich gehalten, d. h. eine bezügliche Erklärung des Staatsrates, daß er die Bewilligung erteile, als ausreichend erachtet wurde.

Was nun die in den Beschlußentwurf aufgenommenen Konzessionsbedingungen als solche betrifft, so geben uns dieselben nur zu wenigen Bemerkungen Veranlassung.

Die unter Ziffer I aufgeführte Konzession an Herrn Forestier für ein Netz elektrischer Straßenbahnen schließt sich in allen Teilen an die in neuerer Zeit für städtische Straßenbahnen, z. B. in Zürich, Bern etc., festgesetzten Bedingungen an, und es fand dieselbe in der Konferenz allseitige Zustimmung.

Erwähnt mag werden, daß die im Eingang umschriebenen Linien dem letzten Vorschlage des Petenten entsprechen, unter Berücksichtigung der vom Staatsrate verlangten Tracé-Änderungen.

In Art. 12 ist, wie für die Zürcher Straßenbahnen, bezüglich der eventuellen spätern Einführung eines Güterdienstes dem Entscheid des Bundesrates gerufen, der dann gegebenen Falls auch die Taxen festsetzen würde (Art. 16, letztes Alinea).

Art. 21 behält in der üblichen Weise zunächst die Geltung der vom Staatsrate in seiner Vernehmlassung vom 13. Dez. 1898 und vom Gemeinderat der Stadt Genf in seinem Beschlusse vom 12. gl. M. in betreff der Straßenbenutzung gemachten Vorbehalte, soweit sie nicht mit der Bundeskonzession oder den bundesrechtlichen Vorschriften kollidieren, vor. Wir erachten es für angezeigt, in gleicher Weise auch die weitem Detailvorschriften zu erwähnen, deren Aufstellung in Pflichtenheften oder anderweitigen Vereinbarungen oder Verfügungen seitens der kantonalen und lokalen Behörden in Aussicht genommen ist.

Zu den in der Vernehmlassung des Staatsrates gemachten Vorbehalten, deren Geltung der Art. 21 ausdrücklich sichert, zählt unter anderm auch der, daß die von den beiden Gesellschaften (Forestier und Schmalspurbahnen) in betreff des gemeinsamen Betriebes auf der Strecke in der Rue du Rhône zu vereinbarenden Bedingungen der Genehmigung des Staatsrates unterliegen. Es erscheint daher unnötig, diesen Vorbehalt in Art. 22, wie die Vertreter des Staatsrates an der Konferenz nachträglich wünschten, noch besonders aufzuführen, abgesehen davon, daß es nicht wohl angängig wäre, in dieser Form die Genehmigung einer kantonalen Behörde in der Bundeskonzession vorzubehalten.

Art. 22 verpflichtet die Gesellschaft, im Sinne der vom Staatsrate aufgestellten Bedingung, den Schmalspurbahnen die Mitbenutzung der Strecke in der Rue du Rhône ohne erschwerende Bedingungen zu gestatten.

Unter Ziffer II findet das frühere und von ihr selbst fallen gelassene Konzessionsgesuch der Gesellschaft der Schmalspurbahnen, das übrigens infolge mangelnder Bewilligung der Straßenbenutzung sowieso hinfällig wäre, seine Erledigung.

Unter Ziffer III beantragen wir Ihnen, der letztgenannten Gesellschaft in dem Umfange, wie der Staatsrat die Bewilligung zur Straßenbenutzung gewährt hat, die Konzession für diese Verbindungslinie zwischen ihren rechts- und linksufrigen Netzgruppen und das Recht der Mitbenutzung der dem andern Bewerber konzessionierten Strecke in der Rue du Rhône zu erteilen, und zwar unter den für das übrige Netz, dessen Bestandteil die Verbindungslinie bilden wird, geltenden Bestimmungen, immerhin mit Ansetzung neuer Fristen. Die zu konzessionierende Linie als Verbindungslinie und ferner die durch die Mitbenutzung der Linie in der Rue du Rhône herzustellenden Verbindungen in der Konzession näher zu bezeichnen, erachten wir als unerlässlich, wenn nicht die Konzession für die Konzessionärin unter Umständen wertlos sein soll. Es haben sich übrigens auch die Vertreter des Staatsrates damit einverstanden erklärt, nachdem sie anfänglich die Streichung des Passus betreffend Mitbenutzung gewünscht hatten.

Das 2. Alinea der Ziffer III, welches in der Konferenz mit Rücksicht darauf, daß keine der Herrn Forestier zu konzessionierenden Linien den Pont des Bergues in Anspruch nimmt, also eine Mitbenutzung nicht in Frage kommt, als gegenstandslos gestrichen worden war, ist auf Wunsch der Vertreter des Staatsrates nachträglich wieder aufgenommen worden, um der Gesellschaft Forestier für den Fall einer spätern Ausdehnung ihres dormalen vorgesehenen Netzes eventuell die Mitbenutzung dieser Strecke zu sichern.

Was endlich noch die unter Ziffer IV behandelten Konzessionsgesuche der Tramwaygesellschaft anbetrifft, so versagt der Staatsrat für die betreffenden Linien die erforderliche Bewilligung zur Straßenbenutzung, da er eine weitere Ausdehnung der breitspurigen Straßenbahnen, wie übrigens auch der Gemeinderat von Genf, für unzweckmäßig erachtet. Es scheint uns daher angezeigt, die infolgedessen faktisch hinfällig werdenden Begehren der Tramwaygesellschaft bei diesem Anlasse auch einer formellen Erledigung zuzuführen.

Das Gleiche gilt in betreff des seit dem Jahre 1894 hängigen Konzessionsgesuches der Herren Magnin und Mithaften, über welches sich zwar der Staatsrat in seiner Vernehmlassung vom 13. Dezember abhin nicht ausdrücklich aussprach, bezüglich dessen aber die notwendige Bewilligung zur Straßenbenutzung thatsächlich schon dadurch als verweigert zu betrachten ist, daß der Staatsrat für die gleiche Strecke dem Herrn Forestier die Bewilligung erteilte. An der Konferenz stimmten denn auch die Vertreter des Staatsrates dem Vorschlage des Departements (Ziffer IV) ohne weiteres zu.

Indem wir Ihnen, Tit., den nachstehenden Beschlußentwurf zur Genehmigung empfehlen, benutzen wir auch diesen Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 21. Dezember 1898.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Ruffy.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession elektrischer Straßenbahnen im Kanton Genf
und Erweiterung der Konzession für die Genfer Schmal-
spurbahnen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn F. Forestier in Genf, vom 30. November 1897;
2. einer Eingabe der Herren H. Magnin, Geometer, und Konsorten in Genf, vom 20. Februar 1894;
3. der Eingaben der Société genevoise des chemins de fer à voie étroite, vom 28. September 1896 und vom 8. August 1898;
4. der Eingaben der Compagnie générale des Tramways suisses in Genf, vom 29. September 1896 und 3. Mai 1898;
5. einer Botschaft des Bundesrates vom 21. Dezember 1898,

beschließt:

I. Dem Herrn F. Forestier, Transportunternehmer in Genf, wird zu Händen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb eines elektrischen Straßennetzes im Kanton Genf, umfassend die Linien:

- a. von Sécheron durch die Route de Lausanne, die Rues Butini, des Pâquis, du Cendrier und Rousseau, über den Quai des Bergues (oder Rue des Etuves), den Pont de l'Isle, die Place Bel-Air, durch die Rues de la Poste, Diday, Bovy-Lysberg, die Avenue du Mail, die Rue de l'École de Médecine, über den Quai des Casernes, den Pont d'Arve, das Boulevard du Cheval blanc, durch die Rue St. Léger und über die Place du Marché nach Carouge;
- b. von Plongeon (Place des Maronniers) durch den Chemin des Eaux-Vives, die Rues Versonnex und du Rhône, über die Place Bel-Air, den Quai de la Poste, die Place de la Poste, durch die Rues du Stand und de la Coulouvrenière nach der Avenue de la Jonction;
- c. vom Park Plantamour über den Quai du Léman, durch den Chemin des Bains, die Rues des Buis, de l'Entrepôt, Paul Bouchet und Rousseau, über den Quai des Bergues, den Pont de l'Isle, die Place Bel-Air, den Quai de la Poste (oder durch die Rue de la Poste) und das Boulevard du Théâtre zum Theater;
- d. vom Chemin Liotard (Chemins des Chênes) durch den verlängerten Chemin Liotard, die Rues de la Prairie, Voltaire und du Temple, über die Place St-Gervais, den Pont de l'Isle, die Place Bel-Air, durch die Rues du Rhône, d'Italie und de Malagnou bis zum Eingang der Rue de Malagnou;
- e. vom Chemin du Grand Pré (Chemin du Nant oder eventuell de Pragny) durch den Chemin du Grand Pré, die Rue des Grottes, über die Place de Cornavin, durch die Rues de Cornavin und Rousseau, über den Quai des Bergues (oder Rue des Etuves), den Pont de l'Isle, die Place Bel-Air, den Quai de la Poste, das Boulevard du Théâtre, durch die Rues Calame, Général Dufour und de Candolle, die Chemins des Grands Philosophes und de la Roseraie, über das Boulevard de la Cluse zum Kantonsspital;
- f. vom Chemin du Vallon (eventuell von Thônex) durch die Route de Malagnou, über das Boulevard des Tranchées, das Boulevard des Philosophes, durch die Rues de Candolle, Général Dufour und Calame, über das Boulevard du Théâtre und den Quai de la Poste zur Place Bel-Air; eventuell vom Boulevard des Tranchées durch die Rue de l'Observatoire, über die Place du Bourg-de-Four, durch die Rues de

l'Hôtel de Ville und de la Descente de la Treille, über die Place Neuve und das Boulevard du Théâtre zur Place Bel-Air;

- g. eine Ringlinie von der Place Bel-Air durch die Rue de la Cité, die Grand'rue, die Rue de l'Hôtel de Ville, über die Place du Bourg-de-Four, durch die Rues Verdaine, du Vieux Collège, d'Italie und du Rhône zur Place Bel-Air;
- h. vom Bahnhof Cornavin (zu oberst der Rue des Alpes) durch die Rue des Alpes, über den Quai und den Pont du Montblanc, die Place du Port, durch die Rues du Rhône und de Versonnex, die Avenue Versonnex zum Bahnhof Vollandes;

unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

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 80 Jahren, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

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

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

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Datum des Konzessionsaktes an gerechnet, sind dem Bundesrate die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen für das ganze Netz, nebst den Statuten der Gesellschaft, einzureichen.

Innert 6 Monaten nach stattgefundener Plangenehmigung ist der Anfang mit den Erdarbeiten für die Erstellung der Straßenbahn zu machen.

Art. 6. Binnen 3 Jahren, vom Beginn der Erdarbeiten an gerechnet, ist das Netz zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Das Netz wird mit Spurweite von 1 Meter und ein-
gleisig erstellt. Jedoch soll überall da, wo die Breite der Straße
es gestattet und das Bedürfnis des Verkehrs es erheischt, ein
zweites Geleise gelegt werden.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche
durch die Bauarbeiten zu Tage gefördert werden, wie Versteine-
rungen, Münzen, Medaillen u. s. w., sind Eigentum des Kantons
Genf und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 10. Den Bundesbeamten, welchen die Überwachung der
Bahn hinsichtlich der Bauten oder des Betriebes obliegt, hat die
Bahnverwaltung behufs Erfüllung ihrer Aufgabe zu jeder Zeit Ein-
sicht von allen Teilen der Bahn, der Stationen und des Materials
zu gestatten, sowie das zur Untersuchung nötige Personal und
Material zur Verfügung zu stellen.

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder
Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funk-
tionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die
Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen,
bestraft oder nötigen Falls entlassen werden.

Art. 12. Die Gesellschaft übernimmt bloß die Beförderung von
Personen und Handgepäck. Über die Einführung eines Güterdienstes
entscheidet der Bundesrat. Zum Viehtransport ist die Gesellschaft
nicht verpflichtet.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich dem Transportreglement
der schweizerischen Eisenbahnen zu unterziehen. Soweit sie
Änderungen nötig findet, können solche nur nach vorheriger Ge-
nehmigung des Bundesrates eingeführt werden.

Art. 14. Der Gesellschaft ist im allgemeinen anheimgestellt,
die Zahl der täglichen Züge und deren Kurszeiten festzusetzen.
Immerhin sind alle Projekte, welche sich auf fahrplanmäßige Züge
beziehen, dem Eisenbahndepartement vorzulegen und dürfen vor
ihrer Genehmigung nicht vollzogen werden.

Das Maximum der Fahrgeschwindigkeit wird vom Bundesrate
bestimmt.

Art. 15. Es wird nur eine Wagenklasse eingeführt, deren Typus vom Bundesrate genehmigt werden muß.

Art. 16. Für den Transport von Personen darf eine Taxe von je 10 Rappen für den ersten Kilometer und von 5 Rappen für jeden weitem Kilometer der Bahnlänge bezogen werden.

Für Kinder unter drei Jahren, sofern für solche kein besonderer Sitzplatz beansprucht wird, ist nichts zu bezahlen.

Handgepäck ist soweit frei, als es ohne Belästigung der Mitreisenden im Personenwagen untergebracht werden kann; soweit dafür besonderer Platz in Anspruch genommen wird, ist die Personentaxe zu bezahlen.

Die Gesellschaft ist zur Ausgabe von Abonnementsbilleten zu ermäßigter Taxe nach mit dem Bundesrate zu vereinbarenden Bestimmungen verpflichtet.

Bei Festsetzung der Taxen werden Bruchteile eines Kilometers für einen ganzen Kilometer gerechnet.

Im Falle der Einrichtung eines Güterdienstes setzt der Bundesrat hierfür die Taxen fest.

Art. 17. Für die Einzelheiten des Transportdienstes sind besondere Reglemente und Tarife aufzustellen.

Art. 18. Die sämtlichen Reglemente und Tarife sind mindestens zwei Monate, ehe die Straßenbahn dem Verkehr übergeben wird, dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 19. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen sechs Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismäßig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft 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 Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifansätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 20. Die Gesellschaft ist verpflichtet, für Äuffnung genügender Erneuerungs- und Reservefonds zu sorgen und für das Personal eine Kranken- und Unterstützungskasse einzurichten oder

dasselbe bei einer Anstalt zu versichern. Ferner sind die Reisen und das Personal bezüglich der aus dem Bundesgesetz über die Haftpflicht, vom 1. Juli 1875, hervorgehenden Verpflichtungen bei einer Anstalt zu versichern. Die hierüber aufzustellenden besonderen Vorschriften unterliegen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 21. In Bezug auf die Benützung der öffentlichen Straßen für die Anlage und den Betrieb gelten die vom Staatsrat des Kantons Genf in seinem Schreiben vom 13. Dezember 1898 und vom Gemeinderate der Stadt Genf in seinem Beschlusse vom 12. Dezember 1898 gemachten Vorbehalte, sowie die von diesen Behörden aufzustellenden weitem Vorschriften, soweit dieselben nicht mit den Bestimmungen der gegenwärtigen Konzession und der Bundesgesetzgebung im Widerspruch stehen.

Art. 22. Die Gesellschaft ist verpflichtet, soviel an ihr, der Société genevoise des chemins de fer à voie étroite die Mitbenützung der Strecke in der Rue du Rhône ohne erschwerende Bedingungen zu gestatten.

Art. 23. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Genf gelten folgende Bestimmungen:

- a. Der Rückkauf kann frühestens 30 Jahre nach der Betriebsöffnung des Netzes und von da an je auf 1. Mai eines Jahres erfolgen. Vom Entschluß des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.
- b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Straßenbahn 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 Straßenbahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge gethan werden und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismäßiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.
- c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1935 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die

dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1935 und 1. Mai 1950 erfolgt, den $22\frac{1}{2}$ fachen Wert; — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1950 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages; — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

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

- d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welchen letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds 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 Bundesgerichtes.

Art. 24. Hat der Kanton Genf den Rückkauf der Straßenbahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahoriges Recht, wie es im Art. 23 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Straßenbahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

II. Auf das Konzessionsgesuch der Société genevoise des chemins de fer à voie étroite, vom 28. September 1896, für eine Schmalspurbahn vom Jardin Anglais über den Grand Quai, die Place du Rhône, den Pont und den Quai des Bergues, den Quai du Montblanc und von hier entweder über die Place des Alpes und die Rue des Pâquis oder über den Quai des Pâquis und du Léman nach dem Quartier des Pâquis wird nicht eingetreten.

III. Der Société genevoise des chemins de fer à voie étroite in Genf wird die Konzession erteilt für den Bau und Betrieb einer Verbindungslinie von Chantepoulet über den Pont des Bergues nach der Place du Rhône und von da das Recht eingeräumt zur Mitbenutzung (gemäß Art. 22 hiervor) der Herrn Forestier (Ziffer I) konzessionierten Linie in der Rue du Rhône behufs Anschlusses an ihre Linien von Rive und dem Quai de la Poste, sowie behufs Erreichung des Bahnhofes von Eaux-Vives, unter den in der Konzession für schmalspurige Straßeneisenbahnen von Genf nach St. Julien etc., vom 29. April 1887 (E. A. S. IX, 267 ff.), enthaltenen Bedingungen, mit der Abänderung, daß die Fristen bestimmt werden wie folgt:

- a. Einreichung der vorschriftgemäßen finanziellen und technischen Vorlagen innert 6 Monaten, vom Datum des gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet;
- b. Baubeginn innert 3 Monaten nach stattgefunderer Plan- genehmigung;
- c. Vollendung der Linien innert 6 Monaten nach Arbeitsbeginn; sowie unter der weitem Bedingung, soviel an ihr, der unter I konzessionierten Unternehmung die Mitbenutzung der Strecke über den Pont des Bergues ohne erschwerende Bedingungen zu gestatten.

IV. Auf die Konzessionsgesuche der Herren H. Magnin, Geometer, und Konsorten in Genf, vom 20. Februar 1894, und der Compagnie générale des Tramways suisses in Genf, vom 29. September 1896, für Straßenbahnen vom Pont de l'Isle zum Quartier des Pâquis, sowie der letztern Gesellschaft für eine Straßenbahn von Genf (Rue de Lausanne) nach Versoix, vom 3. Mai 1898, wird nicht eingetreten.

V. Der Bundesrat wird mit dem Vollzuge dieses Beschlusses beauftragt.



**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Konzession elektrischer
Straßenbahnen im Kanton Genf und Erweiterung der Konzession für die Genfer
Schmalspurbahnen. (Vom 21. Dezember 1898.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1898
Année	
Anno	
Band	5
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.12.1898
Date	
Data	
Seite	569-589
Page	
Pagina	
Ref. No	10 018 596

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.