

# Chambésy-Fernex: Botschaft des Bundesrathes vom 9. Oct. 1874

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 19

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2117>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

theilungen bestehen, 40 Mann für den Telegraph, 60 für die Eisenbahn, nämlich 1 Oberlieutenant, 2 Lieutenants, 6 Wachtmeister, 10 Gefreite, 41 Pionniers. Hiebei würden alsdann diese Compagnien im Ernstfall von Arbeiter-Detachementen verstärkt, von welchen die oben genannten Grundsätze des bundesrätlichen Entwurfes gelten sollen. Stärke und Vertheilung dieser Abtheilungen wurde durch eine Special-Ordonnanz festgesetzt. Ihre Instruction sollen sie in den Schulen und Wiederholungscursen der Pionniere erhalten, also nicht nur auf eine jährliche Inspection angewiesen sein. Der Bestand der Werkzeuge, mit welchen die Abtheilungen ausgerüstet werden, soll ebenfalls durch eine Verordnung festgestellt werden; sie werden gestellt von den Eisenbahnunternehmungen, gegen Gebrauchsentschädigung. — Eine Discussion veranlassten diese Anträge nicht. Ohne Weiteres wurde den Commissionärvorschlägen, mit denen sich auch Herr Militärdirector Welti vereinigte, zugestimmt. H.

\* \* \*

**Chambésy-Fernex.** Botschaft des Bundesrathes (vom 9. Oct. 1874).

Herr Joseph Fuchez, Civilingenieur in Lyon, sucht um die Concession für das auf schweizerischem Gebiet gelegene Stück einer Eisenbahn nach, welche Genf mit Dijon, also auch mit Paris, auf einem 114 Kilometer kürzeren Wege verbinden soll, als diess durch die gegenwärtig bestehende Eisenbahn der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée über Culoz, Bourg und Mâcon geschieht. Die projectirte Linie zweigt bei Chambésy von dem Schienenstrang der Suisse Occidentale ab, führt über Fernex, Gex, St. Claude und Clairvaux nach Lons-le-Saulnier, der Hauptstadt des Département du Jura, und von da nach St.-Jean-de-Losne zum Anschluss an eine bereits concedirte Linie nach Dijon. Die Länge des Trace beträgt 197 Kilometer, wovon bloss 2 Kilometer auf schweizerisches Gebiet entfallen. Im Département de la Côte d'Or hat Herr Fuchez die Concession unterm 16. April und 20. Juli d. J. erhalten; im Département du Jura wird sie wahrscheinlich im October d. J. definitiv werden; im Département de l'Ain werden die nöthigen Vorarbeiten gemacht, um den Berathungen des für das Project günstig gestimmten Generalrathes als Grundlage zu dienen.

So sehr nun die in Rede stehende Eisenbahn geeignet scheint, dem friedlichen Verkehr zwischen der Schweiz und Frankreich einen neuen, mächtigen Impuls zu geben, so gewichtige Bedenken werden von militärischem Standpunkte gegen die Ertheilung der Concession erhoben. Wir verweisen diessfalls auf das bei den Acten liegende Gutachten des Chefs des eidg. Stabsbureau, resp. des Militärdepartements.

Die Würdigung der gegen die projectirte Eisenbahn sprechenden Gründe und die Entscheidung ganz Ihrem Ermessen anheimstellend, beehren wir uns, auf den Fall, dass Sie die Concession zu verleihen beschliessen, Ihnen unsere Vorschläge betreffend die einzelnen Concessionsbedingungen zu unterbreiten und mit folgendem Berichte zu begleiten:

Anknüpfend an den in strategischer Beziehung aussergewöhnlichen Character der fraglichen Bahn, welcher im Ernstfalle eine Zerstörung derselben als eine der ersten Nothwendigkeiten erscheinen liesse, beantragen wir Ihnen einen Zusatz zu Art. 7 des Concessionsschema, dahin gehend, dass die Gesellschaft keinen Anspruch auf Schadenersatz habe, wenn die Eisenbahn im Kriege beschädigt oder zerstört würde. Eine gleiche Bestimmung findet sich in der vom Grossherzogthum Baden für die Linie Winterthur-Singen ertheilten Concession.

Das projectirte Unternehmen bietet noch eine zweite Eigenthümlichkeit dar, welche gewisse Abweichungen vom gewöhnlichen Inhalt der Concession theils durchaus nöthig macht, theils als billig und zweckmässig rechtfertigt. Auf französischem Gebiete besitzt die Linie eine Ausdehnung von beinahe 200, auf schweizerischem bloss eine solche von 2 Kilometern, und die Gesellschaft, welche den Betrieb übernimmt, ist selbstverständlich eine französische. Da kann nicht gefordert werden, dass die Mehrheit der Direction und des Verwaltungsrathes aus Schweizerbürgern bestehe, welche ihren Wohnsitz in der Schweiz haben. Für die Vertretung der schweizerischen Interessen im Verwaltungsrath und für die formelle Vertretung der Gesellschaft in der Schweiz bezüglich aller aus dieser Concession herfließenden Rechtsverhältnisse schlagen wir in Art. 3 und 4 Bestimmungen vor, welche wesentlich die gleichen sind, wie sie für die Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée hinsichtlich ihrer auf genferischem Gebiete liegenden Bahnstrecke gelten. 1) Speciell

**Anmerkungen.**

1) Art. 3. Der Sitz der Gesellschaft ist in Paris. Sie wird aber in Genf einen Specialagenten haben, welcher vom Bundesrath aus zwei von der

die Art der Wahl des die Gesellschaft den schweiz. Behörden gegenüber vertretenden Specialagenten ist entlehnt aus Art. 2 der Uebereinkunft vom 15. Juni 1863 zwischen dem Staatsrathe von Genf und der Gesellschaft Paris-Lyon-Méditerranée; Herr Fuchez, welcher mit unsern übrigen diessfälligen Anträgen einverstanden ist, wird wohl wegen dieser Formfrage seine Opposition nicht weiter fortsetzen.

Da der Gesellschaft nicht zugemuthet werden kann, für das kleine schweizerische Stück besondere Personenwagen anzuschaffen, so muss die Bestimmung des für solche zu wählenden Systems noch offen gelassen werden, in dem Sinne, dass seinerzeit nach Möglichkeit dem Art. 29, Absatz 2 des Eisenbahngesetzes Nachachtung verschafft werde.

Wenn der Wunsch des Petenten, dass die schweizerische Concession in möglichste Uebereinstimmung mit der französischen gebracht werde, ein begrifflicher ist, so ist auf der andern Seite eben so natürlich, dass der Bund, wenn er diese Gleichheit in einem Punkte (betreffend die Dauer der Concession, Art. 2) zu Gunsten der Gesellschaft eintreten lässt, sie auch mit Bezug auf andere Punkte, wo die schweizerische Normalconcession der Gesellschaft vortheilhafter wäre, durchführt, nämlich mit Bezug auf den unentgeltlichen Heimfall der unbeweglichen Theile der Eisenbahn im Zeitpunkt des Ablaufs der Concession, und mit Bezug auf die Rückkaufstermine (Art. 28 und 28 a).<sup>2)</sup>

Für die Aufnahme der französischen Rückkaufstermine spricht übrigens noch ein innerer Grund. Kann auch unter keinen Umständen der Anregung des Petenten nachgegeben werden, dass der Bund verpflichtet sei, das schweizerische Stück der Linie zu gleicher Zeit, wo das französische zurückgekauft werde, seinerseits zurückzukaufen, oder den Rückkauf so zu bewerkstelligen, dass der Betrieb der Linie von Genf nach Dijon seinen ununterbrochenen Fortgang habe, so ist es doch gut, der Schweiz die Möglichkeit offen zu behalten, die Bahn so früh zurückzukaufen, als Frankreich dazu berechtigt ist, damit der Fall verhindert werden kann, dass der französische Staat die Bahn bis an die Grenze, auf unserem Territorium aber eine französische Gesellschaft sie betreibe.

Auch die Rückkaufsbedingungen mögen dem französischen Rechte angepasst werden, wenn gleich zweifelhaft ist, ob dieselben, selbst nach einigen aus der schweizerischen Normalconcession herübergenommenen Ergänzungen, für den rückkaufenden Staat günstiger seien als die schweizerischen.

Dagegen können wir nicht empfehlen, die von Frankreich stipulirten Taxen zu adoptiren, welche für den Personentransport in der 2. und 3. Classe um 1 Rp. höher sind, für Reisendengepäck dagegen dem Publikum grössere Vortheile gewähren und für den Waarentransport durchschnittlich etwa die nämlichen Resultate ergeben, für die häufigsten Wagenladungsgüter immerhin etwas ungünstiger sind. Ein innerer Grund für eine theilweise Erhöhung ist nicht vorhanden, da die Linie auf schweizerischem Gebiet nur eine Steigung von 70/00 hat. Und die Unbequemlichkeit für den Concessionär, zweierlei Taxen seinen Tarifen zu Grunde legen zu müssen, kann um so weniger ins Gewicht fallen, als es sich nur um eine etwelche Erschwerung einer einmaligen Arbeit handelt und manche schweizerischen Gesellschaften, welche neben cantonalen neue, vom Bunde ertheilte Concessionen besitzen, in einen ähnlichen Fall gesetzt sind. Der Unterschied der Taxe ist allerdings bei dem ins Innere von Frankreich gehenden und von dorthier kommenden Verkehr ein minimier; allein der Localverkehr zwischen Genf und den französischen Grenzorten verspricht ein lebhafter zu werden, und für diesen nimmt die Differenz eine greifbare Grösse an.

Nachdem wir in Vorstehendem die springenden Punkte kurz

Gesellschaft vorgeschlagenen, in Genf niedergelassenen Schweizerbürgern, welche nicht zugleich Mitglieder des Verwaltungsrathes der hier concedirten Bahn sind, ernannt wird; zum ersten Male soll der Wahlvorschlag zugleich mit der Einreichung der Statuten erfolgen.

Die eidgenössischen und cantonalen Behörden verkehren in Allem, was die Gesellschaft betrifft, nur mit diesem Specialagenten, dem die Gesellschaft als ihrem Vertreter in der Schweiz Generalvollmacht ertheilt.

Art. 4. Wenigstens zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes sollen in der Schweiz wohnende Schweizerbürger sein.

2) Art. 28a. Mit dem Ablauf der Concessionsdauer (99 Jahre) wird der Bund ohne Entgelt Eigenthümer der Eisenbahn mit allen dazu gehörenden Immobilien etc.

In den letzten 5 Jahren vor dem Ablauf der Concession hat der Bund das Recht, Beschlag auf die Einnahmen der Gesellschaft zu legen, zu dem Zwecke, um damit die Eisenbahn und ihre Zubehörden wieder in guten Zustand zu setzen, falls die Gesellschaft dieser Verpflichtung nicht von sich aus nachkommt.

Das zum Betriebe der Bahn nöthige bewegliche Eigenthum der Gesellschaft hat der Bund das Recht, um eine Summe an sich zu ziehen, welche in Ermangelung einer Verständigung durch das Bundesgericht bestimmt wird.

