

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine (Landesgrenze), den Bau der Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Genf-Cornavin und dem Bahnhof Eaux-Vives und die Abtretung der Linie Eaux-Vives—Landesgrenze bei Annemasse an die schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 3. Juni 1912.)

Tit.

Der zwischen der Schweiz und Frankreich am 18. Juni 1909 abgeschlossene Staatsvertrag betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon (E. A. S. XXV, 443) ist am 1. Januar 1910 in Kraft getreten. Dieser Vertrag, der sich auf sämtliche zwischen den beiden Ländern bestehenden Eisenbahnfragen erstreckt, bestimmt in Art. 9, dass der Rückkauf des Bahnhofes Cornavin und der Linie Genf-La Plaine (Landesgrenze) gemäss den Konzessionsbedingungen oder auf Grund gütlicher Verständigung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zu erfolgen habe. Verschiedene Gründe veranlassten uns, schon seit Anfang des Jahres 1910, die baldige Erwerbung der Linie Genf-La Plaine für Rechnung des Bundesbahnnetzes ins Auge zu fassen. Wir konnten uns um so eher zu einem raschen Vorgehen entschliessen,

als die Gesellschaft der P. L. M. Wert darauf legte, möglichst bald über unsere Absichten Gewissheit zu erlangen, da sie, auf den Fall des Rückkaufes, in bezug auf das Personal ihrer Linie Genf-La Plaine eine Reihe von Massnahmen zu treffen hatte.

Der Rückkauf konnte auf drei verschiedene Arten erfolgen, nämlich nach dem im Bundesbeschluss vom 2. Februar 1853 (E. A. S. a. F. I, 53) betreffend die Genehmigung der kantonalen Konzession vorgesehenen Verfahren, nach der Genfer Konzession selbst oder auf dem Wege direkter Verhandlungen zwischen den schweizerischen Beteiligten und der Gesellschaft der P. L. M. Die Genfer Konzession, die den Rückkauf zu jeder Zeit gestattete, schien ausser verhältnismässig günstigen finanziellen Bedingungen den Vorteil zu bieten, dass sich das Ziel auf Grund dieser Konzession am schnellsten erreichen liess. Es war daher nötig, vor allem die Absichten der Genfer Regierung kennen zu lernen und in Erfahrung zu bringen, ob sie geneigt wäre, von ihrem Rückkaufsrecht für Rechnung des Bundes Gebrauch zu machen. Der damalige Vorsteher unseres Eisenbahndepartements begab sich am 4. Februar 1910 nach Genf, um die Angelegenheit mit dem Staatsrate zu besprechen. Infolge dieses Meinungsaustausches liess uns der Staatsrat am 25. desselben Monats eine Denkschrift zugehen, in der er erklärte, sein Rückkaufsrecht zur Verfügung des Bundes stellen zu wollen. Bei diesem Anlass stellte der Staatsrat eine Reihe von Begehren und wies ganz besonders auf die Notwendigkeit hin, die Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives innert einer gegebenen Frist zu erstellen. Da diese Denkschrift den verschiedenen beteiligten Departementen und Dienstabteilungen zum Studium und Bericht vorgelegt werden musste, konnten wir dem Staatsrate unsere Antwort erst am 6. Oktober 1911 zugehen lassen (siehe Geschäftsberichte von 1910 und 1911, Bundesbl. 1911, II, 658, und 1912, II, 451).

Inzwischen hatten wir uns davon überzeugt, dass dem Kanton Genf ein Zugeständnis in dem Sinne gemacht werden müsse, dass die Verbindungsbahn von den schweizerischen Bundesbahnen mit finanzieller Beteiligung des Kantons Genf vor dem ursprünglich in Aussicht genommenen Zeitpunkte erstellt werden solle. Wir werden später auf die Gründe zurückkommen, die uns zu diesem Entschlusse bestimmten.

Infolge unserer Zuschrift an den Staatsrat kam es zu Unterhandlungen zwischen den schweizerischen Beteiligten (Bund, Re-

gierung des Kantons Genf und S. B. B.) und der Gesellschaft der P. L. M. wegen des Rückkaufes der Linie Genf-La Plaine und zu Besprechungen mit dem Staatsrate des Kantons Genf in bezug auf die Erstellung der Verbindungsbahn. In einer ersten Konferenz, die in Genf stattfand (19. und 20. Oktober 1911), einigte man sich über die Grundsätze, nach denen der Rückkaufspreis auf Grund der Genfer Konzession für die Linie Genf-La Plaine berechnet werden sollte, sowie auch über den Betrieb des Bahnhofes Cornavin und der Linie Genf-La Plaine nach erfolgtem Rückkaufe. In drei weitem Konferenzen, die nacheinander am 16. November und 16. und 27. Dezember 1911 zwischen unsern Delegierten, den Vertretern der Bundesbahnen und den Vertretern des Kantons Genf in Bern abgehalten wurden, gelangte man bezüglich der Erstellung der Verbindungsbahn zu einer vollständigen Einigung. Die endgültige Verständigung über den Rückkauf und den künftigen Betrieb der Linie Genf-La Plaine erfolgte in einer letzten Konferenz in Bern am 22. März 1912 zwischen den verschiedenen schweizerischen Beteiligten und den Vertretern der Gesellschaft der P. L. M.

Nach diesen wenigen einleitenden Worten wenden wir uns zu der Geschichte der Linie Genf-La Plaine und derjenigen der Verbindungsbahnfrage, um dann zu einer Darstellung der Verhandlungen überzugehen, die zum Abschluss der verschiedenen Verträge zwischen den Parteien und zu dem Gesetzesentwürfe geführt haben, den wir Ihnen mit dieser Botschaft unterbreiten.

I. Linie Genf-La Plaine.

a. Geschichtliches.

Als rechtliche Grundlage dieser Linie fällt der am 27. Oktober 1852 zwischen dem Staatsrate des Kantons Genf und den HH. General Dufour, François Bartholony und Christian Kohler, Bankiers, abgeschlossene Vertrag (E. A. S. a. F. I, 49) mit den vom Grossen Rate des Kantons Genf in seinen Sitzungen vom 3., 5. und 8. Januar 1853 vorgenommenen Änderungen in Betracht. Beim Abschlusse dieses Vertrages handelten die HH. Dufour, Bartholony und Kohler namens einer in Frankreich zu bildenden Gesellschaft für die Erstellung einer Eisenbahn von Lyon nach Genf.

Durch diese Konzession, die keine den Rückkauf betreffende Bestimmung enthält*), verpflichtete sich der Kanton Genf, der Gesellschaft als Subvention eine Summe von 2 Millionen Franken zu zahlen (Art. 5). Die Gesellschaft ihrerseits war gehalten, in ihren Verwaltungsrat wenigstens drei Schweizerbürger aufzunehmen als Vertreter der Interessen des Kantons Genf und des Bundes. Ferner sollten für den Bau und Betrieb der Linie die in der französischen Konzession der Gesellschaft vorgesehenen Bedingungen Anwendung finden, soweit sie mit der Eisenbahngesetzgebung des Bundes und den kantonalen Gesetzen nicht im Widerspruch standen. Die kantonale Konzession wurde durch Bundesbeschluss vom 2. Februar 1853 (E. A. S. a. F. I, 53) genehmigt. Der Art. 2 dieses Beschlusses behält dem Bunde das Recht vor, auf eine fünf Jahre vorher erfolgte Ankündigung hin die Linie mit dem gesamten Material, den Gebäulichkeiten und Vorräten nach Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. oder 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, zurückzukaufen.

Schon im Jahre 1855 vereinigten sich die Gesellschaften der beiden Eisenbahnen Lyon-Genf und Lyon-Mittelmeer und bald nachher bildeten die drei Netze der Paris-Lyon-, der Lyon-Genf- und der Lyon-Mittelmeer-Bahn durch eine neue Fusion die Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn (P. L. M.). Der Staatsrat des Kantons Genf genehmigte diese Vereinigung, soweit es ihn betraf, mit Beschluss vom 12. Juni 1863. Bei diesem Anlass wurde festgesetzt, dass die den drei Genfer Verwaltungsräten in der neuen Gesellschaft zukommenden Befugnisse durch einen besonderen Vertrag bestimmt werden sollten. Im übrigen sollte bezüglich der Verpflichtungen und Beziehungen der neuen Gesellschaft gegenüber der Genfer Regierung auch fernerhin gelten, was in den zwischen dem Staatsrate und der Gesellschaft der Lyon-Genf-Bahn, nochmals Lyon-Mittelmeer-Bahn, früher getroffenen Abkommen festgesetzt worden war.

Am folgenden Tage, den 13. Juni 1863, wurde der vorgesehene besondere Vertrag unterzeichnet. An Stelle der früher in den Verwaltungsrat der Lyon-Genf-Bahn zugelassenen drei Genfer Verwaltungsräte sah dieser Vertrag ein aus drei Mitgliedern bestehendes Genfer Komitee vor, das die Vermitt-

*) Wie wir unten ausführen werden, sind die für den Rückkauf durch den Kanton Genf massgebenden Bedingungen erst später, im Pflichtenheft, festgesetzt worden.

lung zwischen der P. L. M. und den Genfer- und Bundesbehörden übernehmen sollte.

Der Vorbehalt, wonach die mit der alten Gesellschaft getroffenen Abkommen keine Änderung erfahren sollten, galt auch für das französische Pflichtenheft vom 30. April 1853 betreffend die Linie Lyon-Genfergrenze, mit dem im Genfer Pflichtenheft für die Linie Genf-La Plaine (Landesgrenze) vom 20. Juli 1854 enthaltenen Abänderungen. Der Art. 56 des letzteren stellt die Bedingungen fest, unter welchen der Rückkauf der Linie Genf-La Plaine durch den Kanton Genf stattfinden kann. Dieser Artikel lautet wie folgt:

„Nach Ablauf der ersten 15 Jahre, von der im Art. 2 für die Vollendung der Arbeiten festgesetzten Frist an gerechnet, ist die Regierung jederzeit befugt, die ganze Eisenbahnkonzession zurückzukaufen. Zur Ermittlung des Rückkaufspreises sind die von der Gesellschaft erzielten jährlichen Reinerträge derjenigen sieben Jahre zusammenzustellen, die dem Jahre, in dem der Rückkauf erfolgt, unmittelbar vorangegangen sind; hiervon ist der Reinertrag der zwei ungünstigsten Jahre in Abzug zu bringen und dann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre zu bestimmen.

„Dieser durchschnittliche Reinertrag bildet den Betrag einer Annuität, die der Gesellschaft geschuldet wird und ihr bis zum Ablauf der Konzession jedes Jahr ausbezahlt werden soll.

„In keinem Falle darf der Betrag der Annuität geringer sein als der Reinertrag des letzten der in Betracht gezogenen sieben Jahre.

„Der Gesellschaft sind ausserdem innert drei Monaten nach dem Rückkaufe die Zahlungen zu leisten, die sie auf Grund des nachstehenden Art. 57 beim Ablaufe der Konzession beanspruchen kann.“

Der Art. 57 sieht vor, dass die Eisenbahn mit allen zu ihrem Bestande gehörenden Anlagen und ihren Zubehörenden, wie Bahnhöfe, Verladeplätze, Wärter- und Aufseherhäuser, niet- und nagelfeste Maschinen und alle sonstigen unbeweglichen Gegenstände, die nicht offensichtlich speziell für den Transportdienst bestimmt sind, mit dem Ablaufe der Konzession unentgeltlich an den Kanton Genf zurückfallen soll. Die dem Betriebe dienenden beweglichen Gegenstände oder Gerätschaften sollen dagegen den Gegenstand einer besondern Berechnung bilden und gegebenenfalls vom Kanton Genf gemäss der Schätzung von Sachverständigen übernommen werden.

Da der Verkehr bedeutend zugenommen hatte, mussten die Einrichtungen des Bahnhofes in Genf erweitert werden. Zu diesem Zwecke schloss der Staatsrat mit der Gesellschaft P. L. M. den Vertrag vom 9./10. April 1873 ab. Die Gesellschaft verpflichtete sich, die im Genfer Bahnhof notwendigen Erweiterungsarbeiten auszuführen. Der Staatsrat seinerseits beteiligte sich an den durch diese Arbeiten verursachten Kosten mit einer Summe von Fr. 1,100,000, die, im Falle des Rückkaufes vor Ablauf von 20 Jahren, d. h. vor 1893, über die in Art. 56 des Pflichtenheftes festgesetzte Entschädigung hinaus entrichtet werden sollte. Der Grosse Rat des Kantons Genf genehmigte diesen Vertrag am 18. Juni 1873 mit der alsdann vom Gegenkontrahenten angenommenen Änderung, dass der Kanton Genf die vorgesehene Entschädigung von Fr. 1,100,000 nicht zu leisten habe, falls der Bund die Linie vor dem Jahre 1893 zurückkaufen sollte.

Von all diesen Tatsachen wurde der Bundesrat von der Genfer Regierung jeweilen, 1863 und 1873, in Kenntnis gesetzt.¹ Anlässlich der Fusion von 1863 erachtete es der Bundesrat nicht für angezeigt, einzugreifen, da ihm die schweizerischen Interessen durch die zwischen den Genfer Behörden und der Eisenbahngesellschaft P. L. M. abgeschlossenen Verträge und die sich hierauf beziehenden Beschlüsse hinreichend gewahrt schienen. Er erhob auch keine Einwendungen gegen die Genehmigung des Vertrages vom 9./10. April 1873 durch den Grossen Rat des Kantons Genf, nachdem die Bestimmung, wonach der Bund im Falle des Rückkaufs innert einer Frist von weniger als 20 Jahren neben der eigentlichen Rückkaufsumme anfänglich noch die besondere Entschädigung von Fr. 1,100,000 zahlen sollte, gestrichen worden war.

Im Jahre 1893 wurde in Genf ein erster Rückkaufsversuch unternommen. Die vom Staatsrat des Kantons Genf eingeleiteten Unterhandlungen mit der Gesellschaft P. L. M. führten am 13. Oktober 1893 zu einem Verträge, wonach der Bahnhof Cönavin und die Linie Genf-La Plaine auf den 1. Januar 1894 in das Eigentum des Kantons Genf übergehen sollten. Nach diesem Verträge erhielt die Gesellschaft als Rückkaufspreis statt der im Art. 57 des Pflichtenheftes vorgesehenen Annuität den Betriebsertrag der Linie bis zum 30. April 1957. Die Gesellschaft P. L. M. hatte somit den Betrieb der Strecke Genf-La Plaine auf eigene Rechnung und Gefahr weiterzuführen und den Unterhalt der Linie zu übernehmen. Ferner war vorgesehen, dass die Genfer Regierung, falls sie in der Folge vor dem 30. April 1957 die Überlassung

des Betriebes verlangen würde, der Gesellschaft P. L. M. bis zum Ablaufe der Konzession eine Annuität von Fr. 600,000 zu zahlen hätte. Den Betrieb des Bahnhofes Cornavin, der auch fernerhin Gemeinschaftsbahnhof bleiben sollte, hatte der Staatsrat nach Massgabe eines Vertrages vom 18. November 1893, der am 25. desselben Monats durch den Grossen Rat genehmigt wurde, der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn übertragen. Wir können davon absehen, hier auf diese zwei Verträge näher einzutreten; sie sind in unserer Botschaft vom 14. Dezember 1893 (Bundesblatt 1893, V, 741) betreffend die Übertragung der Konzession der Linie Genf-La Plaine und die Genehmigung der vom Kanton Genf mit der P. L. M. und der Jura-Simplon-Bahn abgeschlossenen Verträge eingehend besprochen. Da die Gesellschaft P. L. M. ihrerseits für den sie betreffenden Vertrag die Genehmigung der zuständigen französischen Behörden vorbehalten hatte, wurde der Rückkaufsvertrag der französischen Regierung vorgelegt. Als im Jahre 1897 unsere Botschaft betreffend den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen erschien, war diese Angelegenheit noch unentschieden, so dass man darauf verzichten musste, die Linie Genf-La Plaine in den Rückkauf der Hauptlinien einzubeziehen (vergl. die bezügliche Stelle der genannten Botschaft, Bundesblatt 1897, II, 230).

Schon vorher, im Jahre 1896, war zwischen der Genfer Regierung und der P. L. M. ein neuer Vertrag abgeschlossen worden, der die wegen der Landesausstellung in Genf nötig gewordene Erweiterung und Umänderung des Bahnhofes Cornavin zum Gegenstande hatte. Nach Art. 2 dieses Vertrages vom 19./29. Mai 1896 hatte der Kanton Genf der Gesellschaft im Falle des Rückkaufes vor dem 30. April 1957 eine Kapitalentschädigung zu zahlen, deren Betrag wie folgt festgesetzt werden sollte:

„Zunächst sind alle Ausgaben zusammenzurechnen, die von der Gesellschaft P. L. M. in Ausführung des im vorstehenden Art. 1 bezeichneten Projektes und der damit zusammenhängenden Arbeiten wirklich gemacht und vom Eisenbahndepartement geprüft und anerkannt worden sind, nämlich:

„1. für Landerwerbungen, mit Einschluss aller Unkosten und Zinse zu vier Prozent (4 %) jährlich von dem Tage an, wo die Gesellschaft P. L. M. die Zahlung geleistet hat, bis zum 30. April 1896;

„2. für eigentliche Erweiterungsarbeiten.

„Letzterer Summe sind acht Prozent (8 %) des Betrages der wirklichen Ausgaben zuzuschlagen zur Deckung der allgemeinen Unkosten und als teilweise Entschädigung für weitere zu Lasten der Gesellschaft fallende Auslagen, unter Vorbehalt aller Punkte grundsätzlicher Natur.

„Die Gesamtsumme ist auf ihren Wert am 30. April 1896 zurückzuführen, und vom Betrage dieses Wertes ist für jedes Jahr, das vom genannten Zeitpunkte an bis zum Tage des erfolgten Rückkaufes abgelaufen ist, ein Zweiundsechzigstel ($\frac{1}{62}$) abzuziehen, um einer bis zum 30. April 1957, dem Datum des Ablaufes der Konzession, vorgesehenen Amortisation Rechnung zu tragen.

„Der sich aus dieser Rechnung ergebende Rest bezeichnet die Summe, die der Kanton Genf der Gesellschaft P. L. M. an Kapital zu zahlen hat.“

Obwohl dieser erste Versuch eines Rückkaufes der Linie Genf-La Plaine erfolglos war, widmeten wir der Verstaatlichung dieser Linie in der Folge nichtsdestoweniger fortgesetzt unsere ganze Aufmerksamkeit, wie aus dem Briefwechsel hervorgeht, den wir sowohl wegen dieser Angelegenheit, als auch wegen der übrigen Genfer Eisenbahnfragen (Faucille und Verbindungsbahn) mit dem Staatsrat des Kantons Genf geführt haben. Wir haben diese Korrespondenz, sowie die Protokolle der verschiedenen Konferenzen, die zwischen unserer Eisenbahndelegation und den Vertretern des Staatsrates des Kantons Genf stattfanden, in drei Drucksachen vereinigt, die wir unserer heutigen Botschaft beilegen.

Was speziell die Frage des Rückkaufes der Linie Genf-La Plaine betrifft, so ist sie, wie schon bemerkt, vom internationalen Standpunkte aus durch den französisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 18. Juni 1909 betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon (Art. 9) endgültig geordnet. Der Rückkauf bildet daher nunmehr lediglich eine zwischen den direkt beteiligten Parteien, d. h. zwischen der Gesellschaft P. L. M. einerseits und den schweizerischen Interessenten, Kanton Genf und Eidgenossenschaft, anderseits zu erledigende Frage.

b. Rückkaufsunterhandlungen.

So stand, seit 1909, die Frage des Rückkaufes wieder auf der Tagesordnung. Zunächst hatte man sich nun entweder für den Rückkauf auf Grund des oben (S. 662) erwähnten Bundesbeschlusses vom

2. Februar 1853, oder für den Rückkauf gemäss der kantonalen Konzession (Art. 56 des Pflichtenheftes) zu entscheiden. Nach dem Bundesbeschluss war der 1. Mai 1918 der nächste Termin für den Rückkauf, der fünf Jahre vorher angekündigt werden musste. Die Rückkaufentschädigung hatte dem 25fachen Wert des Reinertrages zu entsprechen und durfte in keinem Falle weniger betragen als die erstmaligen Anlagekosten. Da der Betrieb der Linie Genf-La Plaine wegen der beträchtlichen Kosten, die der Unterhalt eines so grossen Bahnhofes wie Cornavin mit sich bringt, niemals sehr einträglich war, so fiel der Rückkauf auf Grund des kapitalisierten Reinertrages ganz ausser Betracht, und es musste mit einer Rückkaufentschädigung in der Höhe der ersten Anlagekosten gerechnet werden.

Auf Ende 1908 setzte sich der Betrag der erstmaligen Anlagekosten der Linie Genf-La Plaine wie folgt zusammen:

Allgemeine Kosten	Fr.	288,190. 84
Verzinsung des Baukapitals	„	1,362,693. 97
Personal und verschiedene Ausgaben	„	496,300. 48
Landerwerbungen	„	4,072,795. 09
Erdarbeiten, Kunstbauten und verschiedene Einrichtungen	„	1,708,353. 50
Geleise und Beschotterung	„	2,694,458. 58
Gebäude, Telegraph, Werkstätten, Magazine und Zubehörden	„	3,762,782. 81
Generalunternehmung *)	„	4,914,660. 45
Werkzeug und Mobiliar für den Traktions- dienst	„	96,685. 69
Sonstiges Werkzeug und Mobiliar (Werkzeug für den Bahndienst usw.)	„	79,552. 14
Rollmaterial	„	2,113,410. 84
	Total	Fr. 21,589,884. 39

*) Das Genfer Komitee der P. L. M. teilte unserem Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 7. März 1910 bezüglich dieses Postens folgendes mit:

„Wir beehren uns, Ihnen in Beantwortung Ihres Schreibens Nr. 1169/IV vom 5. Februar abhin nachstehend ein uns soeben von der Direktion der Gesellschaft P. L. M. zugegangenes Schreiben abschriftlich mitzuteilen:

„Wir übermitteln Ihnen beigeschlossen:

„1. Eine nach Hauptrubriken geordnete Zusammenstellung der Ausgaben für die Erstellung der Eisenbahnanlagen auf Schweizergelände.

Diese Summe würde sich um folgende Abzüge vermindern:

a. Subvention des Kantons Genf an die Linie Genf-La Plaine	Fr. 2,000,000. —
b. Subvention der schweizerischen West- bahn	„ 1,500,000. —
c. Rollmaterial und Inventar	„ 2,126,239. —
	<hr/>
Total	Fr. 5,626,239. —

Zur Erläuterung des Abzugpostens b bemerken wir folgendes:

Die Konzessionsinhaber der Linie Genf-La Plaine hatten eine zweite Konzession für eine Linie von Genf nach Versoix, waadtländische Grenze (E. A. S. a. F. III, 133), erhalten. Diese Linie wurde kurz nach der Betriebseröffnung von der Gesellschaft Lyon-Genf an die Gesellschaft der Eisenbahn Lausanne-Freiburg-Berner-grenze verkauft, und zwar um die Summe von Fr. 2,750,000, nebst einer besondern Entschädigung von Fr. 1,500,000, als dem Betrage der Subvention, die der Stadt Genf für die Erstellung des Genfer Bahnhofes in Cornavin zugemutet worden war. Die Genfer Regierung hatte die Bewilligung zum Beginne der Arbeiten nur unter der

„Aus dieser Zusammenstellung ergibt sich auf Ende 1908 eine Ausgabe von Fr. 21,589,884. 39, mit Einschluss einer unter dem Titel „Generalunternehmung“ aufgeführten Summe von Fr. 4,914,660. 45.‡

„Die unter diesem Titel verrechneten Ausgaben beziehen sich auf Arbeiten, die von einer Generalunternehmung ausgeführt wurden, deren Rechnung nicht in Haupt- und Unterrubriken abgeteilt war, wie diejenige der Gesellschaft Lyon-Genf.

„Um über die Zusammensetzung dieser Summe Aufschluss zu erhalten, wäre es nötig, in unsern alten Archiven Nachforschungen anzustellen. Die Arbeit wäre jedoch sehr schwierig, ja vielleicht unausführbar infolge der aufeinanderfolgenden Fusionen, die zur Einverleibung des schweizerischen Teiles der Linie Lyon-Genf in das Netz der P. L. M. geführt haben. . . .“

Wir bemerken bei diesem Anlasse, dass die Vorschriften des Bundesgesetzes über das Rechnungswesen der Eisenbahnen auf die Linie Genf-La Plaine keine Anwendung fanden. Die Baurechnung dieser Linie ist daher bis jetzt niemals geprüft worden. Das alte Gesetz vom 21. Dezember 1853 war nur auf Eisenbahnunternehmungen anwendbar, die ihren Gesellschaftssitz in der Schweiz hatten, und als das neue Gesetz vom 27. März 1896 in Kraft trat, konnte der Rückkauf als Tatsache gelten, da dem Vertrage von 1893 zwischen dem Kanton Genf und der P. L. M. nur die Genehmigung der französischen Regierung fehlte. Selbstverständlich hätte man im Falle eines Rückkaufes auf Grund des Bundesbeschlusses vom 2. Februar 1853 von den erstmaligen Anlagekosten bedeutende Abzüge für ungenügende oder fehlende Einrichtungen usw. machen müssen.

Bedingung erteilt, dass die Stadt Genf von der Leistung dieses Betrages befreit werde. Die Gesellschaft hielt sich aber schadlos, indem sie der Gesellschaft der Eisenbahn Lausanne-Freiburg-Berner-grenze für die Konzession der Linie Genf-Versoir Fr. 1,500,000 anrechnete.

Nach dem Bundesgesetze über das Rechnungswesen der Eisenbahnen dürfen die einer Eisenbahnunternehmung zugewendeten Subventionen à fonds perdu nicht in die Bilanz aufgenommen werden.

Der Rückkauf auf Grund der eidgenössischen Konzession würde daher	Fr. 21,589,884. 39
minus „ 5,626,239. —	
	<hr/>
	Fr. 15,963,645. 39
	<hr/>

gekostet haben.

Die kantonale Konzession, d. h. der Art. 56 des Pflichtenheftes, bot der eidgenössischen Konzession gegenüber zunächst den Vorteil, dass der Rückkauf zu jeder Zeit stattfinden konnte, wodurch die Möglichkeit gegeben war, die Linie in normalem Zustande zu übernehmen.

Sodann schien es vorteilhafter, den Rückkaufspreis nach Art. 56 des Pflichtenheftes zu bestimmen. Dieser Preis sollte in einer wie folgt zu berechnenden Annuität bestehen: „ . . . Es sind, wie der vorerwähnte Art. 56 bestimmt (siehe auch Seite 663 hiervor), die von der Gesellschaft erzielten jährlichen Reinerträge derjenigen sieben Jahre zusammenzustellen, die dem Jahre, in dem der Rückkauf erfolgt, unmittelbar vorangegangen sind; hiervon ist der Reinertrag der zwei ungünstigsten Jahre in Abzug zu bringen und dann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre zu bestimmen.“ Dieser durchschnittliche Reinertrag bildet die der Gesellschaft bis zum Ablaufe der Konzession zu zahlende Annuität.

Unter der Voraussetzung, dass der Rückkauf auf 1. Januar 1912 stattfinde, waren für die Ermittlung des Reinertrages die sieben Jahre von 1904 bis und mit 1910 in Betracht zu ziehen. Der Reinertrag dieser Jahre gestaltete sich nach den Angaben der Gesellschaft wie folgt:

Betriebsjahr	Reinertrag Fr.
1904	631,321. —
1905	616,066. 47
1906	594,547. 43
1907	457,627. 34
1908	372,933. 79
1909	425,010. 33
1910	479,366. 73
	Total 3,576,873. 09
Davon sind abzuziehen die Reinerträge der Jahre 1908 und 1909 mit	797,944. 12
	Bleiben 2,778,928. 97
Annuität ($\frac{1}{5}$)	<u>555,785. 80</u>

Bei der Prüfung der Rechnungen konnten wir feststellen, dass die Gesellschaft P. L. M. ihre Rechnungsführung für die Linie Genf-La Plaine dreimal geändert hat. Bis zum Jahre 1889 betrachtete sie diese Linie als eine von ihrem französischen Netze abge sonderte Strecke, über deren eigene Einnahmen und Ausgaben sie getrennte Rechnung führte. Der jährliche Reinertrag belief sich damals ungetähr auf Fr. 100,000.

Im Jahre 1889 verlegte die Gesellschaft einen Teil (ungefähr 85 %) des von ihr zu leistenden Beitrages an die Betriebskosten des Genfer Bahnhofes*) auf die Linie von der Schweizergrenze nach Lyon und Mâcon. Dieses Verfahren bewirkte ein

*) Die Unterhaltungskosten für den Genfer Bahnhof werden von der P. L. M. und den schweizerischen Bundesbahnen zu gleichen Teilen getragen.

In einer Zuschrift an den Staatsrat des Kantons Genf gibt die Gesellschaft P. L. M. folgende Erklärung über die in ihrer Rechnung bezüglich der Linie Genf-La Plaine vorgenommene Änderung:

„Bis zum Jahre 1889 hatte unsere Gesellschaft nicht nötig gehabt, die in ihren Verträgen mit der französischen Regierung vorbehaltene Garantie in Anspruch zu nehmen, und sie betrachtete, soweit es sich um die Rechnungsführung handelte, den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Teil der Linie von Lyon und Mâcon nach Genf als eine besondere Strecke, der sie alle der P. L. M. für den Unterhalt des Genfer Bahnhofes erwachsen den Ausgaben verrechnete, als ob diese Ausgaben durch die genannte Strecke allein verursacht würden.

„Dieses Verfahren, obwohl an und für sich unzutreffend, hatte keinen Nachteil, solange unsere Gesellschaft für alle ihre Ausgaben selbst aufkam; nachdem aber der französische Staat tatsächlich mit seiner Garantie eingetreten war, sah man sich genötigt, dem wirklichen Sachverhalte Rechnung zu tragen und in der Weise vorzugehen, dass man die Lasten für den Bahn-

plötzliches Steigen des Reinertrages um mehr als Fr. 300,000. Später, im Jahre 1900, erfolgte neuerdings eine Änderung in dem Sinne, dass man zu den Betriebseinnahmen unter der Rubrik „Mietzinse für Gemeinschaftsbahnhöfe“ als Beitrag des französischen Teiles der Linie von Lyon und Mâcon nach Genf jährlich eine Summe von Fr. 100,000 bis Fr. 115,000 hinzufügte, was den Reinertrag um ebensoviel erhöhte.

Durch diese aufeinanderfolgenden Änderungen, die einerseits eine Verminderung der von der Linie Genf-La Plaine zu bestreitenden Ausgaben für den Bahnhof in Genf um Fr. 350,000 bis Fr. 300,000 jährlich und andererseits eine Steigerung der Einnahmen von Fr. 100,000 bis Fr. 115,000 bewirkten, wurde der Reinertrag der Linie Genf-La Plaine um ungefähr Fr. 450,000 jährlich erhöht. Vom schweizerischen Gesichtspunkte aus konnte der Rückkauf offenbar nur auf Grund der Auffassung erfolgen, dass die Linie Genf-La Plaine als eine vom französischen Netze der Gesellschaft P. L. M. vollständig getrennte Strecke mit eigenen Einnahmen und Ausgaben zu betrachten sei. Wenn jedoch die Gesellschaft P. L. M. aus Gründen der innern Verwaltung vorzog, die Berechnung der Rückkaufentschädigung oder der vom Rückkäufer zu zahlenden Annuität auf Grund ihrer gegenwärtigen Rechnungsführung vorzunehmen, so konnte man sich damit nur unter dem Vorbehalt einverstanden erklären, dass sie sich endgültig verpflichte, auch fernerhin im gleichen Masse an die Kosten des Genfer Bahnhofes beizutragen.

hof in Genf auf die ganze Linie von Lyon und Mâcon nach Genf, von der die Linie Genf-La Plaine nur einen kleinen Teil (15 km auf 235) bildet, im Verhältnis zur kilometrischen Länge verteilte; das Netz der P. L. M. hat sich demnach im Verhältnis von 235 zu 220 an dem Anteil der Ausgaben für den Bahnhof in Genf beteiligt unter Entlastung der schweizerischen Strecke, die nur noch im Verhältnis von 15 zu 235 an die Kosten beizutragen hat.“

Am 20. Oktober 1911 äusserte sich dann die Gesellschaft P. L. M. über die gegenwärtig für die Verteilung der Kosten für den Genfer Bahnhof geltenden Grundsätze wie folgt:

„Die sich nach Abzug des von den schweizerischen Bundesbahnen zu tragenden Anteils ergebenden Nettoausgaben für den Bahnhof in Genf, sowie die Nettolasten der zur Deckung der Kosten für den Bau des Genfer Bahnhofes und des Depots ausgegebenen Obligationen werden zwischen der französischen und der schweizerischen Strecke verteilt, und zwar im Verhältnis des auf die Linie von Genf nach La Plaine und auf die Linie von Lyon und Mâcon nach La Plaine entfallenden Ertrages aus dem Verkehr von und nach Genf und weitergelegenen Stationen.

„Diese Verteilung belastet den französischen Teil der Linie mit 83 bis 85 % der Ausgaben für den Bahnhof in Genf, und in diesem Sinne wurden auch die frühern Rechnungen berichtigt.“

Hätte demnach der Rückkäufer im Falle des Rückkaufes auf 1. Januar 1912 der Gesellschaft P. L. M. bis zum Ablaufe der Konzession eine Annuität von Fr. 555,785. 80 leisten sollen, so wäre der Gesellschaft die Verpflichtung erwachsen, während der gleichen Zeit an die Kosten des Bahnhofes in Genf (Grundabgaben und Betriebskosten) eine Summe von ungefähr Fr. 450,000 beizutragen. Die den Rückkaufspreis bildende Annuität hätte demnach nur noch ungefähr Fr. 100,000 betragen.

Neben dieser Annuität hatte die Gesellschaft kraft des bereits erwähnten Vertrages vom 19./29. Mai 1896 Anspruch auf eine Kapitaleistung als Rückvergütung der für die Erweiterung des Bahnhofes gemachten Ausgaben, nach Abzug der für die Amortisation vereinbarten Pauschalsumme ($\frac{1}{62}$ jährlich von 1896 an bis zum Tage des Rückkaufs). Zu dieser Kapitaleistung im Restbetrage von ungefähr Fr. 1,400,000 kamen nach den Bestimmungen des Pflichtenheftes noch weitere Summen hinzu, nach den Schätzungen des Staatsrates im ganzen ungefähr Fr. 400,000 als Gegenwert der nach dem Urteil der Sachverständigen zu übernehmenden Vorräte, Werkzeuge und des Mobiliars, ferner ein Betrag von ungefähr Fr. 300,000 für das für den Dienst der J. S. erstellte Lokomotivdepot (Vertrag vom 1. Juni 1893) und für die mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der eidgenössischen Postverwaltung erstellten Einrichtungen.

Unter diesen Umständen musste der Rückkauf auf Grund des kantonalen Pflichtenheftes den Vorzug erhalten. Da die im Laufe der Jahre 1910 und 1911 zwischen dem Staatsrat und unserm Eisenbahndepartement einerseits und der Gesellschaft P. L. M. andererseits gewechselte Korrespondenz zu der Überzeugung führte, dass zwischen den Parteien keine wesentlichen Meinungsverschiedenheiten bestanden, schien es angezeigt, sich über die Einzelheiten in einer Konferenz zu verständigen. Da ferner die Züge der P. L. M. gemäss Art. 10 des französisch-schweizerischen Staatsvertrages betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon auch weiterhin in den Genfer Bahnhof einfahren sollen, so war zwischen der Gesellschaft P. L. M. und der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, als künftiger Eigentümerin der Linie, über die technischen und finanziellen Bedingungen für den Durchlauf der Züge auf der zurückgekauften Strecke ebenfalls eine Vereinbarung zu treffen. Weil die beiden Fragen miteinander verknüpft waren, wurde die Verwaltung der Bundesbahnen eingeladen, sich an der Konferenz ebenfalls vertreten zu lassen, an der alsdann der Rückkauf der Linie und deren künftiger Betrieb gleichzeitig zur

Besprechung gelangen sollten. Durch den Rückkaufvertrag zwischen dem Staatsrat und der Gesellschaft P. L. M. waren die Bedingungen festzustellen, unter denen die Übernahme der Linie erfolgen sollte, während der zu vereinbarende Betriebsvertrag den künftigen Betrieb zu regeln hatte.

So fand nun die Rückkaufskonferenz am 19. und 20. Oktober 1911 in Genf statt. Da die Linie Genf-La Plaine vom Bunde übernommen werden soll, liessen wir uns an der Rückkaufskonferenz durch zwei Mitglieder unserer Eisenbahndelegation vertreten. Die schweizerischen Beteiligten (Eisenbahndepartement, Generaldirektion der Bundesbahnen und Staatsrat des Kantons Genf) hatten sich schon in einer am 11. Oktober 1911 in Bern stattgefundenen Vorbesprechung über alle Punkte geeinigt. Die Gesellschaft P. L. M. war durch ihren Direktor, Hrn. Mauris, vertreten, dem mehrere seiner Abteilungschefs zur Seite standen.

Einer der wichtigsten Beratungsgegenstände betraf die der Gesellschaft P. L. M. als Rückkaufschädigung bis zum Ablaufe der Konzession zu zahlende Annuität. Wir haben die verschiedenen von der Gesellschaft P. L. M. der Reihe nach für die Festsetzung des Reinertrages der Linie Genf-La Plaine zur Anwendung gebrachten Methoden, die von Hrn. Mauris an der Konferenz dargelegt wurden, bereits an anderer Stelle (Seiten 670 und 671) besprochen. Wir treten also nicht weiter auf diese Frage ein, sondern begnügen uns darauf hinzuweisen, dass nach einer sehr lebhaften, aber beiderseits von dem aufrichtigen Wunsche nach einer vollkommenen Verständigung getragenen Verhandlung unter der Voraussetzung, dass die Linie auf 1. Januar 1913 von den Bundesbahnen übernommen werde, zwei Vertragsentwürfe aufgestellt wurden, von denen sich der eine auf den Rückkauf, der andere auf die künftige Gestaltung des Betriebes bezog. Die endgültige Festsetzung der vom Kanton Genf zu zahlenden Annuität, sowie der an die Gesellschaft P. L. M. zu leistenden Kapitalentschädigung für die durch den Vertrag von 1896 vorgesehenen Einrichtungen (Erweiterung des Bahnhofes) für das Lokomotivdepot und die der eidgenössischen Post zur Verfügung gestellten Einrichtungen konnte vorläufig nicht erfolgen, da vorher verschiedene Erhebungen zu machen und die Rechnungen zu prüfen waren.

Im weitem wurde vereinbart, dass die Gesellschaft P. L. M. bis zum Ablaufe der Konzession ihren Anteil an die Betriebskosten des Bahnhofes in Genf, der die Endstation ihres Betriebes bleibt, weiter beizutragen habe. Dieser Beitrag an die Grund-

abgaben und Betriebskosten, der dem auf die Linie von Lyon und Mâcon bis zur Schweizergrenze entfallenden Anteil an den Ausgaben für den Genfer Bahnhof entspricht, wurde auf Fr. 475,000 festgesetzt. Er wird im Rückkaufsvertrag, der frühere Verhältnisse ordnet, nicht erwähnt, wohl aber im Betriebsvertrage zwischen der Gesellschaft P. L. M. und den Bundesbahnen, der sich auf zukünftige Verhältnisse bezieht.

Abgesehen von diesem Beitrag an die Grundabgaben und Betriebskosten verlangte die Verwaltung der S. B. B., dass die Gesellschaft P. L. M. sich auch in gewissem Masse an der nach dem Umbau des Bahnhofes Cornavin eintretenden Steigerung der Betriebsausgaben beteilige. Die Gesellschaft P. L. M. lehnte dieses durchaus berechnigte Verlangen entschieden ab, obwohl sie aus der Erweiterung des Bahnhofes und den neuen Einrichtungen ebenfalls Nutzen ziehen wird und trotzdem der ihr zugemutete Beitrag nur Fr. 100,000 jährlich bis zum Ablaufe der Konzession betragen hätte. Nachdem eine Verständigung nicht erzielt werden konnte, musste diese Frage vorläufig unerledigt bleiben.

Der Zeitpunkt des Ablaufes der Konzession gab ebenfalls Anlass zu einer langen Erörterung. Der Art. 2 des Bundesbeschlusses vom 2. Februar 1853 bezeichnete als Zeitpunkt, von dem an die für den Rückkauf durch den Bund vorgesehenen Fristen zu laufen beginnen, den 1. Mai 1858, so dass die Konzession am 30. April 1957 ablaufen würde. Dieser Zeitpunkt wurde unter anderm auch im Jahre 1893 im Vertrag betreffend den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine durch den Kanton Genf vorgesehen und von der Gesellschaft angenommen. Die Gesellschaft P. L. M., die das Datum des 30. April 1957 bereits in einer Zuschrift an den Staatsrat des Kantons Genf vom 26. September 1911 bestritten und als Zeitpunkt des Ablaufes der Konzession den 30. April 1958 vorgeschlagen hatte, machte an der Konferenz geltend, dass die Konzession gemäss Art. 44 des Pflichtenheftes für die Dauer von 99 Jahren erteilt sei, und zwar von dem für die Vollendung der Arbeiten festgesetzten Zeitpunkte, d. h. vom 30. April 1859 (Art. 2 des Pflichtenheftes) an gerechnet, so dass als Zeitpunkt des Ablaufes der Konzession zweifellos der 30. April 1958 anzunehmen sei. Diese Beweisführung stützte sich ausserdem auf die Tatsache, dass man im Jahre 1896 die vom Kanton Genf im Falle des Rückkaufes zu zahlende Annuität auf den 62. Teil der Kosten für die Erweiterung des Bahnhofes festgesetzt hatte. Wenn demnach die Tilgung dieser

Kosten von 1896 an innert 62 Jahren zu erfolgen hatte, so musste der Zeitpunkt des Ablaufes der Konzession auf den 30. April 1958 fallen. Unsere Vertreter hielten ein Entgegenkommen für angebracht und liessen den von der Gesellschaft vorgeschlagenen Ablaufstermin der Konzession gelten. Dieses Zugeständnis konnte um so eher gemacht werden, als es nur mit einem unbedeutenden materiellen Opfer verbunden war, und der Auffassung, wonach die durch den Bundesbeschluss festgesetzten Rückkaufsfristen auf den 30. April 1957 als Ablaufstermin der Konzession hindeuten, die Autorität von alt Bundesrat Challet-Venel gegenüberstand, der in einem am 1. Februar 1873 an die Genfer Regierung gerichteten und sich auf zahlreiche Belege stützenden Bericht zu dem Ergebnis gelangte, dass die Konzession im Jahre 1958 ablaufe.

Die noch schwebenden Fragen konnten zwischen der Gesellschaft P. L. M. und den schweizerischen Interessenten eine nach der andern auf schriftlichem Wege erledigt werden, ausgenommen die Frage einer Erhöhung der von der Gesellschaft an die Bundesbahnen zu zahlenden Entschädigung für die Mitbenutzung der bevorstehenden neuen Einrichtungen im Bahnhofs Genf-Cornavin. In der letzten Konferenz, die zwischen unsern Abgeordneten und den Vertretern der Generaldirektion der S. B. B., dem Staatsrat des Kantons Genf und der Gesellschaft P. L. M. am 22. März 1912 in Bern stattfand, erfolgte jedoch auch über den letztgenannten Punkt eine Einigung. Schon mit Zuschrift vom 28. Dezember 1911 hatte die Generaldirektion der S. B. B. der Gesellschaft P. L. M. erklärt, dass sie damit einverstanden sei, die Erhöhung der Entschädigung erst nach Vollendung des Hauptaufnahmsgebäudes für den Personenverkehr eintreten zu lassen. Trotz dieses Entgegenkommens erklärte der Direktor der Gesellschaft, mit der Gesamtentschädigung nicht über Fr. 550,000 statt der von der Verwaltung der S. B. B. verlangten Fr. 575,000 (Fr. 475,000 + Fr. 100,000) hinausgehen zu können. Endlich einigte man sich auf den Vorschlag, die jährlich von der Gesellschaft zu bezahlende Summe nach erfolgtem Umbau des Personenhofes Cornavin von Fr. 475,000 auf Fr. 510,000, fünf Jahre nach dem Inkrafttreten des Ansatzes von Fr. 510,000 auf Fr. 530,000 und nach weitem fünf Jahren auf Fr. 550,000 zu erhöhen. Damit war die letzte Schwierigkeit überwunden.

Da die Einigung nun eine vollständige war, konnten die beiden Verträge betreffend den Rückkauf (Kanton Genf und P. L. M.) und den Betrieb (Gesellschaft P. L. M. und S. B. B.) aus-

gefertigt werden. Sie wurden beide am 4. April 1912 von der Gesellschaft P. L. M. und am 23. Mai vom Staatsrat des Kantons Genf (Rückkaufsvertrag) und von der Generaldirektion der S. B. B. (Betriebsvertrag) unterzeichnet.

Die Rechnung für den auf 1. Januar 1913 stattfindenden Rückkauf gestaltet sich nun wie folgt:

1. Annuität von Fr. 516,197, zahlbar der Gesellschaft P. L. M. in dreimonatlichen Raten, auszurichten vom 1. Januar 1913 bis zum 30. April 1958, kapitalisiert auf 1. Januar 1913 (Zinsfuß 4 ‰)	Fr. 10,780,988. —*)
2. Kapitaleistungen:	
a. für das Lokomotivdepot	„ 281,702. 91
b. für die Erstellung der von der eidgenössischen Post benötigten Einrichtungen	„ 26,900. 70
c. für die im Verträge vom 19./29. Mai 1896 (Bahnhöferweiterung) vorgesehenen oder damit zusammenhängenden Einrichtungen	„ 1,523,866. 79
	<u>Total Fr. 12,613,458. 40</u>

Diese Summe vermehrt sich noch um den Wert der Mobilien und Immobilien, die vom Käufer zu übernehmen sind. Da die Gesellschaft P. L. M. ihr Rollmaterial behält, so kann der für diese Objekte zu bezahlende Betrag kein sehr beträchtlicher sein. Er wird nach Aufnahme eines die Mengen, die Beschaffenheit und den Preis der Gegenstände angegebenden Inventars festgesetzt werden.

Die beiden Verträge betreffend den Rückkauf und den Betrieb liegen unserer Botschaft bei (Beilage 3 und 4). Wir werden sie später unter Ziffer III besprechen.

II. Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhofe von Cornavin und dem Bahnhof Eaux-Vives.

Seit der Erstellung der Linie Lyon-Genf und ihrer Fortsetzung nach Lausanne war es eine der beständigen Sorgen der

*) Auffallend ist der grosse Unterschied zwischen der für den Fall des Rückkaufs auf 1. Januar 1912 (siehe Seite 670) ermittelten Annuität von Fr. 555,785.80 und der Annuität, die für den Fall der Übernahme der Linie durch die S. B. B. auf 1. Januar 1913 berechnet wurde. Dieser Unterschied erklärt sich hauptsächlich durch die Vermehrung der Betriebskosten für den Bahnhof Genf-Cornavin, welche den Reinertrag und damit die Annuität verminderte.

Genfer Regierung, die Stadt Genf durch eine Eisenbahn mit Savoyen zu verbinden. Schon im Jahre 1856 wurde das Tracé einer Linie von Genf nach Anney studiert; diese Studien hatten jedoch keinen praktischen Erfolg. Kurze Zeit nach der Vereinigung Savoyens mit Frankreich erteilte die französische Regierung die Konzession für eine den Kanton Genf umgehende Eisenbahn von Collonges nach Thonon über St. Julien und Annemasse. Da sich gegen dieses Projekt selbst in den beteiligten savoyischen Landesteilen, für deren landwirtschaftliche Erzeugnisse Genf der Hauptmarkt ist, ein gewisser Widerstand geltend machte, wurden bei der französischen Regierung Schritte unternommen, um die Ersetzung des Tracés Collonges-Annemasse durch die Linie Genf-Annemasse-Anney zu erlangen. Frankreich liess sich in Unterhandlungen ein, und am 24. November 1869 wurde zwischen den Vertretern der beiden Länder ein Abkommen getroffen, wonach die Schweiz der Bevölkerung der Zonen gewisse Zollbegünstigungen gewährte, deren Inkrafttreten vom Baue einer Eisenbahn zwischen Anney und Annemasse mit Fortsetzung nach Genf abhängig gemacht war. Dieses Abkommen wurde am 18. Juni 1870 von der Bundesversammlung genehmigt. Der Bundesrat äusserte sich in seiner Botschaft vom 28. Mai 1870, womit er den fraglichen Vertrag den eidgenössischen Räten vorlegte, über die Verbindungslinie zwischen Genf-Cornavin und Annemasse in folgender Weise:

„Dagegen bleibt uns noch ein Punkt zu erwähnen, welcher die Hauptgegenleistung des Kantons Genf enthält. In dem Eingange des Arrangements ist nämlich gesagt, es sei dessen Ausführung abhängig von der Erstellung einer Bahn zwischen Anney und Annemasse, welche durch eine Zweiglinie nach Genf mit den Eisenbahnen der französischen Gesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer verbunden sein soll. Da der Bahnhof der letztern Gesellschaft bekanntlich auf dem rechten Ufer der Rhone liegt, so kann diese Voraussetzung nur erfüllt werden durch Überbrückung der Rhone und Erbauung einer sehr kostspieligen Gürtelbahn um Genf herum. Der Bundesrat fand es daher für angezeigt, die massgebenden Behörden von Genf zu einem Entschiede zu veranlassen, ob sie geneigt seien, die Voraussetzung zu erfüllen. Der Staatsrat ermangelte nicht, die Angelegenheit dem Grossen Räte vorzulegen und dieser beschloss unterm 9. Februar 1870, dem Vernehmen nach einmütig, eine Eisenbahnlinie der oben berührten Art, die von dem Bahnhof von Cornavin ausgeht und in Annemasse sich an die Bahnlinie nach

Annecy einer- und Thonon anderseits anschliesst, als eine Sache von öffentlichem Nutzen zu erklären, für deren Ausführungsbedingungen weitere Beschlüsse des Grossen Rates vorbehalten werden. Infolge dieser offiziellen Erklärung unterliegt die Entscheidung über das Arrangement von Seiten der Bundesversammlung keinem Anstand mehr.“

Der Vertrag vom 24. November 1869 wurde von der Regierung der französischen Republik, die kurz nachher auf die kaiserliche Regierung folgte, nicht genehmigt. Die Nationalversammlung beschloss im Gegenteil am 24. März 1874 die Linie Collonges-Annemasse an die Stelle der Linie von Annemasse nach der schweizerischen Grenze treten zu lassen.

Im Jahre 1876 wurden neue Anstrengungen gemacht, um den Anschluss des Bahnhofes Genf-Cornavin an das savoyische Netz zu sichern. Der Grosse Rat des Kantons Genf beauftragte den Staatsrat, sich im Namen des Staates um die Konzession einer Eisenbahn von Genf über Carouge und Chêne nach der französischen Grenze bei Annemasse mit Abzweigung von Chêne nach Vollandes zu bewerben. Die Kosten für die Erstellung dieser ungefähr 12,7 km langen Linie wurden auf Fr. 8,680,000 geschätzt. Als diese Konzession von der Bundesversammlung am 22. Juni 1877 (E. A. S., n. F. IV. 221) erteilt worden war, bemühte sich der Bundesrat, von der französischen Regierung zu erfahren, ob sie damit einverstanden wäre, das schweizerische Netz in Annemasse an das savoyische anschliessen zu lassen. Ohne uns bei den langen Verhandlungen aufzuhalten, die in bezug auf den Anschlusspunkt mit den französischen Behörden stattfanden, und bei denen die der Bevölkerung der Zonen zu gewährenden Zollerleichterungen eine überwiegende Rolle spielten, bemerken wir nur, dass die Erstellung der Linie Genf-Annemasse durch einen am 14. Juni 1881 abgeschlossenen und durch Bundesbeschluss vom 27. April 1882 (E. A. S. VII, 39) genehmigten Vertrag vereinbart wurde. Sowohl die schweizerische als die französische Regierung verpflichteten sich die Erstellung des auf ihrem Gebiete liegenden Teiles der Linie zu sichern. Durch einen weitem Bundesbeschluss von demselben Tage (E. A. S. VII, 36) wurde die am 22. Juni 1877 dem Staatsrate erteilte Konzession in dem Sinne abgeändert, dass die Linie in drei Sektionen erstellt werden konnte, nämlich:

1. Genf (Vollandes-Rive)—Landesgrenze in der Richtung gegen Annemasse,

2. Genf-Cornavin—Genf-Vollandes,
3. Genf-Cornavin—Landesgrenze bei Bossey-Veyrier.

Nur die erste dieser Sektionen, nämlich die Linie Genf (Vollandes-Rive)—Landesgrenze bei Annemasse wurde gebaut. Auf Grund der am 6. und 7. März 1885 zwischen dem Kanton Genf und der Eisenbahngesellschaft Paris-Lyon-Mittelmeer getroffenen Vereinbarungen wurde der Bau und Betrieb der Linie Vollandes—Annemasse von der Gesellschaft übernommen. Der Betrieb dieser Linie von 4,177 km Länge wurde im Jahre 1888 eröffnet und wird auch jetzt noch von der Gesellschaft P. L. M. besorgt.

Die Bewegung, die sich in den Jahren 1892 und 1893 in Genf zugunsten des Rückkaufs des Bahnhofs Cornavin und der Linie Genf-La Plaine bemerkbar machte, liess die Frage der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives*) während einiger Jahre in den Hintergrund treten; sobald aber feststand, dass der im Jahre 1893 mit der Gesellschaft P. L. M. geschlossene Vertrag totus Buchstabe bleiben würde, wurden die Studien der Verbindungsbahn wieder aufgenommen. Im Jahre 1898 bewilligte der Grosse Rat dem Staatsrat des Kantons Genf einen Kredit von Fr. 20,000 zur endgültigen Durchführung der Studien der Verbindungslinie. In den folgenden Jahren, als der Simplondurchstich der Vollendung entgegen ging, komplizierte sich die Genfer Eisenbahnfrage durch das Hinzutreten der Faucille-Frage zu derjenigen des Rückkaufs und der Verbindungsbahn. Um seine wirtschaftlichen Interessen besorgt und vom Wunsche beseelt, auch den ihm gebührenden Platz an der neuen internationalen Verkehrsstrasse zu erhalten, studierte der Staatsrat von Genf die Erstellung einer Zufahrtslinie durch den Jura (Lons-le Saunier—Genf), die Genf an den Schinenweg von Paris nach Mailand rücken und denselben zu einer eigentlichen Tallinie machen würde. Wir haben in unserer Botschaft vom 19. November 1909 betreffend die Genehmigung des französisch-schweizerischen Staatsvertrages über die Zufahrtslinien zum Simplon die Haltung erörtert, die wir diesem mit andern Projekten der Jura-durchquerung, namentlich demjenigen von Frasne-Vallorbe, in Mitbewerb tretenden Projekte gegenüber eingenommen haben. Wir begnügen uns daher zu bemerken, dass eine umfangreiche Korrespondenz mit der Genfer Regierung und mehrere Konferenzen

*) Die Bezeichnung Vollandes ist heute veraltet. An ihre Stelle ist das üblichere Eaux-Vives getreten.

zwischen unserer Eisenbahndelegation und den Vertretern des Genfer Staatsrates dazu führten, für die Lösung der Genfer Eisenbahnfragen folgendes Programm aufzustellen:

- Rückkauf der Linie Gent-La Plaine durch den Kanton Genf auf Grund der Genfer Konzession;
- Übergang des Betriebes des Bahnhofs Cornavin an die schweizerischen Bundesbahnen und Fortsetzung des Betriebes der Strecke Genf-La Plaine durch die Gesellschaft P. L. M.;
- Erweiterung des Bahnhofs Cornavin durch die schweizerischen Bundesbahnen;
- Erstellung der Verbindungslinie Cornavin—Eaux-Vives durch die schweizerischen Bundesbahnen gegen eine hinreichende Subvention seitens des Kantons Genf;
- Betrieb dieser Verbindungslinie durch die schweizerischen Bundesbahnen bis Annemasse und zu diesem Zwecke unentgeltliche Abtretung der Genfer Linie Eaux-Vives—Grenze (Annemasse);
- Erstellung der Faucillebahn innert einer gegebenen Frist.

Die Lösungen, welche für die verschiedenen Punkte dieses Programms an der französisch-schweizerischen Konferenz betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon in Aussicht genommen wurden, sind in der obgenannten Botschaft erörtert. Was speziell die Verbindungsbahn betrifft, bemerken wir hier nur, dass gemäss Art. 13 des französisch-schweizerischen Staatsvertrages vom 18. Juni 1909 der Bund die Verpflichtung auf sich genommen hat, die Verbindungslinie zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives auf Grund eines mit der Genfer Regierung zu vereinbarenden technischen und finanziellen Programmes zu erstellen. Zur Ausführung dieser Verpflichtung ist jedoch die Schweiz nach dem Verträge erst dann gehalten, wenn die Verwirklichung des Faucille-Projektes gesichert sein wird, in der Meinung, dass der Bau der Verbindungslinie auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Faucille-Linie vollendet sein soll. Ferner soll nach Art. 15 der Betrieb der Verbindungslinie durch die Bundesbahnen sich bis Annemasse erstrecken.

Als sich der Vorsteher unseres Eisenbahndepartementes mit dem Staatsrat des Kantons Genf kurz nach dem Inkrafttreten des französisch-schweizerischen Staatsvertrages in Verbindung setzte, um in bezug auf den zur Durchführung des Rückkaufs des Bahnhofs Cornavin und der Linie Genf-La Plaine einzuschlagenden Weg zu einer Verständigung zu gelangen, gab der Staatsrat, indem er sich bereit erklärte, sein Rückkaufsrecht zur

Verfügung des Bundes zu stellen, einer Reihe von Begehren Ausdruck, wobei er besonders auf die Notwendigkeit hinwies, die Verbindungsbahn möglichst bald zu erstellen. In seiner Denkschrift vom 25. Februar 1910 bestätigte der Staatsrat neuerdings, dass er bereit sei, beim Rückkaufe des Bahnhofes mitzuwirken; gleichzeitig äusserte er aber auch gewisse Bedenken bezüglich der wahrscheinlichen oder sichern Folgen einer Massnahme, die bestimmt war, einen schon seit mehr als einem halben Jahrhundert bestehenden Zustand zu ändern. Indem der französisch-schweizerische Vertrag die Erstellung der Frasnè-Vallorbe-Linie sichere, so führte der Staatsrat aus, begünstige er den Verkehr der Züge Paris-Mailand über Lausanne, und dadurch, dass er für die Linie Bouveret-St. Maurice die Doppelspur und den Anschluss der von Bellegarde über Annemasse verkehrenden Züge vorsehe, erleichtere er den Übergang des Verkehrs mit Paris oder Lyon auf die französische Linie, die Genf umgehe. Das bedeute für den Kanton Genf soviel als eine Aussperrung und es gebe nur ein Mittel, diesem Zustande abzuhelpfen, nämlich die Erstellung der Verbindungsbahn innert einer bestimmten Frist, z. B. innert fünf Jahren.

Die Verbindungsbahn, fuhr der Staatsrat fort, sei nötig, weil sie geeignet sei, zur Verwirklichung des Faucilledurchstichs in hohem Grade anzuspornen, da sie nicht ausschliesslich im Interesse der Simplonlinie und Genfs liege, sondern auch für die ganze jenseits von Genf gelegene savoyische Gegend Vorteile biete. Ausserdem hätten sich, dank der Schaffung der Zonen, die industriellen und kommerziellen Beziehungen der schweizerischen Kantone mit Savoyen entwickelt und würden von der Erstellung der Verbindungsbahn nur zu gewinnen haben.

Die Verbindungsbahn, bemerkte schliesslich der Staatsrat, werde ferner von der ganzen Bevölkerung des Genfer Stadtbezirks verlangt. Seit mehr als 25 Jahren werde diese Lösung von Plainpalais, Carouge, Eaux-Vives, Chêne gefordert. Der Augenblick sei gekommen, um das berechtigte Verlangen der Gewerbe und Handel treibenden Bevölkerung dieser Ortschaften zu erfüllen.

In der gleichen Zuschrift bemerkte der Staatsrat, dass das dem Bunde zugemutete finanzielle Opfer kein übermässiges sei, da durch den Rückkauf des Bahnhofes Cornavin vor Ablauf der Konzession auf Grund des kantonalen Pflichtenheftes eine Ersparnis von mehreren Millionen Franken erzielt werde. Seinerseits würde der Kanton Genf auf die Zurückzahlung der anläss-

lich des Baues der Linie Lyon-Genf geleisteten Subvention von zwei Millionen Franken verzichten und dem Bunde die Linie Eaux-Vives—Annemasse (erstmalige Anlagekosten Fr. 3,300,000) zu vollem Eigentum überlassen.

Die andern vom Staatsrate bei dieser Gelegenheit gestellten Begehren betrafen die Errichtung eines französischen Zollamtes und einer französischen Kontrollstelle für Gold- und Silberwaren im Bahnhof Genf, die Verlegung der Lagerhäuser, die Gestaltung des Reklamations- und Rechtsdienstes unter der zukünftigen Ordnung.

Die Denkschrift des Staatsrates wurde von unsern verschiedenen beteiligten Departementen und Dienstabteilungen sorgfältig geprüft. Hinsichtlich der Ausführungen des Staatsrates betreffend den Schaden, den der Kanton Genf durch den Bau der Linie Frasne-Vallorbe, durch die Erstellung der Doppelspur auf der Strecke Bouveret-St. Maurice und durch die Ermöglichung des Anschlusses der von Bellegarde über Annemasse einlaufenden Züge erleiden würde, ergab die Prüfung, dass die vom Staatsrat geäußerten Befürchtungen unbegründet seien, eine Beschleunigung des Baues der Verbindungsbahn dagegen die Interessen der Bundesbahnen schädige.

Dennoch konnten wir uns nach allseitiger Prüfung der Frage entschliessen dem einstimmigen Wunsch der Behörden und der Bevölkerung des Kantons Genf*) nachzugeben und in den Bau der Verbindungsbahn einzuwilligen, ohne ihn von der Ausführung des Faucille-Projektes abhängig zu machen. Der Mangel einer Eisenbahnverbindung mit einer der Hauptverkehrsadern bildet in der Tat für den auf dem linken Ufer der Rhone liegenden Teil der Stadt Genf und für die Bevölkerung der Gemeinden Plainpalais, Carouge, Lancy und Eaux-Vives eine Ursache offensichtlicher Rückständigkeit, namentlich in bezug auf die Entwicklung von Industrie und Handel. Eine solche Hauptverkehrsader wird in den Bundesbahnen vorhanden sein, sobald der Bahnhof von Cornavin und die Linie Genf-La Plaine einen Bestandteil ihres Netzes ausmachen werden. Schon diese einzige

*) Noch am 6. Dezember 1910 liess uns der Staatsrat einen Beschluss zugehen, in welchem er vom Grossen Rat einstimmig beauftragt wurde, die beim Bundesrat wegen der Erstellung der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives unternommenen Schritte fortzusetzen.

Unter den verschiedenen Kundgebungen der öffentlichen Meinung in Genf in bezug auf die Erstellung der Verbindungsbahn erwähnen wir die Volksversammlung in Plainpalais vom 18. April 1910.

Erwägung schien uns entscheidend und triftig genug, um alle noch so gerechtfertigten Einwendungen, die erhoben werden könnten, zurückzuweisen. Es wäre wirklich nicht angezeigt, mit der Lösung dieser Frage zuzuwarten bis der Durchstich der Fau-cille beschlossen sein wird, denn dieses letztere Unternehmen ist so kostspielig und hängt in so hohem Grade von Umständen ab, die ausserhalb des Willens des Kantons Genf und des Bundes liegen, dass auch im günstigsten Falle noch viele Jahre verfliessen werden, bevor es verwirklicht werden kann.

Wir beantworteten mit Schreiben vom 6. Oktober 1911 die Denkschrift des Staatsrates im Sinne der vorstehenden Erwägungen, indem wir beifügten, dass nach unserer Meinung die Frage der Erstellung der Verbindungsbahn gleichzeitig mit derjenigen des Rückkaufs des Bahnhofs von Cornavin und der Linie Genf-La Plaine gelöst werden sollte. Der Bahnhof und die Linie Genf-La Plaine würden nach erfolgtem Rückkauf an den Bund übergehen, der die dem Kanton Genf gegenüber der Gesellschaft P. L. M. obliegenden Verpflichtungen auf sich zu nehmen hätte. Ausserdem würde der Kanton Genf ohne weiteres auf die Rückzahlung der beim Bau der Linie Lyon-Genf geleisteten Subvention von zwei Millionen zu verzichten und die uneinträgliche Linie Eaux-Vives-Annemasse dem Bunde zu vollem Eigentum abzutreten haben.

In zweiter Linie machten wir die Beschleunigung des Baues der Verbindungsbahn von der Bedingung abhängig, dass der Kanton Genf einen bedeutenden Teil der Baukosten übernehme, da dieser Bau sozusagen ausschliesslich in seinem Interesse liege.

In dritter Linie endlich machten wir den Staatsrat darauf aufmerksam, dass es in Anbetracht der sehr bedeutenden Bauverpflichtungen, die von den Bundesbahnen übernommen worden seien, nötig erscheine, sowohl für den Beginn als die Vollendung der Arbeiten möglichst lange Fristen vorzusehen. Wir schlugen sodann vor, diese Fristen auf acht und zehn Jahre anzusetzen.

In der Antwort an den Staatsrat behandelten wir in ausführlicher Weise auch die übrigen von der Genfer Regierung in ihrer Denkschrift aufgeworfenen Fragen, nämlich die Errichtung eines französischen Zollamtes und einer französischen Kontrollstelle für Gold- und Silberwaren im Genfer Bahnhofs, die Verlegung der Lagerhäuser und den Reklamationsdienst. Da die Denkschrift des Staatsrates und unsere Antwort vom 6. Okt. 1911 als Grundlage für die weitem Verhandlungen über die

Erstellung der Verbindungsbahn dienen, fügen wir diese beiden Aktenstücke der vorliegenden Botschaft bei und erlauben uns bezüglich der nebensächlichen Punkte auf diese Beilagen zu verweisen.

Inzwischen hatte die Genfer Regierung die Studien inbezug auf das Tracé der Verbindungsbahn tatkräftig gefördert. Am 11. April 1911 hatte sie unserm Eisenbahndepartement ein ausführliches, von ihrem Departement der öffentlichen Arbeiten aufgestelltes Vorprojekt zugehen lassen, das von der Ansicht ausging, die Verbindungslinie sollte schon von Anfang an derart erstellt werden, dass sie im Stande sei, den Vorortsverkehr Cornavin-Annemasse, den Übergangsverkehr zwischen dem Netze der Bundesbahnen und dem savoyischen Netze und endlich, in späterer Periode, auch den Verkehr mit der internationalen Verkehrsader der Faucille, einer Linie von grösster Leistungsfähigkeit, zu bewältigen. Es waren daher in reichem Masse Land-erwerbungen sowohl für die Doppelspur als auch für die Einrichtungen und Erweiterungen der Bahnhöfe vorgesehen, immerhin in der Meinung, dass vorläufig nur die unumgänglich notwendigen Geleise und Einrichtungen zu erstellen seien.

Nach diesem Projekte benutzt die Verbindungsbahn beim Ausgang aus dem Bahnhof Cornavin zunächst den Bahnkörper und das Geleise der Linie Genf-Lyon auf eine Länge von 2260 m. Die Abzweigung befindet sich an der Westseite des Friedhofs von Châtelaine. Gleich nachher führt die Linie in einem Tunnel von 712 m Länge unter dem Plateau von Aire hindurch und überschreitet dann die Rhone auf einer grossen steinernen Brücke von 300 m Länge. Die Brücke soll eventuell so erstellt werden, dass sie die Anlage einer 20 m breiten Strasse über dem Geleise gestattet.

In der Nähe dieser Brücke beim Friedhof von St. Georges tritt die Linie in einen zweiten Tunnel von 1588 m Länge, zieht sich in geringer Tiefe östlich vom Schützenhause von St. Georges vorbei und durchquert ungefähr 28 m unter dem Boden das mit Gebäuden bedeckte Stadtviertel von Petit-Lancy. Der Ausgang dieses Tunnels liegt ungefähr 300 m nördlich von dem über die Aire führenden Pont Rouge. Auf den Tunnel folgt in einer Länge von 1,3 km eine offene Strecke, an die der Bahnhof von Plainpalais zu liegen kommt. Der Personenbahnhof soll auf einer Erdauffüllung von 6 m Höhe östlich der Mustermolkerei (Laiterie modèle) gebaut werden. Das Personenaufnahmsgebäude kommt in die Axe der Route des Acacias zu liegen. Westlich des Per-

sonenbahnhofs soll der Güterbahnhof, der sich auf eine Strecke von 1 km Länge ausdehnen wird, erstellt werden. Von da an ziehen sich die Hauptgeleise der Verbindungsbahn in nordöstlicher Richtung, indem sie in Form eines Viertelkreises einen grossen Bogen beschreiben. Bald nachher tritt die Linie in einen dritten Tunnel von 800 m Länge ein, der in einer Tiefe von 14 bis 22 m unter dem Boden von Grange-Colomb erstellt wird. Der Ausgang des Tunnels befindet sich in der Nähe des Asyls für kranke Kinder. Es folgt nun wieder eine offene Strecke von 270 m, dann der vierte Tunnel von ungefähr 30 m Länge, der bei der südlichen Ecke des Friedhofs von Carouge ausmündet. Die folgende offene Strecke hat eine Länge von 830 m und überbrückt die Arve. Auf diesem Teilstücke befindet sich der Bahnhof Carouge, dessen Personenaufnahmsgebäude östlich der Strasse nach Veyrier zu liegen kommt. Zwischen der Strasse und dem Friedhofs sollen die Güterschuppen erstellt werden. Der Bahnhof Carouge wird überhöht angelegt und die Strasse nach Veyrier in einer Höhe von 6 m überschritten.

Die Brücke über die Arve befindet sich östlich des Turmes von Champel. Bei dieser Brücke beginnt der fünfte Tunnel von 1340 m Länge, der in einer Tiefe von 10—33 m unter dem Villenviertel Champel durchführt. Dieser Tunnel endigt nördlich der Strasse nach Malagnou, dann überschreitet die Linie noch die neue Avenue Wæber, den chemin de Belmont und die Strasse nach Chêne, um zuletzt den Bahnhof von Eaux-Vives zu erreichen.

In geologischer Beziehung werden die von den fünf Tunnels zu durchbohrenden Erdschichten wahrscheinlich günstige Verhältnisse aufweisen. Die Plateaux von Pinchat und Champel auf dem linken Ufer der Rhone bestehen zum grössten Teile aus Schichten von Kiesagglomerat, während das Plateau von Petit-Lancy eine Tonerde von ziemlich fester Beschaffenheit aufweist, wie die Kanalisationsarbeiten in der Nähe des Schützenhauses gezeigt haben.

Die Entfernungen zwischen den Bahnhöfen betragen:

Genf (Cornavin) — Plainpalais-Lancy	5,600 m
Plainpalais-Lancy — Carouge	3,020 „
Carouge — Eaux-Vives	2,160 „
	<hr/>
	10,780 m
Eaux-Vives — Annemasse, ungefähr	6,000 „
Genf (Cornavin) — Annemasse	16,780 m

Der Minimalradius der Kurven der neu zu erstellenden Linie
 beträgt 350 m
 und die Maximalsteigung 9,14 ‰

Höhenquoten der Bahnhöfe:

Genf (Cornavin)	394,4	m
Plainpalais-Lancy (Station)	389	"
Carouge (Station)	391	"
Eaux-Vives (Station)	405,4	"

Im allgemeinen vermeidet das im Genfer Vorprojekt vorgesehene und von den Bundesbahnen im Prinzip angenommene Tracé soviel als möglich das überbaute, sehr teure Terrain. Die Stationen sind in der Nähe von entwicklungsfähigen Stadtvierteln vorgesehen, wodurch die Erstellung von Industriegeleisen begünstigt wird. Die Linie wird keine Niveaubergänge aufweisen, da für alle die Eisenbahn kreuzenden Strassen Über- oder Unterführungen vorgesehen sind.

Der Gedanke, in Plainpalais einen Zentralbahnhof zu erstellen, wurde aufgegeben, und der Bahnhof von Cornavin wird Genfs Hauptbahnhof bleiben. Nach Ansicht der Techniker würde die Erstellung eines Zentralbahnhofes in Plainpalais den Betrieb auf jede Weise erschwert und kostspieliger gestaltet haben.

Der dem Vorprojekt des Staatsrates beigelegte Kostenvoranschlag im Gesamtbetrage von Fr. 18,000,000 wurde von der Verwaltung der S. B. B. als ungenügend betrachtet; den weiteren Verhandlungen wurde dann der nachstehende Kostenvoranschlag für die von Châtelaine nach dem Bahnhöfe Eaux-Vives zu erstellende Linie zu Grunde gelegt:

Organisation und Verwaltung	Fr.	700,000
Verzinsung des Baukapitals	"	1,600,000
Zwangsentreibungen	"	4,450,000

Unterbau:

a. Erdarbeiten	Fr.	1,219,000
b. Tunnels	"	8,170,000
c. Grössere u. kleinere Brücken*)	"	3,774,000

Übertrag Fr. 13,163,000 Fr. 6,650,000

*) Die Brücke über die Rhone ist nur für die Eisenbahn vorgesehen. Die Kosten der Einrichtung dieser Brücke für den Strassenverkehr wären vom Kanton Genf zu tragen.

von rein lokaler Bedeutung sein wird, deren Erstellung speziell im Interesse Genfs, namentlich des linken Rhoneufers erfolgt, hatten wir die Subvention des Kantons Genf anfänglich auf die Hälfte der Anlagekosten der Linie festgesetzt, während die Abordnung des Staatsrates die Beiträge des Kantons Genf wie folgt berechnete:

Approximativer Betrag der vom Bunde infolge des Rückkaufes auf Grund der kantonalen Konzession erzielten Ersparnis	Fr. 3,500,000
Abtretung der Linie Eaux-Vives—Annemasse	„ 3,300,000
Seinerzeit geleistete Subvention für den Bau der Linie Lyon—Genf	„ 2,000,000
Total	Fr. 8,800,000

Ferner machte der Kanton Genf das Anerbieten, die nötigen Landerwerbungen durchzuführen, unter der Bedingung, dass die ihm hieraus erwachsenden Kosten ganz oder teilweise zurückzuerstatten seien, falls die Faucillelinie in einer bestimmten Frist gebaut werde. Diese Bedingung war für uns durch aus unannehmbar; denn wenn die Faucillebahn erst in ferner Zukunft oder gar nicht zustande käme und die Verbindungslinie somit nur eine einfache Lokal- oder Regionalbahn bliebe, so wäre der Bund, der Linien von bloss lokaler Bedeutung grundsätzlich nicht subventioniert, ebenfalls berechtigt, die von ihm bestrittenen Kosten ganz oder teilweise vom Kanton Genf zurückzufordern.

Endlich erfolgte nach sehr lebhaften Erörterungen eine vollständige Einigung, und wir entschlossen uns als äusserstes Zugeständnis die Zusicherung abzugeben, dass der Bund die Verbindungsbahn früher erstellen werde, als er durch den Vertrag mit Frankreich verpflichtet wäre, unter der Bedingung, dass der Kanton Genf, abgesehen von der Abtretung der Linie Eaux-Vives bis Annemasse, in Form einer Subvention à fonds perdu einen Drittel der Erstellungskosten übernehme, während die eidgenössische Staatskasse unter den gleichen Bedingungen den zweiten Drittel und die Verwaltung der S. B. B. als Eigentümerin den letzten Drittel zu tragen hätte. Diese Art der Kostenverlegung hat den grossen Vorteil, zwischen den drei Parteien eine wahre Interessengemeinschaft zu begründen, die sich unter Umständen in einer gewissen Verminderung der Anlagekosten der Verbindungsbahn äussern wird; ohne dass die technische Vollkommenheit der Linie darunter irgendwie zu leiden hätte. Ausserdem verständigte man sich, zur Feststellung der Kosten der Verbindungsbahn, alle Ausgaben, mit Einschluss der

Landerwerbungen, zusammenzurechnen. Die Zwangseinteignungen wären vom Kanton Genf durchzuführen, der am ehesten in der Lage ist, das Land zu den günstigsten Bedingungen zu erwerben.

In bezug auf die Erstellungsfrist wurde vereinbart, dass mit den Arbeiten für die Verbindungsbahn spätestens nach sechs Jahren, vom 1. Januar 1912 an gerechnet, begonnen werden solle; gleichzeitig wurde festgesetzt, dass diese Frist abgekürzt werden könne, wenn die gesetzlichen Formalitäten mit Einschluss der durch das Eisenbahngesetz vorgeschriebenen Plangenehmigung früher erfüllt wären. Wir entschlossen uns zu dem Zugeständnis von 6 Jahren, obwohl es sich im Interesse der Bundesbahnen, deren Bauprogramm ohnehin stark belastet ist, empfohlen hätte, die in unserer Zuschrift an den Staatsrat vom 6. Oktober 1911 vorgesehenen Fristen von acht und zehn Jahren aufrecht zu erhalten. Nachdem man einmal zugestimmt hat, die Verbindungsbahn früher zu erstellen, als beabsichtigt war, liegt es nun auch im Interesse des Bundes, keine Verzögerung in der Ausführung eintreten zu lassen, damit die Zinsenlast, die infolge der nächstens zu bestreitenden beträchtlichen Ausgaben für die Landerwerbungen erwachsen wird, sich möglichst verringere.

Für die Vollendung der Verbindungslinie wurde keine Frist vorgesehen, denn es ist selbstverständlich, dass es gerade den Bundesbahnen daran gelegen sein wird, die einmal begonnenen Arbeiten so rasch als möglich zu beenden. Diese Arbeiten werden übrigens in gewissem Masse von dem Umbau und der Erweiterung des Bahnhofes Cornavin abhängen, da die Züge der Verbindungsbahn nicht in den Bahnhof Genf-Cornavin einlaufen können, solange die Einrichtungen für den Personenverkehr nicht erweitert sind.

Es bleibt uns noch zu erwähnen, dass die vom Staatsrat in seiner Eingabe vom 25. Februar 1910 aufgeworfenen Nebenfragen, nämlich die zukünftige Gestaltung des Reklamationsdienstes, die Errichtung eines französischen Zollamtes und einer französischen Kontrollstelle für Gold- und Silberwaren im Bahnhof Cornavin, sowie die Verlegung der Lagerhäuser, an einer besondern Konferenz, die am 16. Dezember 1911 in Bern stattfand, zwischen unsern Abgeordneten und denjenigen des Staatsrates des Kantons Genf besprochen worden sind. In Bezug auf die Verlegung des französischen Zollamtes und der französischen Kontrollstelle für Gold- und Silberwaren nach Genf konnte unsere Abordnung nur den Inhalt unseres am 16. Oktober 1911 an den Staatsrat gerichteten Schreibens bestätigen. Diese Fragen müssen einstweilen offen gelassen werden.

Bezüglich der Lagerhäuser in Genf legte die Abordnung des Staatsrates einen Vertragsentwurf vor, der von den Bundesbahnen geprüft werden muss und der für die zur Erledigung dieser Frage erforderlichen Verhandlungen zwischen den beteiligten Verwaltungen als Grundlage dienen kann.

Hinsichtlich der Frage des Reklamationsdienstes gab die Abordnung des Staatsrates den Befürchtungen der kaufmännischen und industriellen Kreise Genfs Ausdruck, die den Fortbestand der Bureaux der Gesellschaft P. L. M. für die von Frankreich ankommenden Sendungen und den Lokal- und Transitverkehr nach diesem Lande wünschen und auch die Aufrechterhaltung des Reklamationsdienstes der P. L. M. für das Transportwesen befürworten. Die Verwaltung der Bundesbahnen setzte diesem Verlangen eine kategorische Weigerung entgegen und wir kamen nach gründlicher Prüfung der Frage ebenfalls dazu, die Forderung des Staatsrates zurückzuweisen und zwar aus folgenden Gründen:

Der Genfer Verkehr in der Richtung nach Frankreich ist entweder als Lokalverkehr oder als internationaler Verkehr zu betrachten. Im Lokalverkehr hat die Erledigung der Reklamationen nach den Vorschriften der schweiz. Eisenbahngesetzgebung zu erfolgen, während im internationalen Verkehr die Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr massgebend sind. Der Umstand, dass die Tarife der P. L. M. auch nach dem Rückkaufe in gewissem Masse noch anwendbar sind (Art. 11 des französisch-schweizerischen Staatsvertrages betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon) vermag an der Stellung der Gesellschaft P. L. M. nichts zu ändern, da letztere lediglich für Rechnung der Verwaltung der S. B. B., der Eigentümerin der Linie Genf-La Plaine, den Traktionsdienst besorgen und das Material stellen wird.

Nach den im internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ausgesprochenen Grundsätzen werden die Reklamationen vom letzten Frachtführer für alle übrigen am Transport beteiligten Eisenbahnverwaltungen erledigt. Im vorliegenden Falle wird stets die Verwaltung der Bundesbahnen letzter Frachtführer sein, da die Gesellschaft P. L. M. nur mehr als Unternehmerin gegen eine von den Bundesbahnen zu leistende Vergütung den Traktionsdienst besorgt und der gesamte von ihr nach Genf geführte Verkehr von La Plaine an als schweizerischer Verkehr anzusehen ist.

Die Reklamationen selbst zerfallen in solche wegen Verlustes, Beschädigung oder verspäteter Lieferung der Ware und in solche betreffend Frachtrückerstattung.

Bezüglich der Reklamationen wegen Verlustes oder Beschädigung von Waren ist zu bemerken, dass die Bundesbahnen grundsätzlich das von der Gesellschaft P. L. M. angewandte und von den Genfer Kaufleuten und Industriellen gepriesene Verfahren eingeführt haben. Die Beamten einer gewissen Kategorie von Bahnhöfen und Stationen sind seit dem 1. Januar 1911 befugt, Schadenersatzbegehren wegen Verlustes oder Beschädigung von sich aus zu erledigen, soweit es sich um Beträge von nicht mehr als Fr. 50 handelt. Diese Befugnis soll später erweitert werden, falls die gemachten Erfahrungen befriedigen.

Für die Reklamationen betreffend Frachtrückerstattungen ist der Dienst zentralisiert, was vernünftigerweise gar nicht anders sein kann, da es sich sehr oft um komplizierte Verhältnisse handelt. Es geht daher nicht an, den Stationen hinsichtlich der Frachtreklamationen Befugnisse einzuräumen, und Genf kann in dieser Beziehung keine Ausnahmestellung beanspruchen.

Der von den Genfer Interessenten öfters gezogene Vergleich mit Basel und Chiasso ist nicht gerechtfertigt, da die elsass-lothringischen Bahnen die Strecke Basel-St. Ludwig gepachtet haben und nicht bloss den Traktionsdienst für Rechnung der S. B. B. besorgen. Sie übernehmen somit den ganzen Betrieb samt dem Reklamationsdienst, dessen Kosten sie tragen. In Chiasso sind die Verhältnisse noch liquider, da der Bahnhof sozusagen auf der Grenze liegt.

Obwohl es uns aus diesen Gründen nicht möglich war, der Regierung des Kantons Genf in der Frage des Reklamationsdienstes zu entsprechen, sind wir nichtsdestoweniger überzeugt, dass es der Verwaltung der S. B. B. gelingen wird, ihren Reklamationsdienst so zu gestalten, wie es den Wünschen und Handelsbeziehungen der Genfer Bevölkerung entspricht.

Nach Erörterung der Grundlagen, die für die verschiedenen von den Parteien zu treffenden Abkommen aufgestellt wurden, besprechen wir nun die zwischen den Beteiligten abgeschlossenen Verträge.

III. Verträge zwischen den Parteien² und Entwurf eines Bundesgesetzes.

1. Rückkaufsvertrag zwischen dem Staatsrat des Kantons Genf und der Gesellschaft der Paris-Mittelmeer-Bahn vom 4. April/23. Mai 1912.

Nach Art. 1 dieses Vertrages (Beilage 3) übt der Kanton Genf sein Rückkaufsrecht gemäss Art. 56 des Pflichtenheftes vom

20. Juli 1854 auf 31. Dezember 1912 aus. Ausserdem enthält der Artikel eine detaillierte Aufzählung der in den Rückkauf einbezogenen Anlagen, wie sie in dem Pflichtenheft und den verschiedenen, der Reihe nach zwischen den Beteiligten abgeschlossenen Verträgen vorgesehen sind.

Art. 2 regelt das Verfahren bei Streitigkeiten, die anlässlich der Übergabe der Linie entstehen könnten.

Im Art. 3 sind die Entschädigungen näher bezeichnet, auf welche die Gesellschaft P. L. M. infolge des Rückkaufes Anspruch hat. Wir verweisen in dieser Beziehung auf Ziffer I, Seite 676, hiervor.

Art. 4. Keine Bemerkungen.

Art. 5 normiert die Beiträge der Gesellschaft P. L. M. an die Ruhegehälter ihrer in den Dienst der Bundesbahnen übergetretenen Angestellten schweizerischer Nationalität, sowie die Verpflichtungen der Bundesbahnen gegenüber der Gesellschaft P. L. M. in bezug auf die Altersversicherung der bis auf weiteres im Dienste der Linie Genf-La Plaine bleibenden Angestellten französischer Nationalität.

Art. 6, 7 und 8. Keine Bemerkungen.

Art. 9 sieht für die Entscheidung von Streitigkeiten, die zwischen den vertragschliessenden Parteien aus der Durchführung des Vertrages entstehen könnten, ein Schiedsgericht von drei Mitgliedern vor. Die gleiche Bestimmung ist auch in den Vertrag aufgenommen, der zwischen den Bundesbahnen und der Gesellschaft P. L. M. über den Durchlauf der Züge der P. L. M. auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin abgeschlossen wurde.

Art. 10 und 11. Keine Bemerkungen.

2. Vertrag zwischen den Bundesbahnen und der Gesellschaft P. L. M. betreffend den Durchlauf der Züge der P. L. M. auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin vom 4. April/23. Mai 1912.

Dieser Vertrag (Beilage 4) hat den Charakter eines Abkommens zwischen den beiden Verwaltungen S. B. B. und P. L. M. Da er keine Abtretung von Rechten an die Gesellschaft P. L. M. vorsieht, unterliegt er schweizerischerseits nur der Genehmigung durch den Verwaltungsrat der Bundesbahnen. Wir begnügen uns daher mit der Bemerkung, dass dieser Vertrag, der den künftigen Betrieb der Linie Genf-La Plaine regelt und die Bedingungen für die Zulassung der Züge der P. L. M. in den Bahn-

hof Genf-Cornavin aufstellt, in allen Punkten auf den Vereinbarungen des französisch-schweizerischen Staatsvertrages betreffend die Zufahrtslinten zum Simplon beruht. Von La Plaine-Grenze an übernimmt die Gesellschaft P. L. M. lediglich die Besorgung des Traktionsdienstes und die Stellung des Materials für Rechnung der Bundesbahnen, die ihr die Transportauslagen vergüten. Die S. B. B. beziehen alle Einnahmen der Strecke Genf-La Plaine und sichern den Verkehr der Vorortzüge. Für den Stations- und für den Bahndienst wird ausschliesslich Personal der S. B. B. verwendet werden.

In bezug auf die von der Gesellschaft P. L. M. zu zahlenden Grundabgaben und Betriebskosten, deren Betrag der Rückkaufsannuität ziemlich gleichkommt, verweisen wir auf Seite 17 hiervor.

3. Vertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf vom 7. Mai 1912.

Dieser nur die Schweiz berührende Vertrag (Beilage 2) bildet eine Gesamtlösung derjenigen Genfer Eisenbahnfragen, die gegenwärtig einer Regelung fähig sind. Er normiert die Bedingungen für die Wiederabtretung des Bahnhofes Cornavin und der Linie Genf-La Plaine (Landesgrenze) an den Bund, die Erstellung der Verbindungsbahn zwischen den beiden Genfer Bahnhöfen und den Übergang der Linie Eaux-Vives—Landesgrenze bei Annemasee an die Bundesbahnen.

Gemäss Art. 1 ist der Zeitpunkt des Rückkaufs der Eisenbahn Genf-La Plaine durch den Kanton Genf wie im Rückkaufsvertrag mit der P. L. M. auf den 31. Dezember 1912 festgesetzt. Die Wahl dieses Zeitpunktes statt des 1. Januar 1913 drängte sich auf, weil das Jahr 1911 das letzte ist, dessen Reinertrag berücksichtigt werden kann und weil nach Art. 56 des Pflichtenheftes für die Berechnung der Rückkaufsannuität diejenigen sieben Jahre in Betracht fallen, die dem Jahre vorangehen, in dem der Rückkauf erfolgt. Dagegen ist in Art. 2 der Übergang der zurückgekauften Linie an die Bundesbahnen auf den 1. Januar 1913 festgesetzt.

Art. 2. Keine Bemerkungen.

Art. 3 beschreibt auf Grund des Vorprojektes des Kantons Genf so genau als möglich denjenigen Teil der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen, der auf gemeinschaftliche Kosten erstellt werden soll. Er bestimmt ausserdem, dass die Zufahrtsstrassen zu den Bahnhöfen und Haltestellen der neuen Linie vom Kanton Genf auf eigene Kosten zu erstellen sind. Der

Staatsrat des Kantons Genf, der jedes Missverständnis in bezug auf die ausschliesslich zu seinen Lasten fallenden Arbeiten zu vermeiden wünschte, hatte vorgeschlagen, am Ende dieses Artikels zu sagen, dass die Vorplätze der Bahnhöfe, die Neben- und die Dienstwege von den S. B. B. zu erstellen seien. An der am 7. Mai 1912 stattgefundenen Konferenz zwischen unsern Abgeordneten und denjenigen des Staatsrates, in der man den endgültigen Wortlaut des Vertrages feststellte, wurde jedoch beschlossen, von einer derartigen Bestimmung abzusehen, in der Meinung, dass alle Arbeiten auf den auf gemeinschaftliche Kosten erworbenen und zum Grundbesitz der S. B. B. gehörenden Landstücken im Vertrage inbegriffen und von den Bundesbahnen auszuführen seien.

Art. 4. Keine Bemerkungen.

Art. 5. Dieser Artikel regelt die Verteilung der Baukosten der Verbindungsbahn auf der oben (Seite 688) erörterten Grundlage. Die Subvention des Kantons Genf wird à fonds perdu geleistet. Was den auf den Bund entfallenden, auf Fr. 16,000,000 veranschlagten Teil betrifft, wäre es unmöglich gewesen, ihn ganz den Bundesbahnen aufzubürden, die ausserdem noch die Auszahlung der Rückkaufsannuität und die Kosten für den Umbau des Bahnhofes Cornavin (auf Fr. 25,000,000 veranschlagt) zu tragen haben. Wir mussten daher die finanzielle Beteiligung des Bundesfiskus in Aussicht nehmen und zwar in Form einer Subvention à fonds perdu, die den Bundesbahnen zu leisten ist und den dritten Teil der Kosten für die Erstellung der Verbindungsbahn betragen soll. Wir erlauben uns bei diesem Anlasse daran zu erinnern, dass sich der Bund aus Gründen ökonomischer und politischer Natur, sowie aus Billigkeitsgründen oder aus Wohlwollen im Laufe der Zeit wiederholt bewogen sah, in Anwendung des im Art. 23 der Bundesverfassung ausgesprochenen Grundsatzes Unternehmungen oder Arbeiten zu subventionieren, die im Interesse des öffentlichen Wohles gelegen waren. Namentlich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hat er der Gotthard- und der Simplon-Bahn, dem Kanton Graubünden für das Netz der rhätischen Bahn und dem Kanton Bern für die Lötschberglinie bedeutende Subsidien gewährt. Was ihre Bedeutung anbetrifft, lässt sich die Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Genf allerdings weder mit der einen noch mit der andern der genannten Linien vergleichen, aber nach unserer Meinung soll die Subvention des Bundes, obwohl unmittelbar für den Bau der Verbindungsbahn bestimmt, doch vielmehr dazu dienen, die Gesamtlösung der Genfer Eisenbahn-

fragen zu erleichtern und so zur wirtschaftlichen Entwicklung des Kantons Genf beizutragen. Es darf bei diesem Anlass auch daran erinnert werden, dass Genf an die Simplonbahn, die ihm bis jetzt keinen direkten Nutzen brachte, eine Subvention von einer Million Franken geleistet hat, und dass es auch im Falle der Erstellung der Faucillelinie grosse finanzielle Opfer bringen muss.

Art. 6. Nach diesem Artikel hat der Kanton Genf im Namen und unter Mitwirkung der Bundesbahnen die für die Erstellung der Verbindungslinie nötigen Landerwerbungen durchzuführen. In einem zweiten Absatze hatten wir für den Fall, dass der Gesamtbetrag der Ausgaben für die Landerwerbungen die Summe von acht Millionen Franken überschritte, eine Bestimmung vorgesehen, wonach der Mehrbetrag ausschliesslich zu Lasten des Kantons Genf gefallen wäre. An der Konferenz vom 7. Mai 1912 verlangten die Abgeordneten des Genfer Staatsrates, dass dieser Vorbehalt gestrichen werde, indem sie sich anerbieten, die Landerwerbungen um den Pauschalbetrag von fünf Millionen zu Lasten des Kantons Genf zu übernehmen. Unter diesen Umständen konnten wir uns dazu entschliessen, auf unsern Vorbehalt zu verzichten, ohne aber der Übernahme der Landerwerbungen durch den Kanton Genf um die genannte Pauschalsumme zuzustimmen, da die Landankäufe auf einer so breiten Grundlage auf beiden Seiten zu Überraschungen führen könnten.

Art. 7. Dieser Artikel normiert die Bedingungen für die Abtretung der Linie Eaux-Vives—Landesgrenze bei Annemasse durch den Kanton Genf an den Bund. Die Linie und ihre Zubehörten sollen den S. B. B. in gutem Zustande übergeben werden. Zur Erfüllung dieser Bedingung hat sich der Kanton Genf rechtzeitig mit der Gesellschaft P. L. M. gemäss dem für den Betrieb der Linie getroffenen Abkommen zu verständigen.

Art. 8 und 9. Keine Bemerkungen.

Art. 10 bestimmt, dass die Wirkungen des Vertrages erst nach Inkrafttreten des Rückkaufs- und des Betriebsvertrages beginnen.

Im Art. 11 ist als äusserster Termin für die Genehmigung der verfassungsmässigen Instanzen des Bundes und des Kantons Genf mit Rücksicht auf die eidgenössischen Referendumsfristen der 25. Dezember 1912 festgesetzt.

4. Bundesgesetz betreffend die Ausdehnung des Netzes der Bundesbahnen auf Genfergebiet.

Streng rechtlich ist für die drei Operationen, die wir Ihnen zur Genehmigung empfehlen: der Rückkauf des Bahnhofs Cornavin

und der Linie Genf—La Plaine (Landesgrenze), die Erstellung der Verbindungsbahn und die Erwerbung der Linie Eaux-Vives—Landesgrenze bei Annemasse nicht in gleicher Weise die Genehmigung der verfassungsmässigen Instanzen erforderlich. Nach dem Wortlaute des Art. 3 des Rückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897 wären wir unter Vorbehalt der Zustimmung der Bundesversammlung befugt, die Linie Genf—La Plaine zurückzukaufen. Dagegen haben nach den Bestimmungen des Art. 4 des genannten Gesetzes die Erstellung der Verbindungsbahn und die Erwerbung der Linie Eaux-Vives—Landesgrenze bei Annemasse den Gegenstand eines Bundesgesetzes zu bilden, das der stillschweigenden oder ausdrücklichen Zustimmung des Schweizervolkes bedarf. Wir hätten Ihnen somit einerseits einen Bundesbeschluss betreffend den Rückkauf, anderseits ein Bundesgesetz betreffend die Erstellung der Verbindungsbahn und die Abtretung der Linie Eaux-Vives—Landesgrenze bei Annemasse vorlegen können. Der Einfachheit halber und in Anbetracht, dass die drei Operationen eine Gesamtlösung derjenigen Genfer Eisenbahnfragen bilden, die heute erledigt werden können, zogen wir vor, den mit dem Kanton Genf geschlossenen Vertrag, der die drei Fragen zusammenfasst, durch ein Bundesgesetz genehmigen zu lassen. In der Annahme dieses Gesetzes durch die Bundesversammlung ist die endgültige Genehmigung des Rückkaufs, sowie der Wiederabtretung des Bahnhofs Genf-Cornavin und der Linie Genf—La Plaine an den Bund inbegriffen.

IV. Schlussbetrachtungen.

Die Gesamtlösung der Genfer Eisenbahnfragen, die wir Ihnen mit dieser Botschaft vorlegen, ist das Ergebnis langer und bisweilen schwieriger Unterhandlungen. Wie bei jedem billigen Vergleich konnten auch hier nur gegenseitige Zugeständnisse zum Ziele führen.

Die Vorteile, die Genf aus der vorgesehenen Lösung zieht, sind bedeutend. Während es für die Gesellschaft P. L. M. das Haupteingangstor in die Schweiz bleibt, wird es Kopfstation der S. B. B., die von nun an ein unmittelbares Interesse an seinem wirtschaftlichen Aufschwung haben werden.

Der Bahnhof Cornavin wird umgebaut, vergrössert und in der Weise ausgerüstet werden, dass er den Bedürfnissen des Handels und der Industrie entsprechen kann. Ausserdem erhält Genf zu Bedingungen, die trotz aller gegenteiligen Behauptungen für den

Kanton als sehr vorteilhaft bezeichnet werden müssen, die Verbindungsbahn, die zu seiner materiellen Wohlfahrt kräftig mitwirken wird. Der Kanton Genf hatte sich unter allen Umständen an der Verwirklichung dieses Punktes seines Eisenbahnprogrammes finanziell zu beteiligen. Wir haben oben (Seite 680) bereits daran erinnert, dass gemäss Art. 13 des französisch-schweizerischen Staatsvertrages vom 18. Juni 1909 der Bund die Verpflichtung übernommen hat, die Verbindungsbahn auf Grund eines mit der Genfer Regierung zu vereinbarenden technischen und finanziellen Programms zu erstellen, sobald die Verwirklichung des Faucille-Projektes gesichert sein werde. Man war damals darüber einig, dass die Worte „ auf Grund eines technischen und finanziellen, mit der Genfer Regierung zu vereinbarenden Programmes“ die finanzielle Beteiligung des Kantons Genf an den Baukosten der Verbindungsbahn voraussetzten. Mit um so grösserem Rechte durfte dem Kanton Genf die Tragung eines verhältnismässig bedeutenden Teiles dieser Kosten zugemutet werden, falls die Verbindungsbahn vor dem ursprünglich festgesetzten Zeitpunkte erstellt werden sollte.

Im übrigen versteht es sich von selbst, dass der Art. 4 des französisch-schweizerischen Staatsvertrages vom 18. Juni 1909, der die Führung direkter Personenwagen von Paris nach Genf über Mouchard-Vallorbe, sowie die Leitung der zwischen Paris und Genf einzurichtenden besonderen direkten Züge über die Abkürzung Bussigny-Morges vorsieht, seine volle Gültigkeit behält.

Wir müssen zugeben, dass der mit dem Kanton Genf abgeschlossene Vertrag der eidgenössischen Staatskasse und noch mehr den schweizerischen Bundesbahnen schwere Opfer auferlegt. In unserer Botschaft vom 19. November 1909 bemerkten wir in unserer Besprechung des Vertrages betreffend die Zufahrtslinien zum Simplon: „Der Bund hat seinen Willen kundgegeben, durch Taten zu zeigen, dass er seinen Anteil an den Ausgaben, die zur Sicherung des wirtschaftlichen Gedeihens des Kantons Genf bestimmt sind, zu übernehmen gesonnen ist.“ Der Bund hält heute sein Versprechen, indem er sich verpflichtet, den Bahnhof Cornavin umzubauen (Kostenbetrag wahrscheinlich 25 Millionen) und zwei Drittel der Kosten für die Erstellung der Verbindungsbahn, d. h. ungefähr 16 Millionen, auf sich zu nehmen. Ausserdem hat der Bund die Ausgaben für die Vermehrung der Geleise auf der Strecke Bahnhof Cornavin-Châtelaine (2,750,000 Franken), sowie die Kosten für die Erweiterung des Bahnhofes Eaux-Vives (1 $\frac{1}{2}$ bis 2 Millionen) allein zu tragen (vergleiche S. 687).

Wir glauben bis zur äussersten zulässigen Grenze gegangen zu sein, wenn wir uns zu dem Zugeständnisse herbeiliessen, diese Gesamtausgabe von ungefähr 45 Millionen Franken zu übernehmen. Andererseits bedeutet es für die Eidgenossenschaft eine grosse Erregungenschaft, das Bundesbahnnetz endlich bis an die Grenze reichen zu sehen. Für die Entwicklung der Bundesbahnen ist der Abschluss der Angelegenheit ein Ereignis von grösserer Wichtigkeit. Wir haben immer die Ansicht vertreten, dass der Bund den Grenzkantonen eine besondere Aufmerksamkeit zu widmen verpflichtet sei und sie jedenfalls nicht ungünstiger behandeln dürfe als die Binnenkantone.

Da die Genehmigung sämtlicher verfassungsmässigen Instanzen, einschliesslich der stillschweigenden oder ausdrücklichen Zustimmung des Schweizervolkes, vor dem 25. Dezember 1912 zu erfolgen hat, so ist es unerlässlich, dass die Genfer Eisenbahnfragen von der Bundesversammlung in der demnächst beginnenden Session erledigt werden.

Wir benützen diesen Anlass, Sie Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 3. Juni 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schatzmann.

(Entwurf.)

Beilage 1.

Bundesgesetz

betreffend

die Ausdehnung des Netzes der Bundesbahnen auf Genfer Gebiet.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom
3. Juni 1912;
in dem Bestreben, den wirtschaftlichen Aufschwung
des Kantons Genf zu fördern,
beschliesst:

Einziges Artikel.

Der am 7. Mai 1912 zwischen der schweizerischen
Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf abgeschlossene
Vertrag betreffend:

- a. den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der
Eisenbahn von Genf nach La Plaine (Landesgrenze);

- b. den Bau und den Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Cornavin und dem Bahnhof Eaux-Vives, und
 - c. die Abtretung der Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse an die schweizerischen Bundesbahnen,
- wird genehmigt.
-

Vertrag

zwischen

der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf

betreffend

- a. den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Eisenbahn von Genf nach La Plaine (Landesgrenze);
- b. den Bau und den Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives und
- c. die Abtretung der Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse an die schweizerischen Bundesbahnen.

Zwischen

dem schweizerischen Bundesrat,

vertreten durch Herrn Bundespräsident Forrer und die Herren Bundesrat Perrier und Bundesrat Motta,
namens der schweizerischen Eidgenossenschaft, einerseits

und

dem Staatsrat des Kantons Genf,

vertreten durch seinen Präsidenten, Herrn H. Fazy, sowie die Herren Staatsräte Maunoir und Charbonnet,
namens des Kantons Genf, andererseits,

ist folgender Vertrag abgeschlossen worden:

Art. 1.

Der Kanton Genf bewerkstelligt gegenüber der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft, in Paris, den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Eisenbahn von Genf nach der Landesgrenze bei La Plaine auf den 31. Dezember 1912, unter den im Vertrage zwischen dem Kanton Genf und der genannten Gesellschaft vereinbarten Bedingungen.

Art. 2.

Die Bundesbahnen treten in sämtliche Rechte und Pflichten ein, die dem Kanton Genf aus dem in Art. 1 genannten Vertrag gegenüber der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft erwachsen. Kraft gegenwärtigen Vertrages gehen der Bahnhof Genf-Cornavin und die Linie von Genf nach der Landesgrenze bei La Plaine mit allen Zubehörenden auf den 1. Januar 1913 in das Eigentum der Bundesbahnen über, die mit diesem Tage den Betrieb übernehmen.

Art. 3.

Die schweizerischen Bundesbahnen erstellen auf Grundlage eines Vorprojektes, das diesem Vertrage beigeschlossen ist und einen integrierenden Bestandteil desselben bildet, eine normalspurige Eisenbahn (Verbindungsbahn), die beim Friedhof von Châtelaine von der Linie Genf-La Plaine abzweigt, die Rhone und die Arve überbrückt und im Bahnhof von Eaux-Vives endigt. Der endgültige Bauplan wird nach eingeholter Vernehmlassung des Staatsrates des Kantons Genf von den schweizerischen Bundesbahnen festgestellt und ist dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Die Zufahrtsstrassen zu den Bahnhöfen und Haltstellen der neuen Linie werden durch den Kanton Genf auf eigene Kosten erstellt.

Art. 4.

Der Bau der Verbindungsbahn wird spätestens am 1. Januar 1918 in Angriff genommen. Sofern die endgültigen Studien, das eisenbahngesetzliche Genehmigungsverfahren und die Grunderwerbungen schon vorher zum Abschlusse gelangen, kann mit dem Bau der Linie entsprechend früher begonnen werden.

Art. 5.

Die Baukosten der Verbindungsbahn werden von den schweizerischen Bundesbahnen getragen. Der Bund und der Kanton Genf leisten an diese Kosten einen Beitrag von je einem Drittel als Subventionen à fonds perdu. Nach Massgabe des Kostenvoranschlags der schweizerischen Bundesbahnen belaufen sich die Baukosten auf 24 Millionen Franken. In dieser Summe sind die Studienkosten, die Grunderwerbungen und die zu 4% jährlich festgesetzten und nach den gewöhnlichen Regeln zu berechnenden Bauzinse inbegriffen.

Die Subventionen werden nach Prüfung der von den schweizerischen Bundesbahnen vorgelegten Ausweise am Ende eines jeden Baujahres entrichtet. An einem Mehrbetrag der Gesamtausgaben oder einer Ersparnis gegenüber dem vorerwähnten Kostenvoranschlage beteiligen sich die schweizerischen Bundesbahnen, die Bundeskasse und der Kanton Genf gleichmässig.

Art. 6.

Der Kanton Genf besorgt namens und unter Mitwirkung der schweizerischen Bundesbahnen die für den Bau der Verbindungsbahn erforderlichen Grunderwerbungen und Zwangsenteignungen und zahlt den Berechtigten die festgesetzten Summen aus. Die bezahlten Beträge nebst den nach Art. 5 zu berechnenden einfachen Zinsen werden an den Drittel, den der Kanton Genf nach genanntem Artikel schuldet, alljährlich angerechnet.

Art. 7.

Der Kanton Genf überträgt dem Bunde die Eisenbahn von Eaux-Vives nach der Landesgrenze bei Annemasse mit allen Zubehörten, in gutem Zustande und frei von allen Lasten, ohne besondere Entschädigung, zu vollem Eigentum. Diese Eisenbahn wird kraft des gegenwärtigen Vertrages in das Eigentum der schweizerischen Bundesbahn übergehen. Der Eigentums- und Besitzesübergang findet am Tage der Betriebseröffnung der Verbindungsbahn statt.

Art. 8.

Vom obgenannten Tage an bildet die bis zur Landesgrenze bei Annemasse verlängerte Verbindungsbahn einen Bestandteil des Netzes der schweizerischen Bundesbahnen und diese übernehmen den Betrieb und Unterhalt.

Art. 9.

Streitigkeiten aus diesem Vertrage werden vom Bundesgericht entschieden, soweit sie nicht nach der gegenwärtigen oder zukünftigen Eisenbahngesetzgebung des Bundes in die Kompetenz des Bundesrates oder der Bundesversammlung fallen.

Art. 10.

Die Wirkungen der gegenwärtigen Übereinkunft beginnen erst nach dem Inkrafttreten:

1. Des im vorstehenden Art. 1 erwähnten Vertrages zwischen dem Kanton Genf und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft;
2. des Vertrages zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft betreffend den Durchlauf der Züge auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin.

Art. 11.

Die Genehmigung seitens der verfassungsmässigen Instanzen des Bundes und des Kantons Genf wird vorbehalten. Sofern diese Genehmigung nicht von beiden Seiten bis zum 25. Dezember des laufenden Jahres erfolgt ist, fällt der gegenwärtige Vertrag ohne weiteres dahin.

So geschehen zu Bern in zweifacher Ausfertigung, am 7. Mai 1912.

Im Namen des schweiz. Bundesrates:

(sig.) **L. Forrer.**

Perrier.

Motta.

Im Namen des Staatsrates des Kantons Genf:

(sig.) **Henri Fazy.**

A. Maunoir.

V. Charbonnet.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend den Rückkauf der Linie Genf-La Plaine (Landesgrenze), den Bau der Verbindungsbahn zwischen dem Bahnhof Genf-Cornavin und dem Bahnhof Eaux-Vives und die Abtretung der Linie Eaux-Vives—Lande...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1912
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	24
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	325
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.06.1912
Date	
Data	
Seite	659-704
Page	
Pagina	
Ref. No	10 024 645

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.