

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn vom Bahnhof Vallorbe bis zur schweizerisch-französischen Grenze am Mont d'Or.

(Vom 9. Oktober 1902.)

Tit.

Seitdem der Bau des Simplontunnels und damit die Eröffnung eines neuen Eingangstores für den Verkehr aus Italien durch die Schweiz nach dem Norden und Nordwesten Europas beschlossene Sache war, mußte sich die Direktion der Jura-Simplon-Bahn als hervorragende Vertreterin der Eisenbahninteressen der Westschweiz die Frage vorlegen, auf welche Weise der Transit des Verkehrs zwischen Italien und dem nördlichen Frankreich am wirksamsten für die Schweiz gewonnen werden könne. Schon in den Achtzigerjahren des letzten Jahrhunderts hatte sich ihre Vorgängerin, die Gesellschaft der Westschweizerischen und Simplonbahnen, mit dem Projekte einer Abkürzungslinie beschäftigt, welche die Station Frasne der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn direkt über die Hochebene von Frasne und mittelst eines 6500 Meter langen Tunnels durch den Mont d'Or mit der Station Vallorbe verbinden sollte. Da die Entfernung Frasne-Vallorbe via Pontarlier-Hôpitaux 41,971 km. betrug, die Abkürzungslinie dagegen nur 24,655 „

so ergab sich eine Abkürzung von 17,316 km.,

welche einer Kürzung der virtuellen Länge um 35,266 km. entsprach. Die Kosten dieser Linie wurden auf Fr. 17,360,000 veranschlagt. Gleichzeitig war die Verbesserung des Traces zwischen Vallorbe und Dailens in Aussicht genommen worden und zwar durch Reduktion des Maximalgefälles von 20 auf 15 ‰ und durch Legung eines zweiten Geleises mit einem Kostenaufwand von Fr. 2,720,000.

Diesem Projekte, den Juraübergang günstiger zu gestalten und den französischen Verkehr dem Simplon zuzuleiten, waren bald andere gefolgt. So wurde namentlich von Genf und Paris aus für das sogenannte Faucille-Projekt Propaganda gemacht, welches die direkte Verbindung Dijons mit Genf über St-Jean de Losne, Lons-le-Saulnier und St-Claude bezweckte. Von Genf zum Simplon könnte das linke oder das rechte Ufer benützt werden. Die Maximalsteigung würde 10 ‰, die Höhe des Kullinationspunktes 559 Meter betragen. Die effektive Distanz Paris-Mailand wäre 870, die virtuelle 936 Kilometer. Die Kosten werden auf 120 Millionen Franken veranschlagt.

Ein zweites Projekt, dem namentlich die Abgeordneten und Senatoren der Departemente Ain, Saône-et-Loire und Hochsavoyen zur Seite stehen und das auch von der Lyoner Handelskammer unterstützt wird, möchte Dijon über Saint-Amour mit Bellegarde verbinden. Durch die Erstellung des Zwischenstückes St-Amour-Bellegarde würde der Umweg über Mâcon, Bourg und Ambérieu abgeschnitten, so daß man 25 Kilometer gewinnen würde. Die Kosten dieses Projektes, inklusive einer Verbesserung der Linie Annemasse-Thonon-Evian-St-Gingolph, werden auf 80 Millionen veranschlagt. Auf diese Weise bekäme man eine effektive Distanz Paris-Mailand von 900 km. und eine virtuelle von 980 km. Der Zweck dieses Projektes besteht augenscheinlich darin, den Verkehr Nordfrankreich-Italien möglichst lange auf französischen Schienen zu behalten.

Die Direktion der Jura-Simplon-Bahn setzte sich rechtzeitig mit der Direktion derjenigen Bahngesellschaft, welche den Zugang von Dijon und dem Norden Frankreichs zu unserer Westgrenze beherrscht, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, in Verbindung. Diese hatte der Reihe nach mit jedem der genannten drei Projekte sich beschäftigt, um sich schließlich für das Projekt einer direkten Linie zwischen Frasné und Vallorbe zu entscheiden. Als Vorteile einer solchen Verbindung wurden in einer Konferenz der beiden Direktionen im Jahr 1899 folgende festgestellt:

1. Die Entfernung Frasne-Vallorbe beträgt via

Pontarlier	41,971 km.
in direkter Linie nur	24,655 „
so daß eine Abkürzung von	17,316 km.

oder virtuell km. 35,256 entsteht.

2. Der höchste Punkt liegt bei der jetzigen Linie Frasne-Pontarlier-Vallorbe 1014 m. ü. M.
 beim direkten Trace dagegen 897 „ „ „

so daß er um 117 m. tiefer zu liegen kommt.

3. Die Maximalsteigung beträgt beim jetzigen Trace 25 ‰, bei der direkten Linie nur 14 ‰.

4. Die Spitzkehre in Vallorbe fällt weg.

5. Der Betrieb gestaltet sich auf der direkten Linie während des Winters bedeutend leichter.

Gleichzeitig wurde vereinbart, daß sich die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit den weiteren Studien und mit dem Bau der neuen Linie befassen und daß das Baukapital von den beiden Gesellschaften im Verhältnis zu der Verkehrsvermehrung beschafft werden solle, welche jede derselben von der neuen Linie zu erwarten habe. Die Konzession solle für das auf französischem Gebiet liegende Teilstück von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, für das schweizerische Teilstück von der Jura-Simplon-Bahn ausgewirkt werden. Der Ausbau der Station Vallorbe zu einem internationalen Bahnhof liege ebenfalls der Jura-Simplon-Bahn ob

Der Bundesrat erhielt damals (März 1899) durch eine Anfrage der Jura-Simplon-Bahn an das Eisenbahndepartement von dieser Sachlage Kenntnis und ermächtigte das Departement, der Direktion zu antworten, daß eine nennenswerte Subvention für die neue Linie auf Grund zu erwartender kommerzieller Vorteile zu gunsten der Bundesbahnen nicht in Aussicht genommen werden könne. Auch sonst sei der Bund dormalen nicht in der Lage, neue Bahnlinien zu bauen, zu erwerben oder zu subventionieren. Das Bundesgesetz über den Rückkauf der fünf Hauptbahnen gestatte im Artikel 4 den Bau und die Erwerbung neuer Linien nur auf Grund eines speziellen Bundesgesetzes, auch für eine Subventionierung der Linie Frasne-Vallorbe müßte der Gesetzesweg betreten werden. Nun habe aber der Bundesrat gegenüber allen Anregungen, die seit dem Inkrafttreten des Rückkaufgesetzes für Beteiligung an neuen Bahnunternehmungen an ihn

gelaugt seien, sich regelmäßig dahin vernehmen lassen, daß er es ablehne, vor der Erwerbung der Hauptbahnen und deren Konsolidierung in der Hand der Bundesbahnverwaltung in irgend welcher Weise bei anderweitigen Bahnunternehmungen sich zu beteiligen. Der Bundesrat nehme an, daß er dabei durchaus im Sinne der eidgenössischen Räte und des Schweizervolkes handle. Eine Subventionierung der Linie Frasne-Vallorbe würde um so weniger die Billigung der gesetzgebenden Instanzen finden, als sie zum größten Teil im Ausland liege und von einer ausländischen Gesellschaft gebaut und betrieben werde. Wenn der Bundesrat trotzdem dem Projekte gegenüber eine wohlwollende Haltung einzunehmen gedenke, so geschehe es, um den Hoffnungen der Westschweiz auf eine leichtere und engere Verbindung mit Frankreich nicht in den Weg zu treten und weil zuzugeben sei, daß jede Verbesserung der Zufahrtlinien zum Simplon mit der Zeit auch eine Mehrung des Transitverkehrs zur Folge haben werde. Der Bundesrat sei daher geneigt, in der Art Gegenleistungen an die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu begutachten, daß die Jura-Simplonbahn ermächtigt werde, in Bezug auf den Anschlußpunkt und die schweizerische Anschlußlinie auf dem eigenen Netze wesentliche Verbesserungen anzubringen. Diese können bestehen im Umbau der Station Vallorbe zu einem internationalen Bahnhof (Kostenvoranschlag Fr. 3,000,000) und in der Anlegung des zweiten Geleises auf der Strecke Vallorbe-Daillens im Kostenwerte von Fr. 1,325,000. Dabei werde als selbstverständlich vorausgesetzt, daß die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn für die Mitbenützung des Bahnhofes Vallorbe eine entsprechende Mietentschädigung zu leisten habe.

Über die Frage, wem die Konzession für das Teilstück Vallorbe-Schweizergrenze (1,425 km.) erteilt werden solle, sprachen wir uns zu gunsten der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn aus, da das neue Stück nicht mehr ein Bestandteil des zum Rückkauf gekündigten Netzes der Jura-Simplon-Bahn wäre und daher als ein besonderes Objekt auf dem Gesetzgebungswege vom Bunde erworben werden müßte. Dagegen sollte in die Konzession die Bestimmung aufgenommen werden, daß das schweizerische Teilstück von der Jura-Simplon-Bahn oder von deren Rechtsnachfolger jederzeit nach einjähriger Kündigung und gegen Ersatz der wirklichen Baukosten zu Eigentum erworben werden könne.

Über die Verhandlungen, welche in der Folge zwischen den Direktionen der Jura-Simplon-Bahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn stattfanden, behalten wir uns vor, anläßlich der Vor-

lage des Staatsvertrages über den Anschluß der zu konzederenden Linie an das französische Eisenbahnnetz zu berichten. Für heute können wir uns auf die Mitteilung beschränken, daß eine Vereinbarung zwischen den beiden Direktionen zu stande kam, auf Grund welcher die Direktion der Jura-Simplon-Bahn unterm 12. Mai abhin das Gesuch stellte, es möchte ihr zu Händen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft die Konzession erteilt werden für das auf Schweizergebiet zu erstellende Teilstück einer normalspurigen Eisenbahn, welche von der Station Vallorbe aus mittelst eines Tunnels durch den Mont d'Or die kürzeste Verbindung herstellen solle mit der Station Frasne oder einer andern Station der Linie Pontarlier-Dôle (z. B. La Joux). Die Länge der ganzen Linie würde sich, nach dem dem Gesuche beigegebenen allgemeinen Berichte, auf 23,798 Meter belaufen, wovon ungefähr 1513 Meter auf schweizerisches Gebiet zu liegen kämen. Die Abkürzung, welche gegenüber der Linie über Pontarlier sich ergebe, werde ungefähr 18 Kilometer, die Tieferlegung des höchsten Punktes (899,88 Meter über Meer) ungefähr 115 Meter betragen. Der große Tunnel durch den Mont d'Or sei zu 6238 Meter angenommen und münde im Westen der gegenwärtigen Station Vallorbe aus. Die Landesgrenze befinde sich im Innern des Tunnels, ganz nahe an der schweizerischen Öffnung. Die Maximalsteigung sei zu 14 ‰ (gegen 25 ‰ der Linie Pontarlier-Vallorbe) und der Minimalradius zu 400 Meter angenommen. Die Station Vallorbe werde eine entsprechende Vergrößerung erfahren müssen, um nicht nur die doppelspurige neue Linie aufzunehmen, sondern auch Einrichtungen für die französische Sanitätspolizei und die französische Zollverwaltung, da hier ein neuer Anschluß des französischen Bahnnetzes an das schweizerische stattfinden werde. Der Anschluß an der Grenze werde Gegenstand eines internationalen Übereinkommens bilden; über den technischen und Betriebsanschluß der neuen Linie und über die gemeinsame Benützung der Station Vallorbe werde eine Verständigung zwischen den beiden Bahnverwaltungen nächstens stattfinden. Der Betrieb werde vollständig durch die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn besorgt werden; zu deren Händen werde auch die Konzession verlangt, und zwar bis zum 31. Dezember 1958, d. h. dem Zeitpunkt des Ablaufes der französischen Konzessionen der gleichen Gesellschaft. Damit die Tarife bis zur Station Vallorbe nach einheitlichen Grundsätzen erstellt werden können, sollte gestattet werden, die Taxen für die Beförderung von Reisenden, Gepäck, Vieh, Gütern etc. für die ganze Strecke auf Grund der französischen Konzession zu bilden.

Dem Kostenvoranschlag ist zu entnehmen, daß sich die Ausgaben für die ganze Linie Frasne-Vallorbe auf Fr. 21,000,000 und für die Variante La Joux-Vallorbe auf Fr. 23,800,000 belaufen werden.

Hiervon sollen auf die schweizerische Strecke entfallen:

I. Bahnbau und feste Einrichtungen:

A. Organisations- und Verwaltungskosten . .	Fr.	150,000
B. Verzinsung des Baukapitals	„	120,000
C. Expropriationen	„	25,000
D. Bahnbau:		
1. Unterbau und Kunstbauten (1173 Meter doppelspuriger Tunnel) .	Fr.	1,900,000
2. Oberbau	„	90,000
3. Hochbauten etc.	„	--
4. Telegraph, Signale und Verschiedenes	„	10,000

„ 2,000,000

II. Rollmaterial „ —

III. Mobiliar und Gerätschaften „ 5,000

IV. Unvorhergesehenes „ 200,000

Total Fr. 2,500,000

Für Rollmaterial ist kein Betrag in Aussicht genommen, weil die Linie von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit ihrem gegenwärtigen Material betrieben werden soll.

Der Staatsrat des Kantons Waadt, welchem das Konzessionsgesuch in üblicher Weise zur Kenntnis gebracht wurde, ließ sich unterm 6. Juni in zustimmendem Sinne vernehmen.

Nach den Mitteilungen, die der Bundesrat schon früher der Direktion der Jura-Simplon-Bahn zukommen ließ (vergleiche Geschäftsbericht 1899, Bundesbl. 1900, II, 290 ff.), ist seine Stellung zu diesem Konzessionsgesuch grundsätzlich gegeben und zwar im Sinne der Zustimmung. Wir halten in der Tat dafür, daß die Verbesserung des Juraübergangs durch eine direkte Linie von Frasne oder La Joux nach Vallorbe geeignet sei, dem schweizerischen Bahnnetz einen bedeutenden Teil des Transitverkehrs via Simplon zuzuleiten, beziehungsweise zu erhalten, der andernfalls der außerschweizerischen Route via Thonon-Bellegarde zufallen würde.

Zu Einwendungen sah sich dagegen das Militärdepartement veranlaßt, das vom Standpunkt unserer militärischen Landesinteressen aus die Erstellung der neuen Linie als bedauerlich erklärte. Der betreffende Bericht vom 14. Juni 1902, dessen Einzelheiten sich nicht zur Veröffentlichung eignen, ist in Abschrift dem Aktendossier beigefügt.

Diese Einwendungen müssen aber unseres Erachtens gegenüber den kommerziellen und volkswirtschaftlichen Vorzügen des Projektes zurücktreten; immerhin haben wir ihnen durch Aufnahme einiger schützender Bestimmungen in dem Konzessionsentwurf (vgl. Art. 4 und 8) soviel als möglich Rechnung getragen.

Die vorgeschriebenen konferenziellen Verhandlungen fanden am 30. September abhin statt. Der vom Eisenbahndepartement aufgestellte Konzessionsentwurf fand mit einigen Änderungen, die in dem nachstehenden Entwurf durchgeführt sind, allseitige Zustimmung. Dieser gibt uns zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

Im Artikel 2 wird, dem Wunsch der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn entsprechend, die Konzessionsdauer mit der Dauer ihrer französischen Konzession in Übereinstimmung gebracht.

Die im Artikel 4 dem Bundesrat eingeräumte Befugnis, von der Gesellschaft die Verwendung ausschließlich schweizerischen Personals für den Unterhalt der Bahn zu verlangen, wird von militärischen Gründen diktiert. Dasselbe ist der Fall mit der Bestimmung des zweiten Alineas des Artikels 8.

Auf die Aufnahme der üblichen Vorschriften betreffend die Tarife und Reglemente muß verzichtet werden, da es unzweckmäßig wäre, für die nur 1 $\frac{1}{2}$ Kilometer lange Strecke besondere Vorschriften aufzustellen, um so mehr, als das französische Tarifsystem (Zonen- und Staffeltarife) mit dem schweizerischen nicht im Einklang steht. Die hieseitigen Interessen dürfen als gewahrt betrachtet werden, wenn die in den Artikeln 13 und 14 vorgesehenen Bestimmungen aufgenommen werden.

Über den Rückkauf der Linie Vallorbe-Grenze enthält der Entwurf keine Bestimmungen, da die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auch in dieser Beziehung das französische System zur Geltung bringen will, wonach die Bahn nach Ablauf der Konzession unentgeltlich an den Staat fällt. Mit Rücksicht auf die unbedeutende Ausdehnung der konzessionierten Linie halten wir es für unbedenklich, diese Ausnahme von der Regel zuzugestehen, weshalb wir im Artikel 15 die Stipulierung eines solchen Heim-

fallsrechtes durch den Vertrag, welchen die Jura-Simplonbahn mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abschliessen wird und der dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten ist, vorgesehen haben. Es versteht sich von selbst, daß diese Genehmigung erteilt sein muß, bevor mit dem Bau der Bahn begonnen werden darf.

Indem wir Ihnen den nachstehenden Beschlußentwurf zur Annahme empfehlen, benützen wir auch diesen Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 9. Oktober 1902.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Zemp.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Vallorbe bis zur schweizerisch-französischen Grenze am Mont d'Or.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Direktion der Jura-Simplon-Bahn vom 12. Mai 1902;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 9. Oktober 1902,

beschließt:

Der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft in Bern wird zu Handen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahngesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn vom Bahnhof Vallorbe bis zur schweizerisch-französischen Grenze am Mont d'Or unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird bis zum 31. Dezember 1958 erteilt.

Art. 3. Die Gesellschaft hat im Kanton Waadt ein Rechtsdomizil zu verzeigen.

Art. 4. Der Bundesrat ist berechtigt, jederzeit zu verlangen, daß für die Besorgung des Bahnunterhalts nur Personal schweizerischer Nationalität verwendet werde.

Art. 5. Binnen einer Frist von 12 Monaten, vom Austausch der Ratifikationen des abzuschließenden internationalen Vertrages an gerechnet, sind dem Bundesrat die vorschriftsmäßigen technischen und finanziellen Vorlagen einzureichen.

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

Art. 6. Binnen fünf Jahren, vom Beginn der Arbeiten an gerechnet, ist die ganze konzessionierte Linie zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betrieb der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrat vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind. Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch die Fürsorge für die Sicherheit des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird mit normaler Spurweite und zweigeleisig erstellt.

Die Gesellschaft hat auf ihre Kosten Minenkammern anzubringen, wie sie der Bundesrat für erforderlich hält, um im Kriegsfall eine wirksame Unterbrechung der Linie herbeizuführen.

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

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

Art. 11. Der Bundesrat kann verlangen, daß Beamte oder Angestellte der Gesellschaft, welche in der Ausübung ihrer Funktionen zu begründeten Klagen Anlaß geben und gegen welche die Gesellschaft nicht von sich aus einschreitet, zur Ordnung gewiesen, bestraft oder aus dem Gebiet der Schweiz versetzt werden.

Art. 12. Die Beförderung von Personen soll täglich mindestens viermal nach beiden Richtungen erfolgen.

Die Fahrgeschwindigkeit der Züge wird vom Bundesrat festgesetzt.

Art. 13. Die Gesellschaft hat sich auf der Station Vallorbe dem Transportreglement der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen zu unterziehen. Im übrigen wird der Bundesrat nach Anhörung der Gesellschaft die Vorschriften aufstellen, welche auf den Verkehr der konzessionierten Bahnlinie Anwendung zu finden haben.

Art. 14. Mit Bezug auf die Transporttaxen und die Tarifbestimmungen soll die Strecke Vallorbe-Landesgrenze für den gesamten Verkehr als integrierender Bestandteil des Netzes der Konzessionärin behandelt werden und es ist diese verpflichtet, jederzeit für vollständige Gleichbehandlung dieser Strecke mit dem übrigen Teil dieses Netzes zu sorgen. Die auf die konzessionierte Strecke anzuwendenden Tarife und Bestimmungen sind samt den jeweiligen Änderungen dem Bundesrat rechtzeitig zur Kenntnis zu bringen.

Art. 15. Der Vertrag zwischen der Konzessionärin und der Jura-Simplon-Bahn, beziehungsweise deren Rechtsnachfolgerin, betreffend den Anschluß an das schweizerische Bahnnetz und die Mitbenützung des Bahnhofes Vallorbe soll die Bestimmung enthalten, daß die konzessionierte Linie mit allen Einrichtungen beim Ablauf der Konzession unentgeltlich an die Jura-Simplon-Bahn, beziehungsweise deren Rechtsnachfolgerin falle und ihr in gutem Zustande zu übergeben sei. Dieser Vertrag unterliegt der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 16. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche sofort in Kraft tritt, beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Konzession einer Eisenbahn vom Bahnhof Vallorbe bis zur schweizerisch-französischen Grenze am Mont d'Or. (Vom 9. Oktober 1902.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1902
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.10.1902
Date	
Data	
Seite	623-633
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 269

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.