Schweizerisches Bundesblatt.

45. Jahrgang. IV. Nr. 47. 8. November 1893.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): *5 Franken.*
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp. — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Karl Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Verweigerung der Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Nyon nach Crassier.

(Vom 3. November 1893.)

Tit.

Mit Schreiben vom 31. Mai, eingelangt den 1. Juni 1893 reichte Herr Ingenieur Duboux in Lausanne für sich und namens der Herren Charles Bregand, Syndic in Crassier, und Albert Baup, Banquier in Nyon, ein vom 17. Mai 1893 datiertes Konzessionsgesuch für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Nyon nach Crassier ein. Unterm 14. Juni verlangte er behufs Modifikation des Gesuches die Vorlagen zurück und teilte sodann mit Schreiben vom 20. gleichen Monats mit, daß er und Herr Baup auf das Konzessionsgesuch verzichteten. An ihrer Stelle reichten die Herren Charles Bregand, obgenannt, und Arthur Teysseyre, Ingenieur in Nyon, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft das Gesuch um Konzessionierung dieser Linie neuerdings ein.

Die Bahn ist nach der Begründung im allgemeinen Bericht in erster Linie als Verlängerung der auf französischem Gebiet projektierten Linie von Gex nach Divonne gedacht, welch letztere ihrerseits die Verlängerung der im Bau befindlichen Eisenbahn von Collonges nach Gex bildet. Diese Regionalbahn werde in nicht ferner Zeit ihren Anschluß an das französische Bahnnetz durch den Col de la Faucille erhalten, und dann sei der Anschluß an das schweizerische Eisenbahnnetz ein gegebener. Der Anschluß in

Crassier würde Gegenstand eines zwischen der Schweiz und Frankreich zu vereinbarenden Vertrages sein, ähnlich denjenigen betreffend die Anschlüsse in St. Gingolph, Bossey-Veyrier, Locle und Annemasse (E. A. S. VII, 41 ff.).

Die auf Schweizergebiet projektierte Linie würde beim Bahnhof von Nyon beginnen und südlich der Straße Nyon-Crassier über Eysin und Borex die Grenzstation Crassier erreichen, deren definitive Lage von dem für die Verlängerung nach Divonne gewählten Tracé abhängen würde.

Die Länge der Bahn würde 5700^{m}, die Spurweite 1,435^{m}, die Maximalsteigung 15 ‰, die Höhendifferenz 66^{m}, der Minimalradius 300^{m} betragen. Als Zwischenstationen sind Eysin und Borex-Arnex vorgesehen. Das Betriebssystem ist nicht definitiv festgestellt. Die Detailstudien sollen ergeben, ob es möglich sei, von Anfang an elektrischen Betrieb einzurichten. Die Konstruktionsnormen sollen im allgemeinen denjenigen einer Regionalbahn mit Maximalzugsgeschwindigkeit von 45 km. entsprechen.

Der summarische Kostenvoranschlag berechnet für

Organisation und Verwaltung		Fr. 18,000
Bauzinsen		„ 4,320
Expropriation		„ 79,800
Baukosten:		
a. Unterbau	Fr. 116,000	
b. Oberbau	„ 148,000	
c. Gebäude und mechanische Einrichtungen	„ 67,400	
d. Telegraphen, Signale etc.	„ 8,000	
		„ 339,400
Mobiliar und Gerätschaften		„ 8,480
	Total	Fr. 450,000

oder cirka Fr. 79,000 per Kilometer der Bahn.

Für Rollmaterial ist kein Posten aufgenommen, da der Betrieb der Bahn von derjenigen Gesellschaft, welche die ganze Linie Gex-Divonne-Crassier betreiben wird, eventuell von der Jura-Simplon-Bahn, übernommen werden solle.

Das Baukapital von Fr. 450,000 soll aufgebracht werden:

1. durch Subventionen des Kantons Waadt und der interessierten Gemeinden im Gesamtbetrage von	Fr. 234,000
2. durch Aktien	„ 216,000
	Fr. 450,000

Die Bruttoeinnahmen werden auf	Fr.	42,000
die Betriebsausgaben auf	„	32,360
veranschlagt, so daß ein Reinertrag von	Fr.	9,640

oder cirka 4,4 % des Aktienkapitals verbleiben würde.

Mit Schreiben vom 26. Juli abhin nahm der Staatsrat von Genf Bezug auf dieses Projekt, indem er darauf hinwies, daß durch eine Linie Longeray-Divonne-Nyon die Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn mit dem schweizerischen Netz unter Umgehung Genfs verbunden würde, wodurch nicht nur die Interessen Genfs, sondern auch diejenigen der Schweiz in empfindlichster Weise berührt würden, denn es sei unbestreitbar, daß eine derartige Verbindungslinie vom strategischen Standpunkte aus als unannehmbar bezeichnet werden müßte.

Wir übermittelten deshalb das Konzessionsgesuch zunächst unserem Militärdepartement zur Prüfung der Frage, ob militärische Interessen für Verweigerung der Konzession sprächen. Der bezügliche Bericht veranlaßte uns, unterm 22. August dieses Jahres grundsätzlich zu beschließen, den eidgenössischen Räten die Verweigerung der Konzession zu beantragen und von diesem Beschlusse dem Staatsrate von Genf Kenntnis zu geben.

Der Staatsrat von Waadt empfiehlt dagegen in seiner Vernehmlassung vom 22., eingelangt den 24. August, die Erteilung der Konzession, indem er bemerkt, daß diese Linie von den interessierten Gemeinden durchweg gewünscht werde, daß sie schon jetzt im Hinblick auf die Bedeutung der Bäder in Divonne und der Steinbrüche von Vesaucy, zwischen Gex und Divonne, von unbestreitbarem Nutzen sei und bei Realisierung des Faucilledurchstiches noch eine wesentlich erhöhte Bedeutung gewinne. Der Staatsrat erklärt, daß er seiner Zeit sich bereit finden werde, dem Großen Rate eine angemessene Subventionierung der Linie zu beantragen.

Diese hier hervorgehobenen Vorteile der projektierten Bahnverbindung können nun aber den militärischen und wirtschaftlichen Nachteilen gegenüber nicht entscheidend ins Gewicht fallen. Es erscheint nicht angezeigt, letztere an dieser Stelle des nähern auszuführen, wir verweisen aber ausdrücklich auf den bei den Akten liegenden Bericht des Militärdepartements, dessen Schlüssen wir vollständig zustimmen, um unsern Antrag auf Nichteintreten (Art. 3, Alinea 2, des Eisenbahngesetzes), wie er in nachstehendem Beschlußentwurf formuliert ist, zu begründen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochschätzung.

Bern, den 3. November 1893.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Schenk.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Verweigerung der Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Nyon nach Crassier.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

1. einer Eingabe der Herren Charles Bregand, Syndic in Crassier, und Arthur Teysseyre, Ingenieur in Nyon, vom 17. Mai und 20. Juni 1893;
2. einer Botschaft des Bundesrathes vom 3. November 1893,

beschließt:

1. Auf das Konzessionsgesuch der Herren Charles Bregand, Syndic in Crassier, und Arthur Teysseyre, Ingenieur in Nyon, vom 17. Mai/20. Juni 1893, für eine normalspurige Eisenbahn von Nyon nach Crassier wird nicht eingetreten.

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Verweigerung der Konzession für eine normalspurige Eisenbahn von Nyon nach Crassier. (Vom 3. November 1893.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1893
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	47
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	08.11.1893
Seite Page Pagina	495-499
Ref. No	10 016 342

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.