

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung des zwischen der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossenen Vertrages betreffend den Betrieb des schweizerischen Teilstückes der Linie Pontarlier-Vallorbe und die Abwicklung des Verkehrs dieser Linie im Bahnhofe Vallorbe.

(Vom 30. März 1915.)

Die Bundesbahnverwaltung betreibt seit der Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn die beiden Bahnlinsen Vallorbe-Pontarlier und Verrières-Pontarlier nach Massgabe eines am 1. Juni 1893 zwischen ihrer Rechtsvorgängerin und der französischen Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossenen Vertrages. Von der 25,9495 km langen Linie Vallorbe-Pontarlier befinden sich 3,1805 km auf schweizerischem, und 22,769 km auf französischem Gebiet, während von der eine Gesamtlänge von 12,9915 km aufweisenden Linie Verrières-Pontarlier nur 1,7075 km auf schweizerischem Staatsgebiete liegt.

Gemäss dem erwähnten Betriebsvertrage vom Jahre 1893 liegt der betriebsführenden Verwaltung neben der Besorgung des gesamten Zugs- und Expeditionsdienstes mit eigenem Personal und Material auch noch der Unterhalt und die Bewachung der Bahnanlagen ob. Wie dies seitens der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn bis zum Übergange derselben an den Bund geschehen ist, besorgten seither die Bundesbahnen den Betrieb und die Unterhaltung der Bahnanlagen auf den beiden Linien in unveränderter Weise weiter.

Schon seit längerer Zeit erachtete aber die Bundesbahnverwaltung eine Änderung dieses Vertragsverhältnisses in verschiedenen Punkten als angezeigt. Sie kündete daher den Vertrag vom 1. Juni 1893, erklärte sich aber der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gegenüber immerhin zum Weiterbetrieb der beiden Linien bis zur Eröffnung des durchgehenden Betriebes auf der neuen Linie Frasnè-Vallorbe

bereit. Auf diesen Zeitpunkt vereinbarte sie sodann mit der genannten Gesellschaft unterm 17. Juli/11. August 1914 einen neuen Vertrag für jede der beiden Linien. Die beiden Verträge sind vom Verwaltungsrat der Bundesbahnen, soweit dies ihm zustand, in seiner Sitzung vom 11. Februar abhin genehmigt worden.

Gemäss dem neuen Verträge für die Linie Pontarlier-Verrières übernimmt die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft den Bahnunterhaltungs-, Bahnbewachungs- und Bahnpolizeidienst, sowie den Unterhalt der Telegraphen- und Telephoneinrichtungen auf der ihr gehörenden französischen Teilstrecke Verrières-Grenze-Pontarlier. Auf dieser Strecke wird die Bundesbahnverwaltung inskünftig somit nur noch den Fahr- und Zugdienst mit eigenem Personal und Material besorgen. Der Betrieb des schweizerischen Teilstückes von Verrières-Station bis zur Schweizergrenze, sowie der Unterhalt desselben wird dagegen von den Bundesbahnen in unveränderter Weise nach Massgabe der einschlägigen schweizerischen gesetzlichen Bestimmungen besorgt werden. Da durch diesen Vertrag für die schweizerische Strecke Rechte und Pflichten der schweizerischen Bahnverwaltung im Sinne des Art. 10 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 somit in keiner Weise berührt werden, hat die oben erwähnte, unterm 11. Februar 1915 erfolgte Genehmigung des Vertrages durch den Verwaltungsrat S. B. B. endgültigen Charakter. Die Zuständigkeit der Bundesbahnbehörde für diese Genehmigung ist in Art. 17, Ziffer 6 des Rückkaufgesetzes vom 15. Oktober 1897 begründet.

Etwas anders verhält es sich hinsichtlich des neuen Vertrages für die Linie Pontarlier-Vallorbe. Diese Linie wird nach der Eröffnung der Abkürzungslinie Frasné-Vallorbe, auf welcher sich inskünftig der weitaus grösste Teil des internationalen Verkehrs abwickeln wird, ihre gegenwärtige Bedeutung verlieren und nur noch als Lokalbahn gelten können. Der grössere Teil der ganzen Strecke, wie auch die an derselben befindlichen beiden Zwischenstationen, sind auf französischem Staatsgebiete gelegen. Die Bundesbahnverwaltung hatte daher kein besonderes Interesse daran, den Betrieb von Vallorbe nach Pontarlier weiter zu besorgen. Als sie den oben erwähnten Betriebsvertrag vom Jahre 1893 kündigte, erklärte sie deshalb der Verwaltung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, dass sie den Betrieb und den Bahnunterhalt des französischen Teilstückes der Linie Pontarlier-Vallorbe nicht mehr zu besorgen in der Lage sei. Da indessen der Bahnhof Vallorbe den natürlichen Endpunkt der Linie darstellt, ergab sich für die Bundesbahnverwaltung anderseits auch

die Notwendigkeit, der französischen Bahngesellschaft gleichzeitig den Betrieb des schweizerischen Teilstückes Vallorbo-Landesgrenze, an der sich, wie bereits erwähnt, keine Zwischenstation befindet, anzubieten. So kam zwischen den beiden Bahnverwaltungen der Vertrag vom 17. Juli/11. August 1914 betreffend den Betrieb des schweizerischen Teilstückes der Linie Pontarlier-Vallorbe zustande. Die Generaldirektion der S. B. B. unterbreitet nun mittelst Eingabe vom 13. Februar abhin an das Eisenbahndepartement diesen Vertrag, durch den der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn der Fahr- und Zugsdienst mit eigenem Personal und Material auf der schweizerischen Strecke Vallorbo-Landesgrenze übertragen wird, der Bundesbehörde zur Genehmigung.

Der Vertrag selbst, der als Beilage beigedruckt ist, gibt uns zu folgenden besonderen Bemerkungen Anlass:

In Art. 1 wird die Übernahme des auf den Zwischenstationen der Linie Pontarlier-Vallorbe angestellten Personals französischer Nationalität durch die P. L. M.-Bahngesellschaft geregelt. Diese Ordnung erfolgt in Anlehnung an die Regelung, die beim Übergang der Linie Genf-La Plaine an die Bundesbahnen beliebt.

Gemäss Art. 2 übernimmt die Gesellschaft der P. L. M. für Rechnung der S. B. B. den Zugs- und Fahrdienst auf dem zwischen dem Bahnhofe Vallorbe und der Grenze gelegenen, 3,1805 km langen schweizerischen Teilstück.

Artikel 3 bestimmt u. a., dass die Bundesbahnen auf der zwischen dem Bahnhofe Vallorbe und der Landesgrenze gelegenen Strecke den Bahnunterhaltungs-, den Bahnbewachungs- und den Bahnpolizeidienst besorgen. Auch übernehmen sie den Unterhalt der auf dieser Teilstrecke bereits bestehenden oder noch zu erstellenden Telegraphen- und Telephonleitungen.

Während gemäss Art. 4 die auf dem Netze der P. L. M. gültigen Vorschriften über die Zugszusammensetzung und den Zugsverkehr auch auf der Strecke Vallorbo-Landesgrenze Anwendung finden, gelten nach Art. 5 die Bundesbahntarife für diese Strecke und es fallen alle vom Betrieb dieses Teilstückes herrührenden Einnahmen den Bundesbahnen zu.

In Art. 6 wird die der P. L. M.-Bahngesellschaft für den Fahr- und Zugsdienst auf der schweizerischen Strecke zu zahlende Entschädigung festgesetzt. Diese Entschädigung entspricht den für die Besorgung der gleichen Verrichtungen auf der Linie Genf-La Plaine festgesetzten Ansätzen.

Für den über die Linie Pontarlier-Vallorbe sich abwickelnden Verkehr haben gemäss Art. 7 die Bestimmungen des Vertrages

vom 14./15. Oktober 1902 betreffend den Bau und Betrieb der Linie Frasnè-Vallorbe und des Nachtrages vom 7./8. Juni 1909 zu diesem Vertrage analoge Anwendung zu finden.

Art. 8 setzt die Obliegenheiten der Bundesbahnen als derjenigen Verwaltung, die den gesamten Gemeinschaftsdienst der Linie Vallorbe-Pontarlier im Bahnhofe Vallorbe übernimmt, fest. Auch die der P. L. M.-Bahngesellschaft zufallenden Verrichtungen werden in diesem Artikel umschrieben.

Art. 9 handelt von den der Gesellschaft der P. L. M. im Bahnhofe Vallorbe zu überlassenden Lokalen und Einrichtungen und im folgenden Artikel wird die Verteilung der Gemeinschaftskosten des Bahnhofes Vallorbe unter den beiden Bahnverwaltungen geregelt.

Die Artikel 11—18 enthalten die besonderen Vorschriften für den Betrieb, z. B. für die Übergabe der Güter in Vallorbe, den Austausch und die Anerkennung des Rollmaterials, die Hülfszüge, die Schneepflugfahrten usw.

In Art. 19 wird bestimmt, dass die Gesellschaft der P. L. M. sich für die Erfüllung der ihr gemäss dem Vertrage zufallenden Obliegenheiten nicht vertreten lassen kann, also z. B. auch nicht durch einen unter ihrer Oberleitung stehenden Betriebsunternehmer.

Die Vertragsdauer ist in Art. 20 bis zum 31. Dezember 1958, dem Zeitpunkte des Erlöschens der französischen Konzession für das Netz der P. L. M., festgesetzt worden. Sollte die P. L. M. innert dieses langen Zeitraumes von der französischen Regierung verstaatlicht werden, so ist anzunehmen, dass letztere in die Rechte und Pflichten der Bahngesellschaft nach Massgabe des Vertrages eintreten wird.

Für die Erledigung von Streitigkeiten, welche aus der Auslegung und der Vollziehung des Vertrages entstehen sollten, wird in Art. 21 das gleiche schiedsgerichtliche Verfahren festgesetzt, das seinerzeit für den Durchlauf der Züge der P. L. M.-Bahn auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin (Vertrag vom 4. April/23. Mai 1912) beliebt.

Der Vertrag wurde vom Eisenbahndepartement auch dem Staatsrate des Kantons Waadt zur Vernehmlassung zugestellt. Die Kantonsregierung erklärte in ihrer Zuschrift vom 26. Februar 1915, sie empfehle das Übereinkommen zwischen den beiden Bahnverwaltungen zur Genehmigung.

Wir haben ebenfalls keine Einwendungen zu erheben und

beantragen Ihnen, dem Vertrage die nachgesuchte Genehmigung durch Annahme des nachstehenden Beschlusentwurfes zu erteilen.

Bern, den 30. März 1915.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Motta.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

Beilage :

Vertrag vom 17. Juli/11. August 1914 betreffend den Betrieb des schweizerischen Teilstückes der Linie Pontarlier-Vallorbe und die Abwicklung des Verkehrs dieser Linie im Bahnhofs Vallorbe.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung des zwischen der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn über den Betrieb des schweizerischen Teilstückes der Linie Pontarlier-Vallorbe und die Abwicklung des Verkehrs dieser Linie im Bahnhofs Vallorbe abgeschlossenen Vertrages.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. einer Eingabe der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vom 13. Februar 1915;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 30. März 1915,

beschliesst:

1. Dem unterm 17. Juli/11. August 1914 zwischen der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossenen Vertrag betreffend den Betrieb des schweizerischen Teilstückes der Linie Pontarlier-Vallorbe und die Abwicklung des Verkehrs dieser Linie im Bahnhofs Vallorbe wird die Genehmigung erteilt.

2. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der am 1. Mai 1915 in Kraft tritt, beauftragt.

Vertrag

zwischen der

Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen

und der

Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn

betreffend

den Betrieb des schweizerischen Teilstückes der Linie
Pontarlier-Vallorbe und die Abwicklung des Verkehrs
dieser Linie im Bahnhofe Vallorbe.

Zwischen der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen in Bern, vertreten durch den Präsidenten der Generaldirektion, Herrn Dinkelmann, einerseits, und der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in Paris, 88 rue St. Lazare, vertreten durch ihren Direktor, Herrn Mauris, der unter Vorbehalt der Genehmigung des Verwaltungsrates handelt, andererseits, ist folgendes vereinbart worden:

In dem Vertrage vom 14./15. Oktober 1902, ergänzt durch den Nachtrag vom 7./8. Juni 1909, sind zwischen den beiden vertragschliessenden Verwaltungen die Gemeinschaftsverhältnisse des Bahnhofes Vallorbe mit Rücksicht auf die Einführung der Linie Frasne-Vallorbe in diesen Bahnhof geordnet worden.

Mit Schreiben vom 7. Juni 1909 ist festgestellt worden, dass eine Änderung der Gemeinschaftsverhältnisse des genannten Bahnhofes Vallorbe nicht statfinde, falls durch Übereinkunft mit den S. B. B. die Gesellschaft der P. L. M. den Betrieb der Linie Pontarlier-Vallorbe selbst besorgen sollte.

Die Verwaltung der S. B. B. und die Gesellschaft der P. L. M. sind übereingekommen, die Betriebsverhältnisse dieser Strecke zu ändern, indem dieselbe vom Tage der Eröffnung der Linie Frasne-Vallorbe an durch die Gesellschaft der P. L. M. betrieben werden soll.

Infolgedessen tritt auf diesen Zeitpunkt der Vertrag vom 1. Juni 1893 betreffend den Betrieb der Strecken Pontarlier-Vallorbe und -Verrières und die gemeinschaftliche Benützung des Bahnhofes Pontarlier ausser Kraft, und es werden die Betriebsverhältnisse der Linie Pontarlier-Vallorbe auf den gleichen Zeitpunkt durch den gegenwärtigen Vertrag geregelt.

Art. 1.

Mit dem Tage der Betriebsöffnung der Linie Frasné-Vallorbe übernimmt die Gesellschaft der P. L. M. wiederum den Betrieb der Strecke Pontarlier-Les Hôpitaux-Jougne-Schweizergrenze.

Übernahme
des Betriebes
der Linie
Pontarlier-
Grenze über
Hôpitaux-
Jougne durch
die P. L. M.

Die S. B. B. übergeben der P. L. M. diese Strecke in dem in Art. 19 des vorgenannten Vertrages vom 1. Juni 1893 bezeichneten Zustande.

Die Gesellschaft der P. L. M. übernimmt das Personal französischer Nationalität, welches auf der Linie Pontarlier-Vallorbe Grenze im Zeitpunkte der Betriebsübernahme im Dienste steht, indem sie es entweder auf dieser Strecke weiterbeschäftigt oder auf eine andere Linie ihres Netzes versetzt; sie steht den S. B. B. für alle Ansprüche ein, welche von diesem Personal aus Anlass seines in diesem Artikel erwähnten Überganges von der einen an die andere Verwaltung an sie gestellt werden sollten.

Von dem Zeitpunkte an, in welchem die Gesellschaft der P. L. M. dieses Personal übernimmt, oder spätestens nachdem es seit seiner definitiven Anstellung durch die S. B. B. ein Jahr ununterbrochen im Dienste gestanden hat, wird es den auf Grund des französischen Gesetzes vom 21. Juli 1909 aufgestellten Vorschriften betreffend die Pensionierung unterstellt. Die Gesellschaft der P. L. M. sichert ihm für die Dienstzeit vor seinem Übertritte diejenigen Vorteile zu, auf die es gegenwärtig nach den Statuten der Pensions- und Hülfskasse der ständigen Beamten und Angestellten der S. B. B., vom 19. Oktober 1906, Anspruch hat.

Innert drei Monaten, nach dem für die Übernahme des Betriebes durch die Gesellschaft der P. L. M. festgesetzten Zeitpunkte entrichten die S. B. B. der Gesellschaft der P. L. M. für jeden gemäss vorstehendem Absatz von dieser übernommenen Angestellten den Betrag sowohl seiner Einlagen als derjenigen der Verwaltung der S. B. B. in die Pensions- und Hülfskasse samt Zins zu $3\frac{1}{2}$ ‰. Durch diese Leistungen werden die S. B. B. von allen Verpflichtungen gegenüber ihren ehemaligen Angestellten französischer Nationalität entbunden.

Die Verwaltung der S. B. B. wird sich mit der Gesellschaft der P. L. M. dahin verständigen, dass innert eines Zeitraumes von höchstens sechs Monaten das Personal schweizerischer Nationalität, welches die Gesellschaft der P. L. M. unter den neuen Verhältnissen nicht mehr notwendig hat, in ihren Dienst übernommen wird. Die Gesellschaft der P. L. M. gewährt diesem Personal bis zu seiner Übernahme durch die S. B. B. diejenigen Vorteile, die es in bezug auf die Gehalte und die Beförderungen genießt oder deren es teilhaftig würde. Was die Pensionsverhältnisse anbetrifft, so bringt die Gesellschaft der P. L. M. vom Gehalte dieses Personals die Beiträge in Abzug, welche durch die Statuten der Pensions- und Hilfskasse der S. B. B. vorgeschrieben sind, und übermittelt sie samt den in diesen Statuten vorgesehenen, von ihr zu leistenden Beiträgen den S. B. B. Dadurch wird die Gesellschaft der P. L. M. von allen Verpflichtungen gegenüber diesen Angestellten entbunden.

Art. 2.

Fahr- und
Zugsdienst auf
schweizerischem
Gebiet.

Vom gleichen Zeitpunkte an übernimmt die Gesellschaft der P. L. M. für Rechnung der S. B. B. den Zugsdienst auf dem zwischen der Grenze und dem Bahnhofe Vallorbe gelegenen schweizerischen Teilstück der Linie (Länge 3180,50 m).

Demgemäss besorgen sie auf dieser Strecke den Fahr- und Zugsdienst und die Begleitung sämtlicher Züge, mit Ausnahme der im Art. 3 hiernach erwähnten Materialzüge der S. B. B., mit ihren eigenen Lokomotiven und ihrem Personal.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge dieser Strecke im Bahnhofe Vallorbe werden von den beiden Verwaltungen gemeinsam festgesetzt.

Art. 3.

Unterhalt der
aufschweizer-
gebiet liegen-
den Strecke.

Die S. B. B. besorgen auf der zwischen dem Bahnhofe Vallorbe und der Grenze gelegenen Strecke den Bahnunterhaltungs-, den Bahnbewachungs- und Bahnpolizeidienst, sowie den Unterhalt der auf dieser Linie bereits bestehenden oder noch zu erstellenden Telegraphen- und Telephonleitungen und -apparate.

Sie sind berechtigt, diese Strecke jederzeit mit ihren Rollwagen zu befahren, unter Beobachtung der Vorschriften der Gesellschaft der P. L. M. über den Verkehr mit diesen Fahrzeugen. Ferner ist ihnen nach erfolgter Verständigung mit der Gesellschaft der P. L. M. die Führung der nötigen Materialzüge

für den Unterhalt der Strecke gestattet. Diese Züge sind von einem Angestellten der P. L. M. auf Kosten der S. B. B. auf der Lokomotive zu begleiten; derselbe führt den Zug und ist dafür verantwortlich. Die Lokomotiven und Wagen der Materialzüge sind von den S. B. B. zu stellen.

Art. 4.

Die auf dem Netze der P. L. M. gültigen Vorschriften über die Zugszusammensetzung und den Zugverkehr finden auch Anwendung auf der Strecke Vallorbe-Grenze.

Auf dieser Strecke sollen, das Einfahrtsignal in Vallorbe inbegriffen, aber mit Ausnahme der übrigen Signale dieses Bahnhofes, nur die auf dem Netze der P. L. M. eingeführten Signale aller Art zur Anwendung gelangen; sie werden von den S. B. B. auf eigene Kosten unterhalten.

Art. 5.

Auf dem schweizerischen Teilstück Vallorbe-Grenze finden die Tarife der S. B. B. Anwendung.

Die S. B. B. behalten alle von dieser Strecke herrührenden Einnahmen.

Die Steuern und Abgaben aller Art, welche für die Strecke Vallorbe-Grenze von den S. B. B. oder von der Gesellschaft der P. L. M. eingefordert werden, fallen zu lasten der S. B. B.

Art. 6.

Die S. B. B. bezahlen der Gesellschaft der P. L. M. für die Besorgung des Fahr- und Zugsdienstes zwischen der Grenze und dem Bahnhofe Vallorbe:

- a. für jeden ausgeführten Lokomotivkilometer, sei es als Zugs-, Vorspann- oder Schiebedienst oder als Leerfahrt, Fr. 1. 50;
- b. für jeden Zugskilometer einen Zuschlag von 55 Cts. zu der nach lit. a für die Leistung einer oder mehrerer im Zugsdienste verwendeten Lokomotiven zu zahlenden Entschädigung.

Diese Entschädigungen werden von den S. B. B. quartalweise je im zweiten Monat nach Ablauf des Quartals in Pontarlier bezahlt. Dieselben können auf Verlangen einer Vertragspartei nach Ablauf je einer zehnjährigen Vertragsperiode revidiert werden, sofern ein solches Begehren vor dem 1. Januar des letzten Jahres der Periode gestellt wird. Die erste Revisionsperiode beträgt 5 Jahre.

Art. 7.

Übergabe und
Übernahme
des Verkehrs
im Bahnhofs
Vallorbe.

Der Übergang der Reisenden, des Gepäcks, der Eil- und Frachtgüter, sowie der Poststücke von dem Netze der einen Verwaltung über die Linie Pontarlier-Vallorbe auf das Netz der andern erfolgt im Bahnhofs Vallorbe, wo die Übernahme und die Abfertigung der Züge dieser Strecke unter den gleichen Bedingungen erfolgt wie diejenige der Züge der Linie Frasné-Vallorbe.

Auf den Übergang über die Linie Pontarlier-Vallorbe finden alle in den Artikeln 8 bis 23 des Vertrages vom 14./15. Oktober 1902 betreffend die gemeinschaftliche Benützung des Bahnhofs Vallorbe und seines Nachtrages vom 7./8. Juni 1909 enthaltenen, für den Verkehr auf der Linie Frasné-Vallorbe geltenden Vorschriften betreffend die Besorgung des Gemeinschaftsdienstes der beiden Verwaltungen und des jeder derselben ausschliesslich zufallenden Dienstes, sowie den Übergang des Verkehrs von einem Netz auf das andere, den Austausch des Rollmaterials und die Zollbehandlung im Bahnhofs Vallorbe Anwendung.

Art. 8.

Gemeinschaftsdienst
und von jeder
Verwaltung
allein zu be-
sorgender
Dienst auf der
Linie von
Pontarlier.

Die S. B. B. besorgen demnach durch ihr Personal den gesamten Gemeinschaftsdienst der Linie Vallorbe-Pontarlier im Bahnhofs Vallorbe.

Es liegt ihnen daher die Sorge ob für das Ein- und Aussteigen der Reisenden, den Ein-, Aus- und Umlad des Gepäcks, der Eil- und Frachtgüter, die Zusammensetzung, Abfertigung, Annahme und Zerlegung der Züge, den Telegraphen- und Telephondienst, den ganzen Rangierdienst, kurz für alle Verrichtungen, welche der vollständige Dienst der Linie Vallorbe-Pontarlier im Bahnhofs Vallorbe erfordert, ausgenommen die Annahme und die Abfertigung der Güter, der Poststücke und der Tiertransporte, die Zollbehandlung, die Erledigung der Reklamationen und Streitigkeiten, welche jede Verwaltung durch eigenes, von ihr allein bezahltes Personal besorgt. Die Güterzüge werden in der Reihenfolge der Wagen nach Bestimmungsstationen bis ausschliesslich Pontarlier zusammengesetzt.

Die Gesellschaft der P. L. M. besorgt auf dem Bahnhofs Vallorbe durch ihr eigenes Personal und auf eigene Rechnung die Bedienung und den Unterhalt ihrer auf der Linie Vallorbe-Pontarlier verkehrenden Lokomotiven, den gesamten Dienst ihres Depots, die Beleuchtung und Heizung der Züge dieser Linie, das Schmieren, Waschen und Reinigen ihrer Personen- und Güterwagen und den Unterhalt ihres Rollmaterials.

Art. 9.

Die der Gesellschaft der P. L. M. gemäss Vertrag vom 14./15. Oktober 1902 für ihre besondern Dienste im Bahnhöfe Vallorbe zugewiesenen Lokale und Einrichtungen sollen so bemessen sein, dass sie nicht nur den Bedürfnissen des Dienstes der Linie Frasne-Vallorbe, sondern auch denjenigen der Linie Pontarlier-Vallorbe genügen.

Einrichtungen
und Lokale
für die P.L.M.
im Bahnhöfe
Vallorbe.

Namentlich die Lokomotivremise soll die für den Dienst der letztern Linie nötigen Lokomotiven aufnehmen können; immerhin soll das Maximum der in derselben unterzubringenden Lokomotiven auf die im Art. 13 des Vertrages vom 14./15. Oktober 1902 vorgesehene Höchstzahl von 12 beschränkt bleiben. Ferner haben die der Gesellschaft der P. L. M. zugewiesenen Speise- und Schlafräume der Lokomotivführer, Heizer und Kondukteure, sowie die Bureaux dieser Gesellschaft auch für die dienstlichen Bedürfnisse der Linie Pontarlier-Vallorbe zu dienen. Sie sollen daher für die Unterbringung der nötigen Angestellten genügenden Raum bieten, aber immerhin nicht umfangreicher sein als mit Rücksicht auf die im genannten Verträge vom 14./15. Oktober 1902 vorgesehene Remise zu 12 Lokomotiven angemessen erscheint.

Art. 10.

Die durch die Besorgung des Gemeinschaftsdienstes der Linie Pontarlier-Vallorbe erwachsenden Mietzinse und Betriebsausgaben für den Bahnhof Vallorbe werden den Gemeinschaftskosten dieses Bahnhofes, wie sie im Verträge vom 14./15. Oktober 1902 bestimmt sind, zugeschlagen, und der Gesamtbetrag der gemeinschaftlichen Mietzins- und Betriebsausgaben des genannten Bahnhofes wird auf die beiden vertragschliessenden Verwaltungen in dem im Nachtrag vom 7./8. Juni 1909 zum vorgenannten Verträge festgesetzten Verhältnisse verteilt.

Gemeinschafts-
ausgaben des
Bahnhofes
Vallorbe.

Art. 11.

Das dem Gemeinschaftsdienst im Bahnhöfe Vallorbe angehörende Personal der S. B. B. hat sich in bezug auf die Verladung des Gepäcks und der Güter, die Zusammensetzung der Züge, die Einreihung der Wagen und im allgemeinen für den gesamten Dienst der Linie Vallorbe-Pontarlier an die Reglemente der Gesellschaft der P. L. M., sowie an die von ihren Oberbeamten dem Bahnhofvorstande in Vallorbe erteilten besondern Instruktionen zu halten.

Instruktionen
der P. L. M.
an das Gemein-
schafts-
personal.

Art. 12.

Übergabe
der Güter,
Regelung der
Ent-
schädigungen.

Die in Vallorbe stattfindende Übergabe von Gütern aller Art, mit Inbegriff des Gepäcks, und die Erledigung der Entschädigungsansprüche erfolgt gemäss den Bestimmungen des vom internationalen Eisenbahntransportkomitee aufgestellten, sogenannten Wiener-Übereinkommens betreffend „die Güterübergabe und -übernahme, sowie die Verteilung von Entschädigungen im internationalen Eisenbahnfrachtverkehr“, gültig seit 1. Juli 1907, oder gemäss den späteren gleichartigen Übereinkommen, denen die beiden vertragschliessenden Verwaltungen beitreten werden.

Die beiden vertragschliessenden Parteien können Wagenladungen, die nur von einem Ladeschein begleitet sind, als gewöhnliche Fracht annehmen und befördern, sofern die nötigen Begleitpapiere der Sendung vorausgegangen sind oder mit dem nächsten Zuge nachfolgen; die Gesellschaft der P. L. M. und die S. B. B. übergeben in solchen Fällen der übernehmenden Verwaltung den Ladeschein und die Zollgeleitscheine, welche das Gut an den Bestimmungsort begleiten.

Die nach dem vorgenannten Übereinkommen auf die Strecke Vallorbe-Grenze—Vallorbe entfallenden Entschädigungsanteile gehen zu lasten der S. B. B.

Art. 13.

Austausch
und Aner-
kennung des
Rollmaterials.

Der Austausch des Rollmaterials zwischen den beiden Verwaltungen erfolgt auf Grundlage der Preisansätze und Bedingungen, welche im Übereinkommen vom 10. Januar 1874 betreffend den Wagenübergang in Pontarlier und Genf enthalten sind.

Die Untersuchung und Anerkennung des Rollmaterials haben gegenseitig im Bahnhof Vallorbe auf Grund der bestehenden Vorschriften stattzufinden, im besondern derjenigen des internationalen Übereinkommens vom 1. Juli 1908 über die technische Einheit im Eisenbahnwesen und über Zollverschluss der Güterwagen.

Die Untersuchung kann jedoch auf Grund erfolgter Verständigung zwischen den Fahrdienstabteilungen der beiden Verwaltungen durch Gemeinschaftsbeamte stattfinden, wobei die bezüglichen Kosten hälftig geteilt werden.

Die auf Grund kilometrischer Leistungen zu entrichtenden Wagenmieten (Laufmieten) werden von der Grenze ab berechnet.

Art. 14.

Wenn auf der Strecke Vallorbe-Landesgrenze das Rollmaterial eines Zuges beschädigt und dadurch Hülfeleistung erforderlich werden sollte, so stellen die S. B. B. der Gesellschaft der P. L. M., von sich aus oder auf Verlangen der Beamten dieser Gesellschaft, ihre in Vallorbe entbehrlichen Lokomotiven und Wagen, sowie das Hülfspersonal zur Verfügung. Hülfszüge.

Die Hilfslokomotiven werden unter Leitung eines Beamten der P. L. M. vom Personal der S. B. B. geführt.

Die Gesellschaft der P. L. M. vergütet den S. B. B. auf Rechnungstellung hin die ihr durch diese Hülfeleistungen erwachsenen Kosten.

Für Unfälle, die auf andere Ursachen als Rollmaterialbeschädigungen eines Zuges zurückzuführen sind, findet diese Bestimmung keine Anwendung. Die Kosten für Hülfeleistungen bei solchen Unfällen fallen zu lasten der S. B. B.

Art. 15.

Die Gesellschaft der P. L. M. besorgt die Schneepflugfahrten auf der ganzen Strecke Pontarlier-Vallorbe. Schneepflugfahrten.

Die Benützung der Geleise nebst Zubehörden, Drehscheiben und verschiedenen Einrichtungen zwischen der Grenze und dem Bahnhofe Vallorbe, mit Einschluss derjenigen dieses Bahnhofes, durch die Schneepflüge erfolgt unentgeltlich.

Für diese Schneepflugfahrten wird die in lit. a des Artikels 6 vorgesehene Entschädigung vergütet.

Art. 16.

Für die Folgen von Unfällen von Personen oder von Sachbeschädigungen, mit Einschluss von Brandfällen, welche sich auf der Strecke zwischen Vallorbe und der Grenze ereignen, haftet die Gesellschaft der P. L. M., sofern der Unfall durch ihr Material oder ihr eigenes Personal verursacht ist. Unfälle und Brandschäden auf schweizerischem Gebiet.

Sind die Ursachen des Unfalles zweifelhaft, sei es, dass sie nicht genau festgestellt werden können, sei es, dass gleichzeitig verschiedene Ursachen, die nur zum Teil der Gesellschaft der P. L. M. zur Last fallen, mitgewirkt haben, so werden die Unfall-

entschädigungen hälftig von jeder Verwaltung getragen. Ebenso wird verfahren, wenn der Unfall durch den schlechten Zustand eines Wagens verursacht worden ist, der keiner der vertragsschliessenden Verwaltungen angehört.

In allen andern, hiervor nicht aufgeführten Fällen, besonders bei Zufall oder höherer Gewalt, haften ausschliesslich die S. B. B.

Die Entschädigungen für Unfälle und Brandschäden, welche sich im Bahnhofe Vallorbe bei der Besorgung des Dienstes für die Strecke Pontarlier-Vallorbe ereignen, werden gemäss den hierfür im Vertrage vom 14./15. Oktober 1902 betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Vallorbe vorgesehenen Bestimmungen getragen.

Art. 17.

Leitung des Personals.

Der Bahnhofvorstand in Vallorbe erteilt der Gesellschaft der P. L. M. jede gewünschte Auskunft über alles, was den Dienst der Linie Vallorbe-Pontarlier betrifft. Die von dieser Gesellschaft erlassenen bezüglichen Verfügungen sind für ihn verbindlich.

Das Zugpersonal der P. L. M. hat sich im Bahnhofe Vallorbe den Weisungen des Bahnhofvorstandes, sowie den Vorschriften der Reglemente der S. B. B. zu unterziehen.

Wenn ein Angestellter der einen Verwaltung durch Widerhandlung gegen die Vorschriften oder Dienstpflichtverletzungen der andern Verwaltung zu Klagen Anlass gibt, so hat die Verwaltung, welcher der Angestellte angehört, der Klage diejenige disziplinarische Folge zu geben, die sie für angemessen erachtet.

Art. 18.

Freie Fahrt und Diensttransporte.

Die von der P. L. M. nach Massgabe ihrer internen Reglemente für ihre Beamten und Angestellten und deren Familienangehörige ausgestellten Freikarten und Freifahrtscheine sind bis Vallorbe gültig.

Die Gesellschaft der P. L. M. stellt den S. B. B. die für ihre dienstlichen Bedürfnisse nötigen Freikarten und Freifahrtscheine für die Strecke Vallorbe-Pontarlier zur Verfügung.

Der Transport von Gerätschaften und Material für den eigenen Dienst der Gesellschaft der P. L. M. erfolgt auf der Teilstrecke Vallorbe-Grenze zu den auf dem Netze der P. L. M. geltenden Taxen und Bedingungen.

Art. 19.

Die Gesellschaft der P. L. M. kann sich bei Ausführung dieses Vertrages nicht vertreten lassen, auch nicht durch einen unter ihrer Oberleitung stehenden Betriebsunternehmer. Verbot der Unterpacht.

Art. 20.

Der gegenwärtige Vertrag tritt am Tage der Betriebseröffnung der Linie Frasné-Vallorbe in Kraft und dauert bis zum 31. Dezember 1958, dem Zeitpunkte des Erlöschens der französischen Konzession für das Netz der P. L. M. Dauer der Vereinbarung.

Im Falle der Verstaatlichung des Netzes der P. L. M. oder wenn die zuständigen schweizerischen Behörden die Einstellung des von der Gesellschaft der P. L. M. auf dem Teilstück Vallorbe-Grenze besorgten Betriebes verfügen sollten, wird er als von Rechts wegen aufgehoben betrachtet.

Art. 21.

Streitigkeiten, welche bei der Auslegung und Vollziehung des gegenwärtigen Vertrages zwischen den S. B. B. und der Gesellschaft der P. L. M. entstehen könnten, werden durch drei Schiedsrichter beurteilt, von denen der eine von der schweizerischen Verwaltung, der andere von der französischen Gesellschaft und der dritte von den beiden erstern Schiedsrichtern bezeichnet wird. Können sich dieselben innerhalb eines Monats vom Tage ihrer Ernennung an über die Wahl des dritten Schiedsrichters nicht einigen, so wird derselbe durch den Präsidenten des schweizerischen Bundesgerichtes gewählt. Streitigkeiten.

Art. 22.

Die Kosten der amtlichen Eintragung fallen zu lasten derjenigen Partei, welche die Eintragung veranlasst hat. Eintragung.

Art. 23.

Der vorliegende Vertrag tritt nach erfolgter Genehmigung durch den Verwaltungsrat der S. B. B. und denjenigen der Gesellschaft der P. L. M., sowie nach stattgefunder Ratifikation durch die zuständigen Behörden in Kraft. Genehmigungsvorbehalt.

Doppelt ausgefertigt, Paris, den 17. Juli 1914, und Bern,
den 11. August 1914.

Für die Gesellschaft
der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn:

Mauris.

Für die Verwaltung
der schweizerischen Bundesbahnen:

Dinkelmann.

Genehmigt gemäss Beschluss des Verwaltungsrates am
17. Juli 1914.

Der Direktor der Gesellschaft P. L. M.:

Mauris.

Vom Verwaltungsrate der schweizerischen Bundesbahnen
genehmigt durch Beschluss vom 11. Februar 1915.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Genehmigung des zwischen der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen und der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn abgeschlossenen Vertrages betreffend den Betrieb des schweizeris...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1915
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	14
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	53
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.04.1915
Date	
Data	
Seite	543-558
Page	
Pagina	
Ref. No	10 025 695

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.