

6637**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung
betreffend die Genehmigung des zwischen der Schweiz und
Frankreich abgeschlossenen Abkommens über die
Elektrifikation gewisser Zufahrtslinien der französischen Bahnen
nach der Schweiz**

(Vom 4. Juni 1954)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Am 11. Mai 1954 haben die Schweizerische Eidgenossenschaft und die Französische Republik in Bern ein Abkommen unterzeichnet, das die Elektrifizierung der Linien Reding-Strassburg-Basel und Dijon-Vallorbe (inklusive Frasnè-Les Verrières) vorsieht.

Wir beehren uns, Ihnen dieses Abkommen hiermit zur Genehmigung zu unterbreiten.

I. Geschichtlicher Überblick

Bei Kriegsende sah sich Frankreich vor die Notwendigkeit gestellt, gleichzeitig die zerstörten Abschnitte seines Eisenbahnnetzes wieder herzustellen und an den noch übriggebliebenen Anlagen die durch die Umstände gebotenen Verbesserungen vorzunehmen. Angesichts dieser Aufgabe war die Société nationale des chemins de fer français (SNCF) gezwungen, eine den Verhältnissen entsprechende Verkehrspolitik einzuschlagen. Indem sie ihre Anstrengungen in erster Linie auf die wirtschaftlich einträglichsten Teile ihres Netzes konzentrierte, entschloss sie sich, die weniger rentierenden Linien zurückzustellen, in der Meinung, dass die investierten Kapitalien einen entsprechenden Ertrag abwerfen müssten. Aus diesem Grunde hat die SNCF nur die verkehrsreichen Linien zur Elektrifizierung herangezogen und sich bemüht, ein Maximum des Verkehrs auf diese zu leiten. Zu erwähnen sind hierunter vor allem die Verkehrs-

Dodis

adern Paris-Lyon, mit dem grössten Personenverkehr, und Valenciennes-Thionville, mit dem stärksten Güterverkehr. In dieser Weise wurde während der letzten 15 Jahre auf ungefähr 10 000 km Eisenbahnstrecken der Personenverkehr eingestellt und der Verkehr auf den andern Linien zugunsten der sogenannten «gut ausgerüsteten Strecken» eingeschränkt.

Die von der SNCF verfolgte Verkehrspolitik, die übrigens von einer entsprechenden Tarifpolitik unterstützt wurde, wie auch die mit der Entwicklung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl auf dem Gebiete des Transportwesens möglicherweise verbundenen äusseren Folgen haben die eidgenössischen Behörden, denen die Erhaltung des Durchgangsverkehrs durch unser Land und seine Stellung als europäischer Transitplatz angelegen sein musste, zu besonderer Aufmerksamkeit veranlasst. Dieses Interesse war um so gerechtfertigter, als die französischen Zugangslinien zur Schweiz – die Strecke Culoz-Genf ausgenommen – von der Elektrifizierungs- und Modernisierungspolitik der SNCF vorläufig nicht erfasst wurden.

Um das Problem als Ganzes beurteilen zu können, muss man sich vergegenwärtigen, dass der Nordosten Frankreichs, Belgien, Luxemburg, das Saargebiet sowie das Ruhrbecken beträchtliche Mengen von Brennstoffmaterial und metallurgischen Produkten nach Italien liefern. Italien seinerseits exportiert ein bedeutendes Volumen an Früchten und Gemüse in der Richtung der skandinavischen Länder, Deutschlands, der Niederlande, Belgiens, Grossbritanniens und Frankreichs.

Unter den verschiedenen Linien, die sich in diese Transporte teilen, sind als die wichtigsten zu nennen:

1. die italienisch-österreichische Brenner-Linie;
2. die schweizerische Gotthard-Linie;
3. die italienisch-schweizerische Simplon-Linie, welche für gewisse Verbindungen durch die schweizerische Lötschberg-Linie (BLS) verlängert ist;
4. die französisch-italienische Mont-Cenis-Linie.

Alle diese Linien sind mit ihren italienischen Anschlußstrecken elektrifiziert. Die Brenner-Linie ist gegen Norden durch ein elektrifiziertes Netz verlängert, welches heute Stuttgart und Nürnberg erreicht; in einigen Jahren wird es bis nach Frankfurt und in nicht zu ferner Zukunft sogar bis ins Ruhrgebiet ausgedehnt sein. Andererseits ist die Mont-Cenis-Linie bereits durch eine elektrisch betriebene Bahn mit Lyon und Paris verbunden. Die Elektrifizierung dieser Strecke wird sicherlich eines Tages bis an die belgische Grenze weitergeführt und auf diese Weise die Verbindung mit den elektrifizierten Netzen Nordostfrankreichs, Belgiens und der Niederlande herstellen. Die französischen und deutschen Anschlusslinien an Simplon, Lötschberg und Gotthard dagegen werden heute noch alle mit Dampf betrieben.

Es liegt somit auf der Hand, dass die schweizerischen Bahnen, wenn dieser Zustand andauern sollte, auf lange Sicht Gefahr laufen, zusehen zu müssen,

wie ihr Anteil am Verkehr von und nach Italien zugunsten der andern, auf ihrer ganzen Länge besser ausgebauten Linien, zurückgeht.

Der Transitverkehr der SBB und der BLS beläuft sich im Jahre auf 3 Millionen Tonnen, was 800 oder 900 Millionen Tonnenkilometer Nutzlast entspricht. Dies stellt einen Drittel des Ertrages ihres gesamten Güterverkehrs dar.

Wohl haben unsere Bahnen alles getan, was in ihren Kräften steht, um die dem Transitverkehr dienenden Einrichtungen zu verbessern: Ausbau der Doppelspuren, Unterteilung der Blockabschnitte, Verbesserung und Vergrösserung der Bahnhöfe, Inbetriebnahme von leistungsfähigeren Lokomotiven, Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge usw. Damit konnten die Fahrzeiten auf Schweizerboden beträchtlich herabgesetzt werden. Die auf die Schweiz fallende Transitstrecke stellt jedoch bloss einen im allgemeinen geringen Teil des Transportweges von und nach Italien dar. Die Herabsetzung der Fahrzeit durch die Schweiz konnte sich somit nur begrenzt und ungenügend auswirken. Das einzig erfolversprechende Mittel, um eine Umfahrung unseres Landes zu verhindern, bestand in der Elektrifizierung der vom Norden und vom Westen Europas an unsere Grenzen führenden Linien.

Das war auch der Grund, weshalb die Schweiz im Jahre 1953, auf Gesuch der Bundesrepublik Deutschland, den deutschen Bahnen einen Betrag von 140 Millionen Schweizerfranken zwecks Finanzierung der Elektrifizierung der Linie Basel-Karlsruhe, d. h. der Zufahrtslinie zum Gotthard, Lötschberg und Simplon, zur Verfügung stellte. Diese Mittel wurden den Guthaben der Eidgenossenschaft gemäss dem deutsch-schweizerischen Abkommen vom 26. August 1952 entnommen. Die deutschen Eisenbahnen beabsichtigen, die Elektrifizierung in der Folge bis nach Frankfurt zu verlängern. Auf diese Weise wurde die Aufrechterhaltung des Verkehrs zwischen Deutschland, den Niederlanden und den skandinavischen Ländern einerseits, sowie Italien anderseits sichergestellt. Damit blieb noch die Frage des Verkehrs durch die Schweiz zwischen Belgien, Luxemburg, dem Saargebiet, Nordostfrankreich einerseits und Italien anderseits zu regeln.

Die Generaldirektion der SBB war schon vor geraumer Zeit mit der Generaldirektion der SNCF über die Wiederherstellung des vor dem Kriege bestehenden Tarifes für den direkten französisch-italienischen Güterverkehr durch die Schweiz in Verhandlungen eingetreten. Als der Kredit zur Elektrifizierung der Linie Basel-Karlsruhe gewährt wurde, benützte die SNCF diesen Anlass, um die SBB zu ersuchen, in ähnlicher Weise zur Elektrifizierung der Linie Strassburg-Basel beizutragen. Sie betonte dabei ausdrücklich, den direkten französisch-italienischen Transittarif auf den schweizerischen Strecken nur dann wieder in Kraft setzen zu wollen, wenn die vorgesehene Elektrifizierung durch schweizerische Kapitalhilfe bewerkstelligt werde.

Wir erklärten uns zu Besprechungen über den französischen Vorschlag einverstanden, unter der ausdrücklichen Bedingung, dass die gleichzeitige Elektrifizierung der Linien Reding-Strassburg-Basel und Dijon-Vallorbe, der unser Land immer schon seine besondere Aufmerksamkeit gewidmet hat, in Aussicht

genommen werde. Wenn auch der französisch-italienische Verkehr über Vallorbe und den Simplon im Laufe der letzten 20 Jahre abgenommen hat, während derjenige über die Grenzstationen von Ventimiglia und Modane sich auf dem Niveau von 1929 halten konnte, so ist der bei Vallorbe zu verzeichnende Rückgang zum Teil die Folge der Nichtwiedereinführung eines direkten französisch-italienischen Tarifes für die schweizerischen Strecken; im gleichen Sinne wirkte die von den französischen Behörden geübte Praxis, über Modane und Ventimiglia grössere Import- und Exportkontingente als über Vallorbe zuzugestehen. Eine Änderung der Politik auf diesem Gebiet hätte aber für sich allein nicht für eine Einreihung des Sektors Dijon-Vallorbe unter die «gut ausgerüsteten Strecken» genügt, woraus sich die Notwendigkeit ergab, die Elektrifizierung im Verhandlungswege anzustreben.

Der Personenverkehr im Transit über Basel-SNCF stellt sich um 1,8mal höher als derjenige über Vallorbe, der Güterverkehr im Transit über Basel-SNCF 57mal höher als über Vallorbe.

Während die Schweiz und Frankreich, wenn auch aus verschiedenen Gründen, übereinstimmend an der Elektrifizierung der Linie Strassburg-Basel interessiert sind, so gingen andererseits ihre Meinungen über die Zweckmässigkeit und das Interesse hinsichtlich der Elektrifizierung der Linie Dijon-Vallorbe auseinander. Frankreich hielt dafür, dass der Verkehr auf dieser Linie eine solche Massnahme nicht rechtfertige. Damit stiessen die französischerseits im wesentlichen auf Zentralisation gerichteten Bestrebungen auf unsere föderalistische Einstellung.

Es verdient erwähnt zu werden, dass die Internationale Simplondelegation, die sich aus italienischen und schweizerischen Regierungsvertretern zusammensetzt, in ihrer Sitzung vom 17. Oktober 1952 in einer Resolution hervorgehoben hatte, dass «l'itinéraire Paris-Dijon-Simplon reliant par la voie la plus directe et la plus courte Paris, d'une part, et une partie importante de l'Italie du Nord et du Sud-est de l'Europe, d'autre part, constituerait l'un des principaux itinéraires européens de grand transit, si son équipement était complété sur le tronçon Dijon-Vallorbe».

Die Verhandlungen wurden somit, wie wir gesehen haben, unter ziemlich schwierigen Umständen aufgenommen; in der Folge führten sie am 11. Mai 1954 zu einer Lösung, die beide Parteien in gleicher Weise befriedigt.

Die getroffene Regelung ist in drei Dokumenten festgehalten:

- a. Abkommen zwischen den beiden Regierungen (nachstehend «Abkommen» genannt);
- b. Vereinbarung zwischen den SBB und der SNCF, die sich auf das zwischenstaatliche Abkommen stützt und die Modalitäten des gewährten Kredites festlegt (nachstehend «Vereinbarung» genannt);
- c. Bankenvertrag zwischen einem Konsortium schweizerischer Grossbanken und der SNCF zur Gewährung von 50 Millionen Schweizerfranken für den Erwerb schweizerischen Eisenbahnmaterials.

Die Grundzüge der in Aussicht genommenen Transaktion finden sich, soweit sie die Regierungen direkt betreffen, im Abkommen, das allein Gegenstand des hiermit unterbreiteten Antrages bildet, niedergelegt. Dagegen wurden die Anleihsbedingungen (Raten, Zins, Fälligkeit etc.) und verschiedene technische Punkte in den Text der Vereinbarung zwischen den beiden Verwaltungen aufgenommen.

II. Prüfung des zwischenstaatlichen Abkommens

Art. 1

Durch diesen Artikel verpflichtet sich die französische Regierung, die SNCF in die Lage zu versetzen, gleichzeitig die Linien Reding-Strassburg-Basel, Dijon-Vallorbe und Frasné-Les Verrières zu elektrifizieren, und zwar innerhalb einer Frist von 4 bis höchstens 6 Jahren.

Das Teilstück Reding-Strassburg ist demjenigen von Strassburg-Basel hinzugefügt worden, um den Anschluss an die in Gang befindliche Elektrifizierung der Linie Lille-Valenciennes-Thionville-Reding und damit eine durchgehende elektrische Verbindung von Basel bis Lille (648 km) mit Abzweigungen nach dem Saargebiet und Luxemburg zu schaffen; diese Elektrifikation wird in naher Zukunft so vervollständigt, dass der Anschluss an die elektrifizierten belgischen und niederländischen Netze hergestellt ist. Die Gotthard-, Lötschberg- und Simplonlinien werden auf diese Weise durch eine auf der ganzen Länge gut ausgerüstete und elektrifizierte Linie via Basel mit dem Nordwesten Europas verbunden, so dass sie in der Lage sind, ihren Anteil am Verkehr von und nach Italien aufrechtzuerhalten, vielleicht sogar zu erhöhen.

Die Elektrifizierung der Abzweigungen von Frasné nach Pontarlier und Les Verrières ergänzt jene der Linie Dijon-Vallorbe; damit wird eine vollständig elektrifizierte Verbindung zwischen den Kantonen Neuenburg und Bern einerseits und Paris andererseits hergestellt und eine durchgehende elektrifizierte Transitverbindung von Paris nach Italien über den Lötschberg verwirklicht.

Das Abkommen erwähnt die Linie Culoz-Genf nicht, weil diese von der SNCF, die über die notwendigen Kredite verfügt, anfangs 1957 elektrifiziert werden soll.

Die Zweckmässigkeit einer Elektrifizierung der Linie Delle-Belfort ist geprüft worden. Die Elektrifizierung konnte aber zurzeit nicht in Erwägung gezogen werden, weil der Verkehr auf dieser Linie schwächer ist als derjenige der Linie Dijon-Vallorbe, und sich die Frage der Elektrifikation erst stellen wird, wenn die SNCF die Linie Mülhausen-Paris via Belfort elektrifiziert.

Dass die Elektrifikation der Zugangslinien nach den Grenzpunkten Col-des-Roches und Delle gegenwärtig nicht vorgesehen wird, soll in keiner Weise eine Diskriminierung bedeuten; sie bleiben dem internationalen Verkehr ausdrücklich geöffnet.

Die so vorgesehene Elektrifikation wird dem Eisenbahnnetz unseres Landes und im besonderen der BLS in grossem Ausmasse zugute kommen.

Art. 2

Der Artikel erwähnt die von der schweizerischen Regierung eingegangene Verpflichtung, die Finanzierung des Vorhabens zu bewilligen, und zwar durch eine Anleihe der SBB von 200 Millionen Schweizerfranken, die auf Verlangen der SNCF zu jeder Zeit auf 250 Millionen erhöht werden kann. Dazu kommt ein Kredit von 50 Millionen Schweizerfranken, der von einem schweizerischen Bankenkonsortium der französischen Eisenbahnverwaltung gewährt wird.

Gemäss Artikel 2 der Vereinbarung eröffnen die SBB, gestützt auf die sich aus dem Abkommen ergebende Ermächtigung, der SNCF den genannten Kredit.

Zu diesem Zwecke erhalten die SBB von der Schweizerischen Eidgenossenschaft den Betrag von 200 Millionen, den sie an die SNCF überweisen. Die Vereinbarung zwischen den SBB und der SNCF macht die SBB zum Schuldner der Schweizerischen Eidgenossenschaft und zum Gläubiger der SNCF. In dieser Eigenschaft treten die SBB der Schweizerischen Eidgenossenschaft die Beträge ab, die sie von der SNCF als Zins und jährliche Amortisationsleistungen erhalten. Die SBB spielen also nur eine Vermittlerrolle. Sie übernehmen keinerlei finanzielle Verpflichtungen. Die Beziehungen zwischen der Eidgenossenschaft und den SBB, die sich aus dieser Transaktion ergeben, werden durch eine spezielle Vereinbarung zwischen dem Eidgenössischen Finanz- und Zolldepartement und den SBB geregelt. Je nach der Lage der Staatsfinanzen wird die Eidgenossenschaft den SBB die verschiedenen Raten aus eigenen Mitteln zur Verfügung stellen oder sich an den Kapitalmarkt wenden.

Die SNCF verpflichtet sich, die ihr so zugeführten Kapitalien ausschliesslich für die Elektrifikation der genannten Linien zu verwenden.

Art. 3

Das Abkommen befasst sich nicht mit Einzelheiten, die mit der Finanzierung der Anleihe zusammenhängen; es verweist lediglich auf die Vereinbarung und den Bankenvertrag.

Es enthält die Garantie des französischen Staates, die sich aus der geltenden französischen Gesetzgebung für die Rückzahlung des gesamten Anleihebetrages ergibt.

Dieses Vorgehen entspricht weitgehend dem Verfahren, das anlässlich der Gewährung einer Anleihe an die Deutschen Bundesbahnen im Jahre 1953 befolgt worden ist und zur Elektrifizierung der Linie Basel-Karlsruhe beigetragen hat.

Artikel 3 der Vereinbarung sieht die Staffelung der Zahlungen vor; die erste Rate von 25 Millionen wird am 1. Oktober 1954 fällig und jede weitere nach 6 Monaten, wobei der am 1. April 1956 fällige Betrag auf 30 Millionen erhöht wird. Demgegenüber sollen die Zahlungen für die Zeit vom 1. April 1957 bis 1. Oktober 1959, d. h. der Restbetrag von 70 Millionen, im Einvernehmen mit den schweizerischen Behörden durch die SBB und die SNCF, vor dem 1. April 1955 festgelegt werden.

Falls die Staffelung Zahlungen von 40 Millionen für das Jahr 1957 und 20 Millionen für das Jahr 1958 nicht gestatten sollte, würden die SBB gemeinsam mit der Schweizerischen Kreditanstalt und dem Schweizerischen Bankverein einen entsprechenden Vorschuss an die SNCF leisten, um ihr zu gestatten, die obigen Aufwendungen zu decken.

Der Zins von 4 Prozent für die Anleihe von 120 Millionen, die der Elektrifizierung der Linien Reding-Strassburg-Basel dient, entspricht dem für den Kredit an die Deutschen Bundesbahnen festgelegten Zinsfuss. Für die Anleihe von 80 Millionen zugunsten der Elektrifizierung der Linien Dijon-Vallorbé und Frasné-Les Verrières ist ein Zinsfuss von 3 Prozent vereinbart, um in diesem Falle dem grösseren Interesse der Schweiz Rechnung zu tragen. Die Zinsen sind zu einem mittleren Zinsfuss von 3,6 Prozent berechnet, der während der Bauperiode, d. h. bis 1. Oktober 1960, auf 3,25 Prozent herabgesetzt wird.

Art. 4

Artikel 4 des Abkommens behandelt die Transfermodalitäten. Mit Rücksicht auf die schweizerische Gläubigerstellung in der Europäischen Zahlungsunion werden die Anleihebeträge im Prinzip auf dem Wege der Europäischen Zahlungsunion überwiesen. Dadurch kann die Kreditgewährung der Schweizerischen Eidgenossenschaft an die Europäische Zahlungsunion entsprechend verringert werden. Im Hinblick auf allfällige Änderungen des gebundenen Zahlungsverkehrs ist vorgesehen, dass jede der beiden Regierungen die Möglichkeit hätte, wenn die Umstände und eigene Lage dies verlangten, Zahlungen, nach Konsultation der andern Partei, die zwei Monate vor Fälligkeit erfolgen müssten, ausserhalb der Europäischen Zahlungsunion vorzunehmen. Gegebenenfalls hätte der Zinsen- und Amortisationsdienst auf dem gleichen Wege zu erfolgen.

Sollte zwischen der Schweiz und Frankreich kein Zahlungsabkommen bestehen, so sind die Zahlungen in freien Schweizerfranken zu leisten.

Artikel 4 der Vereinbarung bestimmt, dass die Tilgung des Anleihens ab 1970 in 10 Jahren durchgeführt wird. Dieses Datum ist im Zusammenhang mit demjenigen zu betrachten, welches für das innert 5 Jahren rückzahlbare Anleihen an die Deutschen Bundesbahnen vom Jahre 1953 gewählt worden ist. Nach dem gleichen Artikel kann die SNCF, falls sie die Möglichkeit hat, auf dem schweizerischen Kapitalmarkt Anleihen aufzunehmen, diejenigen des Staates durch private Aufwendungen ersetzen oder die Schuld gegenüber den SBB entweder teilweise oder ganz tilgen. In letzterem Falle dürfte die vorzeitige Rückzahlung das Gleichgewicht des in diesem Zeitpunkt zwischen den beiden Ländern in Kraft befindlichen Zahlungsabkommens nicht gefährden.

Die Zahlungen für Zinsen und Amortisationen sind in Artikel 5 der Vereinbarung erwähnt. Diese werden im Bahnabrechnungsverkehr zwischen der SNCF und den SBB abgewickelt. Da er gewöhnlich mit einem beträchtlichen jährlichen Saldo zugunsten der SBB abschliesst, ist eine zusätzliche Garantie geboten. Dieses Vorgehen entspricht übrigens dem beim deutschen Kredit gewählten Verfahren.

Auf die den SBB gebotene Möglichkeit, gemäss Artikel 2 des Abkommens jederzeit auf Verlangen der SNCF den Kredit von 200 Millionen Schweizerfranken auf 250 Millionen zu erhöhen, weist Artikel 6 der Vereinbarung hin.

Art. 5

Artikel 5 des Abkommens sieht vor, dass die beiden Regierungen sich verpflichten, alle geeigneten Vorkehren zu treffen, um den Bahnverkehr zwischen den beiden Ländern und den Transitverkehr über die vorgesehenen Grenzpunkte zu fördern. Er bestimmt ferner, dass beide Länder diese Übergangsstellen unter keinen Umständen schlechter behandeln dürfen als die anderen Grenzstationen; beide Regierungen werden sich jeglicher diskriminierenden Massnahme enthalten, insbesondere was die Kontrollformalitäten betrifft.

Desgleichen bestimmen die Artikel 7 und 8 der Vereinbarung, dass die beiden Verwaltungen sich verpflichten, alle Massnahmen zu treffen, die geeignet sind, den Eisenbahnverkehr zwischen den beiden Ländern und den Transitverkehr über die dazu vorgesehenen Grenzstellen zu fördern.

Eine aus Vertretern der interessierten Verwaltungen (SNCF, SBB, BLS) gebildete Kommission wird wenigstens einmal im Jahr zusammentreten, um auf der Ebene der leitenden Persönlichkeiten die Fragen zu besprechen, welche sich auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs zwischen den beiden Ländern stellen können.

* * *

Das Abkommen, welches wir Ihnen unterbreiten, scheint also sowohl die Interessen der Eidgenossenschaft als auch diejenigen der Kantone zu wahren. Wir schlagen Ihnen daher vor, ihm durch Annahme des beiliegenden Entwurfes zu einem Bundesbeschluss zuzustimmen.

Wir nehmen die Gelegenheit wahr, um Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 4. Juni 1954.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Rubattel

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

die Genehmigung des zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Französischen Republik abgeschlossenen Abkommens über die Elektrifikation gewisser Zufahrtslinien der französischen Bahnen nach der Schweiz

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf Artikel 85, Ziffer 5, der Verfassung,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 4. Juni 1954,

beschliesst:

Einzigter Artikel

Das am 11. Mai 1954 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Französischen Republik unterzeichnete Abkommen über die Elektrifikation der Eisenbahnlinien Reding–Strassburg–Basel und Dijon–Vallorbe (inklusive Frasne–Les Verrières) wird genehmigt.

Der Bundesrat wird ermächtigt, dieses Abkommen zu ratifizieren.

Abkommen

zwischen

der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Frankreich betreffend die Elektrifikation gewisser Zufahrtslinien der französischen Bahnen nach der Schweiz

Die Schweizerische Eidgenossenschaft einerseits
und

die Republik Frankreich andererseits,

haben sich im Hinblick auf die Bedeutung, welche der Elektrifikation der Zufahrtslinien der französischen Bahnen nach der Schweiz für die Entwicklung der französisch-schweizerischen Bahnverbindungen und für den Transitverkehr zukommt,

über folgende Bestimmungen geeinigt:

Art. 1

Die französische Regierung verpflichtet sich, der SNCF zu ermöglichen, gleichzeitig die Eisenbahnlinien Reding-Strassburg-Basel und Dijon-Vallorbe (inbegriffen die Strecke Frasné-Les Verrières) innert einer Frist von 4 bis höchstens 6 Jahren seit dem Inkrafttreten dieses Abkommens zu elektrifizieren.

Art. 2

Die schweizerische Regierung verpflichtet sich, die Beschaffung der für diese Elektrifikationen notwendigen Geldmittel auf die folgende Art und Weise zu gestatten:

- a. durch ein Darlehen der SBB im Betrage von 200 Millionen Schweizerfranken,
- b. durch ein Darlehen eines schweizerischen Bankenkonsortiums im Betrage von 50 Millionen Schweizerfranken.

Die SBB sind ausserdem berechtigt, auf Gesuch der SNCF hin jederzeit ihren Kredit von 200 Millionen auf 250 Millionen Schweizerfranken zu erhöhen.

Art. 3

Die Bedingungen der in Artikel 2 vorgesehenen Finanzierung sind Gegenstand a. einer Vereinbarung zwischen den SBB und der SNCF und b. einer solchen zwischen dem schweizerischen Bankenkonsortium und der SNCF.

1000

Gemäss Vereinbarung aus dem Jahre 1937 zwischen dem französischen Staat und den grossen Eisenbahngesellschaften garantiert der französische Staat die Rückzahlung der in Artikel 2 genannten Gelder.

Art. 4

Die Kredithingabe seitens der SBB, sowie der Zinsen- und Amortisationsdienst der SNCF erfolgen grundsätzlich im Rahmen der im Zeitpunkt der Fälligkeit in Kraft stehenden Zahlungsabkommen. Jeder der beiden Regierungen steht es jedoch frei, wenn die Umstände oder die eigene Lage es erfordern nach einer wenigstens zwei Monate vor Fälligkeit durchzuführenden Konsultation der andern Partei, die Überweisung der Kredite ausserhalb des gebundenen Zahlungsverkehrs zu verlangen. In diesem Falle werden der Zinsendienst und die Amortisationen auf dem gleichen Wege durchgeführt. Beim Fehlen eines Zahlungsabkommens sind alle Zahlungen obligatorisch in freien Schweizerfranken vorzunehmen.

Art. 5

Die beiden Regierungen verpflichten sich, zur Förderung des Eisenbahnverkehrs zwischen den beiden Ländern und des internationalen Transitverkehrs an den hiefür vorgesehenen Grenzübergängen alle geeigneten Massnahmen zu ergreifen. Diese Grenzübergänge dürfen von beiden Ländern in keinem Fall ungünstiger behandelt werden als ihre übrigen Grenzübergänge. Beide Regierungen unterlassen alle Massnahmen, die zu einer ungünstigeren Behandlung führen könnten, insbesondere was die Kontrollformalitäten betrifft.

Art. 6

Das vorstehende Abkommen tritt sofort nach Mitteilung der Genehmigung durch die zuständigen Behörden beider Länder in Kraft.

Erstellt in doppelter Ausfertigung in Bern, am 11. Mai 1954.

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

(gez.) **Max Petitpierre**

Für die Französische Republik:

(gez.) **Jean Chauvel**

Vereinbarung

zwischen

den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) und der Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen (SNCF) über die Finanzierung der Elektrifikation der SNCF-Strecken Strassburg–Basel und Dijon–Vallorbe

Gestützt auf das am 11. Mai 1954 abgeschlossene Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Französischen Republik über die Elektrifikation der Eisenbahnlinien Reding–Strassburg–Basel und Dijon–Vallorbe vereinbaren die SBB und die SNCF was folgt:

Art. 1

Die SNCF verpflichtet sich, die Elektrifikation der Eisenbahnlinien Reding–Strassburg–Basel und Dijon–Vallorbe (die Strecke Frasné–Les Verrières inbegriffen) gleichzeitig durchzuführen.

Die SNCF verpflichtet sich ebenfalls, anlässlich der Elektrifikation der genannten Linien deren Einrichtungen den Ansprüchen gut ausgerüsteter Linien anzupassen. Der Umstand, dass die Strecke von Dijon bis Vallorbe zurzeit noch nicht auf der ganzen Länge Doppelspur aufweist, nimmt ihr nicht den Charakter einer gut ausgerüsteten Linie.

Die Elektrifikation der Linie Dijon–Vallorbe wird auf beide Geleise ausgedehnt werden, sobald es die Entwicklung des Verkehrs rechtfertigt. Die vertragschliessenden Parteien werden die Finanzierungsbedingungen für diese Erweiterung in einem späteren Vertrag festlegen.

Art. 2

Die SBB gewähren der SNCF einen Kredit von 200 Millionen Schweizerfranken.

Die SNCF verpflichtet sich, die ihr von den SBB auf Grund dieser Vereinbarung zur Verfügung gestellten Summen ausschliesslich für die Elektrifikation der in Artikel 1 genannten Eisenbahnlinien zu verwenden.

Art. 3

Die SBB werden der SNCF die von ihr benötigten Kapitalien innerhalb des in Artikel 2 genannten Rahmens von 200 Millionen Schweizerfranken und

1002

gemäss den in der Beilage zu dieser Vereinbarung aufgeführten Fälligkeitsbestimmungen überweisen.

Die geliehenen Summen sind vom Tage ihrer Überweisung durch die SBB an die SNCF zu verzinsen. Der jährliche Zinsfuss ist festgesetzt auf:

4% für die zur Elektrifikation der Linie Reding-Strassburg-Basel bestimmte Tranche von 120 Millionen;

3% für die zur Elektrifikation der Linie Dijon-Vallorbe bestimmte Tranche von 80 Millionen.

Die Zinsen sind am 1. Oktober jedes Jahres und erstmals am 1. Oktober 1955 zu bezahlen; sie werden zu einem mittleren Zinsfuss von 3,6 Prozent berechnet. Während der vorgesehenen Bauperiode, d. h. bis am 1. Oktober 1960, wird dieser mittlere Zinsfuss auf 3,25 Prozent herabgesetzt.

Art. 4

Die von den SBB geliehenen Summen werden in 10 Jahren durch gleichbleibende Jahresraten getilgt, wobei die erste Tilgungsrate am 1. Oktober 1970 fällig wird.

Falls die SNCF vor Abschluss der in vorstehendem Satz vorgesehenen Tilgung auf dem öffentlichen Kapitalmarkt in der Schweiz langfristige Anleihen aufnehmen kann, so kann deren Betrag nach Vereinbarung zwischen den Parteien auf die Summen angerechnet werden, welche die SBB gemäss den Artikeln 2 und 3 noch zu leisten hätten. Ein sich aus solchen Anleihen ergebender Überschuss kann auf die Beträge angerechnet werden, welche die SNCF bereits erhalten, aber noch nicht zurückbezahlt hat.

Die SNCF behält sich das Recht vor, jederzeit die aus dieser Vereinbarung entstehende Schuld gegenüber den SBB nach einer Voranzeige von 6 Monaten vorzeitig ganz oder zum Teil zurückzuzahlen.

Sollte jedoch die Abwicklung eines zwischen beiden Ländern bestehenden Zahlungsabkommens durch die vorzeitigen Rückzahlungen stark beeinträchtigt werden, so können sich die SBB diesen Rückzahlungen widersetzen. In diesem Fall würden die vertragschliessenden Parteien einen Rückzahlungsplan aufstellen, welcher den Verhältnissen im gebundenen Zahlungsverkehr Rechnung trägt.

Art. 5

Für die Zahlungsabwicklung zwischen den SBB und der SNCF gilt Artikel 4 des Abkommens zwischen den beiden Regierungen.

Der Betrag der Zinsen und Tilgungen für die Anleihen der SBB wird der von den SBB geführten laufenden Rechnung der SNCF belastet mit Ausnahme der Zinsen und Tilgungen, die gemäss Artikel 4 des Abkommens zwischen den Regierungen in freien Schweizerfranken zu bezahlen sind.

Art. 6

Die SBB können auf Verlangen der SNCF den in Artikel 2 aufgeführten Kredit von 200 Millionen jederzeit auf 250 Millionen erhöhen.

Art. 7

Die beiden Verwaltungen verpflichten sich, alle geeigneten Massnahmen zu ergreifen, um den Eisenbahnverkehr zwischen beiden Ländern und den Transitverkehr über die zu diesem Zweck vorgesehenen Grenzübergänge zu fördern.

Art. 8

Eine Kommission, bestehend aus den Vertretern der interessierten Verwaltungen (SNCF, SBB, BLS), tritt jährlich mindestens einmal zusammen, um auf der Ebene der leitenden Persönlichkeiten die Eisenbahnverkehrsfragen zu behandeln, welche zwischen den beiden Ländern entstehen können oder die sich aus der Anwendung dieser Vereinbarung ergeben.

Art. 9

Die vorliegende Vereinbarung tritt sofort nach der Genehmigung durch die französischen und schweizerischen Behörden in Kraft.

*Im Namen der Schweizerischen
Bundesbahnen:*

(gez.) **Gschwind**

*Im Namen der Nationalgesellschaft
der Französischen Eisenbahnen:*

(gez.) **Tissier**

Fälligkeitsbestimmungen

(in Millionen Schweizerfranken)

1. Oktober 1954.	25
1. April 1955	25
1. Oktober 1955.	25
1. April 1956	30
1. Oktober 1956.	25
Vom 1. April 1957 bis 1. Oktober 1959	70
	<u>200</u>

Die Staffelung der Zahlungen für die Jahre 1957 bis und mit 1959 wird vor dem 1. April 1955 im Einvernehmen mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft durch die SBB und die SNCF festgesetzt. Falls diese Staffelung die Zahlung von 40 Millionen für das Jahr 1957 und von 20 Millionen für das Jahr 1958 nicht gestattete, so würden die SBB gemeinsam mit der Schweizerischen Kreditanstalt und dem Schweizerischen Bankverein einen entsprechenden Vorschuss an die SNCF leisten, um ihr zu ermöglichen, die Aufwendungen im Jahre 1957 (40 Millionen) und 1958 (20 Millionen) zu decken.

Die SNCF wird den SBB innert einem Monat nach Inkrafttreten dieser Vereinbarung die jeder Linie zugeteilten Bedürfnisse bekanntgeben.