

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung der Übereinkommen über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle.

(Vom 19. März 1906.)

Tit.

Das Übereinkommen zwischen der Schweiz und Italien vom 2. Dezember 1899 betreffend den Anschluß des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon, die Bezeichnung des internationalen Bahnhofes und den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola enthält im Artikel 4 folgende Bestimmung:

„Die Bedingungen, unter denen der Betrieb der Strecke Domodossola-Iselle und des Bahnhofes Domodossola vor sich gehen soll, werden den Gegenstand eines besondern Vertrages zwischen den Eisenbahnverwaltungen bilden. Dieser Vertrag wird den beiden Regierungen zur Genehmigung vorgelegt werden.

Mangels eines Einverständnisses zwischen den beiden Verwaltungen werden die Bedingungen, welche den Gemeinschaftsdienst ordnen, zwischen den beiden Regierungen vereinbart werden.“

Die Verständigung zwischen den beiden beteiligten Verwaltungen, nämlich der schweizerischen Bundesbahnen und der

italienischen Staatsbahnen, ist eingetreten in Form vom zwei Übereinkommen, welche das Datum des 19. Februar 1906 tragen und deren eines den Betrieb des internationalen Bahnhofes Domodossola, das andere den Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle behandelt.

Unterm 6. März 1906 stellte die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen das Gesuch, diese beiden Übereinkommen, die am 5. ds. vom Verwaltungsrat ratifiziert worden waren, Ihnen zur Genehmigung zu unterbreiten. Wir geben nachstehend aus dem Berichte der Generaldirektion an den Verwaltungsrat die hauptsächlichsten Stellen wieder:

I.

Internationaler Bahnhof Domodossola.

Gemäß dem oben erwähnten Übereinkommen vom 2. Dezember 1899 wurde Domodossola als internationaler Übergangsbahnhof erklärt, da die Anlage eines solchen am Tunnelende in Iselle wegen der Terraingestaltung unmöglich schien und daher auch der Betrieb der italienischen Bahnstrecke von Iselle bis Domodossola schon in den Verträgen von 1895 der Jura-Simplon-Bahn vorbehalten worden war. Immerhin war auf Verlangen der Schweiz festgesetzt worden, daß die schweizerische Verzollung in der Hauptsache in Brig stattfinden soll. Es besteht somit das eigentümliche Verhältnis, daß von der Nord- und von der Südseite italienische Bahnlinien in den Übergangsbahnhof einmünden, deren Transporteinnahmen der italienischen Verwaltung zufallen. Nur der Fahr- und Zugbegleitungsdienst auf der nördlichen Zufahrtslinie Iselle-Domodossola wird von den Bundesbahnen gegen Vergütung der Kosten besorgt. Es ist somit Domodossola nicht ein Gemeinschaftsbahnhof in der gewöhnlichen Bedeutung, wohl aber erfüllt er als Übergangsbahnhof in der Hauptsache die Funktionen eines solchen. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend konnte die Generaldirektion die ursprüngliche Forderung der italienischen Verwaltung nicht anerkennen, daß die Lasten des internationalen Bahnhofes hälftig zu verteilen seien. Die italienische Bahnverwaltung hat zugegeben, daß mit Rücksicht auf die vorliegenden besonderen Verhältnisse eine Herabsetzung des Anteiles der Bundesbahnen an den Bahnhofkosten billig sei, und wir haben uns auf einen Ansatz von 35 % verständigt.

1. Umfang und Zuteilung des internationalen Bahnhofes.

Der internationale Bahnhof beginnt bei der Einfahrtsweiche auf italienischer Seite und endigt bei der Ausfahrtsweiche auf schweizerischer Seite. Er umfaßt die Einrichtungen:

- a. für den gemeinschaftlichen Dienst;
- b. für den ausschließlichen Dienst der italienischen Staatsbahnen;
- c. für den ausschließlichen Dienst der schweizerischen Bundesbahnen;
- d. für den Dienst gewisser öffentlicher Verwaltungszweige, alles gemäß einem Plane, welcher einen Bestandteil des Übereinkommens bildet.

Hervorzuheben ist, daß den Bundesbahnen für die für ihren Traktionsdienst bestimmten Anlagen, gestützt auf Art. 24 des Betriebsvertrages Domodossola-Iselle, nur ein geringer Kostenanteil belastet wird. Dadurch wird die überflüssige Komplikation vermieden, daß die Bundesbahnen als Betriebsverwaltung der Linie Domodossola-Iselle für deren Beanspruchung eine Vergütung zu bezahlen hätten, dieselbe aber bei Berechnung der Traktionsentschädigung für die Strecke wieder der italienischen Verwaltung belasten würden.

Um für die Beteiligung der Bundesbahnen an der Verzinsung der ihrer ausschließlichen oder teilweisen Benützung dienenden Anlagen einen richtigen Maßstab zu finden, wurde das Anlagekapital der einzelnen Anlagen speziell berechnet und der jeweiligen auf die Bundesbahnen fallende Prozentsatz geschätzt. Die Ermittlung dieser Werte im einzelnen ergab, daß das Anlagekapital der von den Bundesbahnen ausschließlich benützten Anlagen auf Fr. 100,000 und deren Anteil an den gemeinschaftlich benützten Anlagen auf Fr. 1,300,000 festzusetzen sei, gegenüber einem Totalbetrag der Anlagekosten des Bahnhofes Domodossola von rund 5 Millionen Franken (Art. 4). Die Bundesbahnen haben somit im ganzen Fr. 1,400,000 zu verzinsen und zwar zu 5 %, welcher Zinsfuß im Übereinkommen von 1899 als für Domodossola maßgebend vorgesehen ist.

Zur richtigen Würdigung der Lasten des Übergangsbahnhofes ist noch zu bemerken, daß zufolge der Vornahme der schweizerischen Zollbehandlung für die Güter in Brig tatsächlich dieser Bahnhof zum Teil ebenfalls ein Bestandteil des Gemeinschaftsbahnhofes ist. Laut Mitteilung der Kreisdirektion I der Bundesbahnen belaufen sich die Anlagekosten des betreffenden

Bahnhohteiles in Brig auf rund Fr. 1,400,000. Werden diese Anlagekosten den den Bundesbahnen belasteten Anlagen in Domodossola hinzugerechnet, ergibt sich im ganzen ein Anlagekapital von Fr. 2,800,000, eine Summe, die für einen wichtigen internationalen Übergangsbahnhof als mäßig bezeichnet werden darf.

Für die Erstellung neuer Anlagen auf dem gemeinsamen Bahnhohteil ist das Einvernehmen beider Bahnverwaltungen vorgesehen; falls keine Verständigung möglich sein sollte, entscheidet die italienische Regierung nach Anhörung des schweizerischen Bundesrates. Das gleiche gilt, wenn die Bundesbahnen auf dem ihnen zugewiesenen Bahnhohteil weitere Bauten ausführen wollen (Art. 3).

Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen werden gleich behandelt, wie die auf die verschiedenen Bahnhohteile sich beziehenden Betriebskosten (Art. 5).

2. Vorschriften betreffend den Betrieb.

Die italienischen Staatsbahnen besorgen den Betrieb des gemeinschaftlichen Bahnhofes. Die einzelnen Verrichtungen, welche im Art. 8 des Übereinkommens speziell aufgeführt werden, sind die gewöhnlichen. Auch die Dienstverrichtungen, welche den beiden Verwaltungen je für die ihrer ausschließlichen Benützung reservierten Bahnhohteile auffallen, sind in Art. 10 und 11 im einzelnen erwähnt. Art. 9 enthält besondere Vorschriften über die Materiallieferung für die im internationalen Bahnhof verkehrenden Fahrzeuge.

In Ausführung des Übereinkommens vom 2. Dezember 1899 bestimmt Art. 14, wie die Zollbehandlung in Domodossola vorzunehmen ist. Bekanntlich findet die schweizerische Zollbehandlung für die Güter in Brig statt, mit Ausnahme der von der Post angebrachten, beziehungsweise an sie übergehenden Fahrpoststücke (messageries), welche letztere in Domodossola vorgenommen wird, wie auch die Zollbehandlung für die Reisenden und ihr Gepäck.

Für die Übernahme und Übergabe der Güter in Domodossola gelten die allgemeinen Reglemente im schweizerisch-italienischen Verkehr und das internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von 1890 (Art. 15). Art. 16 enthält bezügliche Einzelvorschriften; durch Protokollerklärung ist vorgesehen, daß diesfalls noch ein Spezialabkommen zu vereinbaren ist.

Die Verantwortlichkeit für Schadensfälle im Gemeinschaftsbahnhof fällt der Bahnhofgemeinschaft auf (Art. 17).

Lagegebühren werden im Verhältnis der Beteiligung an den Betriebskosten repartiert (Art. 18).

Für die Zusammensetzung der Züge und für die Signalisierung der Ein- und Ausfahrt auf der Nordseite des Bahnhofes gelten die schweizerischen Vorschriften (Art. 19 und 20).

3. Wagenaustausch. (Art. 21.)

Hierfür gelten die Regeln des bestehenden Wagenregulatives für den schweizerisch-italienischen Verkehr. Da jedoch möglich ist, daß wegen der Verschiedenheit zwischen den für den Wagenaustausch zwischen der Schweiz und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn maßgebenden Vorschriften und dem genannten Regulativ den Bundesbahnen Ausfälle entstehen können, haben die italienischen Staatsbahnen sich durch Protokollerklärung dahin ausgesprochen, daß sie den Bundesbahnen allfällige Ausfälle nicht allein belasten wollen, sondern untersucht werden, wie durch ein Spezialabkommen Abhülfe geschaffen werden könne, in Anlehnung an das Verfahren im französisch-schweizerisch-österreichischen Verkehr.

4. Bahnhofleitung. Personal. Unfälle. (Art. 22—28.)

Die Leitung des Bahnhofes steht den italienischen Staatsbahnen als den Bahnhofeigentümern zu. Die Vorschriften über Disziplinargewalt gegenüber dem Personal sind die üblichen. Schadensfälle, die im Gemeinschaftsdienst eintreten, fallen zu lasten der Gemeinschaft, mit Inbegriff der das Rollmaterial betreffenden.

5. Gemeinsame Einnahmen und Ausgaben. Abrechnung. (Art. 29—32.)

Aus den oben angeführten Gründen ist die Beteiligung der Bundesbahnen an den Betriebskosten des gemeinschaftlichen Bahnhofes abzüglich der Einnahmen desselben auf 35% bestimmt worden, während ursprünglich die Hälfte verlangt worden war. Diese Verteilung ist eine billige. Die Betriebskosten der ausschließlich für die Bundesbahnen funktionierenden Dienste fallen diesen zur Last.

6. Schlussbestimmungen.

Allfällig entstehende Streitigkeiten sind schiedsgerichtlich zu erledigen; jede Partei ernennt einen Schiedsrichter und diese

einen dritten. Wenn sie sich über die Ernennung nicht einigen können, wird der Präsident des obersten Gerichtes des Landes, welchem der beklagte Teil angehört, drei Personen bezeichnen, aus denen die Klägerin den dritten Schiedsrichter auswählt (Art. 33).

Das Übereinkommen tritt mit der Betriebseröffnung der Linie Domodossola-Iselle in Kraft und ist bis Ende 1909 fest abgeschlossen; von da an kann es je durch sechsmonatliche Voranzeige gekündigt werden; immerhin bleiben die Bestimmungen des staatlichen Übereinkommens vom 2. Dezember 1899 in Kraft. Falls die Parteien über einen neuen Vertragsabschluß nicht einig würden, hätte eine Vereinbarung zwischen den Regierungen Platz zu greifen (Art. 34).

Vorbehalt bleibt die Genehmigung des Vertrages durch die beiden Regierungen gemäß Art. 4 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1899.

II.

Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle.

Die Bahnstrecke Iselle-Domodossola erstreckt sich von der nördlichen Einfahrtsweiche der Station Iselle bis zur nördlichen Einfahrtsweiche des internationalen Bahnhofs Domodossola; dieselbe ist 19,069 km. lang. Laut Übereinkommen vom 2. Dezember 1899 steht auf dieser dem italienischen Staate gehörenden Bahnlinie den Bundesbahnen die Besorgung des Zugdienstes (Fahrdienst und Zugbegleitung) zu; dagegen ist der Stationsdienst, sowie die Bahnbewachung und Bahnunterhaltung Sache der italienischen Staatsbahnen.

Von dieser vertraglichen Grundlage ausgehend, ordnet das vorliegende Übereinkommen die Einzelheiten der von den Bundesbahnen einerseits und der italienischen Bahnverwaltung anderseits zu besorgenden Dienstverrichtungen, und zwar Art. 3 die Stellung des Personals, des Rollmateriales und der erforderlichen Konsummaterialien, Art. 4 den Stationsdienst, Art. 5 die Bahnbewachung und den Bahnunterhalt.

Art. 6 bestimmt, daß die italienische Bahnverwaltung nur Militärzüge auf der Strecke führen darf, gemäß Art. 10 des Übereinkommens zwischen der Schweiz und Italien vom 16. Mai 1903, sowie Materialzüge für den Bahnunterhalt und allfällige Hilfszüge bei Unfällen (Art. 7 und 8).

Das auf der Strecke verwendete Rollmaterial darf nach dem schweizerischen Konstruktionsprofil gebaut werden und muß im übrigen den gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften Italiens entsprechen (Art. 9). Für die Wahl eines anderen Traktions-systems (elektrischer Betrieb) ist besondere Verständigung notwendig, da Italien als Eigentümer der Bahnlinie die betreffenden Anlagen zu erstellen hat und bezüglich der Betriebsentschädigung neue Vereinbarungen zu treffen sind (Art. 10).

Besondere Vorschriften regeln die Zirkulation der Bahndienst-wagen, die Anwendbarkeit der Dienstreglemente, die Bahnpolizei, die Mitteilung der Dienstvorschriften, die Disziplinarbefugnis über das Personal, die Dienstsprache und die Disziplinarstrafen (Art. 11, 12, 13, 15, 16, 17 und 18).

Da die aus der Schweiz kommenden und nach den Stationen der Strecke Iselle, Varzo und Preglia bestimmten Güter in Domodossola zu verzollen sind, müssen dieselben von Domodossola nach der Bestimmungsstation zurücktransportiert werden. Hierfür werden die italienischen Staatsbahnen besondere Bestimmungen erlassen (Art. 14).

Die Fahrpläne für den Simplon sind, soweit möglich, für die gleiche Periode zu erstellen, wie diejenigen der Anschluß-linien. Für die Strecke Iselle-Domodossola erstellen und publi-zieren die Bundesbahnen die Fahrpläne im Einvernehmen mit den italienischen Staatsbahnen. Die Bestimmungen der schweize-rischen Gesetzgebung betreffend den Bahnbetrieb an Sonn- und Feiertagen finden für den internationalen Güterverkehr auch auf den Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola Anwendung (Art. 19).

Die Bestimmungen über die Haftbarkeit für Schadensfälle entsprechen dem Art. 11 der Übereinkunft vom 2. Dezember 1899. Domodossola ist diesfalls als Übergangsbahnhof zu betrachten; eine Spezialbestimmung erfordern die Transporte nach den Stationen der Strecke (Art. 20). Für Schaden, welcher durch Personal der einen Verwaltung oder durch mangelhaften Zustand der Bahn oder des Materials verursacht ist, haftet die betreffende Verwaltung (Art. 21).

Für alle Steuern, mit denen der Betrieb der Linie belastet werden sollte, haben die italienischen Bahnen ausschließlich auf-zukommen (Art. 22).

Art. 23 regelt den Gratistransport der Dienstsendungen auf der Strecke.

Gemäß Art. 12 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1899 sind den Bundesbahnen sämtliche ihnen aus dem Betriebe der Strecke erwachsenden Kosten von den italienischen Bahnen zu ersetzen. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat es, wie oben bemerkt, für zweckmäßig erachtet, jede Doppelverrechnung zu vermeiden und daher für die Benützung der Anlagen des Fahrdienstes in Domodossola und Iselle, für die Wasserlieferung und dergleichen keinen Ansatz in Rechnung zu bringen, wogegen auch die italienischen Bahnen hierfür nichts berechnen. Ferner erschien es richtig, eine getrennte Entschädigung zu verlangen für den Fahrdienst und für die Zugbegleitung. Die italienischen Bahnen entrichten nun:

- a. für den Fahrdienst Fr. 1. 65 per Lokomotivkilometer, und zwar ohne Unterschied für Zuglokomotiven, Vorspann, Schiebedienst, Leerfahrten u. s. w.;
- b. für die Zugbegleitung 40 Cts. per Zugskilometer, mit Inbegriff der Schneeflugfahrten.

Für Rangierdienst, welcher die Dauer von 15 Minuten übersteigt, werden Fr. 6 per Rangierstunde vergütet. In diesen Entschädigungen sind die für das auf der Strecke zirkulierende Wagenmaterial zu vergütenden Wagenmieten nicht inbegriffen. Zur Berechnung der Lokomotiv- und Zugskilometer wird die Länge der Strecke rund zu 19,1 km. angenommen (Art. 24 und 25).

Für die Mitbenützung der Station Iselle haben die Bundesbahnen die Hälfte der erwachsenden Betriebskosten zu vergüten, mit Ausnahme des Unterhalts der Anlagen für den Fahrdienst, sind dagegen von einer Beteiligung an der Verzinsung der Anlagekosten befreit (Art. 27).

Für den Entscheid allfälliger Streitigkeiten, für die Dauer des Übereinkommens und für die Genehmigung durch die Regierungen gelten die nämlichen Bestimmungen wie im Übereinkommen für Domodossola.

* * *

Die Prüfung der beiden Übereinkommen hat ergeben, daß sie sowohl den verschiedenen von der Schweiz und der ehemaligen Jura-Simplon-Bahn mit Italien abgeschlossenen Verträgen genau entsprechen, als auch die Interessen des Bundes als Eigentümers der Bundesbahnen in genügender Weise wahren.

Die Genehmigung der beiden Übereinkommen durch die italienische Regierung ist bereits erfolgt. Zur Genehmigung schweizerischerseits ist gemäß Artikel 13, lit. A, 2, des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, vom 15. Oktober 1897, die Bundesversammlung kompetent.

Wir empfehlen Ihnen daher den nachstehenden Beschlussesentwurf zur Annahme, und benützen auch diese Gelegenheit, Sie, Tit., unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 19. März 1906.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

L. Forrer.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

Beilagen :

1. Beschlussesentwurf.
 2. Übereinkommen betreffend den internationalen Bahnhof Domodossola vom 19. Februar 1906.
 3. Übereinkommen betreffend den Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle vom 19. Februar 1906.
-

Bundesbeschluss

betreffend

Genehmigung der zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen abgeschlossenen Übereinkommen über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

1. der Übereinkommen vom 19. Februar 1906 über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle;
2. einer Botschaft des Bundesrates vom 19. März 1906,

in Ausführung des Artikels 4 des Übereinkommens zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Anschluß der schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon, die Bezeichnung des internationalen Bahnhofes und den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola, vom 2. Dezember 1899,

beschließt:

1. Die zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen am 19. Februar 1906 abgeschlossenen Übereinkommen über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der Strecke Domodossola-Iselle werden genehmigt.
2. Der Bundesrat ist mit dem Vollzug und mit der Inkraftsetzung dieses Beschlusses beauftragt.

Übereinkommen

zwischen

der Verwaltung der italienischen Staatsbahnen und der
Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, be-
treffend den Betrieb des internationalen Bahnhofes
Domodossola und den Austausch des Rollmaterials.

Gemäss Art. 4 des „Übereinkommens zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Anschluss des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon, die Bezeichnung des internationalen Bahnhofes und den Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle“, abgeschlossen in Bern am 2. Dezember 1899, haben

die italienischen Staatsbahnen (F. S.), vertreten durch Herrn Ingenieur Commandeur Riccardo Bianchi, Generaldirektor, und

die schweizerischen Bundesbahnen (S. B. B.), vertreten durch Herrn Placid Weissenbach, Präsident der Generaldirektion,

über den Betrieb des internationalen Bahnhofes Domodossola folgendes vereinbart:

I. Allgemeine und technische Bestimmungen.

Art. 1.

Grenzen des internationalen Bahnhofes und Funktionen desselben.

Die Bauten und Anlagen, welche den internationalen Bahnhof Domodossola bilden, sind aus dem beiliegenden allgemeinen Plane und den fünf Detailplänen ersichtlich.

Der internationale Bahnhof beginnt bei der in der Richtung gegen Italien gelegenen Einfahrtsweiche und endigt bei der in der Richtung gegen die Schweiz gelegenen Ausfahrtsweiche.

Unter Vorbehalt des Abschlusses allfälliger späterer Vereinbarungen umfassen die Funktionen des internationalen Bahnhofes :

die Operationen, Schreibarbeiten und Dienstverrichtungen der beiden Verwaltungen (S. B. B. und F. S.) für den internationalen Verkehr der Reisenden, des Gepäcks, der Geld- und Wertsendungen, der Eil- und Frachtgüter, der Fahrzeuge, der Tiere und der übrigen Gegenstände (sei es im direkten Verkehr, von Bahn zu Bahn, sei es durch Reexpedition durch Mittelspersonen) und für den Austausch dieses Verkehrs zwischen den genannten beiden Verwaltungen ;

die eventuell nötig werdende Desinfektion der Reisenden und die sanitärische Untersuchung der Tiere und der Fleischsendungen für beide Länder (Epidemien und Viehseuchen) ;

die Operationen, Schreibarbeiten und Dienstverrichtungen der F. S. für den italienischen Lokalverkehr der Reisenden, des Gepäcks, der Geld- und Wertsendungen, der Eil- und Frachtgüter, der Fahrzeuge, der Tiere und der übrigen Gegenstände ; die italienische Zollbehandlung für den Verkehr im allgemeinen ;

die schweizerische Zollbehandlung für die Reisenden, das Gepäck, die Geld- und Wertsendungen, die Poststücke und die messageries (Stückgüter in Eilfracht), während für die übrigen Transporte die Zollbehandlung in Brig stattzufinden hat ; den Post- und Telegraphendienst der beiden Länder (Italien und Schweiz) ;

den allgemeinen Polizeidienst.

Für die Dienstverrichtungen im internationalen Verkehr und die Beziehungen des Austausches zwischen den F. S. und den S. B. B. gilt der Bahnhof Domodossola als Transitstation und führt als solche die Bezeichnung *Iselle-transit*, welches den Schnittpunkt der Linien der beiden Netze und der bezüglichen Distanzen und Tarife bildet.

Entsprechend der im Übereinkommen vom 2. Dezember 1899 aufgestellten Verpflichtung sollen die Operationen für den Übergang der Güter im internationalen Verkehr möglichst vereinfacht werden.

Art. 2.

Bezeichnung der Lokale und Anlagen für den gemeinschaftlichen Dienst, der Lokale für den ausschliesslichen Dienst jeder Verwaltung und der Lokale für den Dienst der Sanitäts- und Veterinärpolizei.

Die F. S., als Eigentümer des internationalen Bahnhofes Domodossola, gestatten den S. B. B. unter den in diesem Vertrag aufgestellten Bedingungen und für die in Art. 1 desselben genannten Verrichtungen die Mitbenützung dieses Bahnhofes.

In den beiliegenden Plänen sind bezeichnet und umschrieben :

mit rosaroter Farbe diejenigen Bahnhofteile, die für die gemeinschaftliche Benützung bestimmt sind ;

mit grüner Farbe diejenigen Bahnhofteile, die der ausschliesslichen Benützung durch die S. B. B. dienen oder als solche betrachtet werden ;

mit gelber Farbe diejenigen Bahnhofteile, die der ausschliesslichen Benützung durch die F. S. dienen oder als solche betrachtet werden ;

mit violetter Farbe die für den Sanitäts- und Veterinärdienst reservierten Bahnhofteile.

Art. 3.

Erstellung von Neubauten.

Die F. S. sind jederzeit berechtigt, auf dem für ihre ausschliessliche Benützung bestimmten Areal andere Gebäude und Anlagen zu errichten.

Für die Erstellung von Gebäuden und Anlagen auf dem für den gemeinschaftlichen Dienst der beiden Verwaltungen benützten Areal bedarf es des beiderseitigen Einverständnisses ; im Streitfalle entscheidet hierüber die italienische Regierung nach Anhörung des schweizerischen Bundesrates.

Wenn die S. B. B. die Erstellung anderer Gebäude oder Anlagen auf dem zu ihrer ausschliesslichen Benützung bestimmten Areal wünschen, so haben sie ein bezügliches Begehren an die F. S. zu richten, und wenn die letztern es verweigern, so entscheidet hierüber die italienische Regierung nach Anhörung des schweizerischen Bundesrates.

Art. 4.

Entschädigung für die Benützung der Lokale.

Die der schweizerischen Regierung für ihre eigenen Dienstverrichtungen gemäss Art. 1 zugewiesenen Lokale und Anlagen, mit Ausnahme der für die Unterkunft des Personals und der für die Sanitäts- und Veterinärpolizei bestimmten, die durch besondere Verträge zwischen den Regierungen geregelt sind, werden von den F. S. unentgeltlich zur Verfügung gestellt.

Die S. B. B. bezahlen den F. S. die zu 5 % per Jahr berechneten Zinsen eines auf Fr. 1,400,000 (eine Million und vierhunderttausend Franken) festgesetzten Anlagekapitals der gemäss den beiliegenden Plänen für den gemeinsamen Dienst und für die ausschliessliche Benützung durch die S. B. B. bestimmten Anlagen.

Im Betrage des genannten Anlagekapitales sind inbegriffen die Unterkunftsräume für das Personal, aber ausgenommen diejenigen Teile der Lokale, Anlagen, Unterkunftsräume, Schlafstellen etc. des Lokomotiv- und Zugpersonals für die Zugförderung und Zugbegleitung auf der Strecke Domodossola-Iselle.

Art. 5.

Unterhalt und Erneuerung.

Die F. S. besorgen den Unterhalt und die Erneuerung der sämtlichen Bauten und Anlagen, die zum internationalen Bahnhof gehören.

Die Ausgaben für Unterhalt und Erneuerung der für den gemeinschaftlichen Dienst bestimmten Bahnhofteile (Art. 2) werden den gemeinschaftlichen Betriebskosten beigezählt (Art. 31).

Die S. B. B. vergüten den F. S. die Auslagen für Unterhalt und Erneuerung der zu ihrer ausschliesslichen Benützung bestimmten Bahnhofteile, unter Vorbehalt der in Art. 4, Al. 3, festgesetzten Ausnahme.

In jedem Fall umfassen die genannten Kosten auch die Versicherungsprämie gegen Feuerschaden der Gebäude.

Die Kosten des Unterhalts und der Erneuerung für die den Bedürfnissen des Sanitäts- und Veterinärdienstes bestimmten Anlagen und Lokale bilden den Gegenstand einer besondern Konvention zwischen den Regierungen.

Art. 6.

Lieferung und Unterhalt von Mobiliar, Utensilien und Material.

Die F. S. besorgen für Rechnung beider Verwaltungen die Lieferung, den Unterhalt und die Erneuerung von Mobiliar, Utensilien und verschiedenen Gegenständen, sowie die Beschaffung des erforderlichen Materials für den gemeinschaftlichen Dienst (Art. 8).

Dagegen hat jede Verwaltung für Anschaffung, Unterhalt und Erneuerung der für ihren ausschliesslichen Dienst benötigten Mobilien, Utensilien und Materialvorräte selbst aufzukommen und ebenso für die Versicherung derselben gegen Feuer-schaden.

Dasselbe gilt für die Drucksachen, Instruktionssammlungen und ähnlichen für die Bureaux jeder der beiden Verwaltungen erforderlichen Bedürfnisse.

Lieferung, Unterhalt und Erneuerung von Mobiliar, Utensilien und Materialvorräten für die den Regierungen für deren Dienst zur Verfügung gestellten Lokale ist Sache dieser letztern.

Art. 7.

Versicherung des Rollmaterials und der Materialvorräte.

Jede der beiden Verwaltungen übernimmt auf eigene Kosten die Versicherung ihres Rollmaterials und ihrer Materialvorräte gegen Feuerschaden auf dem Bahnhof Domodossola.

II. Bestimmungen betreffend den Betrieb.

Art. 8.

Gemeinschaftlicher Dienst der beiden Eisenbahnverwaltungen.

Der gemeinschaftliche Dienst der beiden Eisenbahnverwaltungen im internationalen Bahnhof wird von den F. S. für eigene und für Rechnung der S. B. B. besorgt.

Dieser Dienst umfasst :
den Telegraphendienst ;
die zolldienstlichen Operationen für den Übergang der Reisenden
und die für die Desinfektion erforderlichen sanitären und
tierärztlichen Funktionen ;

- die Vorrichtungen für den Ein-, Aus- und Umlad und die Vornahme der zollamtlichen Untersuchung des Gepäcks, sowie nötigenfalls dessen Versorgung im Magazin ;
- die Vorrichtungen für den Ein-, Aus- und Umlad der Geld- und Wertsendungen, der Eil- und Frachtgüter, der Fahrzeuge und der übrigen den internationalen Verkehr bildenden Gegenstände, einschliesslich der Leitung dieser Vorrichtungen und der Bewachung der Kollis ;
- die mit dem Viehtransport im internationalen Verkehr zusammenhängenden Dienstverrichtungen, einschliesslich der Desinfektion der Wagen ;
- die Beschaffung der Arbeitskräfte für die Vornahme der italienischen und schweizerischen Zollbehandlung der Geld- und Wertsendungen und der messageries (Stückgüter in Eilfracht) ;
- die Zusammensetzung, die Abfertigung, die Annahme und das Rangieren der Züge für den internationalen Verkehr ;
- die Manöver der Lokomotiven und der andern Fahrzeuge ;
- den Signaldienst ;
- das Reinigen der Güterwagen im internationalen Verkehr ;
- die Lieferung des Wassers für die Bedürfnisse des gemeinschaftlichen Dienstes ;
- die Heizung, Beleuchtung, Reinigung und Überwachung der für den gemeinschaftlichen Dienst bestimmten Bahnhofteile.

Art. 9.

Material für die Wagen.

Das Material für die Heizung der Personenwagen und die Beleuchtung der Personen- und Gepäckwagen, sowie für das Schmieren der Wagen wird für die in der Richtung nach der Schweiz fahrenden Züge von den S. B. B. und für die in der Richtung nach Italien fahrenden Züge von den F. S. geliefert.

Art. 10.

Ausschliesslicher Dienst der F. S.

Der ausschliessliche Dienst der F. S. umfasst :

- die Billetausgabe und die bezügliche Rechnungsführung ;
- die mit dem Abgang und der Ankunft der Reisenden zusammenhängenden Dienstverrichtungen ;

- die Einschreibung und den Versand des abgehenden und die Auslieferung des ankommenden Gepäcks, sowie die bezügliche Buchführung ;
- die den F. S. obliegenden Verrichtungen und Schreibarbeiten für die abgehenden und ankommenden Transporte, die den internationalen Verkehr der Güter und andern Gegenstände betreffen, und für deren Austausch mit den S. B. B. ;
- die Verrichtungen und Eintragungen bezüglich der Transporte des italienischen Lokalverkehrs ;
- die italienische Zollbehandlung ;
- die Beistellung der für die italienische Zollbehandlung erforderlichen Arbeiter ;
- die kontradiktorische Übergabe und Übernahme des Rollmaterials gegenüber den S. B. B. ;
- die Führung und den Unterhalt der Lokomotiven und den gesamten Dienst des eigenen Depots ;
- die Zusammensetzung, die Abfertigung, die Annahme und das Rangieren der Züge für den Lokalverkehr und für die Strecke Domodossola-Iselle ;
- das Reinigen, Beleuchten und Heizen der Personen- und Gepäckwagen und das Schmieren aller Fahrzeuge für den Verkehr von und nach Italien ;
- das Reinigen, Beleuchten, Heizen und Schmieren der für den italienischen Lokalverkehr bestimmten Fahrzeuge, einschliesslich der Desinfektion der für den Viehtransport benützten Güterwagen ;
- das Reinigen, Heizen und Beleuchten, sowie die Überwachung der für ihren ausschliesslichen Dienst bestimmten Bahnhöfe.

Art. 11.

Ausschliesslicher Dienst der S. B. B.

- Der ausschliessliche Dienst der S. B. B. umfasst :
- die den S. B. B. obliegenden Verrichtungen und Schreibarbeiten für die abgehenden und ankommenden Transporte, die den internationalen Verkehr der Güter und der andern Gegenstände betreffen, und für deren Austausch mit den F. S. ;
 - die schweizerische Zollbehandlung der Geld- und Wertsendungen und der messageries (Stückgüter in Eilfracht) ;
 - die kontradiktorische Übergabe und Übernahme des Rollmaterials gegenüber den F. S. ;

das Reinigen, Beleuchten und Heizen der Personen- und Gepäckwagen und das Schmieren aller Fahrzeuge für den Verkehr von und nach der Schweiz;
 die Führung und den Unterhalt der Lokomotiven, sowie den gesamten Dienst des eigenen Depots;
 das Reinigen, Heizen und Beleuchten, sowie die Überwachung der für ihren ausschliesslichen Dienst bestimmten Lokale.

Art. 12.

Tragung der Kosten für die den beiden Regierungen reservierten Lokalitäten.

Die Kosten für Beleuchtung und Reinigung der der italienischen und schweizerischen Regierung reservierten Lokalitäten fallen zu lasten der dieselben benützenden Verwaltungen.

Art. 13.

Rechnungsführung.

Die F. S. liefern nach eigenen oder nach vereinbarten Formularen die Billette für den Personenverkehr von Domodossola (Iselle-transit) nach der Schweiz und weiter und von Domodossola in der Richtung nach Italien, sowie auch für den Verkehr auf der Strecke Domodossola-Iselle.

Das Nämliche gilt mit bezug auf die Lieferung der Gepäckscheinhefte, der Beklebezettel, der Register für die Buchführung, sowie überhaupt sämtlicher Drucksachen für den Personen- und Gepäckdienst und der auf diesen Dienst bezüglichen Reglemente und Instruktionen der beiden Verwaltungen.

Über den Verkauf von Spezialbilletten der S. B. B. und über die Organisation des Güterdienstes werden zwischen den beiden Verwaltungen Vereinbarungen getroffen werden.

Art. 14.

Zollbehandlung.

Die Zollbehandlung und die Erfüllung der Zollformalitäten auf dem internationalen Bahnhof Domodossola finden durch die F. S. statt.

Eine Ausnahme besteht nur für das Gepäck und die Gegenstände, welche die Reisenden mit sich führen, für deren Verzollung die Reisenden selbst zu sorgen haben.

Die schweizerische Zollbehandlung und die Erfüllung der bezüglichlichen Formalitäten für die Geld- und Wertsendungen und die messageries (Stückgüter in Eilfracht) erfolgen durch die S. B. B., mit Ausnahme des Gepäcks und der Reiseeffekten, wie das bereits oben bemerkt ist.

Jede Verwaltung bezieht für die Besorgung der Zollbehandlung und die Erfüllung der bezüglichlichen Zollformalitäten die hierfür festgesetzten Kommissions- und Manipulationsgebühren nebst der Vergütung der erwachsenen Auslagen.

Diese Gebühren für die Besorgung der Zollbehandlung dürfen nicht höher sein als diejenigen, welche die beiden Verwaltungen bei gleichen Verrichtungen und Leistungen auf andern internationalen Bahnhöfen erheben.

Diese Regel gilt auch für die schweizerische Zollbehandlung und die Erfüllung der Zollformalitäten in Brig.

Art. 15.

Weitertransport mit oder ohne Umlad.

Der Weitertransport ohne Umlad auf dem internationalen Bahnhof kann nur bei Sendungen in ganzen Wagenladungen stattfinden, seien es solche nach dem Gewicht (wenn die Sendung mindestens die Hälfte des Ladegewichtes ausmacht) oder nach dem Volumen oder solche, bei denen die Ladung nach Massgabe der angewendeten Tarife als ganze Wagenladung zu betrachten ist.

Für den Übergang der plombierten ganzen Wagenladungen von einer Verwaltung auf die andere in symbolischer Art und für die übrigen Sendungen durch faktische Übergabe, sowie für die übrigen Bedingungen sind die zwischen den italienischen und schweizerischen Eisenbahnen geltenden Übereinkommen massgebend.

Im übrigen wird sich der Übergang gemäss dem internationalen Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 über den Eisenbahnfrachtverkehr vollziehen.

Art. 16.

Übergabe und Übernahme der Transporte zwischen den beiden Verwaltungen.

Die Übergabe und Übernahme des Gepäcks zwischen den beiden Verwaltungen geschieht derart, dass der Weitertrans-

port mit den Anschlusszügen gesichert ist, auch wenn sich die beiden Verwaltungen nicht dahin verständigen könnten, einen direkten Kondukteurdienst von einem Netz auf das andere einzurichten.

Die Übergabe und Übernahme der Geld- und Wertsendungen und der messageries (Stückgüter in Eilfracht) in beiden Richtungen (aus Italien nach der Schweiz und umgekehrt) erfolgt nach stattgefundener Ausgangsverzollung aus dem Lande, welchem die übergebende Verwaltung angehört.

Bei den übrigen Transporten in der Richtung aus Italien nach der Schweiz erfolgt die Übergabe seitens der F. S. und die Übernahme seitens der S. B. B. nach vollzogener italienischer Ausgangsverzollung.

Bei den nämlichen Transporten in der Richtung aus der Schweiz nach Italien erfolgt die schweizerische Ausgangsverzollung schon in Brig, aber bei der Ankunft der Güter in Domodossola haben die S. B. B. ein nach den Vorschriften für die italienische Zollbehandlung angefertigtes Ladeverzeichnis auszustellen und vorzulegen. Hierauf werden die S. B. B. die Übergabe an die F. S. bewirken, welchen die Besorgung der italienischen Zollbehandlung obliegt (Art. 10).

Das Verfahren für die Übergabe und Übernahme der Transporte zwischen den beiden Verwaltungen wird Gegenstand einer besondern Vereinbarung bilden.

Art. 17.

Haftpflicht für die Transporte.

Die Haftpflicht für das Gepäck, die Geld- und Wertsendungen, die Eil- und Frachtgüter, die Fahrzeuge, die Tiere und die andern Gegenstände, welche im internationalen Verkehr befördert werden, sich auf dem Bahnhof Domodossola befinden und den internationalen Verkehr bilden (Art. 1), sowie diejenigen, welche den internationalen Verkehr der Strecke Domodossola-Iselle betreffen, wird von den beiden Bahnverwaltungen gemeinschaftlich getragen.

Es sind daher die zu bezahlenden Entschädigungen für Schäden, welche diesen Gegenständen aus irgendwelchem Grunde auf dem internationalen Bahnhofe zustossen, und ebenso die Entschädigungen für den gänzlichen oder teilweisen Verlust derselben den gemeinschaftlichen Betriebskosten zuzurechnen, unter

Abzug allfälliger Ersatzbeträge von seiten Dritter oder des Personals.

Die Haftpflicht beginnt im Momente des Eintreffens der Transporte im internationalen Bahnhof und endigt im Augenblick ihrer Ausfahrt aus demselben.

Die Feststellung der Schadensfälle, die zu lasten der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung zu entschädigen sind, geschieht im Einvernehmen des Vorstandes des internationalen Bahnhofes und des Vertreters der S. B. B.

Art. 18.

Lagergebühren.

Die beiden Verwaltungen verpflichten sich gegenseitig, für die internationalen Transporte und diejenigen der Strecke Domodossola-Iselle, die auf dem Bahnhof Domodossola aufgehalten werden, und zwar aus Ursachen, die nicht von den Versandverwaltungen abhängen, Lagergebühren anzurechnen und zu erheben.

Die S. B. B. erhalten 35 % der Gesamtsumme dieser Gebühren.

Die Anwendung der Lagergebühren geschieht auf Grundlage der eigenen Tarife und Transportbedingungen durch diejenige Verwaltung, die im Besitz der Begleitpapiere ist. Die Abrechnung zwischen den beiden Verwaltungen erfolgt durch die Einnahmenkontrollen.

Art. 19.

Zusammensetzung der Züge.

Die Zusammensetzung der Züge in der Richtung nach Italien erfolgt nach Massgabe der bei den F. S. bestehenden Reglemente und Vorschriften; diejenige der Züge der Strecke Domodossola-Iselle und weiter nach Massgabe der bei den S. B. B. bestehenden Reglemente und Vorschriften.

Für die internationalen Züge gelten die zwischen den beiden Verwaltungen getroffenen Vereinbarungen.

Für den Zugdienst auf der Strecke Domodossola-Iselle und weiter hat der Bahnhofvorstand in Domodossola die von den S. B. B., sei es schriftlich, sei es durch die Beamten der

letztern Verwaltung, ihm zugekommenen Befehle zu befolgen. Derselbe wird seinerseits den S. B. B. oder deren Beamten die von ihm diesfalls verlangten Aufschlüsse erteilen.

Art. 20.

Signale.

Auf dem internationalen Bahnhof Domodossola gilt das Signaldienstreglement der F. S. Dasselbe ist daher auch für das Lokomotiv- und Zugpersonal der S. B. B. verbindlich.

Indessen ist für das Einfahrts- und Ausfahrtsignal auf der schweizerischen Seite des genannten Bahnhofes, wie auch auf der Strecke Domodossola-Iselle, das Signaldienstreglement der S. B. B. massgebend.

III. Austausch des Rollmaterials.

Art. 21.

Allgemeine Vorschriften betreffend den Übergang des Rollmaterials.

Das für den internationalen Verkehr durch den Simplon bestimmte Rollmaterial soll den Vorschriften der internationalen Vereinbarung von Bern, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen, entsprechen und für den Übergang von einem Netz auf das andere (der F. S. und der S. B. B.) geeignet sein.

Für den Übergang des Rollmaterials der F. S. und des von diesen übernommenen Rollmaterials anderer italienischer oder fremder Verwaltungen auf die S. B. B. und für den Übergang in umgekehrter Richtung, des Rollmaterials der S. B. B. oder des von diesen von andern Verwaltungen übernommenen Rollmaterials, gelten auch mit Bezug auf den internationalen Bahnhof Domodossola die für die andern internationalen Bahnhöfe zwischen Italien und der Schweiz bestehenden Übereinkommen oder Reglemente, zurzeit das „Reglement für die gegenseitige Wagenbenützung im Verkehr zwischen den italienischen Bahnen einerseits und den deutschen, österreichischen, schweizerischen, belgischen und holländischen Bahnen anderseits“.

IV. Bahnhofleitung. III Personal. Unfälle.

Art. 22.

Bahnhofleitung. Disziplinarbefugnisse.

Die Leitung und Aufsicht betreffend den Betrieb des internationalen Bahnhofes Domodossola im allgemeinen ist Sache der F. S.

Die F. S. werden diejenigen Disziplinarvorschriften aufstellen, die vom Personal des äussern Dienstes beider Verwaltungen zu beachten sind, soweit es sich dabei nicht um eine Dienstverrichtung innerhalb der für den ausschliesslichen Dienst der S. B. B. bestimmten Bureaux, Lokale und Anlagen handelt.

Wenn sich das Personal der S. B. B. einer Übertretung der Disziplinarvorschriften schuldig machen sollte, so wird der Bahnhofvorstand das Nötige veranlassen, indem er sich entweder an den Vertreter der S. B. B. wendet oder seiner eigenen Verwaltung Mitteilung macht.

Art. 23.

Personal der F. S. für den gemeinschaftlichen Dienst.

Die F. S. werden den S. B. B. ein Verzeichnis des für den gemeinschaftlichen Dienst auf dem internationalen Bahnhof verwendeten Personals (Art. 8) zustellen und ihnen die jeweiligen Änderungen im Personalbestande mitteilen.

Mit bezug auf den Dienst der S. B. B. hat dieses Personal den Instruktionen der letztern Verwaltung Folge zu leisten.

Die Oberbeamten der S. B. B. sind befugt, dem Bahnhofvorstand direkt Befehle zu erteilen, immerhin nur soweit es sich um den Dienst der S. B. B. handelt.

Art. 24.

Personal der S. B. B.

Die S. B. B. werden ihre Bureaux in den hierfür bestimmten Lokalen so einrichten, wie sie dies für ihre Vertretung und für die Besorgung ihres eigenen Dienstes für nötig erachten (Art. 11).

Die S. B. B. werden den F. S. ein Verzeichnis dieses Bureaupersonals, mit Angabe der Stellung und der Bezeichnung jedes einzelnen Beamten, wie auch die jeweiligen Änderungen im Personalbestande mitteilen.

Das Personal der S. B. B., einschliesslich des Lokomotiv- und Zugpersonals, untersteht, solange es sich auf dem internationalen Bahnhof befindet, mit bezug auf die Bahnhofspolizei und die Dienstverrichtungen ausserhalb der Bureaux, Lokale und Anlagen, die der ausschliesslichen Benützung der S. B. B. dienen, dem Bahnhofvorstand oder dessen Stellvertreter, und es hat die von demselben erlassenen Instruktionen zu befolgen.

Art. 25.

Disziplinarstrafen.

Wenn eine der beiden Verwaltungen sich wegen Übertretungen oder Dienstfehlern zu beklagen hat, deren sich Angestellte der andern Verwaltung schuldig machen, so hat letztere der Klage diejenige disziplinarische Folge zu geben, die sie nach ihren eigenen Disziplinarvorschriften für angemessen erachtet. Jede der beiden Verwaltungen wird einem Begehren der andern um Versetzung eines eigenen Angestellten Folge geben.

Art. 26.

Durch das Personal verursachte Beschädigungen.

Wenn durch ein Verschulden des Personals der F. S. den S. B. B. auf dem internationalen Bahnhof ein Schaden zugefügt wird, so stehen den S. B. B. gegenüber dem schuldigen Personal die nämlichen Rechte zu, wie sie die F. S. besitzen würden, wenn diesen der Schaden zugefügt worden wäre.

Das Nämliche gilt bezüglich der F. S. für den Fall, dass ihnen durch ein Verschulden des Personals der S. B. B. irgend ein Schaden zugefügt würde.

Art. 27.

Haftpflicht für Unfälle.

Die Folgen von Unfällen, die sich innerhalb der Grenzen des internationalen Bahnhofes (Art. 1) ereignen, betreffen die-

selben Dritte, das Dienstpersonal, die Güter oder andere Gegenstände oder die Anlagen, fallen zu lasten der gemeinschaftlichen Rechnung, wenn der Unfall innerhalb der für den gemeinschaftlichen Dienst bestimmten Anlagen (Art. 2) stattgefunden hat.

Handelt es sich dagegen um Unfälle innerhalb der für den ausschliesslichen Dienst einer der beiden Verwaltungen bestimmten Anlagen, so hat diejenige Verwaltung die Folgen zu tragen, für deren Dienst diese Anlagen (Art. 2) bestimmt sind.

Art. 28.

Beschädigungen des Rollmaterials.

Beschädigungen am Rollmaterial — Lokomotiven, Personen-, Gepäck-, Güterwagen, fahrbare Kranen etc. — fallen zu lasten des Gemeinschaftsdienstes, unter Vorbehalt der in Art. 26 vorgesehenen Ansprüche gegen die fehlbaren Angestellten.

V. Gemeinschaftliche Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben. Abrechnung.

Art. 29.

Gemeinschaftliche Betriebseinnahmen.

Die Einnahmen für eventuelle Pacht und Miete von für den gemeinschaftlichen Dienst bestimmten Teilen des internationalen Bahnhofes (Art. 2), sowie die andern indirekten Einnahmen des gemeinschaftlichen Dienstes (Art. 8) werden den beiden Verwaltungen gutgeschrieben und von den gemeinschaftlichen Betriebsausgaben in Abzug gebracht.

Art. 30.

Gemeinschaftliche Betriebsausgaben.

Die gemeinschaftlichen Betriebsausgaben des internationalen Bahnhofes Domodossola umfassen :

1. die Kosten für Unterhalt und Erneuerung der für den gemeinschaftlichen Dienst bestimmten Bahnhofteile ;

2. die Kosten für Anschaffung, Unterhalt und Erneuerung des Mobiliars, der Utensilien, der verschiedenen Gegenstände und Verbrauchsartikel, die für den gemeinschaftlichen Dienst nötig sind ;
3. die Gehalte, Löhne, Zulagen, Entschädigungen etc. für das nach Massgabe von Art. 8 zur Besorgung des gemeinschaftlichen Dienstes bestimmte Personal ;
4. die Kosten für Lokomotiven, Pferde und andere Mittel zur Besorgung des Rangierdienstes ;
5. die Kosten für Heizung, Beleuchtung, Reinigung und Aufsicht der für den gemeinschaftlichen Dienst bestimmten Bahnhofteile ;
6. sämtliche übrigen Kosten des gemeinschaftlichen Dienstes, sowie die allgemeinen Unkosten.

Die S. B. B. haben 35 % des Gesamtbetrages der gemeinschaftlichen Betriebsausgaben, nach Abzug der gemeinschaftlichen Betriebseinnahmen, zu bezahlen.

Für die Ausgaben der ausschliesslichen Dienste der beiden Verwaltungen (Art. 10 und 11) hat jede derselben selbst aufzukommen.

Art. 31.

Rechnungsstellung über Einnahmen und Ausgaben.

Die Rechnung über die gemeinschaftlichen Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben (Art. 29 und 30) und diejenige über die für ausschliessliche Rechnung der S. B. B. gemachten Ausgaben, sowie die Rechnung betreffend die übrigen in diesem Übereinkommen vorgesehenen Leistungen, werden von den F. S. monatlich abgeschlossen und den S. B. B. zur Anerkennung zugestellt.

Art. 32.

Bezahlung der Rechnungen.

Die S. B. B. bezahlen den F. S. in dem auf die Zustellung der Rechnung folgenden Monat den Betrag des zu ihren Lasten fallenden Saldos nach Massgabe der Bestimmung des vorhergehenden Artikels.

Die Zahlungen haben in Goldwährung stattzufinden.

Die Differenzen, welche bei der Prüfung der Rechnung entstehen könnten, dürfen die Bezahlung nicht verzögern; diese Differenzen werden in einer nachfolgenden Rechnung ausgeglichen.

VI. Schlussbestimmungen.

Art. 33.

Erledigung von Streitigkeiten.

Streitigkeiten, welche über die Auslegung und Ausführung des vorstehenden Übereinkommens entstehen könnten, werden von Schiedsrichtern beurteilt. Jede Partei bezeichnet einen Schiedsrichter und diese beiden bestimmen zusammen den dritten.

Können sie sich über die Wahl des dritten Schiedsrichters nicht einigen, so ist der Präsident des zuständigen italienischen Appellationsgerichtes, falls die italienische Verwaltung Beklagte ist, und der Präsident des schweizerischen Bundesgerichtes, falls die schweizerische Verwaltung Beklagte ist, um Vornahme eines Dreivorschlages anzugehen; aus diesem Dreivorschlag bezeichnet die Klägerin den dritten Schiedsrichter.

Das von den Schiedsrichtern anzuwendende Verfahren richtet sich nach den Gesetzen des Staates, in welchem die beklagte Verwaltung ihren Sitz hat.

Art. 34.

Inkrafttreten des Übereinkommens und Revision desselben.

Das gegenwärtige Übereinkommen tritt auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Linie Domodossola-Brig in Kraft und dauert bis zum 31. Dezember 1909.

Von diesem Zeitpunkt an kann dasselbe auf Verlangen jeder der beiden Parteien abgeändert oder aufgehoben werden; ein solches Begehren ist der andern Partei jeweils sechs Monate im voraus schriftlich mitzuteilen; aber auch in diesem Falle bleiben die Bestimmungen des Übereinkommens zwischen den beiden Staaten, abgeschlossen in Bern am 2. Dezember 1899, das die Grundlage des gegenwärtigen Übereinkommens bildet und gemäss welchem Domodossola als internationaler Bahnhof erklärt wird, vorbehalten.

Falls sich die Parteien nicht einigen könnten, werden die neuen Bedingungen des Betriebes von den Regierungen der beiden Staaten festgesetzt werden.

Art. 35.

Ratifikationsvorbehalt.

Das gegenwärtige Übereinkommen bedarf zu seiner Gültigkeit der Genehmigung durch die italienische und schweizerische Regierung, gemäss Art. 4 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1899.

Bern, den 19. Februar 1906.

Für die Verwaltung
der italienischen Staatsbahnen,

Der Generaldirektor:

Bianchi.

Für die Generaldirektion
der schweiz. Bundesbahnen,

Der Präsident:

Weissenbach.

Beilagen:

Ein allgemeiner Plan.

Fünf Detailpläne.

Übereinkommen

zwischen der

Verwaltung der italienischen Staatsbahnen und der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen betreffend den Betrieb der Bahnstrecke vom internationalen Bahnhof Domodossola bis zur nördlichen Einfahrtsweiche der Station Iselle.

Gemäß Art. 4 des „Übereinkommens zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Anschluß des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon, die Bezeichnung des internationalen Bahnhofes und den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola“, abgeschlossen in Bern am 2. Dezember 1899, haben

die italienischen Staatsbahnen (F. S.), vertreten durch Herrn Ingenieur Commandeur Riccardo Bianchi, Generaldirektor, und

die schweizerischen Bundesbahnen (S. B. B.), vertreten durch Herrn Placid Weissenbach, Präsident der Generaldirektion,

über den Betrieb der Bahnstrecke Domodossola-Iselle folgendes vereinbart:

Art. 1.

Anschlusspunkt der schweizerischen und italienischen Eisenbahnlinien.

Die Bahnstrecke Iselle-Domodossola beginnt bei der nördlichen Einfahrtsweiche der Station Iselle und endigt bei der

schweizerischerseits gelegenen Einfahrtsweiche des internationalen Bahnhofes Domodossola. Der Schnittpunkt für die Aufstellung und Anwendung der Tarife, der mit der nördlichen Einfahrtsweiche der Station Iselle zusammenfällt und der von den vertragsschließenden Verwaltungen im Wege kontradiktorischer Verhandlung genau festgesetzt werden wird, bildet die Grenze zwischen der italienischen und schweizerischen Eisenbahnlinie; dieser Punkt darf auch bei der Erstellung des zweiten Geleises zwischen Brig und Iselle nicht verändert werden.

Art. 2.

Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola.

Die S. B. B. übernehmen auf Rechnung der F. S. den Zugsdienst (Zugförderung und Zugbegleitung) auf der Bahnstrecke Iselle-Domodossola in beiden Richtungen zu den nachstehend aufgeführten Bedingungen.

Dagegen besorgen die F. S. selbst den gesamten Stations-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst auf dieser Bahnstrecke.

Art. 3.

Zugsdienst. Wagenmiete.

Der den S. B. B. obliegende Zugsdienst umfaßt:

- a. in bezug auf die Zugförderung: die Beistellung und den Unterhalt der Lokomotiven, das zugehörige Personal, die Beleuchtung, das Reinigen und Schmieren derselben;
- b. in bezug auf die Zugbegleitung: das erforderliche Zugbegleitungspersonal, den Rangierdienst mit Lokomotiven auf den Stationen Preglia, Varzo und Iselle, die Lieferung der Einrichtungen für den Signaldienst in den Zügen, die Heizung, die Beleuchtung, das Reinigen und Schmieren der Personen-, Gepäck- und Güterwagen, die Lieferung der Drucksachen und dergleichen, sowie alles desjenigen, was mit dem Zugsdienst zusammenhängt.

Die Lieferung des Wassers für die Speisung der Lokomotiven in Domodossola, Varzo und Iselle an die S. B. B. erfolgt unentgeltlich durch die F. S.

Die S. B. B. stellen für den Verkehr bis und ab Domodossola die erforderlichen Personen- und Gepäckwagen, für deren Lei-

stungen auf der Bahnstrecke die F. S. durch Naturalausgleich Entschädigung leisten.

Für den Lauf des Rollmaterials auf der Strecke Iselle-Domodossola gilt zur Berechnung der Wagenmiete bezüglich der Laufmiete der in Artikel 1 festgesetzte Anschlußpunkt und bezüglich der Zeitmiete: für die beladenen Güterwagen der Zeitpunkt der Übergabe des Transportes im Bahnhof Domodossola; für die leer transitierenden Güterwagen beginnt oder endigt die Zeitmiete mit der Ankunft in diesem Bahnhof, während für die in Domodossola beladen ankommenden und in diesem Bahnhof entladenen Güterwagen die Zeitmiete für den Rückweg im Moment der Abfahrt von Domodossola beginnt.

Art. 4.

Stationsdienst.

Der von den F. S. zu besorgende Dienst auf den Stationen Iselle, Varzo und Preglia umfaßt:

Sämtliche auf die Beförderung und die Empfangnahme der Reisenden, des Gepäcks, der Hunde, der Wertsendungen, der Güter, der Fahrzeuge und der Tiere bezüglichen Operationen, den Telegraphendienst, den Verkehr mit dem Publikum, die Zugsabfertigung, die Leitung des Rangierdienstes, die Aufsicht über die Stationen, die Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Bureaux und Wartsäle, die Beleuchtung der Zugänge zu den Stationen und Geleisen, die Anschaffung und den Unterhalt des für diesen Dienst und die Stationen erforderlichen Inventars.

Der Betrieb des internationalen Bahnhofes Domodossola wird durch ein besonderes Übereinkommen geregelt.

Art. 5.

Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst.

Der Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst, welcher ausschließlich den F. S. obliegt, umfaßt alles, was für die Sicherheit des freien Zugverkehrs notwendig ist; den Barrierendienst, die Streckenbegehung, den Unterhalt und die Erneuerung des Bahnkörpers, der Kunstbauten, der Gebäude, des Oberbaues, der Telegraphen- und Telephonleitungen, der Einfriedigungen und Barrieren, der mechanischen Stationseinrichtungen; die Lieferung und den Unterhalt

der für den Bahnbewachungs-, Bahnunterhaltungs- und den Signaldienst auf offener Linie und auf den Stationen erforderlichen Einrichtungen, Werkzeuge und Gerätschaften; die Räumung der Bahn von Schnee und Eis, soweit hierfür nicht Schneepflüge zu verwenden sind; für letztere sind die nötigen Begehren vom Bahnhofvorstand in Domodossola an den dort stationierten Vertreter der S. B. B. zu richten.

Art. 6.

Ausschluss von gewöhnlichen Zügen der italienischen Staatsbahnen.

Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Art. 10 der Übereinkunft zwischen der Schweiz und Italien vom 16. Mai 1903, betreffend die Führung von italienischen Militärzügen, ist den F. S. untersagt, auf der Strecke Domodossola-Iselle, außer den für den Unterhalt der Linie etwa notwendig werdenden Materialzügen und von Hilfszügen, die den S. B. B. zur Verfügung gestellt werden (Art. 7 und folgende), eigene Züge zu führen.

Art. 7.

Materialzüge der F. S.

Der Ausführung von Materialzügen vorgängig, hat eine Verständigung zwischen den beiden Verwaltungen über den Fahrplan, die Dauer der Materialtransporte u. s. w. stattzufinden.

Diese Züge müssen von einem Beamten der S. B. B., der seinen Platz auf der Lokomotive nimmt und den Gang der Züge leitet, begleitet werden; die Begleitungskosten fallen zu lasten der F. S.

Die für die Materialzüge erforderlichen Lokomotiven und Güterwagen, sowie das für den Dienst nötige Personal und die erforderlichen Gerätschaften werden von den F. S. gestellt.

Art. 8.

Hilfszüge.

Wenn sich auf der Strecke Domodossola-Iselle Unfälle ereignen und daraus Betriebsunterbrechungen entstehen sollten und im Bahnhof Domodossola ausnahmsweise kein Reserve- und Hilfsmaterial der S. B. B. vorhanden wäre, werden die F. S., auf vom Personal der S. B. B. an den Bahnhofvorstand in Domodossola

gerichtetes Ersuchen, den S. B. B. die Lokomotiven und nötigenfalls auch das Hülfspersonal zur Verfügung stellen, soweit solches auf dem genannten Bahnhof vorhanden ist. Die Hülfslokomotiven werden von italienischem Personal, unter Aufsicht von Beamten der S. B. B., geführt und, falls dies nicht möglich wäre, unter der Leitung eines mit den schweizerischen Reglementen vertrauten Beamten des Bahnhofes Domodossola.

Für solche Hülfeleistungen vergüten die S. B. B. den F. S. unter Vorbehalt der Artikel 20 und 21 die hieraus entstehenden Kosten.

Art. 9.

Rollmaterial.

Die Lokomotiven, Personen-, Gepäck- und Güterwagen, welche zwischen Iselle und Domodossola verkehren, dürfen nach dem schweizerischen Profil gebaut sein; bezüglich ihrer Beschaffenheit müssen sie den gesetzlichen und reglementarischen Vorschriften Italiens entsprechen.

Art. 10.

Zugförderung.

Die Einführung einer andern Art der Zugförderung als derjenigen durch Dampflokotiven wird Gegenstand einer besondern Verständigung für die Erstellung der erforderlichen Anlagen und für deren Betrieb sein.

Art. 11.

Verkehr mit Rollwagen.

Soweit die Bedürfnisse des Dienstes es nötig machen, sind die F. S. jederzeit befugt, mit eigenen Rollwagen auf der Bahnstrecke zu fahren, ohne hierfür zu einer Voranzeige an die S. B. B. verpflichtet zu sein, dagegen haben sie die von den S. B. B. für den Verkehr mit Rollwagen aufgestellten Vorschriften zu beachten.

Art. 12.

Reglemente betreffend den Zugsdienst.

Die schweizerischen Reglemente betreffend die Zirkulation, die Bildung, die Zusammensetzung und die Führung der Züge, sowie betreffend deren Belastung und Bremsung finden auf der Bahnstrecke Domodossola-Iselle Anwendung, jedoch unter Vorbehalt von Abänderungen, welche auf Verlangen der zuständigen italienischen Behörde im Interesse der Sicherheit des Zugverkehrs und nach Maßgabe des Gesetzes betreffend Unfälle angebracht werden müßten.

Die auf den S. B. B. gebräuchlichen Signale jeder Art, mit Inbegriff der Ein- und Ausfahrtssignale auf der schweizerischen Seite des Bahnhofes Domodossola, kommen ausschließlich zur Anwendung.

Für den Zugsdienst können sich die S. B. B. direkt mit den Stationsvorständen der Bahnstrecke in Verbindung setzen. Diese Beamten haben den S. B. B. jede Auskunft zu liefern, welche diese Verwaltung von ihnen verlangt, und den Weisungen derselben Folge zu geben.

Die Dienstbefehle, Reglemente und Dienstfahrpläne, sowie alle andern den Zugsdienst auf dieser Strecke betreffenden Instruktionen werden dem Stations- und dem Bahnpersonal zu gleicher Zeit wie der Verwaltung der italienischen Staatsbahnen zugestellt.

Art. 13.

Bahnpolizei.

Die Bahnpolizei auf der Strecke und auf den Stationen von Iselle bis Domodossola wird von den Beamten der italienischen Verwaltung ausgeübt; diejenige in den Zügen von den Beamten der S. B. B. unter Mithilfe der beeidigten italienischen Beamten und nach Maßgabe der bei den italienischen Bahnen bestehenden Vorschriften.

Art. 14.

Tarife und Transportbedingungen.

Da für die Gütersendungen aus dem Auslande nach den Stationen Iselle, Varzo und Preglia oder von diesen Stationen

nach dem Auslande die Transit- und Zollbehandlung im Bahnhof Domodossola stattzufinden hat, so ergeben sich hieraus Mehrtransporte, für welche bezüglich der Tarife und Transportbedingungen die F. S. Vorschriften aufstellen werden.

Art. 15.

Mitteilung der Dienstvorschriften.

Die S. B. B. werden den F. S. jedesmal innert nützlicher Frist die betreffend den Signaldienst und die Zirkulation der Rollwagen bereits erlassenen oder noch zu erlassenden Vorschriften mitteilen. Umgekehrt werden die F. S. den S. B. B. innerhalb nützlicher Frist von den veröffentlichten oder noch zu veröffentlichenden Vorschriften, welche auf das für den Dienst auf der Bahnstrecke verwendete schweizerische Personal Bezug haben, Kenntnis geben.

Art. 16.

Personal der Bahnstrecke.

Das Personal des Stations-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienstes wird von der Verwaltung der F. S. gestellt und untersteht derselben; das Personal für den Zugsdienst (Zugförderung und Zugbegleitung) auf dieser Strecke gehört zum Personal der Verwaltung der S. B. B. und untersteht derselben.

Solange sich indessen dieses Personal der S. B. B. auf den Stationen der Bahnstrecke befindet, hat es sich den Instruktionen und Dienstbefehlen der Stationsvorstände zu unterziehen.

Art. 17.

Dienstsprache.

Auf der Bahnstrecke Domodossola-Iselle ist im dienstlichen und im Verkehr mit dem Publikum die italienische Sprache anzuwenden.

Es soll daher das den S. B. B. unterstellte Zugspersonal des Italienischen so weit mächtig sein, daß es die dasselbe betreffenden Reglemente und Vorschriften der F. S. und die von den Stationsvorständen in italienischer Sprache erteilten Weisungen versteht. Ebenso sollen die Dienstbefehle der S. B. B. an das Stations- und

Bahnpersonal in italienischer Sprache gegeben werden; das Nämliche gilt bezüglich der von dieser Verwaltung erlassenen oder noch zu erlassenden Reglemente, Dienstfahrpläne, Instruktionen etc. und überhaupt bezüglich aller dienstlichen Mitteilungen an das Personal des Bahndienstes, der Stationen und der lokalen Bureaux des äußern Dienstes.

Art. 18.

Disziplinarstrafen.

Wenn eine der beiden Eisenbahnverwaltungen sich über Vergehen oder Dienstfehler zu beklagen hat, deren sich Angestellte der andern Verwaltung schuldig gemacht haben, so hat diese der Klage diejenige disziplinarische Folge zu geben, die sie für angemessen erachtet. Wenn eine der beiden Verwaltungen mit begründetem Begehren die Versetzung eines Angestellten der andern Verwaltung verlangt, so muß einem solchen Versetzungsbegehren entsprochen werden.

Art. 19.

Fahrpläne.

Die Fahrpläne für die Fahrt durch den Simplon sollen, soweit möglich, zu gleicher Zeit aufgestellt und in Kraft gesetzt werden, wie diejenigen der andern Linien, deren Verkehr sich an denjenigen der beiden vertragschließenden Verwaltungen anschließt.

Die Fahrpläne der regelmäßigen und Fakultativzüge zwischen Iselle und Domodossola werden, nach vorausgegangener Verständigung mit den F. S., von den S. B. B. aufgestellt und, nach erfolgter Genehmigung durch die F. S., von ihnen publiziert.

Die S. B. B. werden den F. S. innerhalb nützlicher Frist eine genügende Anzahl der geltenden, in italienischer Sprache abgefaßten Dienstfahrpläne zur Verteilung zustellen.

Die beiden Verwaltungen werden sich verständigen bezüglich zwischen Domodossola und Iselle auszuführender Spezialzüge, sowohl für außerordentliche Fälle, sowie bezüglich der Züge, welche zwischen Domodossola und Brig einzurichten sind zur Beschleunigung des Transportes der Güter, insbesondere derjenigen, die getrennt der italienischen und schweizerischen Zollbehandlung auf den beiden Bahnhöfen unterliegen, sowie ferner bezüglich der Ausführung des Güterdienstes in gewöhnlicher Fracht an den

Sonntagen und an den Feiertagen gemäß der schweizerischen Gesetzgebung.

Art. 20.

Haftpflicht für Unfälle und für die Transporte.

Die Haftpflicht für Schäden, welche Dritten oder dem Dienstpersonal durch Unfälle oder Katastrophen, die sich beim Betrieb der Bahnstrecke ereignen, verursacht werden, trifft, Fälle höherer Gewalt ausgenommen, jede Verwaltung nach Maßgabe der von ihr übernommenen Leistungen, d. h. die F. S. haften für die Folgen aller Unfälle, die durch den Stations-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst veranlaßt worden sind, und die S. B. B. für die Folgen derjenigen Unfälle, die durch den Fahrdienst und den Zugdienst veranlaßt worden sind.

In den Fällen, in denen nicht ermittelt werden kann, welche der beiden Verwaltungen die Haftpflicht für eine auf der gemeinsamen Bahnstrecke vorgekommene Schädigung trifft, werden die Folgen derselben von den beiden Verwaltungen zu gleichen Teilen getragen.

Schaden, welcher infolge höherer Gewalt entsteht, wird von der Eigentümerin getragen.

Für den Dienst über Iselle hinaus in der Richtung nach der Schweiz gilt die Station Iselle mit Bezug auf die Folgen der Haftpflicht als Station der S. B. B.

Hiervon abweichend beginnt die Haftpflicht der S. B. B. für Gepäck und Güter von und nach den Stationen der Bahnstrecke im Augenblick der Übergabe der Stücke durch das Stationspersonal an das Zugpersonal; für die die Strecke transitierenden Sendungen gelten dagegen die Vorschriften der Reglemente für den internationalen Verkehr.

Art. 21.

Haftpflicht für Beschädigungen durch das Personal oder durch mangelhaften Zustand der Bahn und des Rollmaterials.

Jede der beiden vertragschließenden Verwaltungen übernimmt die Haftpflicht für Schäden, die der andern Verwaltung durch ihr Personal bei Ausübung des Dienstes oder infolge von Mängeln der Bahnanlage oder des Rollmaterials, nach der Natur der von ihr übernommenen Leistungen, auf der Strecke Domodossola-Iselle verursacht werden.

Art. 22.

Steuern.

Die italienische Eisenbahnverwaltung trägt sämtliche den Betrieb der Bahnstrecke belastenden Steuern.

Art. 23.

Dienstliche Transporte.

Die Transporte sämtlichen Materials, welches die S. B. B. für den Betrieb der Strecke Domodossola-Iselle nötig haben, werden auf dieser Strecke unentgeltlich ausgeführt; die F. S. haben keine Wagenmiete für die Wagen zu bezahlen, welche die S. B. B. für solche Transporte verwenden werden.

Art. 24.

Entschädigungen für die Besorgung des Zugsdienstes.

Die F. S. bezahlen den S. B. B. für die Besorgung des Zugsdienstes (Zugförderung und Zugbegleitung) auf der Strecke Domodossola-Iselle gemäß den Bestimmungen dieses Übereinkommens folgende Vergütungen:

- a. für die Zugförderung Fr. 1.65 für jeden zurückgelegten Lokomotivkilometer (Zugslokomotiven, Vorspann- und Schiebedienst, Leerfahrten etc.);
- b. für die Zugbegleitung Fr. —.40 per ausgeführten Zugkilometer mit Inbegriff der Schneepflugfahrten.

In diesen Vergütungen sind die Rangierleistungen der S. B. B. auf der Strecke und im Bahnhof Domodossola inbegriffen, falls sie von den Zugslokomotiven geleistet werden und die Dauer von 15 Minuten per Station und Zug nicht überschreiten; andernfalls sind die Rangierleistungen den S. B. B. von den F. S. besonders zu vergüten und zwar mit Fr. 6. — per Rangierstunde.

In den genannten Vergütungen sind die Beträge nicht inbegriffen, welche die F. S. nach Maßgabe der bestehenden besondern Übereinkommen für den Durchlauf des Rollmaterials auf der Strecke Domodossola-Iselle den S. B. B. oder andern Eisenbahnverwaltungen zu bezahlen haben.

Für die Berechnung der unter lit. a und b aufgeführten Vergütungen wird die hektometrische Länge der Strecke von der

nördlichen Einfahrtsweiche der Station Iselle bis Mitte Aufnahmegebäude des Bahnhofes Domodossola zu Grunde gelegt; dieselbe beträgt 19,069,28 km., aufgerundet auf 19,1 km.

Die Teile der Lokale (Unterkunftsräume, Schlafstellen, etc.) für das Lokomotiv- und Zugspersonal und der Teil der Lokomotivremise für die schweizerischen Lokomotiven, sowie der übrigen Einrichtungen im Bahnhof Domodossola, soweit dieselben für den Zugsdienst auf der Strecke Domodossola-Iselle notwendig sind, werden unentgeltlich den S. B. B. von den F. S. zur Verfügung gestellt und unterhalten, da die erstern unter diesem Titel in der Vergütung für den Zugsdienst nichts in Anrechnung gebracht haben.

Art. 25.

Bezahlung der Entschädigung.

Die Verwaltung der S. B. B. stellt der Verwaltung der F. S. monatlich Rechnung über die gemäß Artikel 24 zu leistenden Vergütungen. Die F. S. bezahlen den S. B. B. nach Prüfung und Anerkennung der Rechnung deren Betrag jeweilen in dem auf die Rechnungsstellung folgenden Monat in Goldwährung.

Differenzen, die sich bei Prüfung der Rechnung ergeben sollten, dürfen deren Bezahlung nicht verzögern; dieselben werden in einer folgenden Monatsrechnung ausgeglichen.

Art. 26.

Karten zu freier Fahrt.

Die von den S. B. B. und den F. S. ihren Beamten und Angestellten verabfolgten Freikarten, gültig bis Iselle, werden gegenseitig bis Domodossola und Brig gültig erklärt.

Außerdem erhalten die mit dem Sanitäts- und Veterinärdienst im internationalen Bahnhof Domodossola beauftragten Ärzte und Tierärzte für ihre dienstlichen Verrichtungen Karten zur freien Fahrt für die Strecke Brig-Domodossola.

Art. 27.

Besondere Bestimmungen für die Station Iselle.

Die zur Station Iselle gehörenden Bauten und Anlagen sind in dem beiliegenden allgemeinen Plane angegeben.

Für die Mitbenützung der Station Iselle bezahlen die S. B. B. den F. S. die Hälfte der Betriebskosten, nicht inbegriffen die Kosten für den Unterhalt der ausschließlich für den Fahrdienst bestimmten Einrichtungen und Geleise.

Es ist verstanden, daß das Stationieren der im Transit über die Bahnstrecke beförderten Transporte auf der Station Iselle ausschließlich zu lasten der S. B. B. fällt.

Art. 28.

Erledigung von Streitigkeiten.

Streitigkeiten, welche über die Auslegung und Ausführung der vorstehenden Vertragsbestimmungen entstehen könnten, werden von Schiedsrichtern beurteilt. Jede Partei bezeichnet einen Schiedsrichter und diese beiden bestimmen zusammen den dritten.

Können sie sich über die Wahl des dritten Schiedsrichters nicht einigen, so ist der Präsident des zuständigen italienischen Appellationsgerichtes, falls die italienische Verwaltung Beklagte ist, und der Präsident des schweizerischen Bundesgerichtes, falls die schweizerische Verwaltung Beklagte ist, um Vornahme eines Dreivorschlages anzugehen; aus diesem Dreivorschlag bezeichnet die Klägerin den dritten Schiedsrichter.

Das von den Schiedsrichtern anzuwendende Verfahren richtet sich nach den Gesetzen des Staates, in welchem die beklagte Verwaltung ihren Sitz hat.

Art. 29

Beginn, Revision und Aufhebung des Übereinkommens.

Das gegenwärtige Übereinkommen tritt auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Linie Domodossola-Brig in Kraft und dauert bis zum 31. Dezember 1909.

Von diesem Zeitpunkt an kann dasselbe auf Verlangen jeder der beiden vertragschließenden Verwaltungen abgeändert oder aufgehoben werden; ein solches Begehren ist der andern Partei je-
weilen sechs Monate im voraus schriftlich mitzuteilen; aber auch in diesem Falle bleiben die Bestimmungen des Staatsvertrages vom 25. November 1895 und der Übereinkommen vom 2. Dezember 1899 und 16. Mai 1903 zwischen der Schweiz und Italien, sowie des Übereinkommens vom 22. Februar 1896 zwischen der italienischen Regierung und der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft, welche Be-

stimmungen dem gegenwärtigen Übereinkommen zu Grunde liegen, vorbehalten.

Falls sich die beiden Verwaltungen über die neu zu vereinbarenden Bedingungen nicht einigen könnten, werden dieselben von den Regierungen der beiden Staaten festgesetzt werden.

Art. 30.

Ratifikationsvorbehalt.

Das gegenwärtige Übereinkommen bedarf zu seiner Gültigkeit der Genehmigung durch die italienische und schweizerische Regierung, gemäß Art. 4 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1899.

Bern, den 19. Februar 1906.

Für die Verwaltung
der italienischen Staatsbahnen,

Der Generaldirektor:

Bianchi.

Für die Generaldirektion
der schweiz. Bundesbahnen,

Der Präsident:

Weissenbach.

Beilage:

Allgemeiner Plan der Station Iselle.



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die definitive Auseinandersetzung der Eidgenossenschaft mit dem Kanton Zürich in bezug auf die eidgenössische polytechnische Schule.

(Vom 19. März 1906.)

Tit.

Geleitet von der Sorge für die eidgenössische polytechnische Schule, deren 50jähriges Bestehen und erfreuliche Entwicklung wir im verflossenen Jahre in Zürich miteinander gefeiert haben, gelangen wir dazu, Ihnen in der Anlage einen mit dem Kanton und der Stadt Zürich abgeschlossenen Vertrag zur Prüfung und Genehmigung zu unterbreiten, welcher die völlige Lösung der durch Art. 40 des Bundesgesetzes vom 7. Februar 1854 (A. S. IV, 1) geschaffenen Rechtsverhältnisse bezweckt.

Aus jenem Art. 40 hat sich für die Schulanstalt bald nach deren Eröffnung ein chronisches Übel entwickelt, das anfangs der 80er Jahre des abgelaufenen Jahrhunderts ihre Entwicklung ernstlich in Frage zu stellen drohte und an dem sie im gegenwärtigen Zeitpunkt zum teil noch leidet; es ist die seit 1869 beinahe in allen Jahresberichten über das Polytechnikum beklagte „Raumnot“. Hiervon bezweckt gegenwärtige Vorlage die Anstalt definitiv zu befreien.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung der
Übereinkommen über den internationalen Bahnhof Domodossola und den Betrieb der
Bahnstrecke Domodossola-Iselle. (Vom 19. März 1906.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale

Jahr	1906
Année	
Anno	

Band	2
Volume	
Volume	

Heft	13
Cahier	
Numero	

Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	

Datum	28.03.1906
Date	
Data	

Seite	199-240
Page	
Pagina	

Ref. No	10 021 866
---------	------------

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.