

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des zwischen der Schweiz und Italien bezüglich des Baues und Betriebes einer Eisenbahn durch den Simplon, von Brig nach Domodossola, abgeschlossenen Staatsvertrages.

(Vom 4. Dezember 1896.)

Tit.

Unterm 11. Juni d. J. unterbreiteten wir Ihnen einen Bericht über das Unternehmen des Simplondurchstiches, in welchem zunächst das Historische der Angelegenheit kurz dargestellt und dann einläßlicher Aufschluß erteilt wurde über das neueste von uns genehmigte Projekt, sowie über die frühern und insbesondere über die letzten Verhandlungen mit Italien, welche endlich zum Abschluß des Staatsvertrages betreffend Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon geführt hatten.

Sie nahmen von diesem Berichte in zustimmendem Sinne Vormerk und sprachen dabei gleichzeitig die Hoffnung aus, der Bundesrat werde bald in der Lage sein, den Antrag auf Genehmigung des auf dieses Werk bezüglichen Staatsvertrages mit Italien vorzulegen.

Am Schlusse unseres erwähnten Berichtes hatten wir die Ansicht ausgesprochen, und Sie traten derselben durch Ihre Schlußnahme bei, es wäre verfrüht, schon damals, d. h. in Ihrer ordentlichen Sommersession des laufenden Jahres, die Genehmigung des

Staatsvertrages auszusprechen, vielmehr dürfte es angezeigt sein, damit noch zuzuwarten, bis die auf die Finanzierung des Unternehmens bezüglichen Fragen noch eine weitere Abklärung erfahren haben würden, insbesondere die vorgesehenen Subventionen — die schweizerischen wie die italienischen — als gesichert betrachtet werden könnten.

Obgleich es die Direktion der Jura-Simplon-Bahn an bezüglichen Anstrengungen nicht fehlen ließ und bei den in Betracht fallenden Interessentenkreisen die Stimmung nach wie vor eine dem Unternehmen günstige blieb, so sind doch zur Stunde die in Art. 12, Alinea 3, des Vertrages vorgesehenen Subventionen von seiten der Schweiz sowohl als Italiens noch nicht in unzweifelhafter Weise gesichert, wenn auch diesfalls ein Fortschritt unverkennbar ist. Von den kantonalen Subventionsdekreten bestehen nur diejenigen von Wallis und Bern (für je eine Million Franken) zur Zeit noch in Kraft, während diejenigen von Waadt und Freiburg dahingefallen sind und der Erneuerung bedürfen. Ebenso wenig liegen von seiten der italienischen, am Unternehmen interessierten Provinzen, Gemeinden und Körperschaften verbindliche Zusagen zur Leistung der Subvention von zusammen vier Millionen Lires schon vor. Zur Erwirkung des Verzichts auf die sogenannten Heimfallsrechte, der nach Alinea 4 der citierten Vertragsartikel eventuell bei den kantonalen Subventionen in Rechnung gebracht werden dürfte, hat die Gesellschaft Schritte bei den Kantonen eingeleitet, und es steht zu gewärtigen, welchen Erfolg dieselben haben werden, wobei wir indessen bemerken, daß diese Frage, deren Lösung nicht ohne Schwierigkeiten möglich sein dürfte, keineswegs notwendig mit der Subventionsfrage verquickt zu werden braucht, sondern füglich ad separatum verwiesen werden kann, wenn sonst die Flüssigmachung der Subsidien eine Verzögerung erleiden müßte.

Wenn die Subventionsfrage bis zur Stunde nicht zum endgültigen Abschluß gelangt ist, so scheint dies wenigstens zum Teil gerade mit dem Umstand zusammenzuhängen, daß der Staatsvertrag der beidseitigen parlamentarischen Genehmigung zur Zeit noch entbehrt und daher einstweilen nicht als definitiv betrachtet werden kann.

Es sah sich deshalb die Direktion der Jura-Simplon-Bahn veranlaßt, mit Eingabe vom 3. November 1896, den Bundesrat zu ersuchen, er möchte den eidgenössischen Räten schon in der nächsten Dezembersession den Staatsvertrag mit Italien zur Genehmigung vorlegen.

Zur Begründung ihres Gesuches berief sich die Gesellschaft insbesondere darauf, daß der schon zweimal verlängerte à forfait-Bauvertrag mit der Unternehmung, vom 20. September 1893, mit dem 15. April 1897 dahinfalle und keine Gewähr vorhanden sei, daß die hervorragenden Firmen, welche die Unternehmung bilden, sich bereit finden werden, in dieser Weise von Jahr zu Jahr ihre Zusagen zu erneuern; weit eher stehe zu befürchten, daß die im Laufe der Zeit gewöhnlich eintretenden Veränderungen in der Personen- und Interessengruppierung früher oder später die Auflösung der Unternehmung werden unvermeidlich werden lassen, wodurch aber die Grundlage des technischen und finanziellen Programmes in Frage gestellt würde.

Sodann weist die Gesellschaft auch noch darauf hin, daß ihres Erachtens die vertragschließenden Parteien keineswegs die Genehmigung des Vertrages durch die gesetzgebenden Körperschaften von einem vorgängigen Finanzausweise abhängig machen wollten. Nicht nur enthalte der Vertrag keine dahinzielende Bestimmung, sondern im Laufe der Verhandlungen sei ausdrücklich ausgesprochen und anerkannt worden, daß die Genehmigung des Vertrages durch die Parlamente dem Finanzausweise zeitlich vorangehen würde, und zwar gerade in der Absicht, die Beschaffung der Subventionen seitens der Kantone zu erleichtern. Durch Art. 11 des Vertrages sei einfach das Recht vorbehalten worden, die Bewilligung zum Beginn der Arbeiten zu verweigern, so lange nicht die Gesellschaft als Konzessionärin sich über den Besitz genügender Geldmittel für Ausführung der Konzessionen ausgewiesen haben werde.

Die Direktion der Jura-Simplon-Bahn hält dafür, daß eine längere Fortdauer des status quo das beträchtliche Resultat der bisherigen Bemühungen in Sachen des Simplonunternehmens gefährden würde. Bevor sie indessen bei den Bundesbehörden betreffend Genehmigung des Vertrages vorstellig wurde, versicherte sie sich der Zustimmung der Simplonkantone, deren Delegierte am 3. November in Lausanne zusammentraten, um über den von der Gesellschaft beabsichtigten Schritt zu beraten. Nach einer vorläufigen Mitteilung der zustimmenden Schlußnahme durch den Staatsrat des Kantons Freiburg als Vorort, vom 4. November 1896, empfahlen dann die Regierungen von Bern, Freiburg, Waadt, Wallis und Genf in einer vom 6. November datierten, am 21. gleichen Monats hier eingelangten Kollektiveingabe, auf Grund der von ihren Delegierten gefaßten Beschlüsse, einstimmig das Gesuch der Jura-Simplon-Bahn zur Berücksichtigung.

Die Regierungen halten dafür, daß die Genehmigung des Vertrages, welcher die definitive Konzession für die große internationale Linie bilde, durch die Parlamente der beiden Länder baldmöglichst erfolgen und jeder weiteren Maßnahme in der Angelegenheit vorangehen sollte. Die Genehmigung erst werde das so lange erörterte Projekt für den neuen Alpendurchstich in endgültiger Weise festsetzen.

Bezüglich der Subventionszusicherungen beziehen sich die Regierungen auf ihre anlässlich der Konferenz vom 6. Mai 1896 abgegebenen, in unserem Bericht vom 11. Juni 1896 (pag. 33 f.) angeführten Erklärungen. Die definitive Festsetzung dieser schon im Jahre 1887 erstmals beschlossenen Subventionen könne den Großen Räten der beteiligten Kantone nicht von neuem vorgelegt werden, bevor durch die Genehmigung des Vertrages endlich eine sichere und definitive Grundlage für die Realisierung des Werkes geschaffen sei.

Angesichts der in diesen Eingaben dargestellten Sachlage und vorgebrachten Gründe stehen wir nicht an, dem von der Jura-Simplon-Bahn gestellten und von den Regierungen der Simplonkantone warm unterstützten Ansuchen, so viel an uns, zu entsprechen und Ihnen demgemäß den Vertrag mit dem Antrag auf Genehmigung zu unterbreiten.

Wenn der Bundesrat in seinem mehrerwähnten Berichte vom 11. Juni dieses Jahres die Erteilung der Genehmigung noch als verfrüht bezeichnete und Ihnen dieselbe einstweilen nicht empfehlen zu sollen glaubte, so that er dies ausschließlich im Interesse der möglichst baldigen Realisierung des Werkes, indem er hoffte, damit zu rascherer Erledigung der Subventionsfragen zu veranlassen. Nichts lag ihm ferner als die Absicht, dem Unternehmen ein Hindernis in den Weg zu legen oder Schwierigkeiten herauf zu beschwören.

Nachdem nun aber einerseits die Voraussetzung, von der wir bezüglich Förderung der definitiven Subventionszusagen ausgingen, sich nicht als zutreffend erwiesen hat und anderseits die Verschiebung der Vertragsgenehmigung zu Mißdeutungen aller Art Anlaß gegeben und der Wiederaufnahme oppositioneller Bestrebungen gerufen hat, während die Genehmigung des Vertrages diesen Bestrebungen den Boden entziehen wird, liegt für uns kein Grund vor, an dem zunächst eingenommenen Standpunkt starr festzuhalten, namentlich dann nicht, wenn die nächste Interessentin, die Jura-Simplon-Bahn und mit ihr die beteiligten Kantone für Weiterverfolgung des Projektes und speciell die Finanzierung desselben

die sichere Grundlage eines definitiven Vertrages als unerlässlich bezeichnen.

Wir glauben zur Schaffung dieser sichern Grundlage für weitere Verhandlungen zum Zwecke der Finanzierung des Unternehmens unter den obwaltenden Verhältnissen um so eher Hand bieten zu sollen, als weder der Wortlaut des Vertrages selbst der Genehmigung desselben vor Sicherung der Subventionen bezw. Finanzierung des Unternehmens entgegensteht, noch auch bei den bezüglichen konferenziellen Verhandlungen von einer gegenteiligen Annahme ausgegangen wurde. Man war einverstanden, daß die Genehmigung des Vertrages durch die beiden Parlamente zeitlich der Leistung des Finanzausweises vorausgehen haben werde.

Mit Nachteilen irgend welcher Art dürfte die nunmehrige Genehmigung des Vertrages nicht verbunden sein. Es wäre namentlich unrichtig, wenn angenommen werden wollte, der Bund übernehme durch die Ratifikation vor Sicherung der erforderlichen Finanzmittel überhaupt oder wenigstens der Subventionen, seinerseits irgend welche Garantie, für letztere aufzukommen. Wie hiernach zu Art. 3 einlässlicher darzuthun sein wird, gehen die finanziellen Verpflichtungen des Bundes nach dem vorliegenden Vertrag nicht über das hinaus, wozu er sich durch das Bundesgesetz vom 22. August 1878, betreffend Gewährung von Subventionen für Alpenbahnen, und durch den Bundesbeschluß vom 27. April 1887 bereits verpflichtet hat, nämlich zu einer Subventionsleistung von $4\frac{1}{2}$ Millionen Franken.

Es besteht auch nicht Gefahr, daß etwa die Gesellschaft bevor sie über die für das großartige Unternehmen erforderlichen Mittel im ganzen Umfange verfügt, sich ans Werk machen und dann in die Lage kommen könnte, die Arbeiten vor der Vollendung aus Mangel an Geldmitteln einstellen zu müssen. Denn Art. 11 des Vertrages sieht ausdrücklich vor, daß zum Beginn der Arbeiten eine förmliche Bewilligung erforderlich sei, und daß diese erst erteilt werden, wenn die Gesellschaft sich über genügende Mittel ausgewiesen haben werde.

Was nun den Inhalt des Vertrages anbetrifft, den wir Ihnen hiermit unterbreiten und zur Genehmigung empfehlen, so gestatten wir uns dazu einige erläuternde Ausführungen.

Indem der Vertrag, wie wir schon in unserm Bericht vom 11. Juni dieses Jahres erwähnten, auf dem Mailänder-Protokoll vom 28. Februar 1895 fußt und sich an die Gotthardverträge, sowie an andere internationale Anschlußverträge, speciell diejenigen zwischen

der Schweiz und Frankreich betreffend die Linien Genf-Annemasse, Locle-Morteau und St. Gingolph-Bouveret, anlehnt, regelt er, unter Berücksichtigung der beim Simplon bestehenden besondern Sachlage, das Verhältnis der beiden Staaten zu dem Unternehmen unseres Erachtens in zutreffender Weise.

Es handelt sich keineswegs um einen bloßen Anschlußvertrag, weil nicht ausschließlich der bauliche und Betriebsanschluß von zwei auf den beidseitigen Staatsgebieten unabhängig voneinander erstellten oder zu erstellenden Linien in Frage kommt. Vielmehr soll von einer und der nämlichen schweizerischen Bahngesellschaft und unter finanzieller Beteiligung wesentlich nur des einen Vertragsstaates als solchem, der Schweiz, aber ungefähr in gleicher Ausdehnung auf dem Gebiete beider Staaten eine Eisenbahnverbindung durch den Simplon erstellt werden, bei welcher der eigentliche technische Anschluß an der Grenze mitten in den Tunnel fällt. Italien verpflichtet sich nur zur Erstellung der südlichen Zufahrtlinie von Domodossola bis Iselle. In diesem Sinne liegt ein gemeinschaftliches Werk vor, zu welchem hinsichtlich Bau und Betrieb beide Staaten in vielfache Beziehungen treten werden, die, abgesehen von der Anschlußfrage im engeren Sinne, der Feststellung in einem internationalen Vertrag bedurften.

Auf der andern Seite sind die Verhältnisse hier aber auch nicht die gleichen wie bei der Gotthardbahn, die ausschließlich auf hiesigem Staatsgebiet, aber unter starker finanzieller Beteiligung der andern Staaten (Italien und Deutschland) gebaut wurde. Während es beim Gotthard die staatlichen Subventionen waren, so ist es beim Simplon vielmehr die Lage des Tunnels auf beidseitigem Staatsgebiet, welche gemeinsame Beziehungen beider Staaten zu dem Unternehmen konstituiert und der einheitlichen Beordnung in einem Staatsvertrag ruft.

Der besondern Sachlage beim Simplon sucht der vorliegende Vertrag gerecht zu werden, indem er nicht bloß die Beziehungen der beiden Staaten zu dem Unternehmen regelt, sondern auch auf Punkte sich erstreckt, die beim Gotthard durch einen besondern sogenannten Anschlußvertrag, vom 23. Dezember 1873, ihre Beordnung fanden.

Es versteht sich indessen, daß die Anschlußverhältnisse nur in den wichtigsten Beziehungen und nicht bis in alle Details im Staatsvertrag festgelegt werden konnten, da dieser sonst in Einzelheiten sich verlieren müßte. Es entspricht vielmehr der Natur der Sache und empfahl sich aus praktischen Gründen, daß die im Hauptvertrage nicht berührten Detailfragen einer spätern Regelung

in einem besondern Vertrage vorbehalten wurden. Ein späterer Zeitpunkt ist hierfür um so geeigneter, als dannzumal die einschlägigen Verhältnisse im einzelnen noch besser klar gelegt sein werden, als dies bei Abschluß des Vertrages der Fall war. Es ist dabei namentlich an die Bezeichnung der internationalen Station oder Stationen und an die notwendigen Vereinbarungen über den Zoll-, Post-, Telegraphen-, Polizei- und gesundheitspolizeilichen Dienst in diesen Stationen zu denken. Bezüglich dieser Punkte behält der Hauptvertrag, soweit derselbe selbst darüber keine Bestimmungen enthält, die spätern Abmachungen vor (Art. 26).

Hinsichtlich der einzelnen Artikel des Entwurfes ist in Kürze nachstehendes zu bemerken:

Der Eingang nimmt Bezug auf Art. 16 des Handelsvertrages mit Italien, vom 19. April 1892, und Art. 1 und 2 bezeichnen den Umfang des Unternehmens der neuen Schienenverbindung durch den Simplon, welches den Gegenstand des Vertrages bildet.

Art. 3 hat gegenüber dem ursprünglichen Entwurf auf Veranlassung der schweizerischen Bevollmächtigten eine Abänderung in dem Sinne erfahren, daß der Bundesrat nicht selbst und direkt zur Sicherstellung des Baues und Betriebes der nördlichen Zufahrtslinie, sowie des großen Tunnels sich verpflichtet, sondern nur innert den Schranken der von ihm erteilten Konzession zur Ergreifung der dazu dienlichen (ihm zu Gebote stehenden) Maßnahmen sich bereit erklärt. Die Konzession vom 24. September 1872 (E. A. S. I, 272 ff.) aber sieht innert einer bestimmten, seither mehrfach verlängerten Frist die Leistung des Finanzausweises (Art. 5) und den Bau durch die Gesellschaft vor und die daherigen Verpflichtungen sind infolge Übertragung der Konzession auf die Jura-Simplon-Bahn, vom 19. Dezember 1889, ebenfalls auf letztere Gesellschaft übergegangen. Überdies setzt Art. 12, im 1. Alinea, die vom Bund beizutragende finanzielle Leistung in unzweideutiger Weise auf die im Bundesgesetz vom 22. August 1878, betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen, einer solchen im Westen der Schweiz zugesicherte Subvention von 4½ Millionen Franken fest. Eine subsidiäre Haftung des Bundes für Aufbringung auch der andern im Art. 12 vorgesehenen Subsidien oder gar der ganzen Bausumme, wenn dies der Gesellschaft nicht gelingen sollte, kann demnach unter keinen Umständen in Frage kommen, so wenig als der italienische Fiskus eventuell für die im 3. Alinea des Art. 12 vorgesehene Subvention der interessierten italienischen Provinzen, Städte und Körperschaften

aufzukommen hat. Diese Auffassung wird auch von der italienischen Regierung geteilt. Denn in dem Bericht zu dem Gesetzentwurf betreffend Genehmigung des Vertrages vom 29. Mai 1896 steht u. a. zu lesen^{*)}: „Im Art. 12 wendet die schweizerische Bundesregierung diesem Durchstich die durch Bundesgesetz vom 22. August 1878 zu gunsten einer Alpenbahn im Westen des Gotthards festgesetzte Subvention von 4½ Millionen Franken zu“, — und weiter: „Wie dem auch immer sei, die Form, in welcher dieser Artikel gefaßt worden ist, beschränkt die finanzielle Verpflichtung der beiden Regierungen in absoluter Weise auf die direkten Subventionen, welche sie der Gesellschaft gewähren, während sie den Beziehungen zwischen der Gesellschaft selbst und den andern Interessenten bezüglich Erlangung der erhofften Subventionen ganz und gar fremd bleiben.“

Endlich fällt in Betracht, daß in anderen internationalen Anschlußverträgen die Verpflichtung der Schweiz in gleicher Weise („verpflichtet sich, in den Grenzen der von ihr verliehenen Konzession . . . die Ausführung der Eisenbahn . . . zu sichern“) formuliert ist, ohne daß daraus die eventuelle Haftung der Schweiz an Stelle der Gesellschaft, welche Inhaberin der Konzession ist, für wirkliche Ausführung der Linie, deren Anschluß an das Bahnnetz des Nachbarstaates in dem betreffenden Vertrag geregelt wurde, abgeleitet worden wäre. Wir verweisen diesfalls auf die Verträge mit Frankreich betreffend Anschlüsse der Linien Genf-Annemasse vom 14. Juni 1881 (E. A. S. VII, 41 ff.), Locle-Morteau vom gleichen Datum und Bouveret-St. Gingolph vom 27. Februar 1882.

Dagegen ist in Art. 4 die förmliche und direkte Verpflichtung der italienischen Regierung ausgesprochen zur Erstellung der südlichen Zufahrtslinie von Domodossola bis Iselle und zur Erteilung der Konzession an die Jura-Simplon-Bahn für den auf italienischem Gebiet gelegenen Teil des Tunnels bis zur Einfahrtsweiche der Station Iselle. Es ist dies die vertragliche Gegenleistung Italiens für die auf schweizerischer Seite zu übernehmenden Verpflichtungen.

^{*)} Der italienische Originaltext lautet: „Quindi nell' articolo 12 il governo federale svizzero assegna a quel traforo la sovvenzione dei 4 milioni e mezzo di franchi, stabilita dalla legge federale dei 22 agosto 1878 a favore di una ferrovia attraverso le Alpi, ad occidente del San Gottardo.“ Ferner: „Comunque siasi, la forma, nelle quale è stato redatto questo articolo 12, limita assolutamente lo impegno dei due Governi alle dirette sovvenzioni ch' essi accordano alla Società, rimanendo essi affatto estranei ai rapporti fra la Società stessa e gli altri enti interessati, per il conseguimento delle sperate sovvenzioni.“

Art. 5 und 6 setzen unter Bezugnahme auf die dem Vertrag und den Konzessionsakten als Beilagen anzufügenden Pläne

(Situationsplan im Maßstab 1 : 50,000, Längenprofil 1 : $\frac{50,000}{1,000}$,

Normalprofile 1 : 50, Querprofile des Sohlstollens 1 : 50 und 1 : 100, Nischen, Kammern und Richtstollen 1 : 50) die technischen Bedingungen für den Bau fest. Die Forderung, daß die Zufahrtslinien nach den an eine große internationale Linie zu stellenden und im 2. Alinea zum Teil näher präzisierten Bedingungen gebaut werden soll, bedarf keiner weitem Begründung. Die italienische Regierung hofft bei der südlichen Zufahrtslinie unter der Maximalsteigung von 25 ‰ bleiben zu können. Die Bestimmung in Art. 6, 2. Alinea, betreffend vorsorgliche Rücksichtnahme auf die spätere Erstellung des 2. Geleises beim Bau der Zufahrtslinien entspricht dem Sinne nach dem Art. 2, Alinea 6, des Zusatzvertrages betreffend die Gotthardbahn vom 12. März 1878 und erscheint um so notwendiger, als auch bei Erstellung des einspurigen Tunnels durch gleichzeitige Eröffnung eines parallel laufenden Stollens auf einen zweiten Tunnel von vornherein Bedacht genommen ist.

In Art. 7, Alinea 1, ist zwar grundsätzlich jeder Regierung die Genehmigung der Baupläne für die auf ihrem Gebiet zu erstellenden Teilstrecken, sowie die Überwachung des Baues auf ihrem Gebiet vorbehalten, aber in Alinea 2 und in Art. 9 die Bauaufsicht über den ganzen Tunnel, und zwar bei der erstmaligen einspurigen Anlage, wie bei der spätern Herstellung der 2. Tunnelröhre, überhaupt die Vollziehung des Vertrages mit Bezug auf den Tunnelbau und die Entscheidung aller dabei sich ergebenden Fragen dem schweizerischen Bundesrate einzig übertragen. Es erscheint dies durchaus notwendig mit Rücksicht darauf, daß der große Tunnel ein einheitliches Bauobjekt bildet, dessen Bau daher nach einheitlichen Plänen durchgeführt und von einer Stelle aus überwacht werden muß, wenn nicht unter Umständen Konflikte entstehen oder doch die einheitliche Bauausführung beeinträchtigende widersprechende Verfügungen von den beiden Regierungen erlassen werden sollen. Immerhin ist der italienischen Regierung nach ihrem Wunsche im 3. Alinea des Art. 7 das Recht vorbehalten, die Arbeiten auch ihrerseits durch Techniker besichtigen zu lassen, und überdies in Art. 9 bestimmt, daß der Bundesrat vor dem Entscheid auf den Tunnelbau bezüglich der Fragen die Vernehmlassung der von der italienischen Regierung bezeichneten technischen Delegierten einzuholen habe, wenn die Fragen Arbeiten auf italienischem Gebiet betreffen.

Art. 8 enthält eine Bestimmung, die nicht weiter begründet zu werden braucht.

In Art. 10 ist die Baufrist länger angenommen als in dem Bauvertrag mit der Unternehmung, um die Gesellschaft nach ihrem Wunsche auch auf den Fall unvorhergesehener Ereignisse, die einen langsamern Fortgang der Arbeiten zur Folge haben könnten, sicher zu stellen. Wenn die Arbeiten während einer zweijährigen Periode im Gang gewesen sein werden, wird es eher möglich sein, sich über die zur Vollendung des Tunnels noch erforderliche Zeit ein genaues Bild zu machen und daher besser erst dann die Baufrist endgültig festgesetzt werden. Es darf angenommen werden, daß weniger als 8 Jahre ausreichen werden. Im Hinblick auf die in Art. 15 des Pflichtenheftes enthaltene Verfallsklausel ist überdies im 2. Alinea des Art. 10 eine sichernde Bestimmung in dem Sinne aufgenommen, daß die in den Konzessionen vorgesehene Säumnisfolgen für Nichteinhaltung der Tunnelbaufrist, wenn sie den Verfall der Konzession bedingen würden, auf dem einen und andern Staatsgebiet nur im Einverständnis beider Regierungen ausgesprochen werden dürfen.

Art. 11 sieht eine besondere Ermächtigung zum Beginn der Arbeiten vor und macht dieselbe von der vorherigen Leistung eines genügenden Finanzausweises durch die Gesellschaft abhängig. Es giebt diese Bestimmung das Mittel an die Hand, eine überstürzte Anhandnahme der Arbeiten zu verhindern und eine finanzielle Katastrophe während des Baues von vornherein thunlichst zu verhüten.

Zu längeren Verhandlungen gab, wie schon in unserem Bericht vom 11. Juni d. J. erwähnt wurde, Art. 12 Anlaß. Die Subvention des Bundes ist nach Maßgabe des Bundesgesetzes vom 22. August 1878 auf $4\frac{1}{2}$ Millionen Franken festgesetzt. Der Vorbehalt einer Participation am Reingewinn wurde dabei nicht gemacht, wie es seiner Zeit im Gotthardvertrage geschah, in der Meinung, daß sich ein bezüglicher Vorbehalt bei Aushingabe der Subvention eventuell immer noch anbringen lasse. Die italienische Regierung verpflichtet sich ihrerseits zu einer jährlichen Subvention von 66,000 Lires während der ganzen Konzessionsdauer. Im 3. Alinea sind sodann die von schweizerischer und italienischer Seite sonst noch vorgesehene Subventionen angeführt. Während anfänglich die schweizerischen Bevollmächtigten die Fixierung der italienischen Subvention auf 5 Millionen Franken postulierten und die italienischen Delegierten nur eine solche von 3 Millionen zuzusichern ermächtigt waren, gelang es schließlich, nach beidseitiger Einholung neuer

Instruktionen, sich auf 4 Millionen Lires zu einigen. Im 4. Alinea wird mit der Subventionsleistung auch die Liquidation der sogenannten Heimfallsrechte in Verbindung gebracht, um bei diesem Anlasse zur Anhandnahme der Lösung der damit zusammenhängenden Fragen den Anstoß zu geben. Es versteht sich indessen, wie schon oben bemerkt wurde, daß diese mit dem Simplonunternehmen in keinem innern Zusammenhange stehenden Rechtsverhältnisse nicht notwendig bei diesem Anlasse ihre Erledigung finden müssen und jedenfalls die Beschlußfassung über die Subventionen weder verzögern noch hindern dürfen.

Art. 13 enthält Bestimmungen über die Erstellung des zweiten Geleises im Tunnel, wobei die Fälle unterschieden werden, wo ein bezügliches Begehren von italienischer und von schweizerischer Seite gestellt würde. Die Bestimmung, welche Italien, wenn das Verlangen von seiner Seite ausgeht, eine Subvention von 10 Millionen und die Verpflichtung zur Verlängerung bis Domodossola auferlegt, dürfte praktisch nicht von allzu großer Bedeutung sein, immerhin Italien diesfalls eine gewisse Reserve auferlegen.

Wichtiger erscheint die Bestimmung, wonach die Gesellschaft zur Erstellung des zweiten Geleises nicht soll verhalten werden können, solange die Bruttoeinnahmen auf dem Verkehr durch den Tunnel Fr. 40,000 per Kilometer und per Jahr nicht übersteigen. Der Ansatz erscheint zwar etwas hoch; wir sehen indessen von einer Beanstandung ab, da die Bestimmung auch dem Bund, wenn er später die Bahn erwerben sollte, zu gute kommen wird.

Der Art. 14 entspricht einer Bestimmung des Gotthardvertrages (Art. 7) und sollte nach der vorliegenden Fassung nicht mehr zu der Einwendung Anlaß geben, daß darin die — keineswegs beabsichtigte — Zusage einer Bevorzugung des Simplon vor dem Gotthard erblickt werden könnte.

Durch Art. 15 wird der Betrieb der ganzen Linie von Brig bis Domodossola der Jura-Simplon-Bahn übertragen, beziehungsweise zugesichert. Die Verhältnisse bringen es mit sich, daß die gleiche Gesellschaft, welche den großen Tunnel betreibt, also die Jura-Simplon-Bahn, auch die Zufahrtslinie Iselle-Domodossola in Betrieb nehmen muß, weil das enge Diveriathal den nötigen Raum für eine größere Station, wie sie der Betriebswechsel in Iselle bedingen würde, nicht bietet und man sich daselbst auf Erstellung der unumgänglich notwendigen Anlagen wird beschränken müssen. Die italienische Regierung war daher mit der Bestimmung in Art. 15 von vornherein einverstanden. Da es sich dabei um den Betrieb

einer Strecke ganz auf italienischem Gebiet, also wesentlich um Rechtsbeziehungen zwischen der italienischen Regierung und der Bahngesellschaft handelt, so gehört die Festsetzung der näheren Bedingungen des Betriebes der genannten Strecke nicht in den Staatsvertrag, sondern ist einer besondern Vereinbarung vorbehalten, deren Grundlage immerhin durch Art. 2 der Übereinkunft zwischen der italienischen Regierung und der Jura-Simplon-Bahn (italienische Konzession), vom 22. Februar 1896, bereits festgesetzt ist.

Art. 16 enthält die nötigen Bestimmungen über die Tarife. Der Einfluß, den sich die Regierungen im Interesse des Verkehrs namentlich auf die Bildung der direkten Tarife vorbehalten müssen, erscheint durch diese Bestimmungen genügend gesichert. Zu bemerken ist ferner, daß die italienische Regierung, indem sie die Anwendung der Taxen der schweizerischen Konzession auf die ganze Strecke Brig-Iselle anerkennt, auf den Bezug der sonst in Italien allgemein erhobenen Transportsteuer auf dem Teilstück Grenze bis Iselle verzichtet. Die im zweiten Alinea vorgesehene Erhöhung der Tarifkilometerzahl um 22, was eine Taxerhöhung um 100 % bedeutet, erscheint keineswegs als ein zu weit gehendes Zugeständnis, indem die Taxerhöhung auf einer relativ kleinen Strecke eintritt, im Vergleich z. B. zur Gotthardbahn, welcher für die ganze Bergstrecke (91 km.) erhöhte Taxen zugestanden wurden.

Der Art. 17 räumt der italienischen Regierung in der Weise eine Vertretung im Verwaltungsrate der Jura-Simplon-Bahn ein, daß der Bundesrat auf den Vorschlag der italienischen Regierung vier Mitglieder wählt. Im Hinblick darauf, daß bei der Gotthardbahn, wenn auch ohne vertragliche Verpflichtung, der italienischen Regierung eine Vertretung im Verwaltungsrate von jeher zugestanden wurde, sowie in Anbetracht des Umstandes, daß die Jura-Simplon-Bahn als Konzessionärin des Baues und Betriebes der Südhälfte des Tunnels auf italienischem Gebiete und als Betriebsgesellschaft der Linie Iselle-Domodossola in noch engere Beziehung zur italienischen Regierung tritt, als dies bei der Gotthardbahn der Fall ist, insofern sie italienische Eisenbahngesellschaft wird, erschien es billig, den Wünschen Italiens diesfalls entgegen zu kommen. Es erklärten sich bei der Konferenz die italienischen Delegierten zu Protokoll einverstanden, daß diese Bestimmung nicht mehr Anwendung fände, wenn der Bund früher oder später an die Stelle der Gesellschaft treten sollte, in welchem Falle er sich übrigens sowieso mit der italienischen Regierung betreffend Übertragung der Konzession auseinander setzen müßte.

Die Bestimmung in Art. 18 wurde aufgenommen, um einem bei der Mailänder-Konferenz italienischerseits gestellten Postulate zu genügen und ist auf unsern Wunsch gegenüber der ursprünglichen Fassung noch etwas abgeschwächt worden. Eine gleiche Bestimmung figurirt auch in andern Anschlußverträgen (betreffend Genf-Annemasse, Locle-Morteau, vom 14. Juni 1881, Bouveret-St. Gingolph, vom 27. Februar 1862).

Art. 19 ruft in Bezug auf zweckmäßige Fahrplangestaltung und Zahl der Züge einem gemeinsamen Vorgehen der beiden Regierungen. Die Minimalzahl der täglichen Züge ist, in Übereinstimmung mit Ihrer neuern Praxis bei Erteilung von Konzessionen, auf vier festgesetzt, was als eine sehr mäßige Forderung bezeichnet werden darf.

Die Art. 20 bis 26 entsprechen der Hauptsache nach den in den schon erwähnten Anschlußverträgen betreffend Genf-Annemasse, Locle-Morteau und Bouveret-St. Gingolph enthaltenen Bestimmungen, die angemessen erscheinen und denen die Bundesversammlung seiner Zeit die Genehmigung erteilt hat. Einige daran angebrachte Änderungen sind nicht wesentlicher Natur, zumeist nur redaktionelle Verbesserungen, so z. B. in Art. 20. Die in Art. 22, 2. Alinea, gegenüber den genannten Vorgängen angebrachte Präcisierung der Bedingungen für den Wegfall der Zollbehandlung an der Grenze selbst entspricht einem Antrag unserer Zollverwaltung. In Art. 24, Ziffer 1, ist auf Antrag der italienischen Regierung eine neue Redaktion gewählt worden, mit der unsere Postverwaltung einig geht.

Der Art. 25 hat gegenüber jenen ältern Verträgen die Erweiterung erfahren, daß die Erstellung nicht bloß von Telegraphen-, sondern auch von Telefonlinien vorgesehen wurde.

Art. 26 endlich behält die Bezeichnung der internationalen Station oder eventuell Stationen, sowie die Festsetzung der Vorschriften betreffend den Zoll-, Post-, Telegraphen-, allgemeinen Polizei- und Sanitätspolizeidienst in der oder den internationalen Stationen einer spätern Vereinbarung zwischen den beiden Regierungen vor, wie dies auch beim Gotthard gehalten wurde.

Unsere Delegierten hatten bei den Vertragsverhandlungen einen Zusatz zu diesem Artikel beantragt des Inhalts, daß das oder die am Simplon zu errichtenden beidseitigen Zollbureaux mit den erforderlichen Kompetenzen auszurüsten seien, um die zollamtliche Behandlung und Transitabfertigung aller Arten von Waren vornehmen zu können. Wir hätten auf die Aufnahme einer solchen Be-

stimmung Wert gelegt zur Vermeidung von Schwierigkeiten für den Verkehr, wie solche vor Abschluß des Handelsvertrages mit Italien, vom Jahr 1892, in Chiasso infolge des Umstandes zu Tage getreten waren, daß das italienische Zollbureau daselbst nicht ermächtigt war, die Abfertigung gewisser Waren, z. B. Baumwollgarne u. a. m. vorzunehmen, obwohl schon der frühere Handelsvertrag mit Italien die beiden Staaten verpflichtete, an den Hauptzugängen der beide Staaten verbindenden Straßen Grenzbureaux zu halten mit ausreichender Ermächtigung zum Bezug der Zollgebühren, sowie zur Vornahme der Transitabfertigung für die anerkannten Transitstraßen. Die italienischen Bevollmächtigten lehnten aber, nach mehrfacher Einholung neuer Instruktionen ihrer Regierung, den hierorts vorgeschlagenen Zusatz mit aller Entschiedenheit ab, im wesentlichen mit der Begründung, daß damit nicht nur das Zollbureau am Simplon über diejenigen in Chiasso und Luino gesetzt, sondern durch die Festlegung der Kompetenzen des Zollbureaus am Simplon in einem Staatsvertrag die innere Organisation der italienischen Zollverwaltung in Frage gestellt würde. Es sei übrigens kein anderes italienisches Grenzzollbureau mit umfassenderen Kompetenzen ausgerüstet, als dasjenige in Chiasso und es dürfte daher dem Bedürfnis des Transitverkehrs vollaufgenügt sein, wenn dem Zollbureau am Simplon auch inskünftig absolute Gleichstellung mit demjenigen in Chiasso, dessen Kompetenzen successive vermehrt worden seien, zugesichert werde. Wenn sich gleichwohl am Simplon bezüglich einzelner Warengattungen Schwierigkeiten ergeben sollten, so erkläre sich das italienische Finanzministerium bereit, dem Zollbureau daselbst auf Verlangen des Bundesrates ausnahmsweise neue Kompetenzen mit Bezug auf diese Waren zu erteilen. Da über eine bezügliche Bestimmung keine Einigung erzielt werden konnte, so wurde schließlich in beidseitigem Einverständnis die Erledigung der Frage den in Art. 26 vorgesehenen besondern Vereinbarungen vorbehalten.

Die die Konzession für die italienische Teilstrecke darstellende Übereinkunft zwischen der italienischen Regierung und der Jura-Simplon-Bahn betreffend Bau und Betrieb der Simplonbahn, von der italienisch-schweizerischen Grenze bis nach Iselle, sowie das bezügliche Pflichtenheft (als Anlage zur Übereinkunft), unterliegen der hiesseitigen Genehmigung nicht. Sie scheinen uns übrigens den vorliegenden Verhältnissen zu entsprechen und geben unseres Erachtens auch vom Standpunkt der staatlichen und allgemeinen Verkehrsinteressen aus zu Aussetzungen keinen Anlaß. Von einer

Erörterung der einzelnen Bestimmungen sehen wir ab und gestatten uns, auf die Aktenstücke selbst, die unserm Berichte vom 11. Juni als Beilagen beigegeben waren, zu verweisen.

Indem wir Ihnen, Tit., die Ratifikation des mit Italien abgeschlossenen Staatsvertrages im Sinne des unten folgenden Beschlußentwurfes empfehlen, benutzen wir den Anlaß zur wiederholten Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 4. Dezember 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

A. Lachenal.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

**Genehmigung des zwischen der Schweiz und Italien
bezüglich des Baues und Betriebes einer Eisen-
bahn durch den Simplon, von Brig nach Domo-
dossola, am 25. November 1895 abgeschlossenen
Staatsvertrages.**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht:

des zwischen den Bevollmächtigten der schweizerischen Eidgenossenschaft und der königlich italienischen Regierung, unter Ratifikationsvorbehalt, am 25. November 1895 in Bern abgeschlossenen Staatsvertrages, betreffend Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon, von Brig nach Domodossola;

der von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft gemäß Übereinkunft d. d. Rom, den 22. Februar 1895, mit zudienendem Pflichtenheft vom gleichen Tage, erteilten Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon, von der italienisch-schweizerischen Grenze nach Iselle;

einer Eingabe der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft vom 3. November 1896 und einer Zuschrift der Regierungen der Kantone Bern, Freiburg, Waadt, Wallis und Genf vom 6./21. November 1896;

des Berichtes des Bundesrates vom 11. Juni 1896 und einer Botschaft desselben vom 4. Dezember gl. J.;

in Erwägung:

daß die von der Bundesbehörde der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft, beziehungsweise deren Rechtsvorfahrin, unterm 24. September 1873 erteilte und seither wiederholt, letztmals durch Bundesbeschluß vom 22. Dezember 1893, verlängerte Konzession für die Ligne d'Italie durch den Simplon in Art. 29 bereits den Abschluß des gegenwärtigen Vertrages vorsieht;

daß das Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen, vom 22. August 1878, sowie der Bundesbeschluß vom 27. April 1887 den Kantonen, welche sich an einer Alpenbahn im Westen der Schweiz finanziell beteiligen, eine Subvention von 4¹/₂ Millionen Franken zu sichern;

daß das wohlverstandene Interesse des großen Unternehmens des Simplondurchstiches erfordert, daß der Austausch der Ratifikationen des Staatsvertrages unmittelbar nach Leistung des der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft obliegenden Finanzausweises erfolgen könne, wie dies bei der Konferenz zur Feststellung des Staatsvertrages, vom 25. November 1895, allseitig angenommen wurde,

beschließt:

1. Dem Staatsvertrage zwischen der Schweiz und Italien, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon, von Brig nach Domodossola, vom 25. November 1895, wird die Genehmigung erteilt.

2. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt, welcher, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft tritt.

Staatsvertrag

zwischen

der Schweiz und Italien, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon, von Brig nach Domodossola.

(Vom 25. November 1895.)

Der Bundesrat der schweizerischen Eidgenossenschaft

und

Seine Majestät der König von Italien,

beide von dem Wunsche beseelt, die Handelsbeziehungen zwischen der Schweiz und Italien auszudehnen, haben sich im Handelsvertrag vom 19. April 1892 verpflichtet, die Schaffung neuer Verkehrsstraßen zwischen den beiden Ländern nach Möglichkeit zu begünstigen.

In der Erkenntnis, daß die Erstellung einer Eisenbahn durch den Simplon in hohem Maße geeignet wäre, zur Erreichung des angestrebten Zieles beizutragen, haben der schweizerische Bundesrat und Seine Majestät der König von Italien zu ihren Bevollmächtigten ernannt, mit dem Auftrag, die allgemeinen Bedingungen für den Bau und Betrieb dieser Linie festzustellen, nämlich:

Der Bundesrat der schweiz. Eidgenossenschaft:

Herrn *Joseph Zemp*, Bundespräsident und Vorsteher des eidgenössischen Eisenbahndepartements;

Herrn *Adrien Lachenal*, Vizepräsident des Bundesrates, Vorsteher des eidgenössischen Departements des Auswärtigen ;
 Herrn *Emil Frey*, Bundesrat, Vorsteher des eidgenössischen Militärdepartements ;

Seine Majestät der König von Italien :

Herrn *August Baron Peiroleri*, Senator des Königreichs,
 Seinen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der schweizerischen Eidgenossenschaft ;
 Herrn Kommandeur *Anton Ferrucci*, Parlamentsabgeordneten und Sektionspräsidenten des Oberrates der öffentlichen Arbeiten,

welche, nach Mitteilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, sich über folgende Artikel geeinigt haben :

Artikel 1.

Die hohen vertragschließenden Parteien vereinigen sich, um eine neue Verbindung zwischen den Eisenbahnnetzen der beiden Länder mittelst einer durch das Simplonmassiv, zwischen den Endstationen Brig und Domodossola, zu erstellenden Linie zu sichern.

Art. 2.

Die zu erstellende Verbindung umfaßt drei Teilstrecken :

1. die nördliche Zufahrtslinie, von der bestehenden Station Brig bis zum Nordeingang des großen Tunnels ;
2. den großen Simplontunnel, einschließlich das Teilstück zwischen dem Südausgang und der Einfahrtsweiche der Station Iselle ;
3. die südliche Zufahrtslinie, von der Einfahrtsweiche der Station Iselle bis zu der bestehenden Station Domodossola.

Der Anschlußpunkt im eigentlichen Sinne liegt im Innern des großen Tunnels, ungefähr 9100 Meter vom Nordeingang und ungefähr 10,630 Meter vom Südausgang entfernt.

Art. 3.

Der schweizerische Bundesrat verpflichtet sich, innert den Grenzen der an die Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft erteilten Konzession die notwendigen Maßnahmen zu treffen, um die Ausführung und den Betrieb der nördlichen Zufahrtslinie, wie des großen Tunnels selbst, einschließlich der Teilstrecke zwischen dem Südausgang des großen Tunnels und der Einfahrtsweiche der Station Iselle, zu sichern.

Art. 4.

Die italienische Regierung verpflichtet sich ihrerseits, die Ausführung und den Betrieb der südlichen Zufahrtslinie, von der Station Domodossola bis und mit derjenigen von Iselle, zu sichern und der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft die erforderliche Konzession zum Bau und Betrieb des auf italienischem Gebiet gelegenen Teiles des großen Tunnels, einschließlich der Teilstrecke zwischen dem Südausgang des großen Tunnels und der Einfahrtsweiche der Station Iselle, zu erteilen.

Art. 5.

Der große Tunnel ist gemäß den diesem Vertrage und den Konzessionsakten beigegebenen generellen Plänen auszuführen.

Art. 6.

Die Zufahrtslinien zum großen Tunnel sollen nach den an eine große internationale Linie zu stellenden Anforderungen gebaut werden. Sie sind für zwei Geleise zu projektieren, von denen zunächst nur eines erstellt wird. Jedoch sind überall da, wo die spätere Verbreiterung des

Bahnkörpers während des Betriebes bedeutende Mehrkosten erheischen würde, die Arbeiten von Anfang an für zwei Geleise auszuführen.

Der kleinste Krümmungshalbmesser wird auf 300 Meter, die Maximalsteigung auf der Nordseite auf 10 ‰ und das größte Gefäll auf der Südseite auf 25 ‰ festgesetzt.

Art. 7.

Jede der beiden Regierungen wird die Bauprojekte für die auf ihr Gebiet entfallenden Teilstrecken der Eisenbahn festsetzen und genehmigen, sowie deren Ausführung überwachen.

Jedoch wird die Kontrolle und Überwachung der Ausführung des großen Tunnels, welcher ein einheitliches Unternehmen bildet, dem schweizerischen Bundesrate übertragen, und zwar sowohl für das erste als das zweite Geleise.

Der italienischen Regierung steht indessen zu jeder Zeit das Recht zu, die Arbeiten des großen Tunnels durch von ihr zu bezeichnende technische Delegierte besichtigen zu lassen, um sich von dem regelmäßigen Gang der Arbeiten zu vergewissern.

Art. 8.

Die beiden Regierungen werden darüber wachen, daß die Vorschriften betreffend die internationale technische Einheit im Eisenbahnwesen bei dem Bau der ihrer bezüglichen Kontrolle unterstehenden Teilstrecken pünktlich beachtet werden.

Art. 9.

Der schweizerische Bundesrat wird für Vollziehung der die Ausführung des großen Tunnels betreffenden Vorschriften des gegenwärtigen Vertrages sorgen und über alle auf diese Ausführung bezüglichen Fragen entscheiden, jedoch nach Einholung des Gutachtens der technischen Delegierten

Italiens, wenn diese Fragen die Arbeiten auf italienischem Gebiet betreffen.

Die beiden Regierungen werden sich gegenseitig periodische Berichte über Gang und Stand des Fortschrittes der ihrer bezüglichen Kontrolle unterliegenden Arbeiten mitteilen.

Art. 10.

Die Arbeiten sollen auf beiden Gebieten derart geleitet und gefördert werden, daß die ganze Linie von Brig bis Domodossola innert einer Frist von längstens 8 Jahren, vom Datum des Austausches der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet, dem Betriebe übergeben werden kann. Diese Frist wird zwei Jahre nach dem Beginn der Arbeiten am großen Tunnel genauer festgestellt werden.

Die in der schweizerischen und in der italienischen Konzession vorgesehenen Säumnisfolgen bei Nichteinhaltung der Baufrist des großen Tunnels dürfen, soweit sie den Verfall der Konzession zur Folge hätten, nur nach beidseitigem Einverständnis der vertragschließenden Regierungen ausgesprochen werden.

Art. 11.

Die Bewilligung zum Beginn der Arbeiten wird der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft erst erteilt werden, wenn letztere bei beiden Regierungen über den Besitz genügender Geldmittel zur Ausführung ihrer Konzessionen sich ausgewiesen haben wird.

Art. 12.

Der schweizerische Bundesrat verpflichtet sich, dem Simplondurchstich die durch Bundesgesetz vom 22. August 1878 für eine Alpenbahn im Westen des Gotthards bewilligte Subvention von vier und einer halben Million Franken zuzuwenden.

Die italienische Regierung verpflichtet sich ihrerseits, der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft, von der Inbetriebsetzung des großen Tunnels und der im Art. 2 bezeichneten Zufahrtslinien an, und zwar während der ganzen Konzessionsdauer, eine jährliche Subvention von sechsundsechzigtausend Lires zu bezahlen.

Die Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft sieht außerdem die Erlangung einer Subvention von zehn und einer halben Million Franken von seiten der Schweiz (Kantone, Gemeinden und Körperschaften) und von vier Millionen Lires von seiten Italiens (an dem Unternehmen interessierte Provinzen, Gemeinden und Körperschaften) vor.

Der Verzicht auf die nach Mitgabe der Konzessionen den Kantonen bezüglich gewisser auf ihrem Gebiet gelegenen Teilstrecken zustehenden sogenannten Heimfallsrechte kann bei der obigen von der Schweiz zu leistenden Subvention von $10\frac{1}{2}$ Millionen in Rechnung gebracht werden.

Art. 13.

Die Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft kann zur Erstellung des zweiten Geleises so lange nicht verhalten werden, als die Bruttobetriebseinnahmen auf der Strecke Brig-Domodossola 40,000 Franken per Kilometer und Jahr nicht übersteigen.

Für den Fall, daß die Erstellung des zweiten Geleises von der italienischen Regierung verlangt würde, ist diese gehalten, an die Kosten mit einer Subvention von zehn Millionen Lires, zahlbar sofort nach Beendigung der Arbeiten, beizutragen, sowie dieses zweite Geleise zwischen Iselle und Domodossola fortzuführen. Wenn hingegen das zweite Geleise von der Gesellschaft aus eigenem Antriebe gebaut oder von der schweizerischen Eidgenossenschaft verlangt würde, so ist die italienische Regierung nur zur Verlängerung desselben zwischen Iselle und Domodossola verpflichtet.

Art. 14.

Die vertragschließenden Parteien werden sich verständigen, um soweit ihnen möglich den Verkehr auf der Simplonbahn zu erleichtern und um die Beförderung von Personen, Gütern und Postgegenständen aller Art auf die regelmäßigeste und rascheste Weise, sowie zu möglichst billigem Preise zu sichern.

Art. 15.

Der Betrieb der Linie zwischen Brig und Domodossola wird nur von einer der beiden Anschlußbahnen besorgt werden, und zwar von der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft, in ihrer Eigenschaft als Konzessionärin des Baues und Betriebes des großen Tunnels, welcher den wichtigsten Teil der Linie bildet. Ein besonderer Vertrag wird die Betriebsbedingungen der Strecke von Iselle bis Domodossola festsetzen.

Art. 16.

Die beiden Regierungen werden darüber wachen, daß bei Ausarbeitung der Tarife auf den Zufahrtslinien zum großen Tunnel keine höhern Taxen zur Anwendung kommen als auf den Anschlußlinien. Ferner werden sie dafür sorgen, daß für den Durchgangsverkehr über den Simplon direkte Tarife erstellt werden. Diese Tarife, wie allfällig daran als angezeigt erachtete Änderungen, müssen den Regierungen beider Länder zur Genehmigung vorgelegt werden.

Behufs Sicherung der Tarifeinheit auf der Tunnelstrecke werden die Personen- und Gütertransporttaxen für den ganzen Durchlauf von Brig bis Iselle auf Grundlage der schweizerischen Konzession festgesetzt. In Anbetracht der hohen Baukosten dieses Teilstückes dürfen alle Tarife zwischen Brig und Iselle auf Grund eines Längenzuschlages von 22 Kilometern, d. h. von 11 Kilometern auf beiden Gebieten, berechnet werden.

Art. 17.

Der schweizerische Bundesrat erteilt seine Zustimmung, daß von dem Austausch der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages an eine billige Zahl von ihm auf den Vorschlag der italienischen Regierung zu wählender Mitglieder dem Verwaltungsrate der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft angehören.

Art. 18.

Wegen gemeiner Verbrechen oder Vergehen oder wegen Widerhandlung gegen Zollgesetze verurteilte Personen dürfen von der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft zwischen den Anschlußbahnhöfen nicht verwendet werden.

Im übrigen sollen die Hoheitsrechte, welche jedem der beiden Staaten hinsichtlich des auf seinem Gebiete gelegenen Teiles der Eisenbahn zustehen, keinerlei Beeinträchtigung erfahren.

Art. 19.

Die beiden Regierungen werden in gemeinsamem Einverständnis auf die Sicherung der Korrespondenz mit den abfahrenden und ankommenden direktesten Zügen der Anschlußnetze in Brig sowohl als in Domodossola hinwirken. Sie behalten sich vor, die Minimalzahl der für den Personentransport bestimmten Züge festzusetzen; diese Zahl darf in keinem Falle weniger als vier per Tag in beiden Richtungen betragen und es muß von diesen Zügen wenigstens einer ein Schnellzug sein.

Art. 20.

Auf der ganzen Bahnstrecke soll weder in Hinsicht auf die Art und den Preis des Transportes, noch auf die Zeit und die Art der Beförderung ein Unterschied zwischen den Einwohnern der beiden Staaten gemacht werden. Zu diesem Behufe sollen die aus dem einen der beiden Staaten

in den andern übergehenden oder einen derselben transi-
tierenden Reisenden und Güter in keiner Beziehung weniger
günstig behandelt werden, als die Reisenden und Güter,
welche ein Gebiet verlassen oder im Innern verkehren.

Art. 21.

Die beiden Regierungen sichern sich gegenseitig zu,
daß die vorkommenden Falls bezüglich der Untersuchung
der Pässe oder bezüglich der Reisendenpolizei zu erfüllenden
Formalitäten so vorteilhaft, als es die Gesetzgebung jedes
der beiden Länder gestattet, geregelt werden sollen.

Art. 22.

Die beiden Regierungen werden den Reisenden, deren
Gepäck und den zu befördernden Gütern, was die Zoll-
behandlung betrifft, alle mit den allgemeinen Gesetzen und
Reglementen der beiden Staaten vereinbaren Erleichter-
ungen und insbesondere diejenigen gewähren, welche auf
irgend einer andern Eisenbahn, welche die Grenze des
einen der beiden Staaten überschreitet, schon jetzt bestehen
oder künftighin zugestanden werden.

Güter und Gepäckstücke, die mit Bestimmung nach
andern als den Anschlußstationen von einem in das andere
der beiden Länder befördert werden, können bis an ihren
Bestimmungsort weiter gehen, ohne der zollamtlichen Unter-
suchung in den Grenzzollbureaux zu unterliegen, und zwar
unter folgenden Voraussetzungen :

1. daß die Wagenladungen wie die Stückgüter ausnahms-
los vom Grenzzollbureau unter Zollverschluß gelegt
werden ;
2. daß die genannte Erleichterung nur gewährt werden
kann für Güter und Gepäck mit Bestimmung an einen
Ort, wo ein mit den nötigen Kompetenzen ausgestattetes
Zollbureau sich befindet ;

3. daß Gütersendungen, deren zollamtliche Untersuchung zufolge gesetzlicher oder reglementarischer Bestimmungen in gewissen Fällen anderswo stattzufinden hat, von den oben festgesetzten Erleichterungen ausgeschlossen sind;
4. daß überdies im allgemeinen den in Kraft bestehenden einschlägigen gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen genügt wird.

Die beiden Regierungen räumen sich gegenseitig das Recht ein, die zwischen den Anschlußstationen der beiden Länder verkehrenden Züge durch ihre Zollangestellten begleiten zu lassen.

Art. 23.

Die Eisenbahn von Brig nach Domodossola wird für beide Länder als offene internationale Straße für die Ein-, Aus- und Durchfuhr der nicht verbotenen Güter, sowie für den Reisendenverkehr betrachtet, und zwar sowohl bei Tag als bei Nacht und ohne Unterschied der Werk- und Feiertage, soweit es die fahrplanmäßigen Züge betrifft.

Art. 24.

Die den Betrieb der Eisenbahn zwischen Brig und Domodossola besorgenden Gesellschaften oder Verwaltungen haben, was den Postdienst auf und zwischen den Anschlußstationen betrifft, die nachbezeichneten Verpflichtungen zu übernehmen:

1. Mit jedem Personenzug die Postwagen der beiden Regierungen, die Korrespondenzen, die Pakete und Postsendungen aller Art, sowie die den Dienst besorgenden Angestellten zu den im Konzessionsakt und Pflichtenheft aufzustellenden Bedingungen zu befördern;
2. den Angestellten der Postverwaltung den freien Zutritt zu den Postwagen und die Erlaubnis zu gewähren,

die Briefe und Pakete daraus zu entnehmen und darin unterzubringen ;

3. den Postverwaltungen der beiden Länder in den zu diesem Zwecke zu bezeichnenden Stationen den zur Erstellung der für den Postdienst erforderlichen Gebäude oder Schuppen nötigen Platz anzuweisen, wofür der Pachtzins auf dem Wege gütlicher Verständigung oder durch Experten zu bestimmen ist ;
4. zwischen dem Eisenbahnbetrieb und dem Briefpostdienst thunlichst die Übereinstimmung herzustellen, welche von den beiden Regierungen zur Erzielung einer möglichst regelmäßigen und raschen Beförderung als notwendig erachtet wird.

Die Postverwaltungen der beiden Länder werden hinsichtlich der Benützung der Eisenbahn für den Postdienst zwischen den beiden Grenzstationen eine Vereinbarung untereinander treffen.

Art. 25.

Die beiden Regierungen gestatten, daß für den Bahndienst elektro-magnetische Telegraphen und Telephone, sowie die auf ihrem Gebiet notwendigen Anlagen, um gegebenen Falls einen elektrischen Zugkraftdienst zwischen den Stationen Brig und Iselle einzurichten und zu unterhalten, erstellt werden.

Telegraphen- und Telephonlinien für den internationalen und öffentlichen Dienst können gleichfalls längs der Eisenbahn von jeder der beiden Regierungen auf ihrem Gebiete erstellt werden.

Die schweizerische und die italienische Verwaltung haben Anspruch auf unentgeltliche Beförderung zwischen den Grenzstationen des für Bau, Unterhalt und Überwachung der von jeder von ihnen längs der Eisenbahn erstellten Telegraphen- und Telephonlinien erforderlichen Personals und Materials.

Art. 26.

Die Bezeichnung des internationalen Bahnhofes, eventuell der internationalen Bahnhöfe, sowie die Aufstellung der Vorschriften betreffend den Zoll-, Post-, Telegraphen-, den allgemeinen Polizei- und den Sanitätspolizeidienst der beiden Staaten, welche in dem oder den genannten internationalen Bahnhöfen gelten sollen, bleiben, soweit diese Punkte nicht im gegenwärtigen Vertrag geregelt sind, ausdrücklich einer spätern Vereinbarung zwischen den Regierungen der beiden Staaten vorbehalten.

Art. 27.

Der gegenwärtige Vertrag ist zur Genehmigung der Bundesversammlung und dem italienischen Parlament vorzulegen und die Ratifikationen desselben sind so bald als thunlich in Bern auszutauschen.

Dessen zur Urkunde haben die Bevollmächtigten gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und ihre Siegel begedrückt.

Gegeben in *Bern* in doppelter Ausfertigung, den fünf- undzwanzigsten November eintausend achthundert fünf- undneunzig.

(L. S.) **Zemp.**

(L. S.) **A. Peiroleri.**

(L. S.) **A. Lachenal.**

(L. S.) **A. Ferrucci.**

(L. S.) **E. Frey.**



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Genehmigung des zwischen der Schweiz und Italien bezüglich des Baues und Betriebes einer Eisenbahn durch den Simplon, von Brig nach Domodossola, abgeschlossenen Staatsvertrages. (Vom 4. D...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.12.1896
Date	
Data	
Seite	927-955
Page	
Pagina	
Ref. No	10 017 647

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.