

(Nr. 728.) Convention entre l'Italie et la Suisse pour la construction et pour la subvention d'un chemin de fer par le St-Gothard. Du 15 Octobre 1869.

Sa Majesté le Roi d'Italie et le Conseil fédéral de la Confédération suisse, pénétrés de la nécessité de réunir leurs efforts pour vaincre les difficultés que les Alpes opposent à la jonction des chemins de fer de l'Europe centrale avec ceux de la Péninsule italienne, et convaincus que pour atteindre ce but il est opportun de s'engager réciproquement par une Convention particulière sur les bases arrêtées à cet égard le 13 Octobre 1869 dans le Protocole final de la Conférence des Etats réunis à Berne pour s'entendre sur les moyens d'exécuter la ligne du St-Gothard, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi d'Italie,

Monsieur le Chevalier Louis Amédée Melegari, Chevalier Grand-Croix, décoré du Grand Cordon de Son ordre des Saints Maurice et Lazare, etc., etc., etc., Sénateur du Royaume, Son Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse,

et

le Conseil fédéral de la Confédération suisse,

Monsieur Emile Welti, Président de la Confédération,

Monsieur Charles Schenk, Conseiller fédéral, chef du Département fédéral de l'Intérieur,

(Nr. 728.) (Uebersetzung.) Uebereinkunft zwischen Italien und der Schweiz wegen Herstellung und Subventionirung einer Eisenbahn über den St. Gothard. Vom 15. Oktober 1869.

Seine Majestät der König von Italien und der Bundesrath der Schweizerischen Eidgenossenschaft, durchdrungen von der Nothwendigkeit, ihre Bemühungen zu vereinigen, um die Schwierigkeiten zu überwinden, welche die Alpen der Verbindung der Eisenbahnen Mittel-Europas mit denjenigen der italienischen Halbinsel entgegenstellen, und überzeugt, daß es zur Erreichung dieses Zweckes angemessen ist, sich gegenseitig durch eine besondere Uebereinkunft auf den Grundlagen zu verpflichten, welche in dieser Beziehung unterm 13. Oktober 1869, in dem Schlußprotokoll der Konferenz derjenigen Staaten festgestellt worden sind, die in Bern zur Verständigung über die Mittel der Ausführung der Gotthardbahn zusammengetreten waren, haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Italien:

Herrn Ritter Louis Amédée Melegari, Ritter Großkreuz, beforirt mit dem Großkordon Seines Ordens der Heiligen Mauritius und Lazarus etc. etc., Senator des Königreichs, Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

und

der Bundesrath der Schweizerischen Eidgenossenschaft:

Herrn Emil Welti, Bundespräsidenten,

Herrn Karl Schenk, Bundesrath, Vorsteher des eidgenössischen Departements des Innern,

Monsieur Jacques Dubs, Conseiller fédéral, chef du Département fédéral des Postes;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1.

L'Italie et la Suisse s'unissent pour assurer la jonction entre les chemins de fer allemands et les chemins de fer italiens par le moyen d'un chemin de fer suisse à travers le St-Gothard.

Le réseau du St-Gothard à construire pour atteindre ce but comprend les lignes suivantes:

Lucerne - Kussnacht - Immensee-Goldau,
Zoug-St-Adrien-Goldau,
Goldau - Flüelen - Biasca - Bellinzone,
Bellinzone-Lugano-Chiasso,
Bellinzone - Magadino-Frontière italienne vers Luino, avec embranchement sur Locarno.

Ce réseau aura une longueur d'environ 263 kilomètres.

Dans le but de faciliter l'exécution de ces lignes, les parties contractantes accorderont en commun une subvention à la société qui se formera pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard.

Dans l'organisation de cette Société, le Conseil fédéral prendra les mesures nécessaires pour assurer l'exécution de l'entreprise et de tous les engagements mentionnés dans la présente convention. A cet effet, les statuts de la Société devront être soumis à l'approbation du Gouvernement fédéral.

Herrn Jacob Dubs, Bundesrath, Vorsteher des eidgenössischen Postdepartements,

welche, nach Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, folgende Artikel vereinbart haben:

Art. 1.

Italien und die Schweiz vereinigen sich, um die Verbindung zwischen den deutschen und den italienischen Eisenbahnen mittelst einer schweizerischen Eisenbahn über den St. Gotthard zu sichern.

Das zu diesem Zwecke herzustellende Gotthardbahnnetz umfaßt folgende Linien:

Luzern-Küssnacht-Immensee-Goldau,
Zug-St. Adrian-Goldau,
Goldau-Flüelen-Biasca-Bellinzona,

Bellinzona-Lugano-Chiasso,
Bellinzona-Magadino-Italienische Grenze gegen Luino, mit Zweigbahn nach Locarno.

Dieses Netz wird eine Länge von ungefähr 263 Kilometern erhalten.

Um die Ausführung dieser Linien zu erleichtern, werden die vertragenden Theile derjenigen Gesellschaft, welche sich für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn bilden wird, gemeinsam eine Subvention gewähren.

Bei Organisation dieser Gesellschaft wird der Bundesrath die erforderlichen Maßregeln treffen, um die Ausführung des Unternehmens und aller in der gegenwärtigen Uebereinkunft erwähnten Verbindlichkeiten sicher zu stellen. Zu diesem Behufe sind die Statuten der Gesellschaft der Genehmigung der eidgenössischen Regierung zu unterwerfen.

Art. 2.

Pour que le chemin de fer du St-Gothard puisse remplir les conditions d'une grande ligne internationale, il ne doit pas, à son point culminant, avoir plus de 1162½ mètres de hauteur au-dessus du niveau de la mer; le rayon minimum des courbes ne devra pas être inférieur à 300 mètres et le maximum des pentes ne devra pas excéder 25 ‰. Pour le cas où il serait nécessaire de dépasser le 25 ‰ entre Biasca et Lavorgo, on demandera à cet effet l'autorisation du Conseil fédéral, qui, sur ce tronçon, pourra accorder une augmentation jusqu'à 26 ‰.

Le tunnel à construire entre Göschenen et Airolo devra être établi en ligne droite.

La ligne de Fluelen à Biasca sera construite à double voie. Sur le reste de la ligne Goldau-Bellinzona les tunnels seront construits pour une double voie, mais les travaux d'art et de terrassements pourront être exécutés pour une seule voie.

Toutes les autres lignes pourront être établies pour une simple voie.

Art. 3.

Les lignes de réseau du St-Gothard seront construites dans l'ordre suivant, et la durée de la construction est pour chacune d'elles fixée comme suit:

Les lignes de Biasca au Lac Majeur et de Lugano à Chiasso devront être achevées 3 ans après la constitution de la société.

L'Italie s'engage à ce que pour la même époque le tronçon de raccordement de Chiasso à Camerlata soit construit et mis en exploitation.

Art. 2.

Damit die Gotthard-Eisenbahn den Bedingungen einer großen internationalen Linie zu entsprechen vermöge, soll sie dergestalt angelegt werden, daß sie mit ihrem Scheitelpunkt nicht höher als 1162½ Meter über dem Meere zu liegen kommt; der kleinste Radius der Kurven darf nicht unter 300 Meter und der höchste Betrag der Steigungen nicht über 25 ‰ gehen. Sollte es nöthig werden, zwischen Biasca und Lavorgo die Steigung von 25 ‰ zu überschreiten, so ist hiezu die Ermächtigung des Bundesrathes einzuholen, welcher für diese Strecke eine Erhöhung bis auf 26 ‰ gestatten kann.

Der zwischen Göschenen und Airolo anzulegende Tunnel ist in gerader Linie herzustellen.

Die Linie von Flüelen nach Biasca soll doppelgleisig gebaut werden. Auf dem übrigen Theil der Linie Goldau-Bellinzona sind die Tunnel für eine zweigleisige Bahn herzustellen, während die Kunstbauten und die Erdarbeiten nur einer eingleisigen Anlage zu entsprechen brauchen.

Alle anderen Linien dürfen eingleisig gebaut werden.

Art. 3.

Die Linien des Gotthardbahnnetzes sind in folgender Reihenfolge herzustellen und die Dauer der Bauzeit wird für jede derselben wie folgt festgesetzt:

Die Linien von Biasca bis zum Vangensee und von Lugano nach Chiasso müssen 3 Jahre nach Konstituierung der Gesellschaft vollendet sein.

Italien verpflichtet sich dafür zu sorgen, daß zu dem nämlichen Zeitpunkte auch die Anschlußbahn von Chiasso nach Camerlata gebaut und in Betrieb gesetzt werde.

Les travaux sur les autres lignes du réseau devront être entrepris en temps nécessaire pour qu'ils puissent être achevés et que ces lignes soient ouvertes simultanément avec la grande galerie de Goeschenen à Airolo.

Les lignes dont la construction est supposée de $2\frac{1}{2}$ années sont les suivantes:

Lucerne-Kussnacht-Goldau,
Zoug-St-Adrien-Goldau,
Biasca-Bellinzona,
Lugano-Chiasso,
Bellinzona-Frontière suisse (Luino), avec embranchement sur Locarno.

Les lignes dont la construction est supposée de $4\frac{1}{2}$ années sont les suivantes:

Goldau-Fluelen,
Fluelen-Goeschenen,
Airolo-Biasca,
Bellinzona-Lugano.

La durée de la construction du tunnel à établir entre Goeschenen et Airolo est présumée être de 9 années. Le commencement des travaux sera fixé par le Conseil fédéral.

Art. 4.

La Confédération suisse pourvoira à ce que, par un passage sur le Rhin près de Bâle, le chemin de fer Central suisse soit relié au réseau du Grand-Duché de Bade.

L'Italie construira un chemin de fer sur la rive gauche du Lac Majeur, rejoignant le chemin suisse sur la frontière près de Pino à un des points du réseau italien situé sur la route directe de Gènes.

Les parties contractantes s'engagent d'une manière générale à faire leur possible pour que les lignes

Die Arbeiten auf den anderen Linien des Netzes sollen so zeitig in Angriff genommen werden, daß sie gleichzeitig mit dem großen Tunnel von Göschenen nach Airolo vollendet und in Betrieb gesetzt werden können.

Die Linien, deren Bauzeit auf $2\frac{1}{2}$ Jahre angenommen wird, sind folgende:

Lucern-Küssnacht-Goldau,
Zug-St. Adrian-Goldau,
Biasca-Bellinzona,
Lugano-Chiasso,
Bellinzona-Schweizerische Grenze (Luino) mit Zweigbahn nach Locarno.

Die Linien, deren Bauzeit auf $4\frac{1}{2}$ Jahre angenommen wird, sind folgende:

Goldau-Flüelen,
Flüelen-Göschenen,
Airolo-Biasca,
Bellinzona-Lugano.

Die Dauer der Bauzeit des zwischen Göschenen und Airolo herzustellenden Tunnels wird auf 9 Jahre angenommen. Der Beginn der Arbeiten wird vom Bundesrathe festgesetzt.

Art. 4.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft wird dafür sorgen, daß durch einen Rheinübergang bei Basel die Schweizerische Centralbahn mit dem Bahnnetz des Großherzogthums Baden in Verbindung gesetzt werde.

Italien wird auf dem linken Ufer des Langensees eine Eisenbahn herstellen, welche die schweizerische Bahn an der Grenze bei Pino mit einem der an der direkten Linie nach Genua liegenden Punkte des italienischen Bahnnetzes verbindet.

Die vertragenden Theile verpflichten sich im Allgemeinen, ihr Möglichstes zu thun, damit die zum Gotthardbahnnetz

d'accès au réseau du St-Gothard soient corrigées dans le sens d'un raccourcissement, et en particulier la Confédération s'engage à faire ses efforts pour obtenir la construction d'un tronçon qui permette d'éviter le détour sur la station d'Altstätten.

Au cas où cette ligne de raccourcissement ne serait pas construite au moment de la mise en exploitation de la ligne du St-Gothard, il serait procédé à une réduction équivalente du tarif des transports.

Art. 5.

La Suisse s'engage à ce que toutes les parties de la ligne telles qu'elles doivent être construites soient livrées le plus tôt possible à l'exploitation lorsqu'elles seront terminées.

Dès que toute la ligne sera achevée, le service de l'exploitation en devra être organisé. Pour garantir la conformité de l'organisation de l'exploitation avec les dispositions de la présente convention, cette organisation devra être soumise à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 6.

Les cas de force majeure réservés, l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard devra être assurée, contre toute interruption et elle devra dans toutes ses parties répondre à ce qu'on est en droit d'exiger d'une grande ligne internationale.

Toutefois la Suisse se réserve de prendre les mesures nécessaires pour le maintien de la neutralité et pour la défense du pays.

Art. 7.

Les hautes parties contractantes feront leurs efforts pour faciliter le plus possible, en vue de l'intérêt

führenden Zufahrtslinien im Sinne einer Abföhrung verbessert werden, und insbesondere verpflichtet sich die Eidgenossenschaft, ihre Anstrengungen dahin eintreten zu lassen, den Bau eines Bahnstüdes zu erwirken, welches den Umweg über die Station Altstätten zu vermeiden gestattet.

Sollte diese abgeföhrzte Linie zur Zeit der Betriebsöffnung der Gotthardbahn nicht hergestellt sein, so würde zu einer entsprechenden Herabsetzung des Transporttarifs geschritten werden.

Art 5.

Die Schweiz übernimmt die Verpflichtung, daß alle Abtheilungen der anzulegenden Linie so bald als möglich nach ihrer Herstellung dem Betriebe übergeben werden.

Sobald die ganze Linie vollendet sein wird, ist der Betriebsdienst auf derselben einzurichten. Um die Uebereinstimmung der Betriebseinrichtung mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags zu sichern, soll dieselbe der Genehmigung des Bundesraths unterworfen werden.

Art. 6.

Fälle höherer Gewalt vorbehalten, soll der Betrieb der Gotthardbahn gegen jede Unterbrechung sichergestellt werden und in allen Theilen den Anforderungen entsprechen, welche mit Recht an eine große internationale Linie gestellt werden können.

Die Schweiz behält sich jedoch vor, die zur Aufrechterhaltung der Neutralität und zur Vertheidigung des Landes nöthigen Maßregeln zu treffen.

Art. 7.

Die Hohen vertragenden Theile werden im gemeinsamen Interesse sich bemühen, den Verkehr zwischen Deutschland und

commun, le trafic entre l'Allemagne et l'Italie, et à cet effet elles chercheront à provoquer sur le chemin de fer du St-Gothard le transport des personnes, des marchandises et des objets postaux le plus régulier, le plus commode, le plus rapide et le meilleur marché possible.

La Compagnie du chemin de fer du St-Gothard organisera, avec les chemins de fer des Etats subventionnants, sur la demande des administrations de ces chemins de fer, un service direct (cumulatif), pour le transit sur le St-Gothard.

La Suisse s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que les trains soient organisés de telle manière qu'autant que possible ils coïncident sans interruption avec les chemins de fer de l'Allemagne et de l'Italie.

Elle s'engage aussi à faire établir sur la ligne du St-Gothard en été au moins trois trains de voyageurs par jour dans les deux directions et en hiver au moins deux. Ces trains chemineront sans interruption et l'un d'eux sera un train express.

Art. 8.

Pour ce qui concerne le trafic transitant l'Allemagne en Italie et vice versa on a fixé comme suit les taxes maximales de transport:

Voyageurs:

I^{re} classe 50 centimes par lieue suisse; II^{me} classe 35 centimes, et III^{me} classe 25 centimes. Toutefois, pour les parties de la ligne ayant une pente de 15 ‰ et plus, l'entreprise du St-Gothard pourra exiger une surtaxe de 50 ‰.

Reichs-Gesetzbl. 1871.

Italien thunlichst zu erleichtern, und sie werden zu diesem Behufe die möglichst regelmäßige, bequeme, schnelle und wohlfeile Beförderung von Personen, Gütern und Poststücken auf der Gotthardbahn hervorzurufen suchen.

Die Gotthardbahn-Gesellschaft wird mit den Eisenbahnen der subventionirenden Staaten, auf Verlangen der Verwaltungen dieser Bahnen, einen direkten (cumulativen) Verkehr für den Transit über den Gotthard einrichten.

Die Schweiz verpflichtet sich, die nöthigen Maßregeln zu treffen, damit die Züge dergestalt eingerichtet werden, daß sie so viel als möglich an die Züge der deutschen und italienischen Bahnen sich ohne Unterbrechung anschließen.

Sie übernimmt ferner die Verpflichtung, auf der Gotthardbahn im Sommer wenigstens drei, im Winter wenigstens zwei Personenzüge täglich nach beiden Richtungen einrichten zu lassen. Diese Züge werden ohne Unterbrechung fahren, und einer derselben soll ein Expresszug sein.

Art. 8.

Für den Transitverkehr von Deutschland nach Italien und umgekehrt ist der höchste Betrag der Beförderungspreise wie folgt festgesetzt:

Reisende:

I. Klasse 50 Centimen; II. Klasse 35 Centimen und III. Klasse 25 Centimen für die Schweizermeile. Für Bahnstrecken mit einer Steigung von 15 ‰ und darüber darf jedoch die Gotthard-Unternehmung einen Zuschlag von 50 ‰ erheben.



Marchandises:

Grande vitesse: 45 cent. par tonne et par kilomètre, sans aucun supplément de taxe.

Petite vitesse: 1° pour les matières brutes, telles que le charbon, le coke, le minerail, les terres, les engrais, le soufre, les pierres, le bois etc., de même que pour le fer et les marchandises brutes en fer, en tant que ces objets sont expédiés en wagons complets, la taxe ne pourra excéder 5 centimes par tonne et par kilomètre, avec une surtaxe de 3 centimes par tonne et par kilomètre pour les parties de la ligne qui offrent des pentes de 15 ‰ et au-dessus.

2° Pour toutes les autres marchandises, la taxe ne pourra excéder 14½ centimes par tonne et par kilomètre, ou 19½ centimes par tonne et par kilomètre pour les parties de la ligne ayant des pentes de 15 ‰ et au-dessus, tout autre supplément de taxe étant exclu.

Art. 9.

Quand l'intérêt du capital-actions excédera le 9 ‰, la Compagnie sera tenue de procéder à la réduction des taxes, et en première ligne à celle des surtaxes.

Art. 10.

La Société du chemin de fer du St-Gothard est tenue de faire jouir, pour le transport des personnes et des marchandises d'Italie, pour l'Italie et à travers l'Italie, les chemins de fer des Etats subventionnants au moins des mêmes avantages et des mêmes facilités qu'elle aura accordés soit à d'autres chemins de fer en dehors de la Suisse, soit à des parties et à des stations quelconques

Waaren:

Eilgüter: 45 Centimen für die Tonne und den Kilometer ohne jeden Preiszuschlag.

Gewöhnliche Fracht: 1. Für Rohstoffe, wie Kohlen, Roark, Erze, Erden, Dünger, Schwefel, Steine, Holz u. s. w., sowie für Eisen und rohe Eisenwaaren, soweit diese Gegenstände in ganzen Wagenladungen versendet werden, darf der Preis 5 Centimen für die Tonne und den Kilometer nicht übersteigen, nebst einem Zuschlag von 3 Centimen für die Tonne und den Kilometer auf Bahnstrecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber.

2. Für alle anderen Waaren darf der Preis 14½ Centimen für die Tonne und den Kilometer, oder 19½ Centimen für die Tonne und den Kilometer auf Bahnstrecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber, nicht übersteigen; jeder andere Zuschlag ist ausgeschlossen.

Art. 9.

Wenn die Zinsen des Aktienkapitals 9 Prozent übersteigen, ist die Gesellschaft gehalten, zu einer Reduktion der Preise, und zwar in erster Linie der Preiszuschläge, zu schreiten.

Art. 10.

Die Gotthardbahn-Gesellschaft ist gehalten, für den Personen- und Gütertransport von, nach und durch Italien die Eisenbahnen der subventionirenden Staaten mindestens dieselben Vortheile und Erleichterungen genießen zu lassen, welche sie, sei es anderen Eisenbahnen außerhalb der Schweiz, sei es irgend welchen Strecken und Stationen dieser Bahnen, sei es endlich den Schweizerischen Grenzstationen gewähren sollte. Sie

de ces chemins de fer, soit enfin aux stations frontières suisses. Elle ne peut entrer dans aucune combinaison avec d'autres chemins de fer suisses par laquelle ce principe se trouverait violé.

En particulier, les réductions de tarifs que voudrait accorder le chemin de fer du St-Gothard en vue d'activer le trafic pour l'Italie, de l'Italie et à travers l'Italie devront, avant leur mise en vigueur, être communiquées à temps aux Gouvernements des États subventionnants, et, sur leur demande, les réductions de tarifs dont il s'agit devront être accordées à partir de la même époque pour les chemins de fer et les districts concurrents.

Art. 11.

La Confédération suisse prendra l'engagement général de faire exécuter les prescriptions de la présente convention relatives à la construction du chemin de fer du St-Gothard.

En particulier, elle devra exiger de la Société un cautionnement correspondant d'une manière suffisante aux obligations contractées par elle. Ce cautionnement consistera en un dépôt d'espèces ou de bonnes valeurs et il ne sera restitué que lorsque la Société aura rempli ses obligations ou qu'elle aura fourni les garanties nécessaires sous une autre forme.

Le Conseil fédéral prononcera sur toutes les questions qui ont trait à la construction de la grande galerie.

Il s'engage à présenter aux États subventionnants des rapports périodiques sur la marche et l'état des travaux, de même que sur le résultat de l'exploitation.

Art. 12.

Chacun des États subventionnants aura le droit de prendre, sur les lieux,

darf mit anderen schweizerischen Eisenbahnen in keine Verbindung eintreten, durch welche dieser Grundsatz verletzt werden würde.

Insbefondere sollen die Tarifiermächtigungen, welche die Gotthardbahn zur Belebung des Verkehrs nach, von und durch Italien gewähren möchte, vor ihrer Inkraftsetzung den Regierungen der subventionirenden Staaten zeitig mitgetheilt und auf deren Verlangen den konkurrierenden Bahnen und Distrikten von derselben Zeit ab zugestanden werden.

Art. 11.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft wird die allgemeine Verpflichtung übernehmen, die Vorschriften der gegenwärtigen Uebereinkunft bezüglich des Baues der Gotthardbahn ausführen zu lassen.

Insbefondere hat sie von der Gesellschaft eine den eingegangenen Verpflichtungen entsprechende Kaution zu fordern. Diese Kaution soll in der Hinterlegung von baarem Gelde oder guten Werthpapieren bestehen und nicht eher zurückerstattet werden, als bis die Gesellschaft ihre Verpflichtungen erfüllt oder die nothwendigen Garantien in einer anderen Form geleistet hat.

Der Bundesrath entscheidet über alle Fragen, welche auf den Bau des großen Tunnels Bezug haben.

Er hat die Verpflichtung, den subventionirenden Staaten periodische Berichte über den Gang und den Stand der Arbeiten, sowie über die Betriebsergebnisse vorzulegen.

Art. 12.

Jeder der subventionirenden Staaten ist berechtigt, vom Stande der Arbeiten

connaissance de l'état des travaux après avoir désigné au Gouvernement suisse les personnes qu'il chargera de cette inspection.

Chaque année à une époque déterminée on procédera à la vérification des travaux des deux grandes galeries du St-Gothard et du Monte-Cenere. Le Conseil fédéral invitera les Etats subventionnants à envoyer des délégués pour assister à cette opération: un procès-verbal sera dressé et signé par les délégués présents.

Art. 13.

S'il existe dans les concessions cantonales des dispositions contraires à celles de la présente convention ces dispositions s'entendront abrogées par la publication de la dite convention.

Si un Canton suisse entravait d'une manière quelconque l'établissement ou l'exploitation de la ligne du St-Gothard, la Confédération évoquerait à elle l'affaire et prendrait l'initiative des mesures nécessaires.

Art. 14.

La Société peut être actionnée à son siège social.

S'il survient des contestations en matière de droit civil entre la Confédération et l'entreprise du St-Gothard, elles seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 15.

Au cas où la concession du chemin du St-Gothard viendrait à être transmise à une autre société, cette transmission devra être approuvée par le Conseil fédéral, qui prend l'engagement de pourvoir à ce que toutes les stipulations de la présente

an Ort und Stelle Kenntniß zu nehmen, nachdem der Schweizerischen Regierung die mit dieser Besichtigung betrauten Personen bezeichnet worden sind.

Alljährlich zu einer bestimmten Zeit soll eine Revision der Arbeiten an den beiden großen Tunnels des Gotthard und des Monte Cenere vorgenommen werden. Der Bundesrath wird die subventionirenden Staaten einladen, Vertreter zur Theilnahme an diesem Geschäfte zu entsenden. Es soll ein Protokoll aufgenommen und von den anwesenden Vertretern unterzeichnet werden.

Art. 13.

Sollten in den kantonalen Konzessionen Bestimmungen enthalten sein, welche mit denjenigen der gegenwärtigen Uebereinkunft im Widerspruch stehen, so werden sie mit der Verkündung dieser Uebereinkunft als aufgehoben angesehen.

Sofern ein schweizerischer Kanton auf irgend eine Weise den Bau oder den Betrieb der Gotthardbahn hindern sollte, so wird die Eidgenossenschaft die Angelegenheit vor sich ziehen und die Initiative zu den nöthigen Maßregeln ergreifen.

Art. 14.

Die Gesellschaft kann an ihrem Gesellschaftssitz belangt werden.

Wenn zwischen der Eidgenossenschaft und der Gotthard-Unternehmung Streitigkeiten civilrechtlicher Natur entstehen, so sind diese durch das Bundesgericht zu regeln.

Art. 15.

Falls die Konzession für die Gotthardbahn auf eine andere Gesellschaft übertragen werden sollte, so muß für diese Uebertragung die Genehmigung des Bundesrathes eingeholt werden, welcher zugleich die Verpflichtung übernimmt, dafür zu sorgen, daß alle Festsetzungen der gegen-

convention restent entièrement en vigueur.

Dans le cas où une fusion viendrait plus tard à être opérée entre des chemins de fer suisses et le chemin de fer du St-Gothard, ou si la Société du St-Gothard construisait de nouvelles lignes, les obligations incombant à cette dernière passeraient à l'entreprise plus étendue, en tant qu'elles se rapportent à l'exploitation.

Art. 16.

Les hautes parties contractantes sont tombées d'accord pour fixer, d'après le Protocole final de la Conférence de Berne, à la somme de quatre-vingt-cinq millions de francs le chiffre de la subvention nécessaire pour rendre possible l'établissement du chemin de fer par le St-Gothard.

Art. 17.

Un tiers des subsides sera payé en neuf annuités égales. Relativement au paiement des deux autres tiers, les dispositions suivantes feront règle:

- a) Pour chaque exercice il sera transmis, en temps opportun, aux Etats subventionnants, un programme et un devis des travaux à opérer dans la grande galerie du St-Gothard.
- b) Le Conseil fédéral fixera l'époque du commencement du premier exercice, et à la fin de chaque exercice il fera connaître aux autres Etats le montant de la somme qui a été réellement dépensée. Le paiement de cette somme s'effectuera après la vérification des travaux, faite en conformité de l'art. 12. Toutefois ces paiements ne pourront excéder la somme portée au budget de l'exercice.

wärtigen Uebereinkunft unverletzt in Kraft bleiben.

Wenn später eine Verschmelzung zwischen schweizerischen Eisenbahnen und der Gotthardbahn eintreten, oder wenn die Gotthardbahn-Gesellschaft neue Linien bauen sollte, so gehen die der letzteren in Bezug auf den Betrieb obliegenden Verpflichtungen auch auf das erweiterte Unternehmen über.

Art. 16.

Die Hohen vertragenden Theile sind übereingekommen, nach dem Schlußprotokolle der Berner Konferenz den für die Herstellung der Gotthardbahn nöthigen Subventionsbetrag auf 85 Millionen Franken festzusetzen.

Art. 17.

Ein Drittel der Subsidien ist in neun gleichen Jahresbeträgen zu zahlen. Wegen Zahlung der beiden andern Dritttheile sollen folgende Bestimmungen maßgebend sein:

- a) für jedes Baujahr ist den subventionirenden Staaten rechtzeitig ein Programm und ein Voranschlag der in dem großen Gotthardtunnel auszuführenden Arbeiten einzureichen;
- b) der Bundesrath setzt den Zeitpunkt des Beginns des ersten Baujahres fest und giebt am Ende jedes Baujahres den anderen Staaten von dem Betrage der wirklich verwendeten Summe Kenntniß. Die Zahlung dieser Summe erfolgt nach der gemäß Art. 12. vorzunehmenden Revision der Arbeiten. Jedoch dürfen diese Zahlungen die in das Budget des Baujahres aufgenommene Summe nicht übersteigen.

Le paiement des annuités égales et celui des sommes consacrées chaque année à la construction du tunnel s'effectueront en espèces entre les mains du Gouvernement fédéral un mois après la vérification des travaux de construction du dit tunnel.

On liquidera, lors du dernier versement, le solde éventuel de la subvention totale.

Art. 18.

Les Etats ne se réservent un droit de participation aux résultats financiers de l'entreprise que dans le cas où le dividende à répartir sur les actions dépasserait le 7 %. Dans ce cas la moitié de l'excédant serait partagée à titre d'intérêt entre les Etats subventionnants, dans la proportion de leurs subsides.

Art. 19.

Les subsides seront mis à la disposition du Conseil fédéral suisse, d'après les prescriptions de l'art. 17 ci-dessus. Le Conseil fédéral fera parvenir ces subsides en même temps que ceux de la Suisse à la Compagnie, avec laquelle il aura à s'entendre sur la construction et l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard.

Art. 20.

La Suisse s'engage à participer pour la somme de vingt millions de francs, et le Royaume d'Italie pour celle de quarante-cinq millions de francs, au total des subsides fixé à l'art. 16 de la présente Convention.

Art. 21.

Cette Convention ne sera exécutoire qu'à partir du jour où, par le concours d'autres Etats signataires du Protocole final de la Conférence de Berne, le total des subsides aura

Die Zahlung sowohl der gleichmäßigen Jahresbeträge, als auch der alljährlich für den Tunnelbau bestimmten Summen wird einen Monat nach der Revision der Bauarbeiten an diesem Tunnel zu Händen der eidgenössischen Regierung in baarem Gelde geleistet.

Bei der letzten Einzahlung wird der etwaige Saldo der gesamten Subvention liquidirt.

Art. 18.

Die Staaten behalten sich einen Anspruch auf Theilnahme an den finanziellen Ergebnissen des Unternehmens nur für den Fall vor, wenn die auf die Aktien zu vertheilende Dividende 7 % übersteigen sollte. In diesem Falle wird die Hälfte des Ueberschusses als Zins unter die subventionirenden Staaten im Verhältniß ihrer Subsidien vertheilt.

Art. 19.

Die Subsidien sollen dem Schweizerischen Bundesrathe nach den Vorschriften des voranstehenden Art. 17. zur Verfügung gestellt werden. Der Bundesrath wird diese Subsidien gleichzeitig mit denjenigen der Schweiz an die Gesellschaft verabsolgen, mit welcher er sich über den Bau und Betrieb der Gotthardbahn zu verständigen haben wird.

Art. 20.

Die Schweiz verpflichtet sich, mit einer Summe von zwanzig Millionen Franken, und das Königreich Italien mit einer solchen von fünfundsiebzehn Millionen Franken an dem in Art. 16. des gegenwärtigen Vertrages festgesetzten Gesamtbetrage der Subsidien theilzunehmen.

Art. 21.

Diese Uebereinkunft ist erst von dem Tage an vollziehbar, wo durch die Mitwirkung anderer Staaten, welche das Schlussprotokoll der Berner Konferenz unterzeichnet haben, der Gesamtbetrag

atteint la somme de quatre-vingt-cinq millions de francs.

Si dans le délai de six mois à partir du premier novembre prochain cette condition ne se trouve pas remplie, la présente Convention sera regardée comme non avenue.

Art. 22.

Les Gouvernements des deux Etats inviteront les autres Etats signataires du Protocole final de la Conférence de Berne, du 13 octobre 1869, à adhérer à la présente Convention, conclue à la suite des déclarations faites par leurs représentants dans le sein de la Conférence et en conformité des dispositions arrêtées dans le dit Protocole final.

Art. 23.

La présente Convention sera ratifiée dès que l'Assemblée fédérale et le Parlement italien l'auront approuvée, et les ratifications en seront échangées à Berne aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi les Plénipotentiaires ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Berne en double expédition, le quinze Octobre mil-huit-cent-soixante-neuf.

Welti. Melegari.
Schenk.
Dubs.

der Subsidien die Summe von fünfundachtzig Millionen Franken erreicht haben wird.

Wenn diese Bedingung innerhalb der Frist von sechs Monaten, vom 1. November nächstkünftig an gerechnet, nicht erfüllt ist, so ist der gegenwärtige Vertrag als erloschen zu betrachten.

Art. 22.

Die Regierungen der beiden Staaten werden die anderen Staaten, welche das Schlußprotokoll der Berner Konferenz vom 13. Oktober 1869. unterzeichnet haben, einladen, diesem Vertrage, welcher in Folge der von den Vertretern dieser Staaten im Schoße der Konferenz abgegebenen Erklärungen, sowie in Uebereinstimmung mit den in dem erwähnten Schlußprotokoll festgesetzten Bestimmungen abgeschlossen wurde, beizutreten.

Art. 23.

Die gegenwärtige Uebereinkunft wird ratifizirt, sobald die Bundesversammlung und das italienische Parlament dieselbe genehmigt haben, und es werden die Ratifikationen sobald als thunlich in Bern ausgetauscht werden.

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

Geschehen zu Bern, in doppelter Ausfertigung, den 15. Oktober 1869.

Welti. Melegari.
Schenk.
Dubs.

(Nr. 729.) Seine Majestät der Kaiser und König haben im Namen des Deutschen Reichs:

den bisherigen Generalkonsul des Norddeutschen Bundes
Louis Will zu Havana,
zum Generalkonsul des Deutschen Reichs daselbst;

die