

## IX. Schweiz.

### 18. Februar. Der Gotthardbahnvertrag.

Der am 18. Oktober 1909 in Bern zwischen dem Deutschen Reich, Italien und der Schweiz abgeschlossene neue Vertrag soll die Verträge von 1869, 1871, 1878 und 1879 ersetzen und wurde nötig durch die mit Wirkung vom 1. Mai 1909 eingetretene Verstaatlichung der Gotthardbahn.

Die Linien, auf die er sich bezieht, sind im einzelnen die Strecken: 1. Luzern-Immensee-Arth-Goldau-Graubünden-Chiasso. 2. Zug-Arth-Goldau. 3. Graubünden-Adenago-Pino-Grenze. 4. Adenago-Locarno. Nach dem neuen Vertrag wird die Schweiz den Betrieb der Gotthardbahn in allen Beziehungen so erhalten, daß er den Anforderungen entspricht, die man an eine große internationale Linie stellen kann. Der Verkehr über die Gotthardbahn soll stets die gleichen Grundlagen und die gleichen Vorteile genießen, die von den schweizerischen Bundesbahnen irgend einer anderen bereits bestehenden oder künftig zu bauenden Alpenbahn bewilligt sind oder noch bewilligt werden. Die Schweiz hat dafür zu sorgen, daß die Bundesbahnen den deutschen und den italienischen Eisenbahnen mindestens die gleichen Vorteile und Erleichterungen zuteil werden lassen, die sie, sei es anderen Eisenbahnen außerhalb der Schweiz, sei es irgendwelchen Strecken und Stationen dieser Bahn, sei es schließlich den schweizerischen Grenzstationen gewähren soll.

Für den im Durchgang über die Gotthardbahn sich bewegenden Personenverkehr werden folgende Höchstpreise festgelegt: für die erste Klasse 10.416 Centimes für den Kilometer, zweite Klasse 7.291 Centimes, dritte Klasse 5.208 Centimes. Die Bundesbahnen dürfen einen Zuschlag von 50 Prozent für solche Teilstrecken erheben, die eine Erigung von 15 pro Milie und mehr haben, jedoch wird auf der Monte-Cenero-Linie der Personenverkehr auch in Zukunft von einem Zuschlag befreit bleiben. Die Schweiz verpflichtet sich, für die schweizerischen Bundesbahnen die gegenwärtig für den deutschen und italienischen Güterverkehr im Durchgang über die Gotthardbahn bestehenden Transitlagen in Zukunft solange nicht zu erhöhen, als die deutschen oder italienischen Eisenbahnen über gegenwärtig für diese Verkehre bestehenden Lagen nicht erhöhen. Vorbehalten bleibt jedoch infolge der Herabsetzung der Bergzuschläge eine Neuregelung der ausnahmsweise ermäßigten durch den ausländischen Wettbewerb bedingten Transitlagen.

Für den Güterverkehr, der sich im Durchgang über die Gotthardbahn bewegt, bewilligt die Schweiz eine Herabsetzung der zurzeit geltenden Bergzuschläge in der Weise, daß die gegenwärtig bestehenden Zuschläge von 64 km für Erstfeld-Chiasso und von 50 km für Erstfeld-Pino ermäßigt werden: um 35 Prozent vom 1. Mai 1910 an, d. h. auf 42 km für die Strecke Erstfeld-Chiasso, auf 33 km für die Strecke Erstfeld-Pino; um 50 Prozent vom 1. Mai 1920 an, d. h. auf 22 km für die Strecke Erstfeld-Chiasso, auf 26 km für die Strecke Erstfeld-Pino. Wenn infolge gegen-