

V e r t r a g

zwischen

der Schweiz und Italien, betreffend den Bau und Betrieb
einer Gotthard-Eisenbahn.

(Vom 15. Oktober 1869.)

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft

und

Seine Majestät der König von Italien,

durchdrungen von der Nothwendigkeit, ihre Anstrengungen zu vereinigen, um die Schwierigkeiten zu bestiegen, welche die Alpen einer Verbindung der Eisenbahnen Mittel-Europa's mit denjenigen der italienischen Halbinsel entgegenstellen, und überzeugt, daß es zur Erreichung dieses Zweckes opportun ist, sich gegenseitig durch einen besondern Vertrag auf den Grundlagen zu verpflichten, welche sachbezüglich unterm 13. Oktober 1869 in dem Schlußprotokoll der Konferenz derjenigen Staaten festgestellt worden sind, die in Bern sich vereinigten, um sich über die Mittel der Ausführung der Gotthardbahn zu verständigen, haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft:

Herrn Emil W e l t i, Bundespräsident,

Herrn Karl S c h e n k, Bundesrath, Vorsteher des eidgenössischen Departements des Innern,

Herrn Jakob D u b s, Bundesrath, Vorsteher des eidgenössischen Postdepartements, und

Seine Majestät der König von Italien,

Herrn Ritter Louis Amédée Melegari, Ritter Großkreuz, beforirt mit dem Großcordon Seines Ordens der Heiligen Mauritius und Lazarus, *rc. rc. rc.*, Senator des Königreichs, Seinen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei der schweizerischen Eidgenossenschaft;

Welche, nachdem sie sich ihre Vollmachten mitgetheilt, und dieselben in guter und gehöriger Form befunden, folgende Artikel vereinbart haben:

Art. 1.

Die Schweiz und Italien 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 zu erstellende Gotthardbahnnetz umfaßt folgende Linien:

Lucern-Näfnacht-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 vertragsschließenden Parteien 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 im gegenwärtigen Vertrage erwähnten Verbindlichkeiten sicherzustellen. Zu diesem Behufe sind die Statuten der Gesellschaft der Genehmigung der eidgenössischen Regierung zu unterstellen.

Art. 2.

Damit die Gotthardeisenbahn den Bedingungen einer großen internationalen Linie zu entsprechen vermöge, soll dieselbe so angelegt werden, daß ihr Kulminationspunkt nicht höher als $1162\frac{1}{2}$ Meter über dem Meere zu liegen kommt; der kleinste Radius der Kurven darf nicht unter 300 Meter und das Maximum der Steigungen nicht über 25‰ gehen. Sollte es nöthig werden, zwischen Biasca und Lavigo die Steigung von 25‰ zu überschreiten, so ist hiezu die Ermächtigung

des Bundesrathes einzuholen, welcher für diese Strecke eine Erhöhung bis auf 26⁰/₀₀ gestatten kann.

Der zwischen Göschenen und Airolo zu bauende Tunnel ist in gerader Linie zu erstellen.

Die Linie von Flüelen nach Biasca soll doppelspurig gebaut werden. Auf dem übrigen Theil der Linie Goldau-Bellinzona sind die Tunneln für eine zweispurige Bahn zu erstellen; dagegen brauchen die Kunstbauten und die Erdarbeiten einer bloß einspurigen Anlage zu entsprechen.

Alle andern Linien dürfen einspurig gebaut werden.

Art. 3.

Die Linien des Gotthardbahnnetzes sind in folgender Reihenfolge zu erstellen und die Dauer der Bauzeit wird für jede derselben folgendermaßen festgesetzt:

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

Italien verpflichtet sich dafür, daß auf den nämlichen Zeitpunkt auch die Anschlußbahn von Chiasso nach Camerlata gebaut und in Betrieb gesetzt werde.

Die Arbeiten auf den andern Linien des Netzes sollen so zeitig vorgenommen werden, daß sie vollendet und diese Linien eröffnet werden können gleichzeitig mit dem großen Tunnel von Göschenen nach Airolo.

Die Linien, deren Bauzeit auf 2¹/₂ Jahr angenommen wird, sind folgende:

Luzern-Rüschnacht-Goldau,
Zug-St. Adrian-Goldau,
Biasca-Bellinzona,
Lugano-Chiasso,
Bellinzona-schweizerische Grenze (Luino), mit Zweigbahn nach Locarno.

Die Linien, deren Bauzeit auf 4¹/₂ Jahr angenommen wird, sind folgende:

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

Die Dauer der Bauzeit des zwischen Göschenen und Airolo zu erstellenden Tunneln wird auf 9 Jahre angenommen. Der Beginn der Arbeiten wird vom Bundesrath festgesetzt.

Art. 4.

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

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

Die kontrahirenden Parteien verpflichten sich im Allgemeinen, ihr Möglichstes zu thun, damit die zum Gotthardbahnhofs führenden Zufahrtslinien im Sinne einer Abkürzung korrigirt werden, und insbesondere verpflichtet sich die Eidgenossenschaft, ihre Anstrengungen dahin eintreten zu lassen, den Bau eines Bahnstückes zu erwirken, welches gestattet, den Umweg über die Station Altsjetten zu vermeiden.

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

Art. 5.

Die Schweiz verpflichtet sich, alle Abtheilungen der Linie, wie sie für den Bau bezeichnet sind, nach ihrer Herstellung so bald als möglich dem Betrieb zu übergeben.

Sobald die ganze Linie vollendet sein wird, ist der Betriebsdienst derselben zu organisiren. Um die Uebereinstimmung der Betriebsorganisation mit den Dispositionen des gegenwärtigen Vertrags zu sichern, soll dieselbe der Genehmigung des Bundesrathes unterstellt 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 man an eine große internationale Linie zu stellen berechtigt ist.

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

Art. 7.

Die hohen vertragschließenden Parteien werden ihre Anstrengungen dahin eintreten lassen, so viel wie möglich, in Berücksichtigung des gemeinsamen Interesses, den Verkehr zwischen Deutschland und Italien zu erleichtern; zu diesem Zwecke werden sie eine möglichst regelmäßige, bequeme, rasche und wohlfeile Beförderung von Personen, Waaren und Postgegenständen über die Gotthardbahn zu veranstalten suchen.

Die Gotthardbahngesellschaft 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 erforderlichen Maßregeln zu treffen, damit die Züge so organisiert werden, daß sie soviel als möglich mit den deutschen und italienischen Bahnen ohne Unterbrechung coincidiren.

Auch verpflichtet sie sich, auf der Gotthardlinie im Sommer wenigstens drei, im Winter wenigstens zwei tägliche Personenzüge, nach beiden Richtungen, veranstalten zu lassen. Diese Züge werden ohne Unterbrechung fahren, und es soll einer derselben ein Schnellzug sein.

Art. 8.

Für den Transitverkehr von Deutschland nach Italien und umgekehrt hat man die Maximal-Transporttagen wie folgt festgesetzt:

Reisende:

I. Klasse 50 Centimes per Schweizerstunde; II. Klasse 35 Centimes und III. Klasse 25 Centimes. Für Bahnstrecken mit einer Steigung von 15 ‰ und darüber darf jedoch die Gotthardunternehmung eine Zuschlagstaxe von 50 ‰ erheben.

Waaren:

Eilgüter: 45 Centimes per Tonne und per Kilometer ohne jeden Taxzuschlag.

Gewöhnliche Fracht: 1. Für Rohstoffe, wie Kohlen, Coaks, Erze, Erden, Dünger, Schwefel, Steine, Holz, zc., sowie für Eisen und rohe Eisenwaaren, so weit diese Gegenstände in ganzen Wagenladungen versendet werden, darf die Taxe 5 Centimes per Tonne und Kilometer nicht übersteigen, nebst einer Zuschlagstaxe von 3 Centimes per Tonne und Kilometer für Bahnstrecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber.

2. Für alle anderen Waaren darf die Taxe 14 1/2 Centimes per Tonne und Kilometer, oder 19 1/2 Centimes per Tonne und per Kilometer für die Bahnstrecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber, nicht übersteigen; jeder andere Taxzuschlag ist ausgeschlossen.

Art. 9.

Wenn die Zinsen des Aktienkapitals 9 ‰ übersteigen, so ist die Gesellschaft gehalten, zu einer Reduktion der Taxen, und zwar in erster Linie der Zuschlagstagen, zu schreiten.

Art. 10.

Die Gotthardbahngesellschaft ist gehalten, für den Personen- und Gütertransport von, nach und durch Italien den Eisenbahnen der Subventionsstaaten mindestens dieselben Vortheile und Erleichterungen zu Theil werden 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 darf in keine Kombination mit anderen schweizerischen Eisenbahnen eintreten, durch welche dieser Grundsatz verletzt würde.

Insbepondere sollen die Tarifermäßigungen, welche die Gotthardbahn zur Belebung des Verkehrs nach, von und durch Italien gewähren möchte, vor ihrer Inkraftsetzung den Regierungen der Subventionsstaaten zeitig mitgetheilt, und auf deren Verlangen den konkurirenden Bahnen und Bezirken auf den nämlichen Zeitpunkt zugestanden werden.

Art. 11.

Die schweizerische Eidgenossenschaft übernimmt die allgemeine Verpflichtung, die Vorschriften des gegenwärtigen Vertrags betreffend den Bau der Gotthardbahn vollziehen zu lassen.

Insbepondere hat sie von der Gesellschaft eine Kaution zu verlangen, welche den durch sie einzugehenden Verpflichtungen in genügender Weise entspricht. 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 andern Form geleistet hat.

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

Er verpflichtet sich, den Subventionsstaaten periodische Berichte über den Gang und den Stand der Arbeiten, sowie über die Betriebsergebnisse vorzulegen.

Art. 12.

Jeder der Subventionsstaaten ist berechtigt, an Ort und Stelle vom Stande der Arbeiten Kenntniß zu nehmen, nachdem er der schweizerischen Regierung die mit dieser Inspektion betrauten Personen bezeichnet haben wird.

Jedes Jahr zu einer bestimmten Zeit wird man die Verifikation der Arbeiten an den beiden großen Tunnels des Gotthard und des Monte Genere vornehmen. Der Bundesrath wird die Subventionsstaaten einladen, Delegirte, welche dieser Operation beizuwohnen haben, abzuordnen. Von den anwesenden Delegirten ist ein Protokoll aufzunehmen und zu unterzeichnen.

Art. 13.

Sollten in den kantonalen Konzessionen Bestimmungen enthalten sein, welche mit denjenigen des gegenwärtigen Vertrags im Widerspruche stehen, so sind dieselben mit der Veröffentlichung des besagten Vertrags als aufgehoben anzusehen.

Wenn ein schweizerischer Kanton auf irgend eine Weise die Erstellung oder den Betrieb der Gotthardbahn erschweren sollte, so steht der Eidgenossenschaft das Recht zu, maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.

Art. 14.

Die Gesellschaft kann an ihrem Gesellschaftssitz belangt werden.

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

Art. 15.

Falls die Konzession der Gotthardbahn auf eine andere Gesellschaft übertragen werden sollte, so muß für diese Uebertragung die Genehmigung des Bundesrathes eingeholt werden, welcher die Verpflichtung übernimmt, dafür zu sorgen, daß alle Festsetzungen des gegenwärtigen Vertrags vollständig in Kraft verbleiben.

Wenn später eine Fusion zwischen schweizerischen Eisenbahnen und der Gotthardbahn zu Stande käme, oder wenn von der Gotthardbahngesellschaft neue Linien erbaut werden sollten, so hätten die Verpflichtungen, welche dieser letzteren obliegen, soweit sie auf den Betrieb Bezug haben, auf die erweiterte Unternehmung überzugehen.

Art. 16.

Die hohen vertragschließenden Parteien sind übereingekommen, nach dem Schlussprotokolle der Konferenz von Bern, den für die Erstellung der Gotthardbahn nöthigen Subventionsbetrag auf 85 Millionen Franken festzusetzen.

Art. 17.

Ein Drittel der Subsidien ist in 9 gleichen Annuitäten zu bezahlen. Bezüglich der Einzahlung der beiden andern Dritttheile gelten folgende Bestimmungen:

- a) Für jedes Baujahr ist zu geeigneter Zeit den Subventionsstaaten ein Programm und ein Voranschlag der in dem großen Gotthardtunnel auszuführenden Arbeiten zu überreichen.

b) Der Bundesrath fixirt den Zeitpunkt des Beginnes des ersten Baujahres und wird am Ende jedes Baujahres den andern Staaten Kenntniß von derjenigen Summe geben, welche wirklich verausgabt wurde. Die Zahlung dieser Summe hat nach der gemäß Art. 12 vorzunehmenden Verifikation der Arbeiten zu geschehen. Jedoch dürfen diese Zahlungen die auf das Budget des Baujahres gesetzte Summe nicht übersteigen.

Die Zahlung der gleichmäßigen Annuitäten und diejenige der alljährlich für den Tunnelbau bestimmten Summen werden einen Monat nach der Verifikation der Bauarbeiten des besagten Tunnels zuhanden der eidgenössischen Regierung in baarem Gelde geleistet.

Bei der letzten Einzahlung wird der eventuelle Saldo der Total-Subvention liquidirt.

Art. 18.

Die Staaten behalten sich einen Anspruch auf Partizipation 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 ist die Hälfte des Ueberschusses als Zins unter die Subventionsstaaten im Verhältniß ihrer Subsidien zu vertheilen.

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.

Es verpflichten sich: die Schweiz mit einer Summe von zwanzig Millionen Franken, und das Königreich Italien mit einer solchen von fünf und vierzig Millionen Franken, an dem in Artikel 16 des gegenwärtigen Vertrages festgesetzten Subsidien-Totalbetrag sich zu betheiligen.

Art. 21.

Dieser Vertrag ist erst von dem Tage an vollziehbar, wo durch die Mitwirkung anderer im Schlußprotokoll der Konferenz von Bern unterzeichneter Staaten das Total der Subsidien die Summe von fünf und achtzig Millionen Franken erreicht haben wird.

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

Art. 22.

Die Regierungen der beiden kontrahirenden Staaten werden die andern im Schlußprotokolle der Konferenz von Bern vom 13. Oktober 1869 unterzeichneten Staaten einladen, diesem vorliegenden Vertrage beizutreten, welcher abgeschlossen wurde in Folge der von den Vertretern dieser Staaten im Schoße der Konferenz abgegebenen Erklärungen, sowie in Uebereinstimmung mit den im besagten Schlußprotokoll festgesetzten Bestimmungen.

Art. 23.

Der gegenwärtige Vertrag wird ratifizirt, sobald die Bundesversammlung und das italienische Parlament denselben 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 beigedruckt.

Gegeben in Bern in doppelter Ausfertigung, den fünfzehnten Oktober Eintausend achthundert neun und sechzig (15. Oktober 1869).

(Bez.) **Melli.**

(Bez.) **Melegari.**

(Bez.) **Schert.**

(Bez.) **Dubs.**

Zusatz-Artikel

zu dem zwischen der Schweiz und Italien wegen Erstellung der Gott-
hardeisenbahn abgeschlossenen und am 15. Oktober 1869 in Bern
unterzeichneten Vertrage.

(Vom 26. April 1870.)

Um den Staaten, welche das Schlussprotokoll der internationalen
Konferenz von Bern unterzeichnet haben, die erforderliche Zeit zu lassen,
sich in den Stand zu setzen, dem zwischen der Schweiz und Italien
abgeschlossenen Vertrage beizutreten, haben die unterzeichneten, hiezu
von ihren respektiven Regierungen gehörig autorisirten Bevollmächtigten
folgende Artikel vereinbart:

Artikel 1.

Die im 2. Alinea des Art. 21 des unterm 15. Oktober 1869
unterzeichneten Vertrages festgesetzte Frist wird bis zum 31. Juli nächst-
hin verlängert.

Art. 2.

Die hohen vertragschließenden Parteien verpflichten sich, von dieser
Verlängerung die Regierungen in Kenntniß zu setzen, an welche sie die
Einladung gerichtet haben, dem besagten Vertrage beizutreten.

Dessen zur Urkunde haben die Bevollmächtigten gegenwärtigen Akt
unterzeichnet und ihre Siegel beigedruckt.

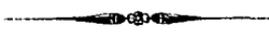
Gefertigt in Bern in doppeltem Originale, den sechs und
zwanzigsten April Ein Tausend acht hundert und siebenzig (26. April
1870).

Die schweizerischen
Bevollmächtigten:

(Geg.) **Dubs.**
(Geg.) **Schent.**
(Geg.) **Weltli.**

Der italienische Bevoll-
mächtigte:

(Geg.) **Melegari.**



Uebereinkunft

zwischen

der Schweiz, Italien und dem Norddeutschen Bunde, betreffend den Beitritt des letztern zum Gotthardvertrag vom 15. Oktober 1869.

(Vom 20. Juni 1870).

Nachdem der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft und Seine Majestät der König von Italien auf Grund des Schlussprotokolls vom 13. Oktober 1869 Seine Majestät den König von Preußen eingeladen, im Namen des Norddeutschen Bundes dem Vertrage beizutreten, der unterm 15. Oktober 1869 zwischen Italien und der Schweiz zum Zwecke der Erstellung einer den St. Gotthard überschreitenden und die deutschen mit den italienischen Bahnen verbindenden Eisenbahn abgeschlossen worden ist, und da Seine Majestät der König von Preußen zur Erfüllung dieses Werkes die Anstrengungen Norddeutschlands mit denjenigen von Italien und der Schweiz zu vereinigen wünscht, haben Ihre Majestäten der König von Preußen und der König von Italien, und der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft beschlossen, zu diesem Behufe einen Vertrag abzuschließen, und zu ihren diesfälligen Bevollmächtigten ernannt:

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft:

Den eidgenössischen Obersten Bernhard Hammer, Seinen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Seiner Majestät dem Könige von Preußen und bei dem Norddeutschen Bunde;

Seine Majestät der König von Preußen:

Den Grafen Otto Eduard Leopold von Bismarck-Schönhausen, Kanzler des Norddeutschen Bundes; und

Seine Majestät der König von Italien:

Den Grafen Eduard von Launay, Seinen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Seiner Majestät dem Könige von Preußen und beim Norddeutschen Bunde;

Welche, nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form besunderer Vollmachten, die folgenden Artikel vereinbart haben:

Artikel 1.

Der Norddeutsche Bund tritt dem unterm 15. Oktober 1869 in Bern zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossenen Vertrage bei, und verpflichtet sich, mit der Summe von zehn Millionen Franken an dem in Art. 16 des vorgenannten Vertrages festgesetzten Subsidientotale zu participiren. Da diese zehn Millionen Franken eine Subsidie von einer Million Franken in sich begreifen, welche von der Verwaltung der rheinischen Eisenbahn votirt wurde, sowie eine Subsidie von einer Million, welche von der Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn votirt wurde, so wird die obbezeichnete Summe von zehn Millionen um so viel reduziert werden, als die besagten, von Seite der erwähnten Verwaltungen erwarteten Subsidien betragen, falls das Votum dieser Verwaltungen von den betreffenden Generalversammlungen nicht ratifizirt werden sollte.

Artikel 2.

Die hohen vertragschließenden Parteien sind übereingekommen, bis zum 31. Januar 1871 die Frist zu verlängern, welche im Art. 21 des Vertrages vom 15. Oktober 1869 festgesetzt und die bereits durch die Zusatz-Artikel zu diesem nämlichen Vertrage hinausgerückt worden ist.

Artikel 3.

Der Norddeutsche Bund verpflichtet sich, die bereits von der Schweiz und Italien in Vollziehung des Art. 22 des Vertrages vom 15. Oktober 1869 gethanen Schritte zu unterstützen, und wird seine Vermittlung (bons offices) dafür eintreten lassen, daß von Seite Deutschlands die Subsidiensumme, wie dieselbe durch die Artikel 16 und 20 des ob-erwähnten Vertrages vorgesehen ist, vervollständigt werde.

Wenn binnen der neuen, im Art. 2 festgesetzten Frist diese Subsidienvervollständigung von Seite Deutschlands nicht gesichert sein sollte, so ist die gegenwärtige Uebereinkunft, wie diejenige vom 15. Oktober 1869, als dahingefallen zu betrachten.

Artikel 4.

Vorliegende Uebereinkunft ist zu ratifiziren und es sind die Ratifikationen in Bern auszutauschen, gleichzeitig mit denjenigen des Vertrags vom 15. Oktober 1869.

Zur Urkunde dessen haben die respektiven Bevollmächtigten dieselbe unterzeichnet und ihre Wappensiegel beigedruckt.

Geschehen zu Berlin und zu Warzin, den 20. Juni 1870.

(Gez.) **B. Hammer**, Oberst. (Gez.) **v. Bismarck**. (Gez.) **Launay**.
 (L. S.) (L. S.) (L. S.)



Vertrag zwischen der Schweiz und Italien, betreffend den Bau und Betrieb einer Gotthard-Eisenbahn. (Vom 15. Oktober 1869.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	27
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.07.1870
Date	
Data	
Seite	867-879
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 532

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.