

Schweizerisches Bundesblatt.

55. Jahrgang. IV.

Nr. 42.

21. Oktober 1903.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): 5 Franken.

Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.

Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die
Übertragung der Konzession für den Simplontunnel
auf italienischem Gebiet an den Bund.

(Vom 16. Oktober 1903.)

Tit.

Nachdem durch den Staatsvertrag vom 25. November 1895 zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von Brig nach Domodossola die Beziehungen der beiden Staaten zueinander geordnet und die beidseitigen Verpflichtungen für Ausführung des Simplontunnels festgestellt worden waren, ist am 22. Februar 1896 eine Konvention zwischen der Staatsverwaltung des Königreichs Italien und der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn mit Pflichtenheft abgeschlossen worden für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von der italienisch-schweizerischen Grenze bis Iselle. Diese Konvention mit Pflichtenheft normierte die näheren Bedingungen der Konzession für den Simplontunnel auf italienischem Gebiet. Dieser Vereinbarung hat die Bundesversammlung mit Beschluß vom 21. Dezember 1896 ihre Genehmigung erteilt.

In Ausführung des Art. 26 des Staatsvertrages vom 25. November 1895 ist sodann am 2. Dezember 1899 ein Übereinkommen zwischen der Schweiz und Italien über den Anschluß des schweizerischen Bahnnetzes an das italienische durch den Simplon und

den Betrieb der Bahnstrecke Iselle-Domodossola abgeschlossen worden. Wir haben Ihnen über die Bestimmungen dieses Übereinkommens mit Botschaft vom 4. Dezember 1899 berichtet und Sie haben dasselbe mit Beschluß vom 22. Dezember 1899 genehmigt.

Damit waren alle für den Bau und Betrieb der Simplonbahn auf italienischem Gebiete maßgebenden Verhältnisse grundsätzlich geordnet; auch der Fall der Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn und der Übergang des Simplontunnels an den Bund war ausdrücklich vorgesehen. Wir hatten Ihnen schon in unserer Botschaft vom 3. Juni 1898 betreffend die Subvention des Bundes für den Simplondurchstich berichten können (Seite 12), daß die italienische Regierung bei Eröffnung der Mitteilung, daß die gesamte Subvention Italiens mit vier Millionen Lire gesichert sei, gleichzeitig sich bereit erklärt habe, die Konzession für die italienische Strecke der Simplonbahn auf den Zeitpunkt des Rückkaufes der Jura-Simplon-Bahn auf den Bund zu übertragen, und zwar zu den nämlichen Bedingungen, welche der Jura-Simplon-Bahngesellschaft gewährt worden waren.

Wir lassen die zwischen der Schweiz und Italien gewechselten Noten in Übersetzung folgen, gestützt auf welche wir Ihnen diese Mitteilung gemacht haben:

1.

Rom, den 21. März 1898.

An seine Excellenz Herrn Marquis Visconti-Venosta,
Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Rom.

Herr Minister!

Unter Bezugnahme auf die vom 16. Februar datierte, im Auftrag meiner Regierung Ihnen übermittelte Note beehre ich mich, Ihnen die nachstehenden Mitteilungen über den Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von Brig nach Domodossola, vom 25. November 1895 zur Kenntnis zu bringen.

Nachdem schweizerischerseits die Subventionen bewilligt und die Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft mit fünf schweizerischen Banken ein Abkommen getroffen hat, demzufolge sich dieselben verpflichten,

der Gesellschaft die für die Erstellung des Baues nötige Summe von 60 Millionen Franken zu beschaffen, und nachdem auch die Ausweise über die Geldmittel für genügend erachtet worden sind, hängt der Austausch der Ratifikationsurkunden und damit der Beginn des Baues nur noch von der notwendigen, in Art. 12 des Staatsvertrages vorgesehenen Zahlung von vier Millionen Lire durch die italienischen Interessenten ab.

In dieser Beziehung gewärtige ich gerne die Bestätigung der Mitteilungen, die Sie mir bereits mündlich gemacht haben. Indessen glaube ich, schon jetzt Ihre Excellenz auf folgendes aufmerksam machen zu sollen.

1. Das mit den Banken getroffene Abkommen betreffend Beschaffung von 60 Millionen tritt auf den 20. April in Wirksamkeit und besitzt für das Anleihen die Garantie der Eidgenossenschaft.

2. Die schweizerische Bundesversammlung ist auf den 12. April einberufen, um den Bundesrat zu ermächtigen, diese Garantie auszusprechen. Um indessen diese Ermächtigung zu erhalten, erscheint es meiner Regierung unerlässlich, daß sie der Bundesversammlung die Erklärung darüber abgeben könne:

- a. daß von seiten Italiens die vier Millionen gesichert seien;
- b. daß die königliche Regierung in Anwendung der Klausel von Art. 8 der Konvention vom 22. Februar 1896 im gegebenen Zeitpunkt der Konzessionsübertragung seitens der Jura-Simplon-Bahn an die Eidgenossenschaft ihre Zustimmung erteile.

Selbstverständlich würde die Bundesversammlung der von ihr verlangten Garantieübernahme kaum zustimmen, solange als sie nicht die förmliche Zusicherung darüber besitzt, daß die königliche Regierung der Konzessionsübertragung keine Schwierigkeiten bereiten werde.

Der Bundesrat wünscht nun lebhaft, diese Versicherung noch innerhalb nützlicher Frist, d. h. vor dem 12. nächsten Monats zu erhalten. Diese Zusicherung würde in dem Zeitpunkte ihre Wirksamkeit äußern, in welchem die Eidgenossenschaft in den Besitz des Netzes der Jura-Simplon-Bahn gelangen wird, sei es vom 1. Mai 1903 an oder schon früher, falls eine Verständigung über eine vorzeitige Übernahme der Jura-Simplon-Bahn zu stande kommen sollte, oder auch erst vom Zeitpunkte der Inbetriebsetzung der Linie Brig-Domodossola an.

Sobald diese Zusicherung wie auch diejenige betreffend die italienischen Subventionen erfolgt sein wird, kann ohne Verzug zum längst erwarteten Austausch der Ratifikationsurkunden und zur Ausführung des großen Werkes geschritten werden, das für die Entwicklung beider Länder von so hohem Einfluß ist, sowie zum Beginn der Arbeiten, welche für Italien in so hohem Maße vorteilhaft sein werden.

Was die Form der Übernahme der genannten Verpflichtung betrifft, so glaubt der Bundesrat, die königliche Regierung sei ermächtigt, dieselbe durch eine einfache Note Ihrer Excellenz zu übernehmen, und zwar im Hinblick auf das Gesetz, welches die Genehmigung des Staatsvertrages vom 25. November 1895, sowie diejenige der Konvention vom 22. Februar 1896 ausspricht und welche letztere diese Möglichkeit für die königliche Regierung in Art. 8 ausdrücklich vorsieht. Der Bundesrat ist seinerseits kompetent, in dieser Form die Erklärung entgegenzunehmen, welche er von der Regierung seiner Majestät des Königs verlangt.

In der Hoffnung, daß es Ihrer Excellenz möglich sein werde, mir über die beiden noch nicht erledigten Punkte eine Antwort zukommen zu lassen, welche unverzüglich ein weiteres Vorgehen gestattet, versichere ich Sie, Herr Minister, neuerdings meiner vollkommenen Hochachtung.

Der Minister der Schweiz:

(sig.) Carlin.

2.

Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten

an die

schweizerische Gesandtschaft.

Rom, den 11. April 1898.

Mit Note vom 21. März haben Sie mir zur Kenntnis gebracht, daß die schweizerische Bundesversammlung auf den 12. d. M. einberufen sei, um den Bundesrat zu ermächtigen, die Garantieübernahme der Eidgenossenschaft für die 60 Millionen Franken auszusprechen, welche ein Bankkonsortium der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft im Hinblick auf die seitens der beiden Regierungen der genannten Gesellschaft erteilten Konzession zu verschaffen

sich verpflichtet hat; zu diesem Zweck erscheine es unerläßlich, daß der Bundesrat in der Lage sei, der Bundesversammlung zu erklären:

- a. daß die vier Millionen der italienischen Subvention gesichert seien;
- b. daß die königliche Regierung in Anwendung von Art. 8 der zwischen ihr und der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft am 22. Februar 1896 abgeschlossenen Konvention der Konzessionsübertragung seitens der Gesellschaft an die Eidgenossenschaft im gegebenen Zeitpunkte ihre Zustimmung erteile.

Nach Verständigung mit meinen Kollegen sehe ich mich heute in der angenehmen Lage, über beide in Ihrer Note erwähnten Punkte eine zustimmende Antwort erteilen zu können.

Dank den Ergänzungsbeiträgen seitens der Regierung und der interessierten italienischen Korporationen ist die italienische Subvention von vier Millionen gesichert.

Was die eventuelle Übertragung der italienischen Konzession seitens der Gesellschaft an die Eidgenossenschaft betrifft, so kann die Zustimmung der königlichen Regierung im Sinne von Art. 8 der Konvention vom 22. Februar 1896 von Ihrer Regierung jetzt schon als gegeben betrachtet werden, unter dem natürlichen Vorbehalt, daß im Falle der Übertragung die Eidgenossenschaft ohne weiteres in die Rechte und Verbindlichkeiten eintrete, welche sich für die Gesellschaft aus den Akten und Konventionen ergeben, die ihr Verhältnis gegenüber der italienischen Regierung festgestellt und geregelt haben.

Was diesen letzten Punkt betrifft, so bin ich, wie der Bundesrat, der Meinung, daß die gegenseitige Verpflichtung ihre volle gesetzliche Wirksamkeit haben wird, sobald Sie von meiner gegenwärtigen Note Kenntnis genommen haben werden, indem gemäß den Gesetzen, durch welche der Staatsvertrag vom 25. November 1895 und die Konvention vom 22. Februar 1896 genehmigt worden sind, die beiden Regierungen die nötigen Vollmachten besitzen zur gegenseitigen Aushändigung und Empfangnahme der oben formulierten Erklärung.

Genehmigen Sie u. s. w.

(sig.) Visconti-Venosta.

3.

Die schweizerische Gesandtschaft in Rom
an
seine Excellenz Herrn Marquis Visconti-Venosta,
Minister der auswärtigen Angelegenheiten.

Rom, den 16. April 1898.

Mit Note vom 11. I. M. (Nr. 13,246) hat Ihre Excellenz mir mitgeteilt, daß Dank den Ergänzungsbeiträgen seitens der königlichen Regierung und der interessierten italienischen Korporationen die italienische Subvention von vier Millionen für das Simplon-unternehmen gesichert sei und daß, was die eventuelle Übertragung der italienischen Konzession durch die Gesellschaft an die Eidgenossenschaft betreffe, die Zustimmung der königlichen Regierung schon jetzt als erteilt betrachtet werden könne, unter dem Vorbehalt, daß im Falle der Übertragung die Eidgenossenschaft ohne weiteres in die Rechte und Verbindlichkeiten eintrete, welche sich für die Gesellschaft aus den Akten und Konventionen ergeben, die ihr Verhältnis gegenüber der italienischen Regierung festgestellt und geregelt haben.

Bezüglich dieses letzten Punktes fügen Sie bei, daß Sie, wie der Bundesrat, der Meinung seien, daß die gegenseitige Verpflichtung von dem Moment an ihre volle Wirksamkeit haben werde, sobald ich von Ihrer Note Kenntnis genommen haben werde, indem die beiden Regierungen gesetzlich die nötigen Vollmachten für die gegenseitige Aushändigung und Empfangnahme der genannten Erklärung besitzen.

Der schweizerische Bundesrat, dem ich den Inhalt Ihrer Note sofort zur Kenntnis gebracht habe, beauftragt mich, Ihnen die Annahme Ihrer doppelten Erklärung zu bestätigen, die er mit der größten Genugtuung entgegengenommen hat, und Ihnen für die Gefälligkeit seinen besten Dank auszusprechen, mit welcher die Regierung seiner Majestät zufolge zahlreicher Schritte die Antwort rechtzeitig, d. h. vor dem 12. laufenden Monats hat zukommen lassen.

Ich fühle mich besonders glücklich, bei dieser Gelegenheit Ihrer Excellenz die Erklärung meiner Regierung zu übermitteln und indem ich durch Gegenwärtiges die mir vom Bundesrat erteilte Mission als erledigt betrachte, bitte ich Sie etc.

Der Minister der Schweiz:

(sig.) Carlin.

Mit Rücksicht auf diesen Notenwechsel mußten wir annehmen, daß die Übertragung der Konzession des Simplontunnels an den Bund sachlich geregelt sei und es sich nur noch um einen formellen Übertragungsakt handeln könne. Wir waren daher überrascht, als seitens der Verwaltungsabteilungen der italienischen Ministerien an die Konzessionsübertragung Bedingungen geknüpft werden wollten, welche eine materielle Abänderung der abgeschlossenen Verträge bezweckten.

Die am 5. Januar 1903 in Rom beginnenden Verhandlungen zwischen Abgeordneten der beiden Staaten bewiesen, daß die ursprünglich von einer Versammlung von Interessenten in Mailand formulierten Bedingungen von der italienischen Regierung aufgenommen und so energisch festgehalten wurden, daß die konferenziellen Verhandlungen nach dreiwöchentlicher Dauer unterbrochen und sodann auf diplomatischem Wege zu Ende geführt werden mußten.

Der von der italienischen Regierung geltend gemachte Standpunkt war in der Hauptsache: die Übertragung der Konzession sei zugesichert worden und werde auch erfolgen; eine Übertragung ohne Änderung sei aber unmöglich, da die tatsächlichen Verhältnisse andere geworden seien; im Jahre 1896 sei die Konzession einer Privatgesellschaft übertragen worden, welcher gegenüber der Bundesrat als staatliche Aufsichtsbehörde funktioniert habe; dem Bundesrate hätten daher verschiedene Kompetenzen als unparteiischer Staatsbehörde zugeschrieben werden können, was heute untunlich erscheine, indem der Bundesrat nicht nur Aufsichtsbehörde, sondern zugleich Vertreter des künftigen Bahneigentümers sei; wesentlich verändert sei auch die Stellung Italiens hinsichtlich der Wahrung seiner militärischen Interessen, wenn nicht mehr eine Privatgesellschaft, sondern ein fremder Staat Eisenbahnen auf italienischem Gebiete betreibe; letzteres könne nicht zugegeben werden, sondern es müßte mindestens von Iselle an der Betrieb von italienischen Organen ausgeführt werden.

Diesen Ausführungen wurde entgegengehalten, daß die Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn bei Abschluß des Übereinkommens von 1899 bereits beschlossene Sache gewesen, daß daher in diesem Übereinkommen nicht von der Jura-Simplon-Bahn, sondern von der „schweizerischen Eisenbahnverwaltung“ die Rede sei; daß die Bundesbahnverwaltung unter der Oberleitung der Bundesbehörden eine selbständige Verwaltung bilde, welcher gegenüber der Bundesrat als Aufsichtsbehörde die gleichen

Kompetenzen ausübe wie gegenüber den Privatbahnen; daß die vertraglich vereinbarte Mitwirkung der Bundesbahnen beim Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola die militärischen Interessen Italiens in keiner Weise gefährde; daß somit seit dem Abschlusse der genannten Verträge keine Neuerung eingetreten sei, welche eine Abänderung derselben rechtfertigen würde.

Trotz dem Widerstreite der grundsätzlichen Auffassung gelang es schließlich, am 16. Mai 1903 das vorliegende Übereinkommen zwischen Italien und der Schweiz betreffend die Übertragung der von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn erteilten Konzession für den Bau und Betrieb der Simplonbahn an den Bund abzuschließen. Wenn dasselbe unsern Wünschen auch nicht vollständig entspricht, glauben wir doch dessen Ratifikation beantragen zu dürfen.

Zu den einzelnen Bestimmungen haben wir Folgendes zu bemerken:

Zu Art. 1 und 2. Alle aus der Konzession der Jura-Simplon-Bahn erwachsenden Rechte und Pflichten gehen auf den Bund als neuen Konzessionär über, und die Aufsichtsrechte des Bundes sollen in gleicher Weise gegenüber den Bundesbahnen ausgeübt werden, wie es gegenüber der Jura-Simplon-Bahn der Fall wäre.

Zu Art. 3. Als Konzessionär muß sich auch der Bund für die Entscheidung allfälliger die Ausführung der Konzession betreffenden Streitigkeiten dem in der Konzession für die Jura-Simplon-Bahn vom 22. Februar 1896 vorgesehenen Verfahren unterziehen, d. h. über Anstände technischer und administrativer Natur entscheidet das italienische Ministerium der öffentlichen Bauten und über zivilrechtliche Streitigkeiten ein Schiedsgericht, in das jede Partei zwei Schiedsrichter ernennt, welche den Obmann wählen, der mangels einer Einigung der Schiedsrichter vom Präsidenten des Appellhofes in Rom zu bezeichnen ist. Es ist lediglich die Bestimmung des Art. 9 der frühern Konzession bestätigt.

Zu Art. 4. Die Verpflichtung zur Erstellung eines zweiten Geleises im Tunnel wird neu geordnet. Art. 13 des Vertrages von 1895 hat darüber bestimmt: „Die Jura-Simplon-Bahn kann zur Erstellung des zweiten Geleises solange nicht verhalten werden, als die Bruttobetriebseinnahmen auf der Strecke Brig-Domodossola Fr. 40,000 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 Lire, 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.“

Die neue Übereinkunft setzt an Stelle dieser Bestimmung den folgenden Art. 4:

„Die schweizerische Eidgenossenschaft verpflichtet sich, ohne Unterstützung Italiens das zweite Geleise zu erstellen, sobald der Bruttoertrag des Verkehrs zwischen Brig und Domodossola Fr. 50,000 per Kilometer der wirklichen Länge und per Jahr überschreitet. Das zweite Geleise muß spätestens innerhalb der Frist von fünf Jahren, nachdem offiziell festgestellt worden ist, daß der Bruttoertrag die Fr. 50,000 übersehreitet, dem Betrieb übergeben werden. Die italienische Regierung ist verpflichtet, innerhalb derselben Frist das zweite Geleise zwischen Iselle und Domodossola zu erstellen.“

Die italienische Regierung verlangte die Änderung mit dem Hinweis darauf, daß für die Forderung des zweiten Geleises die Entscheidung des Bundesrates nicht mehr als diejenige einer unbeteiligten Instanz angerufen werden könne, da er nunmehr als Eigentümer die Interessen der Bundesbahnen zu vertreten habe. An Stelle der arbiträren Entscheidung sei daher ein objektiver Maßstab, das Erreichen einer bestimmten Verkehrsziffer, zu setzen.

Mit der neuen Fassung ist allerdings die früher in Aussicht genommene eventuelle Subvention Italiens für das zweite Geleise dahingefallen. Die Erhöhung der Kilometereinnahmen von Fr. 40,000 auf Fr. 50,000 bietet jedoch hierfür ausreichenden Ersatz. Für Italien hat nach dem frühern Vertrage die größte Wahrscheinlichkeit bestanden, daß es das zweite Geleise erhalten hätte, ohne die zehn Millionen Franken an die Kosten beitragen zu müssen. Denn Italien hätte diesen Beitrag nur leisten müssen, wenn es das zweite Geleise selbst verlangt haben würde. Dieses Verlangen hatte es aber kaum zu stellen, denn sobald der Verkehr ein zweites Geleise erfordert hätte, so würde es die Jura-Simplon-Bahn von sich aus gebaut oder der Bundesrat würde sie dazu angehalten haben. Solange aber Italien nicht selbst eine positive Forderung stellte, hatte es auch nichts zu bezahlen.

Italien hätte voraussichtlich darauf verzichtet, ein zweites Geleise zu verlangen, um nicht die zehn Millionen daran zahlen zu müssen; es hätte ruhig warten können und sicher auch gewartet, bis die Jura-Simplon-Bahn das zweite Geleise des Verkehrs wegen hätte erstellen müssen. Tatsächlich übernimmt somit der Bund durch die neue Übereinkunft keine Mehrlast. Allerdings ist er nun verpflichtet, das zweite Geleise zu erstellen, sobald die Kilometer-einnahme Fr. 50,000 beträgt; ist aber der Verkehr einmal so angewachsen, so wird das zweite Geleise schon aus betriebs-technischen Gründen zu bauen sein, da der eingeleisige Tunnelbetrieb trotz des in der Mitte des Tunnels vorgesehenen Ausweichgeleises bei einigermaßen bedeutendem Verkehr große Inkonvenienzen mit sich bringen wird. Als Entgegenkommen für Übernahme der förmlichen Verpflichtung wurde die Ziffer der kilometrischen Einnahmen von Fr. 40,000 auf Fr. 50,000 hinaufgesetzt. In diesem Falle wäre die Jura-Simplon-Bahn vom Bundesrate jedenfalls zur Ausführung des zweiten Geleises auch gehalten worden, wenn der Rückkauf nicht eingetreten wäre.

Zu Art. 5. Nach der alten Konzession hätte das Dahinfallen der Konzession wegen Nichteinhalten der Baufrist auch für das italienische Gebiet nur mit Zustimmung des Bundesrates verfügt werden können. Nachdem der Bund selbst Konzessionär wird, verlangt Italien einfache Anwendung der gesetzlichen Vorschriften. Das hat im vorliegenden Fall keine materielle Bedeutung, da die Frist von acht Jahren nach erfolgter Ratifikation des Vertrages vom 25. November 1895, d. h. der 23. Juni 1906, sicher wird eingehalten werden können.

Zu Art. 6—10. Das größte Gewicht wurde von den italienischen Delegierten bei den Verhandlungen darauf gelegt, den Betrieb der Strecke Iselle-Domodossola ganz in die Hand der italienischen Bahnen zu bringen.

In Art. 2 der Konvention vom 22. Februar 1896 ist der Betrieb der Linie zwischen Brig und Domodossola der Jura-Simplon-Bahn übertragen worden, mit der Beschränkung, daß dieser Betrieb zwischen Iselle und Domodossola nur den Fahr- und Zugsdienst umfassen soll, für dessen Kosten die Jura-Simplon-Bahn von der italienischen Regierung zu entschädigen ist. Diese Bestimmung wurde im Übereinkommen vom 2. Dezember 1899 ausdrücklich bestätigt, so daß auf dieser Strecke der Stationsdienst und der Dienst der Bahnunterhaltung und Bahnbewachung von den italienischen Bahnen, dagegen der Zugs- und Fahrdienst

von den schweizerischen Bahnen zu besorgen ist. Als die italienische Delegation bei den Verhandlungen im Jahre 1899 den Zugs- und Fahrdienst den italienischen Bahnen zuweisen wollte, wurde dieser Anspruch mit dem Hinweis darauf abgelehnt, daß die Bezeichnung des Bahnhofes Domodossola zum internationalen Übergangsbahnhof die notwendige Konsequenz habe, daß die schweizerischen Bahnen den Zugs- und Fahrdienst bis in denselben besorgen. Art. 7 der Übereinkunft lautet daher:

„Die schweizerische Eisenbahnverwaltung besorgt auf Rechnung Italiens den Zugsdienst (Zugförderung und Zugbegleitung) zwischen Iselle und Domodossola in beiden Richtungen. Dieser Dienst umfaßt:

- a. in bezug auf die Zugförderung: die Maschinen mit ihrem Personal und alle nötigen Lieferungen;
- b. in bezug auf die Zugbegleitung: das nötige Betriebspersonal, die Heizung, die Beleuchtung und die Reinigung der Personen- und Gepäckwagen, die Drucksachen und dergleichen.

„Falls eine andere Art der Zugförderung als diejenige durch Dampflokomotiven eingeführt werden sollte, so hätte vorher eine besondere Verständigung stattzufinden betreffend den Bau und den Betrieb der als notwendig erkannten Einrichtungen.

„Die zwischen Brig und Domodossola verkehrenden Personenzüge können aus Personen- und Gepäckwagen beider Verwaltungen zusammengesetzt werden.

„Es ist verstanden, daß jede Verwaltung den Unterhalt und die Bewachung des Bahnkörpers ihrer Linie bis zum Anschluß in Iselle zu besorgen hat.

„Der vollständige Stationsdienst in Varzo und Preglia, mit Inbegriff des Telegraphendienstes, wird von der italienischen Eisenbahnverwaltung ausgeführt.“

Auf diese endgültige Abmachung wollte Italien zurückkommen, indem es geltend machte, die militärischen Interessen gestatten nicht, daß eine ausländische Staatsbahn auf italienischem Gebiet über den Zugsdienst verfüge, namentlich mit Rücksicht auf die Anlage von Befestigungen, welche die Verteidigung des Landes notwendig mache, und deren Geheimnis nicht ausländischen Staatsbahnbeamten preisgegeben werden dürfe. Wir hielten am Grundsatz fest, daß der Betrieb den schweizerischen Bahnen bis Domodossola bleiben müsse; dagegen erteilten wir zur Beschwichtigung der bestehenden militärischen Bedenken die Zusicherung, daß die dem Bundesrate vorbehaltene Kontrolle über die Bauarbeiten des Simplontunnels sich nur auf die Bahnbauten und nicht auf die

italienischen Befestigungsbauten beziehe, daß das Zugangsrecht der italienischen Militärbeamten zum Tunnel zur Ausführung und Überwachung der militärischen Anlagen durch besondere Verständigung zu regeln sei, wobei jedoch die Wahrung der Betriebsbedürfnisse und der Betriebssicherheit und die Überbindung der Verantwortlichkeit für Unfälle und Schädigungen, die aus der Erstellung solcher Bauten entstehen, an Italien ausdrücklich vorbehalten wurde; daß die Beamten der italienischen Militärverwaltung freien Zutritt zu den Befestigungsanlagen in der Tunnelstrecke auf italienischem Gebiet haben und daß diese Befestigungen mit Wachtposten versehen werden dürfen; daß endlich die italienische Militärverwaltung im Bedarfsfalle jederzeit ausschließliche Militärzüge mit italienischem Personal und Material auf der Strecke Domodossola-Grenze verkehren lassen dürfe, immerhin nur im Einvernehmen mit der schweizerischen Eisenbahnverwaltung und unter Übernahme der Haftpflicht; diese Militärzüge dürfen von italienischen Militär- und Zivilbeamten begleitet werden und sie dürfen auf jedem Punkt der italienischen Strecke angehalten werden, jedoch mit Rücksicht auf die Anforderungen des Verkehrs nur ausnahmsweise und nach Verständigung mit der schweizerischen Eisenbahnverwaltung.

Zu Art. 11—14. Laut Art. 6 der Konvention vom 22. Februar 1896 hatte Italien das Recht, vier Mitglieder im Verwaltungsrate der Jura-Simplon-Bahn zu besitzen, welche auf Präsentation der italienischen Regierung vom Bundesrate bezeichnet wurden. Mit der Verstaatlichung der Jura-Simplon-Bahn fällt dieses Recht dahin, da die Zusammensetzung des Verwaltungsrates der Bundesbahnen gesetzlich normiert ist und Ausländer nicht Mitglieder dieser staatlichen Behörde sein können. Es ist das übrigens schon bei den Vertragsverhandlungen von 1895 ausdrücklich konstatiert worden, wie die betreffenden Protokolle nachweisen.

Italien beanspruchte nun einen Ersatz für diese tatsächlich wegfallende Vertretung und schlug zu diesem Zwecke die Schaffung einer internationalen Delegation mit Sitz in Bern für die Geschäfte der Simplonbahn vor. Diese Delegation setzt sich aus 14 Mitgliedern zusammen, von denen die Schweiz und Italien je sieben zu ernennen haben. Vorsitzender ist von Amtes wegen der Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen, Vizepräsident einer der italienischen Vertreter. Die Art. 12, 13 und 14 umschreiben den Geschäftskreis dieser Delegation, die keine verbindlichen Beschlüsse fassen kann, sondern nur die Kontrolle ausüben soll über die Entwicklung des Verkehrs, über das Fahrplan- und

Tarifwesen, über die Baurechnung, über die Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben und die Bilanz des Simplonunternehmens; sie hat den Regierungen über die erhaltenen Mitteilungen und die von ihr gemachten Beobachtungen zu referieren und ihnen Bemerkungen und Anregungen zur Hebung des Verkehrs der Simplonbahn zu machen. Können sich die Vertreter der beiden Staaten in der Delegation nicht einigen, so ist die Entscheidung den beiden Regierungen überwiesen. Die Kosten werden von den beiden Staaten je zur Hälfte getragen. Ein Reglement wird das Nähere bestimmen.

Da dieser Delegation somit keinerlei Entscheidungsbefugnis zusteht, sie vielmehr nur Berichte entgegenzunehmen hat und Anregungen machen kann, glauben wir, daß sie kein Hindernis für die Entwicklung des Simplons bilden wird, vielmehr durch Aufrechterhaltung persönlicher Beziehungen zwischen den schweizerischen und italienischen Vertretern nach verschiedenen Richtungen fördernd wirken kann.

Zu Art. 15. Italien interpretierte den Art. 5 der Konvention vom 22. Februar 1896 betreffend die Berechnung des Rückkaufspreises beim konzessionsgemäßen Rückkauf dahin, daß von dem von Italien zu vergütenden Anlagekapital derjenige Betrag der Subventionen abzuziehen sei, welcher in Italien vom Staat, den Provinzen, den Gemeinden und Korporationen dem Simplonunternehmen zugesichert worden seien. Wir wollten nur den Abzug des wirklich einbezahlten Betrages der Subventionen zugestehen. Diese Frage ist deswegen von materieller Bedeutung, weil gemäß den Präliminarien für den freihändigen Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn die Subventionen nicht voll, sondern nur zu 40,8 % einbezahlt werden sollen. Man einigte sich über diese diskutierbare Frage dahin, den vollen Abzug zu gestatten, falls der Rückkauf erst nach dem dreißigsten Jahre nach der Betriebseröffnung erfolge; falls Italien schon nach 15 Jahren zurückkaufen will, darf es nur den einbezahlten Betrag der Subventionen, d. h. 40,8 % von vier Millionen Lire oder 1,632,000 Lire abziehen.

Zu Art. 16. Die italienische Regierung tritt für den von ihr mit 600,000 Lire geleisteten Anteil an die 4 Millionen Subvention an den Simplon der Abmachung mit den andern schweizerischen und italienischen Subvenienten bei, d. h. sie verzichtet auf Geltendmachung irgendwelcher Rechte aus den bisherigen Einzahlungen und wird von weitem Einzahlungen befreit.

Unverändert bleibt die Verpflichtung Italiens bestehen, während der Dauer der Konzession eine jährliche Subvention

von Fr. 66,000 an den Betrieb des Simplontunnels zu leisten, gemäß Art. 12 des Staatsvertrages von 1895.

Zu Art. 17. Italien verzichtet auf die Erhebung von Gebühren die für Übertragung der Konzession und für die zur Vollziehung des Art. 16 erforderlichen Akte; es wird nur die formelle Gebühr von Fr. 1 erhoben. Diese Bestimmung bedeutet den Verzicht Italiens auf eine Steuer von rund Fr. 500,000 für die Konzessionsübertragung und für die Erklärung der Subventionsaktionäre; in der Konvention vom 22. Februar 1896 ist für diesen Fall keine Steuerbefreiung vorgesehen, während die übrigen Steuerverhältnisse in Art. 3 genau geregelt wurden. Es liegt somit in dieser neuen Zusicherung ein Entgegenkommen Italiens.

Art. 18 enthält die üblichen Ratifikationsvorbehalte. Die italienische Deputiertenkammer hat das Übereinkommen am 28. Juni und der Senat am 1. Juli 1903 genehmigt.

Zu erwähnen ist noch, daß alle italienischen Subvenienten des Simplonunternehmens ohne Ausnahme der Abmachung betreffend den Verzicht auf ihre Rechte aus den bisherigen Einzahlungen und ihre Befreiung von weitem Leistungen in rechtsverbindlicher Form zugestimmt haben.

Aus den angeführten Gründen sind wir der Ansicht, daß das Übereinkommen auch vom Standpunkte der schweizerischen Interessen aus nicht abzulehnen sei und empfehlen Ihnen dessen Annahme. Wir beehren uns daher, die Genehmigung des beiliegenden Beschlußentwurfes zu beantragen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. Oktober 1903.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der I. Vizekanzler:

Schatzmann.

Beilagen:

1. Entwurf eines Bundesbeschlusses.
 2. Übereinkommen vom 16. Mai 1903 betreffend die Übertragung der Konzession für die Simplonbahn auf italienischem Gebiet an den Bund.
-

(Entwurf.)

Beilage 1.

Bundesbeschluß

betreffend

Genehmigung des zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Übereinkommens vom 16. Mai 1903 betreffend die Übertragung der Konzession für den Simplontunnel auf italienischem Gebiet an den Bund.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

des zwischen der Schweiz und Italien abgeschlossenen Übereinkommens vom 16. Mai 1903 für Übertragung der von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Simplonbahn erteilten Konzession an den Bund, und

einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Oktober 1903;
beschließt:

1. Dem Übereinkommen zwischen der Schweiz und Italien betreffend die Übertragung der von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft für den Bau und Betrieb der Simplonbahn erteilten Konzession an den Bund vom 16. Mai 1903 wird die Genehmigung erteilt.

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

Übereinkunft

zwischen

**der Schweiz und Italien betreffend die Übertragung
der von der italienischen Regierung der Jura-
Simplon-Bahn-Gesellschaft erteilten Konzession
für den Bau und Betrieb der Simplonbahn auf
den Bund.**

(Vom 16. Mai 1903.)

Originaltext.

**Le Conseil fédéral de la
Confédération suisse
et**

Sa Majesté le Roi d'Italie

désirant régler les conditions du transfert à la Confédération de la concession faite par le Gouvernement italien à la Compagnie du Jura-Simplon pour la construction et l'exploitation du chemin de fer du Simplon sur

Übersetzung.

**Der Bundesrat
der schweiz. Eidgenossenschaft
und**

**Seine Majestät
der König von Italien,**

in der Absicht, die Bedingungen festzusetzen, unter denen die von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft erteilte Konzession für den Bau und Betrieb der Simplonbahn auf dem Gebiet des König-

le territoire du Royaume, ont nommé pour leurs plénipotentiaires :

Le Conseil fédéral suisse :

Monsieur *J. B. Pioda*, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de la Confédération suisse près de Sa Majesté le Roi d'Italie, et

Sa Majesté le Roi d'Italie :

Son Excellence *M. Costantino Morin*, Vice Admiral, Sénateur du Royaume, Son Ministre pour les affaires étrangères,

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

Art. 1^{er}.

La Confédération suisse remplace la Compagnie du Jura-Simplon et sera considérée comme substituée à celle-ci dans tous les droits et dans l'accomplissement de toutes les obligations qui découlent du traité du 25 novembre 1895 et des conven-

reichs Italien auf den Bund übertragen werden soll, haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt :

Der schweizerische Bundesrat :

Herrn *J. B. Pioda*, außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister der schweizerischen Eidgenossenschaft in Rom, und

*Seine Majestät
der König von Italien :*

Seine Exzellenz Herrn *Costantino Morin*, Vize-Admiral, Senator, Minister der auswärtigen Angelegenheiten,

welche, nach gegenseitiger Mitteilung ihrer in guter und richtiger Form befundenen Vollmachten, folgende Artikel vereinbart haben :

Art. 1.

Die schweizerische Eidgenossenschaft tritt an die Stelle der Jura-Simplon-Bahn mit allen Rechten und Pflichten, die sich aus dem Vertrag vom 25. November 1895 und aus den Vereinbarungen vom 22. Februar 1896 und 2. Dezember 1899 ergeben :

tions des 22 février 1896 et 2 décembre 1899.

Art. 2.

Il est entendu que les obligations concernant les garanties données par le Gouvernement fédéral et son action vis-à-vis de la Compagnie Jura-Simplon, dans l'intérêt des deux Etats ou de l'Italie seulement, telles que ces obligations résultent du traité du 25 novembre 1895, restent intactes et auront les mêmes effets que si la substitution de la Confédération à la Compagnie n'avait pas eu lieu.

Art. 3.

Tout différend qui pourrait surgir entre le Gouvernement fédéral, en sa qualité de concessionnaire, et le Gouvernement italien, sera résolu dans la forme établie par l'article 9 de la convention du 22 février 1896.

Art. 2.

Man ist darüber einig, daß die Verbindlichkeiten, welche die Schweiz durch den Vertrag vom 25. November 1895, sei es im Interesse beider Staaten, sei es *nur im Interesse Italiens*, übernommen hat und welche sich auf die von der schweizerischen Regierung übernommenen Garantien und auf ihre Einwirkung gegenüber der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft beziehen, unverändert und im gleichen Umfang bestehen bleiben, wie wenn die Eidgenossenschaft nicht an die Stelle der Bahngesellschaft getreten wäre.

Art. 3.

Jede Meinungsverschiedenheit, welche zwischen der schweizerischen Regierung in ihrer Eigenschaft als Konzessionärin und der italienischen Regierung entstehen könnte, soll nach dem im Art. 9 der Übereinkunft vom 22. Februar 1896 festgesetzten Verfahren entschieden werden.

Art. 4.

L'article 13 du traité du 25 novembre 1895 est remplacé par le suivant:

— La Confédération suisse s'engage à construire, sans aucun concours de la part de l'Italie, la deuxième voie aussitôt que le produit brut du trafic entre Brigue et Domodossola aura dépassé 50,000 francs par kilomètre de la longueur effective et par année.

La deuxième voie sera ouverte à l'exploitation dans un délai maximum de cinq ans, à partir du moment où il aura été officiellement constaté que le chiffre de 50,000 francs est dépassé.

Le Gouvernement italien sera tenu de prolonger, dans le même délai, la seconde voie entre Iselle et Domodossola. —

Art. 5.

Aux articles 252, 253, 254 de la loi italienne sur les travaux publics du 20 mars 1865, mentionnés à l'article 15 du cahier des charges annexé

Art. 4.

Art. 13 des Vertrages vom 25. November 1895 wird ersetzt durch den folgenden:

„Die schweizerische Eidgenossenschaft verpflichtet sich, ohne Unterstützung Italiens, das zweite Geleise zu erstellen, sobald der Bruttoertrag des Verkehrs zwischen Brig und Domodossola Fr. 50,000 per Kilometer der wirklichen Länge und per Jahr überschritten haben wird.

Das zweite Geleise muß spätestens innerhalb der Frist von fünf Jahren, nachdem offiziell festgestellt worden sein wird, daß der Bruttoertrag die Fr. 50,000 überschritten hat, dem Betrieb übergeben werden.

Die italienische Regierung ist verpflichtet, innerhalb derselben Frist das zweite Geleise zwischen Iselle und Domodossola zu erstellen.“

Art. 5.

Den Art. 252, 253 und 254 des italienischen Gesetzes über die öffentlichen Bauten vom 20. März 1865, die im Art. 15 des der Überein-

à la convention du 22 février 1896, est ajouté l'article 251 de la même loi. Il n'est rien changé au délai d'achèvement prévu par l'article 2 du même cahier des charges.

Le dernier alinéa de l'article 10 du traité du 25 novembre 1895 est supprimé.

Art. 6.

A l'article 7 du traité du 25 novembre 1895 est ajouté ce qui suit :

— Il est entendu que le contrôle et la surveillance, de la part du Conseil fédéral, sur l'exécution des travaux, dont il a été question à l'alinéa précédent, se bornent aux travaux accessoires qui ont pour but de permettre l'exploitation des chemins de fer ; par conséquent, le contrôle et la surveillance en question ne pourront pas s'exercer sur les travaux que l'Italie, pour sa défense, croira devoir construire à ses frais au débouché sud du tunnel ou dans le tunnel même, sur le parcours empruntant son territoire.

kunft vom 22. Februar 1896 angeschlossenen . Pflichtenheftes erwähnt sind, wird Art. 251 desselben Gesetzes beigefügt. An dem Vollendungstermin, wie ihn Art. 2 jenes Pflichtenheftes in Aussicht nimmt, wird nichts geändert.

Das letzte Alinea des Art. 10 des Vertrages vom 25. November 1895 fällt weg.

Art. 6.

Art. 7 des Vertrages vom 25. November 1895 wird ergänzt wie folgt :

„Man ist darüber einig, daß die Kontrolle und Aufsicht des Bundesrates über die Ausführung der Arbeiten, von welchem im vorigen Alinea die Rede war, sich auf diejenigen Nebenarbeiten beschränkt, die dazu dienen, den Betrieb der Bahnlinie zu ermöglichen ; infolgedessen kann sich die fragliche Kontrolle und Aufsicht nicht auf die Anlagen erstrecken, die Italien zu Verteidigungszwecken auf seine Kosten am Südausgang des Tunnels oder im Tunnel selbst, auf italienischem Gebiet, zu errichten

Pour ces travaux, le Gouvernement italien aura un personnel à soi, il exercera la surveillance par ses agents et prendra, lorsqu'il le croira nécessaire, toutes les mesures pour garantir le secret sur la nature et la position des travaux en question. Des ententes directes entre le Gouvernement suisse et le Gouvernement italien régleront tous les détails qui se rattachent à la question militaire, c'est-à-dire à l'accès des agents de l'Administration militaire dans le tunnel pour procéder aux travaux militaires et aux dispositions prises pour assurer le secret sur la nature et la position de ces travaux.

Il est entendu que la construction de ces ouvrages devra se concilier avec les exigences de l'exploitation et de sa sécurité, et que l'Etat italien assume la responsabilité des accidents et des dommages que la construction de ces ouvrages pourra occasionner.—

für nötig erachtet. Für diese Anlagen wird die italienische Regierung eigenes Personal anstellen, die Aufsicht durch seine Beamten ausüben lassen und nötigenfalls alle Maßregeln treffen, um das Geheimnis der Art und der Lage der fraglichen Anlagen zu wahren. Über alle Einzelheiten, die sich auf die militärische Frage beziehen, d. h. auf den Zutritt von Beamten der Militärverwaltung zum Tunnel zum Zwecke der Erstellung militärischer Anlagen und auf die zur Wahrung des Geheimnisses der Art und Lage dieser Werke getroffenen Maßnahmen, findet eine direkte Verständigung zwischen der schweizerischen und der italienischen Regierung statt.

Man ist darüber einig, daß die Erstellung dieser Werke sich nach den Bedürfnissen des Betriebes und der Sicherheit desselben zu richten hat und daß Italien die Verantwortlichkeit übernimmt für Unfälle und Schaden, die aus der Erstellung dieser Werke entstehen können.“

Art. 7.

A l'article 13 du même traité est ajouté l'alinéa suivant :

— Si lors de la construction de la deuxième voie l'Italie croit devoir ériger des fortifications, soit au débouché sud du tunnel, soit à l'intérieur, la réserve ajoutée à l'article 7, à propos du contrôle et de la surveillance des travaux, sera également applicable. —

Art. 8.

A l'article 14 du cahier des charges annexé à la convention du 22 février 1896 est ajouté l'alinéa qui suit :

— Le Gouvernement suisse et le Gouvernement italien se mettront d'accord, à l'occasion de la convention prévue par l'article 2 de la convention du 22 février 1896, pour assurer l'application des dispositions du premier alinéa du présent article. —

Art. 7.

Art. 13 desselben Vertrages erhält folgendes neue Alinea :

„Falls sich infolge der Erstellung des zweiten Geleises Italien zur Errichtung von Befestigungen, sei es am Südausgang des Tunnels, sei es im Tunnel selbst, veranlaßt sehen sollte, so findet der dem Art. 7 beigefügte Vorbehalt betreffend die Kontrolle und Überwachung der Arbeiten ebenfalls Anwendung.“

Art. 8.

Art. 14 des Pflichtenheftes, das der Übereinkunft vom 22. Februar 1896 angeschlossen ist, wird durch folgendes Alinea ergänzt :

„Die schweizerische und die italienische Regierung werden sich anläßlich der im Art. 2 der Übereinkunft vom 22. Februar 1896 vorgesehenen Vereinbarung über die Anwendung der im ersten Alinea dieses Artikels enthaltenen Bestimmungen verständigen.“

Art. 9.

A l'article 13 de la convention du 2 décembre 1899 est ajouté ce qui suit:

— Comme conséquence du droit de souveraineté mentionné au premier alinéa du présent article, et sauf les restrictions imposées par la sécurité de l'exploitation, les agents de l'Administration militaire italienne auront accès aux fortifications situées dans la portion italienne du grand tunnel. Ces fortifications pourront, au besoin, être pourvues de corps de garde ou de sentinelles. —

Art. 10.

L'Italie se réserve d'exiger les mesures que pourrait nécessiter, dans l'exploitation de la ligne sur territoire italien, son intérêt militaire. Elle aura, en tout temps, la faculté de faire circuler des trains purement militaires, avec personnel et matériel italiens, sur le tronçon Domodossola-frontière, mais avec les réserves suivantes:

Art. 9.

• Art. 13 der Übereinkunft vom 2. Dezember 1899 erhält folgenden Zusatz:

„Auf Grund des im ersten Alinea dieses Artikels erwähnten Souveränitätsrechtes und unbeschadet der durch die Sicherheit des Betriebes gebotenen Einschränkungen sollen die Beamten der italienischen Militärverwaltung Zutritt erhalten zu den im italienischen Teil des großen Tunnels befindlichen Befestigungsanlagen. Diese Anlagen können erforderlichenfalls mit Wachen oder Wachposten versehen werden.“

Art. 10.

Italien behält sich vor, betreffend den Betrieb der auf italienischem Gebiet gelegenen Strecke diejenigen Maßnahmen zu verlangen, die in seinem militärischen Interesse erforderlich werden sollten. Es hat auch jederzeit das Recht, reine Militärzüge mit italienischem Personal und Material auf der Strecke von Domodossola bis zur Landes-

a. les trains ne pourront être mis en circulation qu'après entente sur leur marche avec l'Administration des chemins de fer suisses. Les locomotives et les wagons pour ces trains seront fournis par les chemins de fer italiens;

b. l'Administration des chemins de fer suisses sera indemnisée par l'Administration militaire italienne pour tous les dommages que ces trains militaires viendraient lui occasionner.

L'Italie pourra, en outre, faire escorter les trains circulant sur le dit tronçon par des agents italiens, militaires ou civils, soit pour veiller aux transports militaires chargés sur les trains, soit pour tout autre motif d'ordre militaire. Elle pourra aussi exiger l'arrêt d'un train ordinaire dans un point quelconque du même tronçon; mais il est entendu que, eu égard aux exigences du trafic, les autorités militaires italiennes ne feront usage de ce droit qu'en

grenze verkehren zu lassen, jedoch mit folgenden Einschränkungen:

a. Solche Züge dürfen nur verkehren nach Verständigung mit der schweizerischen Bahnverwaltung über ihren Lauf. Die Lokomotiven und Wagen für diese Züge werden von den italienischen Bahnen geliefert.

b. Die schweizerische Bahnverwaltung soll von der italienischen Militärverwaltung für jeden Schaden, den ihr diese Militärzüge verursachen sollten, schadlos gehalten werden.

Überdies kann Italien die auf der genannten Strecke verkehrenden Züge durch italienische Militär- oder Zivilbeamte begleiten lassen, sei es, um Militärtransporte, die auf den Zügen verladen sind, zu bewachen, sei es aus irgend einem andern militärischen Grunde. Es kann auch das Anhalten eines gewöhnlichen Zuges an einem beliebigen Punkt dieser Strecke verlangen; dabei hat es aber die Meinung, daß die italienischen Militärbehörden mit Rücksicht auf

cas exceptionnel et après entente préalable avec l'Administration des chemins de fer suisses.

Art. 11.

Les Gouvernements suisse et italien sont convenus d'instituer une Délégation internationale spéciale, ayant siège à Berne, pour les affaires du chemin de fer du Simplon.

Cette délégation sera convoquée périodiquement, outre les cas extraordinaires, selon les dispositions du règlement qui sera établi d'accord entre les deux Gouvernements. Elle se composera de quatorze membres, dont sept nommés par le Gouvernement suisse et sept par le Gouvernement italien; elle sera présidée „ex officio“ par le Président de la Direction générale des chemins de fer fédéraux, et aura aussi un vice-président choisi par elle-même entre les représentants de l'Italie.

die Anforderungen des Verkehrs von diesem Rechte nur in Ausnahmefällen und nach vorheriger Verständigung mit der schweizerischen Bahnverwaltung Gebrauch machen werden.

Art. 11.

Die beiden Regierungen sind übereingekommen, eine besondere internationale Delegation für die Angelegenheiten der Simplonbahn mit Sitz in Bern einzusetzen.

Diese Delegation wird, abgesehen von außerordentlichen Fällen, gemäß den Bestimmungen eines zwischen den beiden Regierungen zu vereinbarenden Reglements periodisch einberufen werden. Sie soll aus vierzehn Mitgliedern bestehen, wovon sieben von der schweizerischen und sieben von der italienischen Regierung ernannt werden; den Vorsitz führt von Amtes wegen der Präsident der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen; einen Vizepräsidenten wählt die Delegation aus der Vertretung Italiens.

Art. 12.

La Délégation aura pour mission :

a. de recevoir toutes les communications concernant directement ou indirectement les éléments du trafic du Simplon, de veiller au développement de ce trafic dans le sens de l'article 14 du traité du 25 novembre 1895, et d'émettre des vœux et des propositions dans l'intérêt du dit trafic, sans avoir, toutefois, la compétence de voter des résolutions ayant un caractère obligatoire ;

b. de s'assurer, par son contrôle, que les obligations incombant à l'Administration des chemins de fer fédéraux, succédant à la Compagnie Jura-Simplon, sont strictement exécutées, notamment en ce qui concerne les horaires et les tarifs ;

c. de contrôler les comptes de construction, le mouvement des recettes et des frais d'exploitation et les bilans de la gestion de la ligne du

Art. 12.

Die Aufgabe der Delegation besteht darin :

a. alle Mitteilungen entgegenzunehmen, die unmittelbar oder mittelbar die Elemente des Simplonverkehrs betreffen, die Entwicklung dieses Verkehrs im Sinne des Art. 14 des Vertrages vom 25. November 1895 zu überwachen und Wünsche und Vorschläge im Interesse dieses Verkehrs zu äußern, jedoch ohne die Befugnis, Beschlüsse verbindlicher Natur zu fassen ;

b. durch ihre Kontrolle, dafür zu sorgen, daß die der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen als Nachfolgerin der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft obliegenden Verpflichtungen, insbesondere soweit sie die Fahrpläne und Tarife betreffen, genau eingehalten werden ;

c. die Baurechnungen zu kontrollieren, sowie die Zusammenstellungen der Einnahmen und der Betriebskosten, sowie die Geschäfts-

Simplon, qui lui devront être communiqués ;

d. de référer aux Gouvernements intéressés sur les communications reçues et sur les observations faites, et de leur présenter toutes les propositions utiles au développement du chemin de fer du Simplon.

Tout ce qui concerne le fonctionnement de la Délégation, ainsi que la forme de ses résolutions, sera déterminé dans le règlement.

Art. 13.

En cas de différends entre les représentations suisse et italienne au sein de la Délégation, il y aura lieu au recours à la décision des deux Gouvernements.

Art. 14.

Les frais de la Délégation seront supportés par moitié par les deux Etats.

bilanzen der Simplonlinie, die ihr mitzuteilen sind ;

d. den beteiligten Regierungen Bericht zu erstatten über die erhaltenen Mitteilungen und die gemachten Beobachtungen, und ihnen alle für die Entwicklung der Simplonbahn nützlichen Vorschläge zu unterbreiten.

Das Reglement wird alles festsetzen, was die Tätigkeit der Delegation und die Form ihrer Beschlüsse betrifft.

Art. 13.

Falls im Schoße der Delegation Meinungsverschiedenheiten zwischen der schweizerischen und der italienischen Vertretung entstehen, so kann die Entscheidung der beiden Regierungen angerufen werden.

Art. 14.

Die Kosten der Delegation werden von den beiden Staaten je zur Hälfte übernommen.

Art. 15.

Le délai de trente ans établi par l'article 5 de la convention du 22 février 1896 pour le rachat éventuel de la concession de la part du Gouvernement italien est réduit à quinze ans. Dans ce cas, la déduction du montant des subventions aura lieu seulement pour la somme effectivement versée.

Si, au contraire, le rachat est effectué après la trentième année, la déduction sera calculée sur le montant intégral des subventions accordées, bien que non entièrement versées.

Art. 16.

Pour ce qui concerne la subvention de 600,000 lires allouée par le Gouvernement italien à la Compagnie Jura-Simplon par le contrat du 15 juin 1898, le Gouvernement du Roi est libéré de tous les versements sur le montant de ses engagements, à partir de la date 5 mai 1902 du procès-verbal des bases

Art. 15.

Die im Art. 5 der Übereinkunft vom 22. Februar 1896 für den allfälligen Rückkauf der Konzession durch die italienische Regierung angesetzte Frist von dreißig Jahren wird auf fünfzehn Jahre reduziert. In diesem Falle findet ein Abzug der Subventionen bloß für den wirklich einbezahlten Betrag statt.

Wenn dagegen der Rückkauf erst nach Ablauf des dreißigsten Jahres erfolgt, so berechnet sich der Abzug auf dem Gesamtbetrag der bewilligten, wenn auch nicht vollständig einbezahlten Subventionen.

Art. 16.

Was die von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft durch den Vertrag vom 15. Juni 1898 zugesicherte Subvention von 600,000 Lire betrifft, so ist die königliche Regierung von allen Einzahlungen auf den Betrag ihrer Verpflichtungen vom 5. Mai 1902 an, dem Datum der zwi-

préliminaires pour le rachat, concordées entre la Confédération et la Compagnie Jura-Simplon. Les versements éventuellement effectués après la date susdite seront remboursés.

Le Gouvernement du Roi est également libéré de tous risques quelconques quant à l'achèvement du tunnel.

Art. 17.

Il est reconnu que le droit fixe d'enregistrement d'une lire, prévu par l'article 3, chiffre 4, de la convention du 22 février 1896 s'applique:

1° au présent acte de transfert de concession, dont l'approbation est réservée au Gouvernement italien par l'article 8 de la susdite convention;

2° aux déclarations réciproques de la Compagnie Jura-Simplon et des subventionnaires italiens du Simplon, concernant la renonciation de la Compagnie au solde non encore versé des subventions, et celle des subventionnaires

schen dem Bunde und der Jura-Simplon - Bahn - Gesellschaft vereinbarten Rückkaufspräliminarien, befreit. Allfällig nach jenem Datum geleistete Einzahlungen sollen zurück-erstattet werden.

Ebenso ist die königliche Regierung von jedem Risiko für die Vollendung des Tunnels befreit.

Art. 17.

Es wird anerkannt, daß die feste Einschreibgebühr von einer Lira, die im Art. 3, Ziffer 4, der Übereinkunft vom 22. Februar 1896 vorgesehen ist, zur Anwendung kommt:

1. auf den gegenwärtigen Konzessionsübertragungsakt, dessen Genehmigung gemäß Art. 8 der genannten Übereinkunft der italienischen Regierung vorbehalten ist;

2. auf die gegenseitigen Erklärungen der Jura-Simplon-Bahn-Gesellschaft und der italienischen Simplon-Subventionen betreffend den Verzicht der Gesellschaft auf den noch nicht eingezahlten Rest der Subventionen und

italiens à leurs droits dans la liquidation de la Compagnie, ces actes rentrant dans la catégorie de ceux qui sont prévus par l'article 3, chiffre 4, *b*, de la convention du 22 février 1896.

Toutes les autres dispositions contenues dans le dit article 3 restent inaltérées.

Art. 18.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Rome, le plus tôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les plénipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à *Rome*, en double expédition, le 16 mai dix-neuf cent trois.

(L. S.) **G. B. Pioda.**

(L. S.) **E. Morin.**

den Verzicht der italienischen Subvenienten auf ihre Rechte bei der Liquidation der Gesellschaft, da diese Erklärungen unter die im Art. 3, Ziffer 4, *b*, der Übereinkunft vom 22. Februar 1896 vorgesehenen gehören.

Alle andern Bestimmungen des genannten Art. 3 bleiben unverändert.

Art. 18.

Die vorliegende Übereinkunft soll ratifiziert, und die Ratifikationsurkunden sollen so bald als möglich in Rom ausgetauscht werden.

Zur Urkunde dessen haben die Bevollmächtigten die gegenwärtige Übereinkunft unterzeichnet und derselben ihr Siegel beigesetzt.

So geschehen in doppelter Ausfertigung in Rom am 16. Mai eintausendneunhundertunddrei.

(L. S.) **G. B. Pioda.**

(L. S.) **E. Morin.**



Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Aenderung der Konzession für eine Eisenbahn von Nyon (Bahnhof) nach Crassier (Landesgrenze).

(Vom 20. Oktober 1903.)

Tit.

Die Konzession für den Bau und Betrieb einer normal-spurigen Regionalbahn von Nyon nach Crassier, die Sie unterm 28. Juni 1902 erteilten (E. A. S. XVIII, 146), enthält keine Bestimmung darüber, auf welche Weise die Linie betrieben werden soll. Unter diesen Umständen haben nach bisheriger Praxis die Konzessionäre das Traktionssystem mit Dampflokomotiven anzuwenden.

Die Gesellschaft, die an die Stelle der Konzessionäre getreten ist, hat aber auch die Frage des elektrischen Betriebes geprüft. Das Ergebnis dieser Prüfung veranlaßte sie, die beiden Systeme (Dampf und Elektrizität) nebeneinander zu studieren, um das eine oder das andere oder vielleicht beide wählen zu können. Infolgedessen stellte sie unterm 14. Juli 1903 das Gesuch um Änderung der Konzession, damit auch der elektrische Betrieb eingeführt werden könne.

Der Staatsrat des Kantons Waadt erklärte sich in seiner Vernehmlassung vom 11. August mit dem Gesuche einverstanden.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend die Übertragung der Konzession für den Simplontunnel auf italienischem Gebiet an den Bund. (Vom 16. Oktober 1903.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1903
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.10.1903
Date	
Data	
Seite	245-275
Page	
Pagina	
Ref. No	10 020 714

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.