

Aktenstücke

zur

Frage der Gotthardbahn

Februar 1869 bis Ende April 1870.

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

ISBN 978-3-642-50602-4 ISBN 978-3-642-50912-4 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-642-50912-4

Die gegenwärtige möglichst vollständig gehaltene Sammlung von Aktenstücken zur Frage der Gotthardbahn, die den Zeitraum vom Februar 1869 bis Ende April 1870 umfaßt, wird über die Stellung der verschiedenen Regierungen zu der internationalen Angelegenheit sowie über die augenblickliche Lage derselben orientiren. Die Schriftstücke waren zum Theil veröffentlicht, zum größeren Theil erscheinen sie hier zum erstenmal im vollständigen Text. Einige durch halboffizielle Blätter beglaubigte Analysen schweizerischer Dokumente sind beigelegt. Mehrere in ungenauer Fassung publicirte Aktenstücke werden hier im richtigen Wortlaut mitgetheilt. Die Verhandlungen der preussischen und badischen Kammern sind nach den Stenographischen Berichten und nach der Karlsruher Zeitung gegeben. Der Anhang endlich enthält einen interessanten Artikel der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung über die in der Frage thätigen Parteien, womit die Sammlung bis zu dem angegebenen Zeitpunkt abschließt. Eine weitere Folge je nach der Entwicklung des Unternehmens bleibt vorbehalten.

Inhalt.

	Seite
Interpellation in der zweiten preussischen Kammer vom Februar 1869 . . .	7
Norddeutsche Note an den Schweizerischen Bundesrath vom 31. März 1869 .	12
Italienische Note an den Schweizerischen Bundesrath vom 31. März 1869 .	14
Papstliche Note an den Schweizerischen Bundesrath vom 5. April 1869 . . .	16
Württembergische Note an den Schweizerischen Bundesrath vom 23. Sep- tember 1869.	18
Protocole Final de la conférence de Berne du 13 Octobre 1869	19
Schlußprotokoll der Berner Konferenz vom 13. Oktober 1869 (Uebersetzung) .	28
Italienisch-Schweizerischer Vertrag vom 15. Oktober 1869	35
Schweizerische Note vom 29. November 1869	44
Note des Bundeskanzlers Grafen Bismarck an den Oberst Hammer in Berlin vom 30. Januar 1870	46
Schweizerische Depesche vom 9. März 1870	47
Verhandlungen der päpstlichen Kammern	48
Verlängerung des in dem italienisch-schweizerischen Vertrage vorgesehenen Termins	51
Anhang	52

Interpellation

im

Preussischen Abgeordnetenhanse.

In der Sitzung des Preussischen Abgeordnetenhanse vom 27. Februar 1869 richtete der Abgeordnete v. Sybel an das Staatsministerium folgende zahlreich unterstügte Interpellation:

Die Regierungen Preussens und anderer dem deutschen Zollverein angehörigen Staaten haben in Gemeinschaft mit der schweizerischen Eidgenossenschaft bei Gelegenheit der Unterhandlungen in Betreff eines Handels-Vertrages zwischen dem Zollverein und der Eidgenossenschaft die hohe Bedeutung einer durch die mittlere Schweiz zu führenden direkten Eisenbahn-Verbindung zwischen Italien und Deutschland anerkannt und diesem Anerkenntniß Ausdruck verliehen.

Die inzwischen erfolgte Herstellung der Brennerbahn auf österreichischem Gebiete und die bevorstehende Verbindung des süd-französischen mit dem sardinischen Eisenbahnnetz durch den Mont-Genis und wahrscheinlich auch außerdem über den Simplon lassen die Nothwendigkeit jener direkten Verbindung, sei es über den St. Gotthard oder einen andern Alpenpaß der mittleren Schweiz im Interesse der kommerziellen Beziehungen Deutschlands zu Italien und der Beheiligung Deutschlands an dem direkten Verkehre über Italien zum Oriente und weiter mehr und mehr hervortreten.

Ich stelle daher an die königliche Staats-Regierung die Anfrage,

- 1) ob den Eingang erwähnten internationalen Verhandlungen über die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung mit Italien Fortgang gegeben worden ist? und
- 2) eventuell: ob die königliche Staats-Regierung noch immer geneigt ist, dem Zustandekommen eines solchen Unternehmens ihre Theilnahme und Fürsorge zuzuwenden?

Nachdem sich der Herr Handelsminister Graf v. Spenplich zur Beantwortung der Interpellation bereit erklärt hatte, begründete Herr v. Sybel dieselbe in folgender Weise:

Meine Herren! Ich hoffe, daß der Gegenstand meiner Interpellation eine gute Aufnahme bei Ihnen findet. Er ist geeignet, aus dem Detail unserer bisherigen Arbeiten unsere Geister einmal hinauszuführen in ein weiteres Feld nationaler Interessen; ich hoffe, daß es Ihnen wohlthun wird, wenn Ihr Geist auf einige Augenblicke hinausgeführt wird über die Grenzen unseres engeren Vaterlandes, berührt wird durch den Gedanken, die Thäler und Höhen der schweizerischen Alpenwelt durch ein gemeinschaftliches Werk zweier großen Nationen durch die Resultate neuester industrieller Fortschritte zu überwinden, wenn Sie hingeführt werden auf die Bedeutung, welche diese Schienenstraße für Deutschland hat, nicht bloß für den eigenen Handel, sondern auch für seine Betheiligung an dem großen Welt-Handel zwischen der europäischen und der asiatischen Welt.

Meine Herren! Das Projekt, die Alpen zu überschienen, ist ja nicht neu. Seit mehr als 30 Jahren ist es die Aufgabe der Techniker und National-Ökonomen gewesen, brauchbares Material zu diesem Zwecke zu sammeln. Dank dem Fortschritte auf dem Gebiete der Technik haben die Bemühungen mehr und mehr eine greifbare Gestalt angenommen. Es ist namentlich die technische Welt Italiens und der Schweiz gewesen, welche jetzt soweit in ihren Forschungen, in ihren Feststellungen gekommen ist, daß die Ueberschienenung der Alpen in der deutschen Schweiz nicht mehr zu den Unmöglichkeiten gerechnet wird. Man hat die Mittel gefunden, welche nöthig sind, um ein kolossales Werk, gigantisch wie die Alpen-Welt selbst möglich zu machen. Man weiß, daß die betheiligten Nationen die finanziellen Kräfte dazu besitzen. Die Nachbarstaaten Frankreich und Oesterreich sind uns mit einem guten Beispiele vorangegangen. Sie haben früher Hand ans Werk gelegt, als wir, ich kann wohl sagen, nur vermöge unserer politischen Einrichtungen es gekonnt haben. Es ist Ihnen bekannt, daß der Mont-Genis bald durch ein großartiges Tunnelwerk durchbrochen sein wird, daß eine direkte Schienenverbindung zwischen dem französischen Eisenbahn- und Schifffahrts-System einerseits und dem italienischen andererseits hergestellt sein wird. Im Osten der Schweiz hat die österreichische Regierung es verstanden, in Gemeinschaft mit großen Finanzkräften Europas die Tyroler Alpen auf dem Brenner-Passe zu überschienen und sich auch dort eine direkte Verbindung nach Italien hin zu eröffnen. In Italien selbst macht die Entwicklung des Eisenbahn-Systems die rapidesten Fortschritte. Es wird in ganz kurzer Zeit möglich sein, von der nördlichsten Grenze Italiens bis nach Brindisi an der Südspitze Italiens, an der Seite des adriatischen Meeres entlang, einen zusammenhängenden Eisenbahndienst herzustellen, und diese Herstellung ist für den internationalen Handel, für den europäisch-asiatischen Handel von der eminentesten Bedeutung; sie kürzt die Verbindung zwischen Alexandrien und London wiederum um zwei Tage ab. Es ist eine Nothwendigkeit für Deutschland, daß wir mit dieser Linie in eine unmittelbare und direkte Verbindung treten. Es ist unzweifelhaft, daß der Verkehr zwischen England und Alexandrien, so auch weiterhin zwischen dem Rothen Meere und Indien zu, sich der französischen Vermittelung bedienen muß, sobald die Mont-Genis-Straße fertig ist. Mit Eröffnung der Mont-Genis-Linie aber fällt ein anderes bedeutames Ereigniß zusammen, die Voll-

endung eines anderen Werkes eminentester Bedeutung: das ist die Eröffnung des Suez-Kanals für den internationalen Dienst. Auch dieses Werk ist überwiegend unter französischem Einfluß zu Stande gekommen. Soll Deutschlands Stellung zum Englisch-Indischen Verkehr, zu dem europäisch-asiatischen Verkehr nicht in einen, seiner selbst nicht würdigen Hintergrund gedrängt werden, dann, meine Herren, ist es nothwendig, daß wir bei der Benutzung der Italienischen Eisenbahnlilien nach Brindisi ein entscheidendes Wort mitzureden haben, daß wir uns in den Stand setzen, mit Deutschem Kapital über Brindisi hinaus uns auch der internationalen Straße zu Wasser nach dem Osten hin, mit zu bemächtigen. Meine Herren, diese Gesichtspunkte sind in den Jahren 1864—1866 Gegenstand lebhafter Erörterungen zwischen den beteiligten Nationen gewesen. Die Schweiz, welche das Hauptinteresse hat, daß sie nicht rechts und links überflügelt wird von ihren Nachbarländern, hat den anregenden Impuls zu jenen Erörterungen gegeben; ich glaube annehmen zu können, daß sie auch heute noch in den beteiligten Kreisen sich vollständig ihrer Verpflichtung bewußt ist, den schwersten Theil an dem Zustandekommen auf sich zu nehmen und ich will das hier gleich vorwegschicken: der Sinn meiner Interpellation ist in keiner Weise dahin gerichtet, irgendetwas von diesem auf der Schweiz mit Nothwendigkeit lastenden Gewichte auch nur einen geringen Theil abzunehmen und auf uns hier zu übertragen. Ich wünsche, daß das Deutsche Interesse an dem Unternehmen selbstständig abgewogen werde, und daß es mit eigener Berechtigung in die Sache eintritt. Leider, meine Herren, ist es auch wiederum gerade die Schweiz gewesen, welche den nationalen Bemühungen aus den genannten Jahren her zunächst keinen Fortgang gegeben hat. Zwei Momente waren dort entscheidend. Das erste war die Stellung der lokalen Interessen in der Schweiz selbst; es ist Ihnen ja bekannt, daß es nicht bloß einen Weg gab, welchen man in Aussicht nahm, das gewünschte Ziel zu erreichen, sondern mehrere, den Gottthard, den Lucmanier und den Splügen; die drei Linien warben wechselseitig um die Ehre, das verbindende Glied zwischen Deutschland und Italien herzustellen, und aus dieser Wechselwirkung entstand zunächst ein Hinderniß für das Unternehmen selbst. Dann aber war es die Schweiz, welche sich zunächst veranlaßt fand, neue technische Ermittlungen anzustellen, ob es Angesichts der großen Schwierigkeiten aller drei Konkurrenz-Projekte nicht möglich wäre, generelle Erleichterungen zu finden. Dieses letztere Moment, an sich durchaus berechtigt, fand eine Begründung dadurch, daß man, während des Tunnelbaues durch den Mont-Cenis, gleichzeitig eine Ueberschneidung desselben auf einem geeigneten höheren Pässe versuchte und dies mit Erfolg that. Die nothwendige Folge davon war, daß man versuchsweise dieses System der Ueberschneidung, also der Ueberwindung von größeren Steigungen, auch auf die Projekte der mittleren Schweiz anzuwenden suchte. Diese letzteren technischen Erörterungen sind zu einem gewissen Abschluß gediehen, und ich darf schon heute wohl vorwegnehmen: so zulässig an und für sich diese leichtere Methode über die Alpen zu gehen erscheint, so wenig wird sie im Stande sein, einem großen internationalen Güterverkehr zu genügen.

Wenn Sie nur einen Augenblick erwägen wollen, meine Herren, daß der europäisch-asiatische Handel, welcher heute noch das Kap der guten Hoffnung umschifft, eine Werthziffer repräsentirt, welche dem gesammten ausländischen Handel Frankreichs gleichkommt, wenn daneben ein höchst bedeutender Verkehr über das Mittelmeer und das rothe Meer geht, so werden Sie begreifen, daß wenn eine Eisenbahnlinie einen wesentlichen Theil dieses Handels an sich ziehen soll, sie noth-

wendig unter solchen Bedingungen geschaffen werden muß, daß sie für Massentransporte geeignet ist. Diese Massentransporte bedingen, daß die Linie über die Alpenpässe in nicht zu großer Höhe geführt wird, daß sie mit nicht zu großen Steigungen zu kämpfen hat. Man hat daher jetzt den Zeitpunkt in den theilhaftigsten kommerziellen Kreisen für geeignet erachtet, an die Aufnahme der ursprünglichen Idee heranzutreten; man hat die Erfahrung gemacht, daß die Konkurrenzlinie auf österreichischem Gebiete von einer ganz außerordentlichen Bedeutung ist. Der Verkehr auf der Brennerbahn reißt täglich mehr und mehr Zustöße der deutschen und italienischen Eisenbahnlinien an sich, und gerade aus dieser Entwicklung des Verkehrs auf der Brennerbahn folgert man mit verstärkter Nothwendigkeit, daß das Projekt, mit einer andern Linie durch die mittlere Schweiz zu gehen, nicht länger aufgeschoben werden darf.

Die Verhandlungen der Königlich Preussischen Staats-Regierung und die der Regierungen mehrerer anderer Staaten des Zollvereins, welche im Jahre 1865 und 1866 der Frage gegenüber stattfanden, veranlassen mich heute, die Frage an die Königlich Preussische Staats-Regierung zu richten, ob die Verhandlungen von damals ihrerseits weiter verfolgt worden sind. Ich würde diese Frage nicht gestellt haben, wenn ich nicht die feste Ueberzeugung davon hätte, daß die Preussische Staats-Regierung damals mit dem wärmsten Interesse und dem energischsten Eifer dem Projekte ihre Theilnahme und Fürsorge zugewendet hat, wenn ich nicht überzeugt davon wäre, daß es nicht die Schuld der preussischen Regierung gewesen ist, daß die Verhandlungen in eine gewisse Stagnation gekommen sind. Ich wünsche durch meine Interpellation eine Gelegenheit zu geben, daß die Königlich Preussische Regierung vor der Deutschen Nation das Zeugniß wiederum abgebe, daß ihre Auffassung von der Bedeutung des Unternehmens für die Nation dieselbe heute noch ist, wie damals, daß sie sich nicht abschrecken läßt darin durch die kolossalen technischen und finanziellen Schwierigkeiten, welche zu überwinden sind.

Diese Schwierigkeiten muß ich noch mit einigen wenigen Worten erwähnen. Die Kosten, welche eine Durchbohrung des Gotthards oder des Lucmaniers und die Herstellung der Eisenbahn durch den Tunnel erfordert, belaufen sich auf 90 Millionen Franken. Die Herstellung der ganzen Eisenbahn-Verbindung zwischen dem Nordende des Bierwaldbätter Sees und dem Nordende des Lago maggiore mit gewissen Seitenverbindungen wird etwa eben so viel Kosten absorbiren, so daß es sich um ein Unternehmen handelt, für welches durch die vereinten Bemühungen der drei Länder Italien, Schweiz und Deutschland ein Kapital von 180 Millionen aufgebracht werden muß. Dieses Unternehmen ist aber eben so bedeutend auch durch die Zeitdauer, die seine Vollendung in Anspruch nimmt. Die Tunneln, die auf den verschiedenen Linien zu durchbohren sind, haben nach den bis jetzt festgestellten Projekten eine Länge von mehr als 14500 Meter; sie liegen in einer Höhe von circa 1200 Meter. Meine Herren, Sie werden es begreifen, daß man bei der festen Konstruktion des Gesteins, welches beim St. Gotthard überwiegend Granit und Feldspat ist, eine Zeitdauer von 12 Jahren für diese Durchbohrung in Aussicht nehmen konnte. Auch in Rücksicht darauf dürfen wir uns Glück wünschen, daß Frankreich und Italien das Unternehmen des Mont-Genis-Tunnels vor unserem Unternehmen in Angriff genommen und zur Vollendung gebracht haben. Die Erfahrungen, welche die Technik dort gesammelt hat, sind von unschätzbarem Werthe; sie erleichtern unser Werk in einer außerordentlichen Weise. Der Direktor der Mont-Genis-Tunnel-Arbeiten, Herr Grattoni, hat auf Grund seiner Erfah-

rungen, welche er beim Mont-Cenis gewonnen hat, festgestellt, daß die ursprüngliche Zeitdauer von 12 Jahren herabgesetzt werden könne, und mit Sicherheit herabzusetzen sei auf $8\frac{1}{2}$ bis 9 Jahre, daß sich dadurch die ursprünglich normirten speziellen Kosten für die Durchbohrung des Tunnels von 82 Millionen ermäßigten Liefern auf 63 Millionen.

Diese Momente — ich will nicht weiter auf das Detail eingehen — reichen vollständig aus, um Ihnen die Schwierigkeit des Unternehmens, wie sie heute besteht, klar zu machen; sie rechtfertigen eben so sehr die Annahme, daß es heute viel zu voreilig wäre, irgend wie Modalitäten in Aussicht zu nehmen, wie sich das Kapital überhaupt beschaffen ließe, und in welchem Maßstabe die theilhaftigen Nationen sich bei der Beschaffung desselben interessiren sollen.

Ich will aus diesen großen Ziffern heute nur das eine herleiten, daß sie den guten Willen unserer Regierung, welchen sie im Jahre 1865 bei diesem Unternehmen bethätigt hat, in das hellste Licht stellen. Wir schrecken vor diesem großen Unternehmen heute nicht mehr zurück; wir haben ein Recht dazu, es nicht mehr zu thun, weil wir, Dank den Ereignissen von 1866 an nationaler Leistungsfähigkeit, an Selbstvertrauen, an Unternehmungsgelbst gewonnen haben, weil wir die Fähigkeit in uns fühlen, mit den Nationen Frankreichs und Englands auf diesem Gebiete in die Schranken zu treten.

Ich bitte die Königliche Staats-Regierung, meine Frage in demselben patriotischen Sinne verstehen zu wollen, wie ich es versuche, ihn in dieselbe hineinzu legen. Es sollte mich glücklich machen, wenn die Königliche Staats-Regierung mit einer wohlwollenden Antwort meine Interpellation erfreuen wollte. (Bravo!)

Hierauf erwiderte der Herr Handelsminister Graf *Spéyly* was folgt:

Ich nehme mir die Erlaubniß, die Beantwortung der Interpellation zu verlesen, und werde mich demnächst beehren, sie zu überreichen.

Die Königliche Staats-Regierung theilt den Wunsch, daß eine direkt den Zollverein mit Italien verbindende Eisenbahn durch die Schweiz zu Stande komme, und hat sich, so oft die Verhandlungen angeregt wurden, in diesem Sinne geäußert. Sie fühlt sich aber außer Stande, ihre Sympathieen für das Unternehmen in anderer Weise als durch diese Erklärung zu bethätigen, so lange nicht in der Schweiz selbst eine Bestätigung über einen bestimmten Plan für dasselbe, aus welchem der wahrscheinliche, zur Vollendung nothwendige, Aufwand an Geld und Zeit hervorgeht, erreicht ist. (Sehr richtig.) Erst wenn dies der Fall sein wird, hält sie es an der Zeit, daß der Norddeutsche Bund und die übrigen Staaten des Deutschen Zollvereins, welche bei Gleichheit der Interessen dazu berufen sind, ihr Verhalten zu einem solchen Projekt in Erwägung nehmen, und wird gern bereit sein, ihren Einfluß dafür, daß dies geschehe, geltend zu machen. (Sehr gut von allen Seiten.)

Norddeutsche Note an den Schweizerischen Bundesrath.

Bern, den 31. März, 1869.

Durchdrungen von der Ueberzeugung, daß die Erstellung einer Alpenbahn durch das Centrum der Schweiz, im Hinblick auf die des Mont Genis und Brenner, für Preußen und den Norddeutschen Bund zu einer commerciellen Nothwendigkeit geworden sei, ist des Unterzeichneten Gesandten des Norddeutschen Bundes unausgesetztes Streben dahin gerichtet gewesen, diese seine Auffassung auch bei seiner hohen Regierung zur Geltung zu bringen.

Wenn die Letztere prinzipiell dieselbe auch vollkommen theilte, so waltete dennoch stets die berechtigt scheinende Ansicht vor, daß bei einem Unternehmen, welches die Schweiz vor Allem berühre und interessire, die Initiative dafür auch zunächst von dieser ausgehen müsse.

Nachdem der Unterzeichnete durch mehrfache eingehende Berichte dargethan, daß diese Erwartung sich nicht realisiren dürfte, stand der Bundeskanzler Graf von Bismarck im Begriff, die erforderlichen Instructionen über diesen Gegenstand zu erlassen, als Italien ebenfalls erklärte, daß es den Augenblick gekommen glaubte, sich unmittelbar mit Preußen und Baden in Verbindung zu setzen, um durch eine förmliche Erklärung zu Gunsten der Gotthard-Linie, die in der Schweiz noch vorhandenen Zweifel über die Richtung der Bahn zu lösen, und damit für die weitere Entwicklung der Frage eine feste Grundlage zu finden.

Durch die geographische Lage und die Gestaltung des Eisenbahnnetzes, sind die östlichen Theile des Gebietes des Norddeutschen Bundes auf den Brenner, die westlichen und Baden dagegen, auf einen Uebergang der Central-Alpen angewiesen.

Da somit die Interessen der erstbenannten Theile durch die Brenner-Linie wenigstens theilweise befriedigt sind, so glaubt des Unterzeichneten Hohe Regierung, mit Rücksicht auf die westlichen Partien, und in Erwägung der ihr vorliegenden motivirten Berichte und Gutachten, sich im Verein von Italien definitiv und exclusiv zu Gunsten des St. Gotthard aussprechen zu sollen.

Indem der Unterzeichnete dies, als hierzu bevollmächtigt, thut, beehrt er sich zugleich im Namen seiner hohen Regierung den hohen Schweizerischen Bundesrath ganz ergebenst zu ersuchen, die ihm nun-

mehr gebührende Initiative ergreifen, und ein bestimmtes Project formuliren zu wollen, welches als Basis zu den Verhandlungen der theiligten Staaten dienen könne.

Indem der Unterzeichnete Gesandte des Norddeutschen Bundes einer hochgeneigten Rückäußerung entgegenfieht, beehrt er sich die Gelegenheit zu ergreifen, Seiner Excellenz dem Herrn Bundespräsidenten Welti den Ausdruck seiner vorzüglichen Hochachtung zu erneuern.

von Röder.

Seiner Excellenz
dem Schweizerischen Bundespräsidenten.
Herrn Oberst Welti

hier.

Italienische Note
an
den Schweizerischen Bundesrath.

Berne, 31. Mars 1869.

L'Italie et la Suisse se sont réciproquement engagées, par de récentes stipulations, à favoriser les entreprises qui auraient pour but de mettre en rapport direct, au moyen de la locomotion à vapeur, à travers les Alpes Helvétiques, les réseaux de chemins de fer qui se trouvent au Sud et au Nord de ces montagnes; mais, pour que de tels engagements puissent avoir un résultat pratique, il est nécessaire que les deux Gouvernements se mettent au préalable d'accord sur la ligne dont ils entendent assurer l'exécution, de concert avec les autres nations intéressées. A ces fins, le Soussigné, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Sa Majesté le Roi d'Italie, a maintenant dans ses instructions de proposer au Conseil fédéral l'adoption de la ligne du Gothard; laquelle, d'après les études faites sur les différents passages Alpains entre la Suisse et l'Italie, par des commissions composées d'hommes très-autorités, réunit seule, soit qu'on l'envisage sous le rapport technique, soit qu'on la considère sous celui des grands intérêts qu'elle est appelée à servir, les conditions qui en rendent l'exécution possible dans un temps relativement limité, et en feront une des principales voies commerciales du monde.

Le Gouvernement Royal auquel l'expérience acquise dans l'exécution d'une œuvre analogue doit avoir conféré une certaine autorité à cet égard, aime à croire que la Haute Administration fédérale, se plaçant au point de vue des intérêts généraux de la Suisse, voudra accéder à cette proposition, et cela d'autant plus que, dans le cas contraire, il lui serait impossible de promettre à aucune autre ligne le concours que, sauf l'approbation du Parlement, il croit pouvoir déjà assurer à celle du Gothard.

Dans l'espoir qu'il ne saurait y avoir de dissentiment entre les deux nations sur ce point capital, le Soussigné est chargé de solliciter d'avance le Conseil fédéral de prendre à ce sujet l'initiative qui lui appartient, et de formuler un projet définitif qui puisse servir de base aux accords à établir entre tous les États intéressés à l'exécution de cette grande entreprise.

En attendant les communications que Son Excellence, Monsieur le Président de la Confédération aura à lui faire sur ces différents points, le Soussigné saisit l'occasion de lui renouveler les assurances de sa très-haute considération.

Melegari.

Son Excellence Monsieur le Président
de la Confédération Suisse,

Berne.

Badische Note an den Schweizerischen Bundesrath.

Der unterzeichnete Großherzoglich Badische Ministerresident beehrt sich, erhaltenem Auftrage gemäß, dem hohen Schweizerischen Bundesrath die folgende ergebenste Mittheilung zu machen:

Seit einer Reihe von Jahren ist die Frage wegen Herstellung eines Eisenbahnüberganges durch die helvetischen Alpen erörtert worden. Darüber, daß die Interessen der unmittelbar dadurch näher verbundenen Länder, der Schweiz und Italiens, sowie in zweiter Linie auch diejenigen des ganzen Rheinbeckens und der daran sich schließenden Gegenden eine solche Verbindung wünschenswerth machen, sind die Stimmen zu keiner Zeit getheilt gewesen. Zweifelhaft konnte nur erscheinen, an welchem Punkte der Schweizeralpen der Uebergang am zweckmäßigsten erfolge.

Die inzwischen angestellten Untersuchungen über die technischen Fragen und über die in Betracht kommenden Interessen des Handels und Verkehrs haben schließlich ergeben, daß der Gotthardpaß den Bedingungen, welche für die zu wählende Uebergangslinie zu stellen sind, im vorzüglichsten Maaße entspricht.

Die Königlich Stalienische Regierung hat sich deßhalb endgültig für den St. Gotthard entschieden und sie hat neuerdings die bestimmte Erklärung abgegeben, daß sie einzig und allein für diesen Paß eine Unterstützung in Aussicht stellen könne. Nicht minder hat sich die Regierung des Norddeutschen Bundes, mit Rücksicht auf die Bedeutung, welche eine centrale Alpenbahn für den westlichen Theil des Norddeutschen Bundes hat, ausschließlich und definitiv zu Gunsten des St. Gotthard ausgesprochen.

Die Großherzogliche Regierung gibt unter diesen Verhältnissen gleichfalls dem St. Gotthard für die zu erbauende centrale Alpenbahn entschieden den Vorzug und würde allein diesem Uebergangspunkte die Unterstützung zuwenden können, deren Beantragung bei den Ständen des Großherzogthums sie eventuell sich vorbehält.

Die Großherzogliche Regierung gibt sich der Hoffnung hin, daß der hohe Schweizerische Bundesrath die Ueberzeugung von der alleinigen Ausführbarkeit der Gotthardbahn theilen und die ihm gebührende

Initiative zu der weitem Förderung dieser vor allen Dingen schweizerischen Frage nunmehr ergreifen, sowie ein bestimmtes Projekt aufstellen werde, welches den Verhandlungen der beteiligten Staaten zur Grundlage dienen kann.

Indem der Unterzeichnete einer hochgeneigten Rückäußerung entgegenzusehen sich erlaubt, benützt er mit Vergnügen auch diesen Anlaß, um dem hohen Schweizerischen Bundesrath die Versicherung seiner ausgezeichnetsten Hochachtung zu erneuern.

Stuttgart, den 5. April 1869.

F. v. Dusch.

An
den hohen Schweizerischen Bundesrath
in Bern.

Württembergische Note an den Schweizerischen Bundesrath.

Bern, den 23. September 1869.

Der Unterzeichnete, Königlich Württembergische Gesandte, beehrt sich Seiner Excellenz dem Schweizerischen Bundespräsidenten Herrn Oberst Welti die ergebenste Anzeige zu machen, daß seine hohe Regierung im Einklange mit den von der Königlich Preussischen, der Königlich Sardinischen und der Großherzoglich Badischen Regierung bereits kund gegebenen Anschauungen der Gotthard-Route den Vorzug vor allen denjenigen weiteren Linien einräumt, welche Behufs der Durchführung des Projectes einer mittelst Durchbohrung der Central-Alpen herzustellenden neuen Eisenbahnverbindung zwischen Mittel-Europa und der apenninischen Halbinsel in Frage kommen, und daß dieselbe in Uebereinstimmung hiermit geneigt sei, dieser Route ihre Unterstützung zu Theil werden zu lassen, jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalte, daß diese in Aussicht zu stellende Subvention die Zustimmung der Stände des Königreichs erhalten werde.

Zugleich benützt derselbe diesen Anlaß Seiner Excellenz die Versicherung seiner ausgezeichnetesten Hochachtung zu erneuern.

Freiherr von Dm.

Seiner Excellenz
dem Schweizerischen Bundespräsidenten
Herrn Oberst Welti und dem hohen
Bundesrathe der Schweizerischen Eidgenossenschaft in Bern.

Schlussprotokoll der Berner Conferenz

vom 13. October 1869.

Protocole Final des Conférences internationales qui ont eu lieu à Berne en Septembre et Octobre 1869, entre la Confédération de l'Allemagne du Nord, le Grand-Duché de Bade, le Royaume d'Italie, la Confédération Suisse et le Royaume de Wurtemberg pour la construction du chemin de fer par le St-Gothard.

Du 13. Octobre 1869.

La Conférence s'est réunie aujourd'hui en séance de clôture pour constater que ses membres sont tombés d'accord sur les points suivants:

Article premier.

Les Etats qui ont pris part aux Conférences 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-Fluelen-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 Etats qui ont pris part à la Conférence 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 le présent protocole. A cet effet, les statuts de la Société devront être soumis à l'approbation du Gouvernement fédéral.

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 1162 $\frac{1}{2}$ 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-Bellinzone 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.

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 Göschenen 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-Bellinzone,
Lugano-Chiasso,
Bellinzone-Frontière suisse (Luino), avec embranchement sur
Locarno.**

Les lignes dont la construction est supposée de 4½ années sont les suivantes :

**Goldau-Fluelen,
Fluelen-Göschenen,
Airolo-Biasca,
Bellinzone-Lugano.**

La durée de la construction du tunnel à établir entre Göschenen 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 Gênes.

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

sation de l'exploitation avec les dispositions du présent protocole 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 Gouvernements qui ont pris part aux conférences feront leurs efforts pour faciliter le plus possible, en vue de l'intérêt commun, le trafic entre l'Allemagne et l'Italie, et à cet effet, ils 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 de l'Allemagne et du Royaume d'Italie, 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 d'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‰.

Marchandises :

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

Petite vitesse : 1^o pour les matières brutes, telles que le charbon, le coke, le minerai, 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^o 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 excèdera 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 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 Etats 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 du présent protocole 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 Etats contractants des rapports périodiques sur la marche et l'état des travaux, de même que sur le résultat de l'exploitation.

Art. 12.

Chaque Etat contractant aura le droit de prendre, sur les lieux, 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 procèdera à la vérification des travaux des deux grandes galeries du St-Gothard et du Monte-Cenere. Le Conseil fédéral invitera les Etats contractants 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 du présent protocole, ces dispositions seront abrogées par la publication du traité à intervenir.

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 du présent protocole 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 Etats qui ont pris part aux Conférences sont tombés d'accord pour fixer à 85 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.

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^o/_o. 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 Gouvernement fédéral suisse, d'après les prescriptions de l'art. 17 ci-dessus. Ce

Gouvernement 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.

Relativement à la participation des Etats au subside de 85 millions mentionné à l'art. 16, les Délégations font les déclarations suivantes :

L'Allemagne du Nord. » La mission des délégués de la Confédération de l'Allemagne du Nord était d'étudier sous toutes ses faces la possibilité de réaliser le projet du St-Gothard et de rapporter une idée exacte quant aux fonds sur lesquels on pourrait compter de la part des Etats les plus intéressés à cette entreprise.

» C'est basé sur ce rapport que le Chancelier de la Confédération, M. le comte de Bismark, se proposerait de porter les actes provisoirement stipulés par la haute Conférence à la connaissance et à la décision du Conseil fédéral et de la Diète de l'Allemagne du Nord. Du reste, les délégués de la Confédération du Nord doivent mentionner ici le fait que toute subvention à fournir de sa part ne pourrait être destinée qu'à l'établissement du chemin de fer du St-Gothard, à l'exclusion de tout autre passage par les Alpes. «

La *Délégation badoise* déclare que le Gouvernement grand-ducal, après avoir déjà porté à la connaissance du Gouvernement suisse, par une note officielle datée du 5 Avril dernier, que ce serait au passage du St-Gothard seul qu'il serait en état de fournir des subsides, et considérant le résultat final des Conférences internationales, est disposé à participer à la subvention de 85 millions de francs à fournir à l'entreprise du chemin de fer du St-Gothard par la somme de trois millions de francs, le consentement des États du Grand-Duché restant réservé.

L'Italie concourra à l'œuvre du St-Gothard pour une somme de 45 millions de francs. Elle prend en outre l'engagement de faire les raccordements nécessaires entre Chiasso et Camerlata, comme aussi entre la frontière suisse, sur la rive gauche du lac Majeur, et un point à son choix du réseau italien.

La *Délégation suisse* déclare que la Suisse fournira un subside de 20 millions de francs.

Le *Royaume de Wurtemberg.* » En décidant de prendre part aux travaux de la Conférence internationale, le Gouvernement du Wurtemberg est parti de la supposition que, relativement au trafic

entre le Wurtemberg et l'Allemagne d'une part, et l'Italie (par le St-Gothard) de l'autre, on reconnaîtrait le principe de l'acheminement sur les lignes les plus courtes.

»Comme cet espoir ne s'est pas réalisé dans les négociations qui ont eu lieu jusqu'à présent, le Wurtemberg doit faire dépendre d'une entente ultérieure avec Bade sur leurs rapports réciproques de concurrence pour le service des transports entre l'Allemagne et l'Italie la question d'une subvention à accorder à l'entreprise du St-Gothard en général et la question plus spéciale du chiffre de cette subvention.

»Dans ce sens, les représentants du Wurtemberg ne peuvent qu'en référer à leur Gouvernement sur toute proposition relative aux subventions.«

Fait à *Berne*, le 13 Octobre 1869.

(Signé) de Röder.	(Signé) Welti.
(Signé) F. de Dusch.	(Signé) Schenk.
(Signé) Zimmer.	(Signé) Dubs.
(Signé) Melegari.	(Signé) Baron d'Ow.
(Signé) Correnti.	(Signé) L. de Klein.
(Signé) Biglia.	

En foi de quoi le présent acte est muni de sceau du Conseil fédéral suisse.

Fait à *Berne*, le 13 Octobre 1869.

Le Secrétaire des Conférences :

(Signé) **Roth.**

(Uebersetzung.)

Schluß-Protokoll

der im September und Oktober 1869 zu Bern

stattgehabten

internationalen Konferenzen

zwischen dem Norddeutschen Bund, dem Großherzogthum Baden,
dem Königreich Italien, der Schweizerischen Eidgenossenschaft
und dem Königreich Württemberg

über

die Erbauung der St. Gotthard-Eisenbahn

vom 13. Oktober 1869.

Die Konferenz ist heute zur Schlußsitzung zusammengetreten, um festzustellen, daß ihre Mitglieder über folgende Punkte sich geeinigt haben:

Artikel 1.

Die Staaten, welche an den Konferenzen Theil genommen haben, 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 herzustellen Eisenbahnnetz des St. Gotthard umfaßt folgende Linien: Luzern — Kühnacht — Immensee — Goldau, Zug — St. Adrian — Goldau, Goldau — Fluelen — Biasca — Bellinzona, Bellinzona — Lugano — Chiasso, Bellinzona — Magadino — Italienische Grenze gegen Como mit Zweigbahn nach Locarno.

Dieses Netz wird eine Länge von ungefähr 263 Kilometern haben.

Um die Herstellung dieser Linien zu erleichtern, werden die Staaten, welche an der Konferenz Theil genommen haben, derjenigen Gesellschaft, welche sich zum Bau und Betrieb der St. Gotthard-Bahn bilden wird, gemeinschaftlich eine Subvention gewähren.

Bei Organisation dieser Gesellschaft wird der Bundesrath die nöthigen Maßregeln treffen, um die Ausführung des Unternehmens und aller in dem gegenwärtigen Protokoll erwähnten Verpflichtungen sicher zu stellen.

Zu diesem Behufe sollen die Statuten der Gesellschaft der Genehmigung der Bundesregierung unterliegen.

Artikel 2.

Damit die St. Gotthard-Bahn den Bedingungen einer großen internationalen Linie entsprechen kann, soll dieselbe auf ihrem Culminationspunkte nicht höher als 1162 $\frac{1}{2}$ Meter über dem Meere zu liegen kommen; der kleinste Radius der Kurven soll nicht unter 300 Meter und die größte Steigung nicht über 25‰ betragen. Im Falle es nöthig sein sollte, zwischen Biasca und Lavorco weiter als 25‰ zu gehen, ist dazu die Ermächtigung des Bundesrathes einzuholen, welcher auf dieser Strecke eine Erhöhung bis zu 26‰ zugestehen kann.

Der zwischen Goeschenen und Airolo zu erbauende Tunnel soll in gerader Richtung erstellt werden.

Die Linie von Fluelen nach Biasca soll zweispurig gebaut werden. Auf dem übrigen Theil der Linie Goldau — Bellinzona sollen die Tunnel für doppelte Spur hergestellt, die Kunstbauten und Erdarbeiten können jedoch für eine Spur ausgeführt werden.

Alle übrigen Linien dürfen einspurig hergestellt werden.

Artikel 3.

Die Linien des St. Gotthard-Bahnnetzes sollen in folgender Ordnung in Ausführung gebracht werden und die Dauer des Baues wird für jede derselben wie folgt bestimmt:

Die Linien von Biasca bis zum Langensee und von Lugano bis Chiasso sollen 3 Jahre nach Constituirung der Gesellschaft vollendet werden.

Italien macht sich verbindlich, daß in der gleichen Zeit das Anschlußstück von Chiasso bis Camerlata gebaut und in Betrieb gesetzt werde.

Die Arbeiten an den anderen Linien sollen so zeitig begonnen werden, daß sie vollendet und diese Linien eröffnet werden können zu gleicher Zeit mit dem großen Tunnel von Goeschenen nach Airolo.

Die Linien, deren Bauausführung zu 2 $\frac{1}{2}$ Jahren angenommen wird, sind folgende: Luzern — Rüschnacht — Goldau, Zug — St. Adrian — Goldau, Biasca — Bellinzona, Lugano — Chiasso, Bellinzona — Schweizergrenze (Como) mit Zweigbahn nach Locarno.

Die Linien, deren Bauausführung zu 4 $\frac{1}{2}$ Jahren angenommen wird, sind folgende: Goldau — Fluelen, Fluelen — Goeschenen, Airolo — Biasca, Bellinzona — Lugano.

Für den Tunnel zwischen Goeschenen Airolo nur wird die Dauer des Baues zu 9 Jahren angenommen. Der Beginn der Arbeiten wird vom Bundesrathe bestimmt werden.

Artikel 4.

Der schweizerische Bund wird dafür Sorge tragen, daß durch einen Rheinübergang bei Basel die schweizerische Centralbahn mit dem Bahnnetz des Großherzogthums Baden in Verbindung gesetzt werde.

Italien wird eine Bahn auf dem linken Ufer des Langensee's erbauen, welche die schweizerische Bah an der Grenze bei Pino mit einem der an der direkten Route nach Genua gelegenen Punkte des italienischen Bahnnetzes verbinden soll.

Die contrahirenden Theile machen sich im Allgemeinen verbindlich, ihr Möglichstes zu thun, damit die zum Netz des St. Gotthard führenden Eisenbahnlinien im Sinne einer Abfürzung corrigirt werden und insbesondere verpflichtet sich die Eidgenossenschaft, nachdrücklich dahin zu wirken, daß die Herstellung eines

Bahnstückes erlangt werde, welches ermöglichst, den Umweg über die Station Altstätten zu vermeiden.

Im Falle diese abgekürzte Linie zur Zeit der Betriebsöffnung der St. Gotthards-Linie nicht erstellt sein sollte, würde zu einer entsprechenden Herabsetzung des Transport-Tarifs geschritten werden.

Artikel 5.

Die Schweiz verpflichtet sich dafür, daß alle Theile der vorschrittmäßig auszuführenden Linie nach ihrer Vollendung baldmöglichst dem Betrieb übergeben werden.

Sobald die ganze Linie vollendet sein wird, soll der Betriebsdienst auf derselben sofort eingerichtet werden. Um die Uebereinstimmung der Organisation des Betriebsdienstes mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Protokolls zu sichern, soll diese Organisation der Genehmigung des Bundesrathes unterliegen.

Artikel 6.

Den Fall höherer Gewalt ausgenommen, soll der Betrieb der St. Gotthards-Bahn gegen jede Unterbrechung sicher gestellt werden und soll derselbe in allen Theilen dem entsprechen, was man von einer großen internationalen Linie zu verlangen berechtigt ist.

Gleichwohl behält sich die Schweiz vor, die nöthigen Maßregeln für die Aufrechterhaltung der Neutralität und die Vertheidigung des Landes zu treffen.

Artikel 7.

Die Regierungen, welche an den Konferenzen Theil genommen haben, werden auf eine möglichste Erleichterung des Verkehrs zwischen Deutschland und Italien im allgemeinen Interesse hinwirken und zu diesem Zwecke auf der St. Gotthardsbahn eine möglichst regelmäßige, bequeme, rasche und billige Beförderung der Reisenden, Güter- und Postgegenstände herbeizuführen suchen. Die Gesellschaft der St. Gotthard-Eisenbahn wird mit den Eisenbahnen der subventionirenden Staaten Deutschlands und des Königreichs Italien auf Verlangen der Verwaltungen dieser Eisenbahnen einen direkten (Verbands)-Verkehr für den Transit über den St. Gotthard einrichten.

Die Schweiz verpflichtet sich, für eine solche Einrichtung der Züge Sorge zu tragen, daß sich dieselben in möglichst ununterbrochener Verbindung mit den Eisenbahnen Deutschlands und Italiens befinden.

Auch verpflichtet sie sich, auf der St. Gotthard-Linie im Sommer wenigstens drei und im Winter wenigstens zwei Personenzüge in beiden Richtungen einzurichten zu lassen. Diese Züge sollen ohne Unterbrechung curstren und einer derselben wird ein Schnellzug sein.

Artikel 8.

Was den Transitverkehr von Deutschland nach Italien und umgekehrt betrifft, so hat man die Maximal-Transport-Taxen wie folgt festgesetzt:

Reisende.

I. Klasse 50 Centimes per Schweizer Stunde;

II. Klasse 35 " " " " und

III. Klasse 25 " " " "

Für die Strecken mit einer Steigung von 15 ‰ und mehr kann die Gesellschaft der St. Gotthardbahn jedoch einen Zuschlag von 50 ‰ erheben.

Güter.

- Eilgut:** 45 Centimes per Tonne und per Kilometer ohne jeden Tarzuschlag.
- Frachtgut:** 1. für die Rohstoffe als: Kohlen, Coaks, Mineralien, Erden, Dünger, Schwefel, Steine, Holz u. s. w. sowie für Eisen und grobe Eisenwaaren, soweit diese Gegenstände in ganzen Wagenladungen versendet werden, darf die Fracht 5 Centimes per Tonne und per Kilometer nicht übersteigen, mit einem Zuschlag von 3 Centimes per Tonne und per Kilometer für diejenigen Strecken der Linie, welche Steigungen von 15 ‰ und darüber haben.
2. Für alle anderen Güter darf die Fracht 14½ Centimes per Tonne und per Kilometer, oder 19½ Centimes per Tonne und per Kilometer für die Strecken mit Steigungen von 15 ‰ und darüber nicht übersteigen, wobei jeder andere Tarzuschlag ausgeschlossen sein soll.

Artikel 9.

Wenn die Zinsen des Aktienkapitals 9 ‰ übersteigen, soll die Gesellschaft gehalten sein, zu einer Reduktion der Taxen zu schreiten und in erster Linie zu der der Tarzuschläge.

Artikel 10.

Die Eisenbahn-Gesellschaft des St. Gotthard ist gehalten, den Eisenbahnen der subventionirenden Staaten für den Personen- und Güterverkehr von, nach und durch Italien wenigstens die gleichen Begünstigungen und Erleichterungen zu Theil werden zu lassen, welche sie anderen außerhalb der Schweiz gelegenen Eisenbahnen oder einzelnen Theilen und Stationen derselben oder endlich den schweizerischen Grenzstationen gewähren wird.

Sie darf sich in keinerlei Abmachungen mit anderen schweizerischen Eisenbahnen einlassen, durch welche dieser Grundsatz verletzt würde.

Insbesondere müssen die von der St. Gotthard-Eisenbahn-Gesellschaft zur Behebung des Verkehrs nach, von und durch Italien beabsichtigten Tarif-Ermäßigungen vor ihrer Einführung den Regierungen der subventionirenden Staaten rechtzeitig mitgetheilt und auf deren Verlangen vom gleichem Zeitpunkte an den concurrirenden Eisenbahnen und Verkehrs-Bezirken zugestanden werden.

Artikel 11.

Die schweizerische Eidgenossenschaft wird die allgemeine Verpflichtung übernehmen, die Vorschriften des gegenwärtigen Protokolls bezüglich des Baues der St. Gotthard-Eisenbahn zur Ausführung bringen zu lassen.

Insbesondere wird sie von der Gesellschaft eine den von derselben eingegangenen Verpflichtungen in ausreichendem Maße entsprechende Kautions verlangen.

Diese Kautions soll in der Hinterlegung von barem Gelde oder guten Werthpapieren bestehen und nicht eher zurückgegeben werden, als bis die Gesellschaft ihre Verpflichtungen erfüllt oder die nöthige Sicherheit in einer andern Form geleistet haben wird.

Der Bundesrath wird über alle Fragen entscheiden, welche auf die Erbauung des großen Tunnels Bezug haben.

Er macht sich verbindlich, den kontrahirenden Staaten periodische Berichte über den Fortschritt und den Stand der Arbeiten gleichwie über die Betriebsergebnisse zu überreichen.

Artikel 12.

Jeder der kontrahirenden Staaten hat das Recht, an Ort und Stelle von dem Stand der Arbeiten Kenntniß nehmen zu lassen, nachdem er der schweizerischen Regierung die Personen bezeichnet haben wird, welche er mit dieser Einsichtsnahme betraut.

Jedes Jahr zu einer bestimmten Zeit wird man zur Prüfung der Arbeiten an den beiden großen Tunnels des St. Gotthard und des Monte-Cenero schreiten. Der Bundesrath wird die kontrahirenden Staaten einladen, Abgeordnete zur Anwesenheit bei diesem Geschäft zu entsenden.

Ein Protokoll wird von den anwesenden Abgeordneten aufgenommen und unterzeichnet werden.

Artikel 13.

Sollten in den kantonalen Konzessionen Bestimmungen enthalten sein, welche jenen des gegenwärtigen Protokolls zuwiderlaufen, so werden diese Bestimmungen durch die Veröffentlichung des zu vereinbarenden Vertrages hinfällig.

Wenn ein schweizerischer Kanton auf irgend eine Weise dem Bau oder Betrieb der St. Gotthardlinie Hindernisse bereiten sollte, so wird die Eidgenossenschaft die Sache an sich ziehen und die Initiative bezüglich der nöthigen Maßregeln ergreifen.

Artikel 14.

Die Gesellschaft kann an ihrem Gesellschaftsßiß belangt werden.

Wenn Streitigkeiten über Gegenstände des Civilrechts zwischen dem Bunde und dem St. Gotthard-Unternehmen entstehen, so sollen sie durch das Bundesgericht entschieden werden.

Artikel 15.

Im Falle die Konzession der St. Gotthard-Bahn an eine andere Gesellschaft übertragen werden wollte, unterliegt diese Uebertragung der Genehmigung des Bundesrathes, welcher die Verpflichtung übernimmt, dafür zu sorgen, daß alle Bestimmungen des gegenwärtigen Protokolls vollständig in Kraft bleiben.

Sollte der Fall eintreten, daß später eine Fusion zwischen schweizerischen Bahnen und der St. Gotthard-Bahn zu Stande käme oder die Gesellschaft des St. Gotthard neue Linien baute, so hätten die der Letzteren obliegenden Verbindlichkeiten, soweit sie sich auf den Betrieb erstrecken, auf das erweiterte Unternehmen überzugehen.

Artikel 16.

Die Staaten, welche an den Konferenzen Theil genommen haben, sind darüber einig geworden, den Betrag der zur Ermöglichung des Baues der Gotthard-Bahn erforderlichen Subvention auf 85 Millionen Franken festzusetzen.

Artikel 17.

Ein Drittel der Hilfsgeber soll in neun gleichen Jahreszielen bezahlt werden. Bezüglich der Einzahlung der zwei anderen Dritteltheile sollen folgende Bestimmungen gelten:

- a) Für jede Bauperiode soll zu gelegener Zeit den subventionirenden Staaten ein Programm und ein Voranschlag über die in dem großen Tunnel des St. Gotthard auszuführenden Arbeiten übergeben werden.

b) Der Bundesrath wird die Anfangszeit der ersten Bauperiode bestimmen und am Ende einer jeden Periode den anderen Staaten den Betrag derjenigen Summe bekannt geben, welche in Wirklichkeit aufgewendet worden ist. Die Zahlung dieser Summe ist nach der gemäß Artikel 12 vorzunehmenden Prüfung der Arbeiten zu leisten. Uebrigens können diese Zahlungen die im Budget der Bauperiode vorgesehene Summe nicht übersteigen.

Die Bezahlung der gleichen Jahresraten und der jedes Jahr für den Bau des Tunnels bestimmten Summen hat in baarem Gelde zu Händen der Bundesregierung einen Monat nach der Prüfung der Bauarbeiten des besagten Tunnels zu geschehen.

Nach der letzten Einzahlung wird der eventuelle Restbetrag der ganzen Subvention liquidirt werden.

Artikel 18.

Die Staaten behalten sich das Recht der Theilnahme an den finanziellen Ergebnissen des Unternehmens nur für den Fall vor, daß die auf die Aktien zu vertheilende Dividende 7 % übersteigen würde. In diesem Falle soll die Hälfte des Ueberschusses als Zinsgenuß unter die subventionirenden Staaten nach Verhältniß ihrer Beiträge vertheilt werden.

Artikel 19.

Die Hilfsfelder sollen zur Verfügung der schweizerischen Bundesregierung nach Vorschrift des voranstehenden Artikels 17 gestellt werden.

Die schweizerische Regierung wird diese Hilfsfelder gleichzeitig mit jenen der Schweiz der Gesellschaft zufließen lassen, mit welcher sie sich über den Bau und Betrieb der Gotthardbahn zu verständigen hat.

Bezüglich der Theiligung der Staaten an der im Artikel 16 erwähnten Subvention von 85 Millionen geben die Abordnungen folgende Erklärungen ab:

Norddeutschland: Die Aufgabe der Abgeordneten des Norddeutschen Bundes bestand darin, die Möglichkeit des St. Gotthard-Projekts nach allen Richtungen zu studiren und eine genaue Vorstellung zu erlangen von den Hilfsmitteln, auf welche man von Seiten der bei diesem Unternehmen am meisten interessirten Staaten rechnen könnte.

Auf Grund des hierüber erstatteten Berichts wird der Bundeskanzler, Graf von Bismarck, die von der hohen Konferenz getroffenen provisorischen Vereinbarungen zur Kenntniß und Entscheidung des Bundesraths und des Reichstags des Norddeutschen Bundes bringen.

Uebrigens wollen die Abgeordneten des Nordbundes hier die Thatsache nicht unerwähnt lassen, daß jede von seiner Seite zu leistende Subvention nur zur Erbauung der Gotthardlinie bestimmt werden könnte, mit Ausschluß jedes anderen Alpenüberganges.

Die Badische Abordnung erklärt, daß die Groß. Regierung, nachdem sie schon durch eine offizielle Note vom 5. April l. J. zur Kenntniß der schweizerischen Regierung gebracht habe, daß sie nur für den Gotthardpaß allein in der Lage wäre, eine Subvention zu gewähren, im Hinblick auf das Endergebniß der internationalen Konferenzen, bereit sei, an der dem St. Gotthardbahn-Unternehmen zu leistenden

Subvention von 85 Millionen Franken, sich mit einer Summe von 3 Millionen Franken zu betheiligen, vorbehaltlich der Zustimmung der Stände des Großherzogthums.

Italien wird das Werk des St. Gotthard mit einer Summe von 45 Millionen Franken unterstützen. Es übernimmt außerdem die Verpflichtung, die nöthigen Anschlüsse zu erstellen zwischen Chiasso und Camerlata, wie auch zwischen der Schweizergrenze auf dem linken Ufer des Langensees und einem in seiner Wahl liegenden Punkte des italienischen Netzes.

Die Schweizerische Abordnung erklärt, daß die Schweiz eine Unterstützung von 20 Millionen Franken leisten wird.

Das Königreich Württemberg. Bei dem Entschlusse, an den Arbeiten der internationalen Konferenz Theil zu nehmen, ist die württembergische Regierung von der Voraussetzung ausgegangen, daß man bezüglich des Verkehrs (über den St. Gotthard) zwischen Württemberg und Deutschland einerseits und Italien andererseits den Grundsatz der Beförderung auf der kürzesten Linie anerkennen werde. Da diese Hoffnung bei den bis jetzt stattgehabten Verhandlungen sich nicht erwahrt hat, so muß Württemberg die Frage einer dem St. Gotthard-Unternehmen zu gewährenden Subvention im Allgemeinen sowohl, als die speziellere Frage des Betrags dieser Subvention von einer weiteren Vereinbarung mit Baden über ihre beiderseitigen Konkurrenzverhältnisse bezüglich des Verkehrs zwischen Deutschland und Italien abhängig machen.

In dieser Meinung vermögen die Vertreter Württembergs über jeden Antrag bezüglich der Subvention nur an ihre Regierung zu berichten.

Italienisch-Schweizerischer Vertrag
vom 15. October 1869.

Le Conseil fédéral de la Confédération Suisse
et
Sa Majesté le Roi d'Italie,

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:

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse,
Monsieur Emile **Walti**, Président de la Confédération,
Monsieur Charles **Schenk**, Conseiller fédéral, chef du Département fédéral de l'Intérieur,
Monsieur Jacques **Dubs**, Conseiller fédéral, chef du Département fédéral des Postes,

et
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;

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

Article premier.

La suisse et l'Italie 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-Fluelen-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.

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 1162 $\frac{1}{2}$ 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-Bellinzone 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.

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 Göschenen à Airolo.

Les lignes dont la construction est supposée de 2¹/₂ années sont les suivantes :

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

Les lignes dont la construction est supposée de 4¹/₂ années sont les suivantes :

Goldau-Fluelen,
Fluelen-Göschenen,
Airolo-Biasca,
Bellinzone-Lugano.

La durée de la construction du tunnel à établir entre Göschenen 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 majeure, 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 d'accès au réseau du St-Got-

hard 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 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 d'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 15⁰/₀₀ et plus, l'entreprise du St-Gothard pourra exiger une surtaxe de 50⁰/₀.

Marchandises:

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

Petite vitesse: 1^o pour les matières brutes, telles que le charbon, le coke, le minerai, 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 15⁰/₀₀ et au-dessus.

2^o Pour toutes les autres marchandises, la taxe ne pourra excéder 14¹/₂ centimes par tonne et par kilomètre, ou 19¹/₂ centimes par tonne et par kilomètre pour les parties de la ligne ayant des pentes de 15⁰/₀₀ et au-dessus, tout autre supplément de taxe étant exclu.

Art. 9.

Quand l'intérêt du capital-actions excèdera le 9⁰/₀, 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 sub-

ventionnants 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 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 Etats 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 Etats 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 Etats subventionnants aura le droit de prendre, sur les lieux, 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 con-

traires 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 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 tombés 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 véri-

fication des travaux, faite en conformité de l'art. 12. Toutefois ces paiements ne pourront excéder la somme portée au budget de l'exercice.

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^o/_o. 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. Ce 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'article 16 de la présente Convention.

Art. 21.

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

(Signé) **Wolti.** (Signé) **Melegari.**

(Signé) **Schenk.**

(Signé) **Dubs.**

Schweizerische Note vom 29. November 1869 an den Norddeutschen Bund, Württemberg und Baden.

Der Unterzeichnete, Außerordentliche Gesandte und Bevollmächtigte Minister der Schweizerischen Eidgenossenschaft hat die Ehre im Auftrage seiner Regierung Seiner Excellenz dem Herrn Grafen v. Bismarck-Schönhausen, Kanzler des Norddeutschen Bundes folgende auf die Erstellung der Schweizerischen Alpenbahn durch den St. Gotthard bezüglichen Mittheilungen zu machen.

Die Konferenzverhandlungen, welche jüngsthin in Bern gepflogen worden sind, um die Verbindung der Deutschen und Italienischen Bahnen vermittels eines Schienenweges durch den St. Gotthard zu führen, haben, wie Ew. Excellenz bekannt ist, zu der Unterzeichnung des Schlußprotokolles vom 13. Oktober d. J. geführt, in welchem diejenigen Bestimmungen niedergelegt sind, die nach der übereinstimmenden Ansicht der Bevollmächtigten Gegenstand des zwischen den Konferenzstaaten in Aussicht genommenen Vertrages bilden sollen.

Da die Schweizerische Eidgenossenschaft und das Königreich Italien zur Zeit schon bereit waren, auch in Bezug auf die finanzielle Seite des Unternehmens verbindliche Verpflichtungen einzugehen, so erklärten sich ihre Repräsentanten in der Sitzung vom 13. Oktober geneigt, unter sich zum förmlichen Vertragsabschluß auf Grundlage des Schlußprotokolles zu schreiten, insofern die übrigen Staaten gegen dieses Vorgehen Nichts zu erinnern hätten, und es fand am 15. Oktober die Unterzeichnung des Vertrages wirklich statt, nachdem die Delegation des hohen Norddeutschen Bundes eröffnet hatte, daß sie mit voller Befriedigung von der Erklärung der Schweiz und Italiens Kenntniß genommen habe und die Ueberzeugung hege, es werde der zwischen diesen Staaten abzuschließende Vertrag für die Ausführung des von der Konferenz angestrebten Werkes eine sichere Grundlage bilden.

Indem der Unterzeichnete sich beehrt, Seiner Excellenz eine Abschrift dieses Vertrages, sowie sämtliche Konferenzprotokolle zu übergeben, richtet er im Namen seiner Regierung und gemäß der dem Königreich Italien gegenüber eingegangenen gegenseitigen Verpflichtung an das hohe Präsidium des Norddeutschen Bundes das höfliche Ansuchen, durch die verbindliche Anerkennung der Bestimmungen des Schlußprotokolles vom 13. Ok-

tober, sowie durch die Uebnahme einer entsprechenden Quote der im Art. 16 dieses Protokolles vereinbarten Subventionssumme dem Vertrage förmlich beizutreten. Dabei erlaubt er sich Seine Excellenz darauf aufmerksam zu machen, daß die zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossene Konvention nur dann in Wirksamkeit treten wird, wenn binnen 6 Monaten vom 1. November 1869 an gerechnet, durch den Beitritt der deutschen Staaten die Subsidien den Betrag von 85 Millionen Franken erreicht haben werden.

Die Regierung des Unterzeichneten glaubt um so weniger an den Eintritt dieser Bedingung zweifeln zu dürfen, als bei den Konferenzverhandlungen alle wesentlichen Punkte gegenseitig zugestanden worden sind, welche die einzelnen Staaten als Bedingung für ihre Theilnahme an dem die gemeinsamen Interessen in so hohem Maße berührenden Werke aufgestellt haben und es einer Vereinbarung der deutschen Konferenz-Staaten gelingen wird die für Deutschland in Aussicht genommene Gesamtsubvention von zwanzig Millionen Franken unter den Betheiligten zu quotifiziren.

Indem der Unterzeichnete Seiner Excellenz schließlich noch ergebenst zur Kenntniß bringt, daß er — hierauf bezüglich — im Auftrage Seiner Regierung je eine gleichlautende Mittheilung auch an die Königliche Württembergische und Großherzogliche Badische Staatsregierung habe gelangen lassen, benützt er mit Vergnügen diesen Anlaß um Seiner Excellenz die Versicherung ausgezeichnetster Hochachtung darzubringen.

Berlin den 29. November 1869.

(gez.) **B. Hammer.**

Er. Excellenz
dem Herrn Grafen v. Bismarck-Schönhausen,
rc. rc. rc.
Berlin.

Er. Excellenz
dem Herrn Freiherrn von Barmbüler,
rc. rc. rc.
Stuttgart.

Er. Excellenz
dem Herrn von Freyhof,
rc. rc. rc.
Carlsruhe.

Notte des Bundeskanzlers Grafen von Bismarck an den Schweizerischen Gesandten in Berlin.

Berlin, den 30. Januar 1870.

Der Unterzeichnete hat die Ehre gehabt die Note zu erhalten, durch welche der außerordentliche Gesandte und bevollmächtigte Minister der Schweizerischen Eidgenossenschaft, Herr Oberst Hammer, im Auftrage seiner Regierung das Präsidium des Norddeutschen Bundes einladet, durch verbindliche Anerkennung der Bestimmungen in dem Schlußprotokolle der internationalen Konferenz über die Gotthardbahn, sowie durch Uebernahme einer entsprechenden Quote der im Art. 16 dieses Protokolles vereinbarten Subventionssumme dem zwischen der Schweiz und Italien am 15. Oktober v. J. unterzeichneten Vertrage über jene Eisenbahn förmlich beizutreten.

Schon vor Empfang dieser Note war der Unterzeichnete durch die von ihm mit der Theilnahme an der internationalen Konferenz beauftragten Kommissarien von den Ergebnissen unterrichtet worden, zu welchen die über die Gotthardbahn gepflogenen Verhandlungen geführt haben. Nach Prüfung dieser Ergebnisse und von dem lebhaften Wunsche geleitet, das Gelingen des großartigen Unternehmens, welches den Gegenstand der Konferenz bildete, auf der, in der letzteren gewonnenen Grundlage zu fördern, hat der Unterzeichnete Einleitungen getroffen, um die Konferenz-Beschlüsse, in Uebereinstimmung mit der Erklärung der diesseitigen Kommissarien in dem Schlußprotokolle vom 13. Oktober v. J. dem Bundesrathe und Reichstage des Norddeutschen Bundes zur Entschliebung vorzulegen. Inzwischen kann er die, in diesem Protokolle enthaltene fernere Erklärung der diesseitigen Kommissarien nur bestätigen, daß die Gewährung einer Subvention für eine andere Alpenbahn, als diejenige über den Gotthard, nicht in Aussicht genommen werden wird.

Der Unterzeichnete ergreift auch diesen Anlaß zur erneuten Versicherung seiner ausgezeichnetsten Hochachtung.

(gez.) v. Bismarck.

An den Herrn Oberst Hammer,
z. z. z.

Schweizerische Depesche vom 9. März 1870.

Der Berner Bund vom 12. März enthielt folgende halboffizielle Mittheilung aus der Sitzung des Bundesraths vom 11. März:

Anknüpfend an die Note, welche der Bundeskanzler des Norddeutschen Bundes am 30. Januar d. J. an den schweizerischen Gesandten in Berlin in Sachen der Gotthardbahn gerichtet hat, beauftragt der Bundesrath den Obersten Hammer, dem Grafen Bismarck mitzutheilen, daß die seitherigen Verhandlungen der herwärtigen Bundesbehörden mit den zunächst beteiligten Kantonen und Eisenbahngesellschaften kaum Zweifeln darüber Raum lassen, daß in kürzester Zeit bindende Zusicherungen für die Deckung des der Schweiz im Schlußprotokoll der internationalen Gotthardkonferenz überbundenen Subventionsantheils von 20 Millionen Franken eingehen werden. Da nun der im bezüglichen Vertrage mit Italien festgesetzte Termin für die definitive Sicherung des gesammten Subventionskapitals immer näher heranrückt (1. Mai 1870), so müsse der Bundesrath wünschen, daß auch anderwärts rechtzeitig über die in Aussicht genommenen Subventionszusagen definitive Entschließungen zu Stande kämen; der Bundesrath würde diesfalls besondern Werth auf ein entsprechendes Vorgehen des Norddeutschen Bundes und eine daran anschließende Verständigung mit den süddeutschen Staaten setzen.

Die Verhandlungen der badischen Kammern.

Am 2. März d. J. legte die badische Regierung den Ständen einen Gesetzentwurf folgenden Inhalts vor:

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen. Mit Zustimmung Unserer getreuen Stände haben wir beschlossen und verordnen, wie folgt:

§. 1.

Die Großherzogliche Regierung wird ermächtigt, um die Verbindung der deutschen und der italienischen Eisenbahnen mittelst einer schweizerischen Eisenbahn durch den St. Gotthard sicher zu stellen, einen Zuschuß von drei Millionen Franken zu diesem Unternehmen zu leisten.

§. 2.

Die Bedingungen, unter welchem dieser Zuschuß zu erfolgen hat, sind im Wege des Staatsvertrages auf der Grundlage der Bedingungen festzustellen, welche in dem Schlußprotokoll vom 13. Oktober 1869 der wegen des Baues einer Gotthardbahn in Bern stattgehabten internationalen Konferenz zwischen den Kommissären von Baden, dem Norddeutschen Bunde, Italien, der Schweiz und Württemberg vereinbart worden sind.

Gegeben zc.

Die von der Zweiten Kammer niedergesetzte Kommission beantragte nach ausführlicher Begründung, dem fraglichen Gesetzentwurfe mit dem Zusatz der Worte: „aus der Eisenbahnschuldentilgungskasse“ im § 1 nach den Worten: „drei Millionen Franken“ die Genehmigung zu ertheilen und die Großherzogliche Regierung zur Eingehung der vertragsmäßigen Regelung auf der Grundlage des beigefügten Schlußprotokolls und einer badischen Subvention von 3 Millionen Franken zu ermächtigen. — Die Kommission beantragte außerdem die Erwartung zu Protokoll auszusprechen, daß die Regierung unter keinen Umständen eine weitergehende Subvention für den Bau der Gotthardbahn übernehmen werde.

Die Angelegenheit kam zur Verhandlung in der Zweiten badischen Kammer am 15. März. Zum Verständniß der Debatte genügt der nachstehende Auszug aus der Karlsruher Zeitung:

Abg. Seiß würde den Lukmanier in allen Beziehungen für besser halten, muß aber einräumen, daß unter den obwaltenden Umständen nur die Gotthard-Bahn möglich sei.

Abg. Eritscheller berührt die großen Unternehmungen unserer Zeit und erklärt den Gotthard-Uebergang für die richtige Mitte.

Abg. Lindau entwickelt die finanziellen und kommerziellen Bedenken, welche ihn bestimmen würden, gegen das Gesetz zu stimmen.

Abg. Hummel spricht in längerer Rede für die Regierungsvorlage.

Handelsministerialpräsident v. Dusch rechtfertigt eingehender die Regierungsvorlage. Er hätte nicht geglaubt, daß man nochmals auf den Splügen oder Lukmanier zurückkommen werde. Der Gotthard sei in jeder Beziehung für besser zu halten, speziell für Baden. Der Splügen würde den Hauptverkehr von den badischen Linien ablenken. Wirthschaftliche und kommerzielle Rücksichten verlangen den Gotthard, will man die Gefahr für die süddeutschen Bahnen, von dem Verkehr nicht bloß mit Italien, sondern auch von dem großen Weltverkehr durch den Mont-Genis abgeschnitten zu werden, beseitigt wissen. Die Quote von 20 Mill. Fr. für Deutschland sei gewiß nicht zu hoch. Speziell der Beitrag Badens rechtfertige sich durch die badischen Interessen; gerade für seine Bahnen sei die Eröffnung des südlichen Uebergangs von größter Wichtigkeit und derselbe namentlich für den Handel Mannheims von hoher Bedeutung. In allen diesen Erwägungen liege eine dringende Aufforderung zu einem höheren Beitrage, als die Bevölkerungszahl Badens im Verhältniß zur gesamt-deutschen mit sich bringen würde. Die von der Kommission ausgesprochene Erwartung, daß Baden sich auf keinen Fall zu einem höheren Beitrage verstehen solle, möchte Redner, obwohl im Allgemeinen damit einverstanden, doch nicht dahin verstehen, daß die Großherzogliche Regierung dadurch absolut gehindert sein solle, vorkommenden Falles die Interessen des Landes in Erwägung zu ziehen. Gegen den Zusatz habe die Großh. Regierung nichts einzuwenden.

Im weitem Verlauf der Diskussion zeigt Abg. Lamey die Nothwendigkeit des Zusammenstehens aller an der Bahn Interessirten, damit sie zu Stande komme. Die vorgesehene Subvention sei im richtigen Verhältnisse zu unseren Interessen, da wir die Nächstliegenden seien. Er äußert sich über die Erklärung Württembergs im Berner Schlußprotokoll, die ihm unbegreiflich erscheint (die Erklärung geht dahin, daß Württemberg die Frage der Subvention von einer weiteren Vereinbarung mit Baden über die beiderseitigen Konkurrenzverhältnisse bezüglich des Verkehrs zwischen Deutschland und Italien abhängig machen müsse) und protestirt dagegen, daß Württemberg nur unter der Bedingung badischer Konzessionen etwas gebe.

Handelsministerialpräsident v. Dusch erklärt, es handle sich nicht darum, an Württemberg etwas abzugeben, was uns naturgemäß zukomme; Württemberg wolle nur, was ihm naturgemäß zukomme, sich von Baden gesichert wissen. Wir seien überhaupt in Konkurrenz mit Württemberg, sein Vorbehalt sei daher leicht verständlich.

Nach einigen weiteren Bemerkungen wird hierauf der ganze Gesegentwurf (S. 1 mit dem oben erwähnten Zusatz der Kommission) in namentlicher Abstimmung mit allen gegen fünf Stimmen und eine Stimmenthaltung angenommen und ebenso in einfacher Abstimmung der Kommissionsantrag auf obige Erklärung zu Protokoll.

Die Erste Kammer verhandelte den Gegenstand am 26. März.

Der Berichterstatter Se. Durchlaucht Fürst W. zu Löwenstein verliest den Bericht, welcher die Annahme des Entwurfs nach den Beschlüssen des andern Hauses beantragt (Zuschuß von 3 Mill. Franken). Drei Gesichtspunkte seien es, nach denen der badische Staat an der Gotthardbahn ein großes Interesse habe: einmal die Vermehrung des Personen- und Güterverkehrs, welche nach Berechnung der Regierung 67,880 fl. betrage; sodann die Abwendung des Verlustes, welcher Baden treffen würde, wenn sich der direkte Verkehr nach Italien nicht durch die Schweiz ziehen könne; endlich der wichtigste Punkt, die Eröffnung neuer Absatzquellen für die einheimische Industrie und Rohproduktion.

In der allgemeinen Diskussion ergreift Niemand das Wort, ebenso zu den drei einzelnen Artikeln. Das Gesetz wird bei namentlicher Abstimmung mit allen Stimmen angenommen.

Verlängerung des Termins für den italienisch-schweizerischen Vertrag vom 15. Oktober 1869.

Wie mehrere schweizer Blätter gegen Ende April als zuverlässig melden, hat der Bundesrath den Vorschlag der italienischen Regierung, die für die Subventionszusage der beteiligten Staaten in Art. 20 des Spezialvertrages mit Italien, betreffend die Gotthardbahn, vorgesehene Frist vom 1. November 1869 bis 1. Mai 1870 auf weitere drei Monate zu verlängern, angenommen. Ein bezüglicher Zusatzartikel zu diesem Vertrage ist im Bundespalais von Hrn. Bundespräsidenten Dr. Dubs und dem italienischen Gesandten bei der Eidgenossenschaft, Senator Melegari, unterzeichnet worden. Dem schweizerischen Gesandten in Berlin, Hrn. Obersten Hammer, ist hiervon mit dem Auftrage Kenntniß gegeben, den Regierungen des Norddeutschen Bundes, des Großherzogthums Baden und des Königreichs Württemberg von diesem Abkommen mit dem Ersuchen Mittheilung zu machen, innerhalb dieser neu eröffneten Frist ihre definitiven Entschliessungen, betreffend ihre Betheiligung an der Subvention des Unternehmens; beförderlichst nach Bern gelangen zu lassen.

A n h a n g.

Die Norddeutsche Allgemeine Zeitung No. 14 vom 18. Januar 1870 enthält an hervorragender Stelle folgenden Artikel:

Unter der Ueberschrift „Neue Gestaltung der Alpenbahn-Angelegenheit“ brachte die „Bosfische Zeitung“ einen Artikel, welcher den Zweck hat, das endlich seiner Realisirung entgegengehende Gotthard-Projekt noch in der eilften Stunde in düsterem Licht erscheinen zu lassen. — Die Farben zu dem Bilde mußten einzelne aus Korrespondenz-Artikeln herausgerissene Stellen liefern, und der Pinsel wurde muthmaßlich von einem verehrlichen Reisenden aus Thur geführt, welcher mit partikularistischer Vorliebe und aner kennenswerther Energie in Berlin im Splügen-Projekt und Unkundigen glauben macht, daß dieses in der Schweiz in öffentlicher Versammlung als todtgeboren bezeichnete Projekt bei uns noch Lebensfähigkeit erhalten könnte! — Hierauf diskutirend eintreten zu wollen, liegt uns gänzlich fern. Langjährige gründliche Studien haben Sach- und Fachkenner verschiedener Nationen zu der bestimmten Ueberzeugung geführt, daß der Gotthard-Bahn unter allen übrigen der Vorzug zu geben sei. Der Norddeutsche Bund hat sich in einer Note vom 31. März v. J. definitiv und exclusiv für diese erklärt und dies in der Schlußkonferenz zu Bern am 13. Oktober v. J. noch besonders scharf accentuirt, nachdem Italien und die Schweiz ihrerseits sich zu einer Tunnelsubvention von 65 Millionen Franken verpflichtet hatten. — Wenn nun in nächster Frist vom Bundesrathe in Berlin eine spezielle Denkschrift zur Begründung der Subventionirung dieses Projektes vorgelegt werden dürfte, und wenn dasselbe in allen maßgebenden und bis zu den Allerhöchsten Kreisen hinauf das lebhafteste Interesse findet, so müssen wir neben der erwähnten Energie des Splügenvertreters nicht minder die Naivität dieses Gotthardzertreters bewundern. — Ist der betreffende Herr nicht nur ein Graubündner, sondern ein Schweizer, so darf man hoffen, daß er diese scheinbaren Versuche nur macht, um seinem partikularistischen Gewissen zu genügen und nicht in der Absicht, sein Vaterland (wenn nicht Splügen) jeder Alpenbahn aus Mißgunst berauben zu wollen. — Ob hinter dem Sichtbilde vom Splügen vielleicht finstere Geldmächte stehen, die anderen politischen Einflüssen zugänglich sind, entzieht sich unserer Beurtheilung, muthmaßlich aber nicht der unserer Behörden und unserer patriotischen Finanzmänner.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Politische Geschichte der Gegenwart

von

Wilhelm Müller

Professor.

- Heft I: **Das Jahr 1867.** Preis 18 Sgr.
Heft II: **Das Jahr 1868.** Preis 22 $\frac{1}{2}$ Sgr.
Heft III: **Das Jahr 1869.** Preis 22 $\frac{1}{2}$ Sgr.
-

Das Unternehmen ist überall auf das günstigste beurtheilt und aufgenommen worden: wie über das erste Heft hat sich die Presse auch über das zweite Heft überaus anerkennend ausgesprochen.

Die Verlags-handlung läßt hier aus den Urtheilen der Presse einige folgen:

National-Zeitung: Die Vorzüge, die wir schon an dem ersten Bande zu erwähnen hatten: den patriotischen Sinn des Verfassers, die Frische und Uebersichtlichkeit der Darstellung, zeichnen auch diesen zweiten Theil aus. Der Verfasser erzählt die wichtigsten Vorfälle des vergangenen Jahres, die amtlichen Erklärungen und Depeschen, die hervorragendsten Reden in den verschiedenen Parlamenten; selbst wichtigere Zeitungsartikel sind in Auszügen mitgetheilt. Wenn auch, wie es nicht anders bei einer „Politischen Geschichte der Gegenwart“ sein kann, der Verfasser die Ereignisse von einem bestimmten, rein deutsch-nationalen Standpunkt aus betrachtet, so wird doch das Recht der anderen Parteien nie beeinträchtigt, sie kommen ebenso wohl zu Wort wie die Parteigenossen des Verfassers.

Wiener „Presse“: Man wird nicht leicht ein ansprechenderes Buch über 1868 lesen können, das so rasch und leicht in das Verständniß politischer Verhältnisse, Parteien und Strebungen einführt, nicht bald eines, das so durch und durch von nationalem Geiste erfüllt und erwärmt ist. Dabei liefert es eine Blütenlese der bedeutendsten Verhandlungen und Reden des Jahres und entwickelt auch bei complicirten Fragen, so z. B. bei der Darstellung des Zollparlaments, eine Klarheit und Schärfe, daß auch der völlig ununterrichtete Leser sich rasch in den Dingen orientirt. Nicht bloß dem Politiker vom Fache, sondern eben jedem, der sich für Staatsfragen interessirt, wird das Buch ein guter und zuverlässiger Wegweiser sein. Vorzüglich gelungen scheinen uns namentlich die

Ausführungen über Oesterreich, Preußen, Frankreich, und Württemberg, wie denn überhaupt bei einem Süddeutschen selten eine so durchweg verständige und echt politische Auffassung, namentlich der deutschen Frage, zu finden sein wird. Da ist nichts von dem Nabel, dem Schwindel und der Gefühlspolitik der Anhänger der ~~des~~ ~~Ständes~~, da ist nichts von ultramontanen Tendenzen, sondern von Anfang bis zu Ende verständige Einsicht und lebhaftes Gefühl für die Ehre und Größe Deutschlands. Deshalb wird denn auch den deutschen Verhältnissen vor allem Rechnung getragen und die außerdeutschen werden hauptsächlich im Licht des deutschen Interesses betrachtet. Die Auswahl des Stoffes ist trefflich, das Urtheil gerecht und gemäßig.

Schwäbischer Merkur: Der Verfasser ist unverkennbar in Gewandtheit der Darstellung, Entschiedenheit der Gesinnung, Sicherheit und Reife des politischen Urtheils fortgeschritten. Besondere Aufmerksamkeit hat er der süddeutschen Frage gewidmet und das Treiben derer, welche es sich zur Lebensaufgabe machen, das Werk des Grafen Bismarck zu verderben, gehörig gekennzeichnet. Er hat zu diesem Behuf nicht nur die Zeitungen und Flugschriften, sondern auch die Protokolle der Ständeverhandlungen und des Zollparlaments fleißig studirt und weiß die charakteristischen Auslassungen der Feinde der deutschen Einheit geschickt wortgetreu in seine Darstellung zu verflechten. Das Ganze ist ein vom Standpunkt der nationalliberalen Partei aus geschriebener, aber möglichst objektiv gehaltener Rechenschaftsbericht über die politischen Ereignisse des letzten Jahres, und wir zweifeln nicht, daß derselbe sich immer mehr Freunde und Leser erwerben wird.

Die Neue Welt (St. Louis): Es ist ein Irrthum, wenn man meint, die nachträgliche Darstellung und Lesung des Selbsterlebten nicht nöthig zu haben. Auch der fleißigste Zeitungsleser empfängt alles bruchstückweise, mit Wiederholungen, Unrichtigkeiten, Widersprüchen und ohne Ordnung. Auch ihm kann deshalb eine schließliche Uebersicht nur nützlich, ja nothwendig sein. Der Verfasser gibt dieselbe in sehr lesbarer Gestalt. Sein Standpunkt ist der der historischen Anerkennung und der Zuversicht auf weitere Vollenbung. Man kann dem Verfasser keine Parteilichkeit der Behandlung zum Vorwurf machen. Er wird auch ferner alljährlich eine Jahresübersicht in derselben Weise liefern, und so wird sein Werk sich trefflich eignen zu Rückblicken auf das Erlebte, zumal es zu diesem Zwecke mit Registern wohl versehen ist. Die Jahrgänge sind selbstverständlich auch einzeln zu haben.

Danziger Zeitung: Der Totalüberblick, welchen eine solche Darstellung gewährt, ist von großem Werth. Man erinnert sich dabei mancher Ereignisse, welche dem Gedächtniß entfielen, und wird zu einer Vergleichung der Vorfälle in den verschiedenen Ländern veranlaßt, welche die Zeitungen nicht zu geben vermögen. Müllers Darstellung ist flüssig, lebendig und anziehend, und seine Beurteilungswiese eine so gründliche, daß jeder Liberale fast durchweg mit ihm übereinstimmen wird. Er läßt die Ereignisse sprechen, und es ergibt sich ihm daraus die rechte Kritik derselben von selbst. Auf solche Weise liefert er ein Handbuch für die Geschichte der Gegenwart, das sehr nützlich und ungleich besser ist als das, welches in Frankreich die „Revue des deux mondes“ alljährlich liefert.

Schwäbische Volkszeitung: Die Ereignisse sind nach dem Inhalte in Gruppen, wiewohl in fortlaufender Darstellung, geordnet; das Wesentliche ist mit sicherem Takte ausgewählt. Wie reichhaltig an politischen Ereignissen, Anfängen, Fortschritten und Resultaten das an kriegerischen Ereignissen arme Jahr gewesen ist, kommt uns erst wieder durch diesen Rückblick, als Spiegel unsrer Hoffnungen und Befürchtungen, zum Bewußtsein. Die Darstellung zeichnet sich aus durch Frische und Kürze, sowie durch sichte Klarheit.

Rheinischer Kurier: Die großen Fragen der Gegenwart, die inneren und äußeren, sind plastisch und gut beleuchtet dargestellt, und die einzelnen organisch vermittelnden Vorgänge gruppieren sich in präciser, interessanter Evolution neben einander. Es ist ein Genuß, ein solches Gesamtbild an sich vorüberziehen zu lassen, wie es das vorliegende Heft enthält, das das Beste, was die gesamte periodische Literatur darüber allmählich zu Tage gefördert hat, dem deutschen Volke zum Verständniß der Gegenwart, besonders seiner eigenen Geschichte, bleibend zusammengefaßt darbietet.

Grenzboten: Es ist eine fortlaufende Erzählung, frisch, bewegt, mit der lebendigen Theilnahme, die der Deutsche an der fortschreitenden Entwicklung seines Vaterlandes nimmt. Der Bewegung der öffentlichen Meinung in Süddeutschland ist ein großer Raum gegönnt und dabei die Agitation bei den Zollparlamentswahlen durch Wiederauffrischung der bemerkenswertheften Aktenstücke aus jener Zeit in verdienter Weise dem Urtheil der Geschichte überliefert. Es ist damit Süddeutschland von einem Süddeutschen selbst ein scharfgeschliffener Spiegel vorgehalten, in welchen zu blicken nicht eben erfreulich, aber um so heilsamer ist.

Berlinische Nachrichten: Die übersichtliche Darstellung der Vorgänge des Jahres 1867 konnten wir wegen ihrer Vollständigkeit und Uebersichtlichkeit empfehlen. Jetzt liegt die Arbeit des nämlichen Verfassers über das Jahr 1868 vor, und wir können sie mit noch mehr Anerkennung besprechen. Sie enthält auf 232 Seiten mehr als eine trockene Recapitulation; es ist eine einsichtsvolle Darstellung und Beurtheilung der Ereignisse und ihres Zusammenhangs. Nichts von irgend einiger Bedeutung ist übergangen. Die Anordnung ist recht geschickt.

Ulmer Schnellpost: Diejenigen, welche den ersten Jahrgang genauer kennen gelernt haben, brauchen wir nur auf das Erscheinen dieser Fortsetzung aufmerksam zu machen; wir hoffen aber, letztere erwerben sich zu den alten Freunden noch zahlreiche neue; denn die Darstellung ist auch hier, wie wir es bei dem Verfasser gewohnt sind, lebendig und durchsichtig, der Standpunkt durchaus patriotisch, die Zusammenfassungen und die Gesichtspunkte, unter die das Einzelne gestellt ist, treffend und schlagend, und insbesondere hat der Verf. nicht verfehlt, aus den wichtigsten Reden, Notizen und Berichten die charakteristischen Stellen anzuführen.

Berlinische Zeitung: Wir können das Buch jedem, der sich über die Ereignisse des verfloffenen Jahres in klarer und gedrängter Darstellung, die alles Unwesentliche bei Seite läßt, unterrichten will, auf das dringendste empfehlen. Bei der stoffreichen Fülle der Gegenwart sind so geschickte und verständige Recapitulationen ein wahres Bedürfnis, selbst für den Zeitungsleser. Der mäßige Preis des Buches kommt einer weitesten Verbreitung zu Statten.

Allgemeine Familien-Zeitung: Der Verfasser, welcher seine Begehung für populär geschichtliche Darstellung schon mehrfach glänzend bethätigte, hat sich die dankenswerthe, höchst gemeinnützige Aufgabe gestellt, die politischen Begebenheiten der Gegenwart in gedrängter Darstellung Jahr für Jahr zu verzeichnen und in übersichtlicher Form und organischer, chronologischer und geographisch-politischer Gliederung gleichsam in Taschenbuchform zusammenzustellen. So verbindet das Werk die Vorzüge einer rasch zu überblickenden Revue mit denjenigen einer Chronik oder eines Tagebuchs und eines Nachschlagewerks und wird daher in den gebildeten Kreisen und Ständen sich rasch einbürgern; denn der Schriftsteller, der Journalist, der Abgeordnete, die Magistratsperson, der öffentliche Charakter irgend welcher Art können ein derartiges Werk nicht entbehren. Der vorliegende Band zeugt berechtigt für die Umsicht, den Fleiß und die Gewissenhaftigkeit des Verf. und den ungemein praktischen Werth seiner Arbeit.

Deutsche Blätter: Verständige Leser werden wieder um aus dieser gedrängten, übersichtlich klaren, von einem besonnenen deutsch-nationalen Standpunkte aus beleuchteten Darstellung kaum entschwendener Ereignisse Genuß und Belehrung schöpfen.

Europa: Die deutsche Bewegung und Gestaltung tritt dem Leser mit allen ihren Vorgängen, Verhandlungen, inneren und äußeren Beziehungen, Parteien und Persönlichkeiten in gedrängten und markigen Zügen entgegen, wobei der Entwicklung des norddeutschen Bundes, der Thätigkeit des Reichstags auf dem praktischen und wirtschaftlichen Gebiete, sowie dem ersten Zollparlament ein hervorragender Platz eingeräumt ist. Dies alles ist so fließend, mit so viel plastischem Geschick, einer so besonnenen Verwebung aller einzelnen Fäden und mit einer solchen Wärme patriotischen Empfindens erzählt, daß das kleine Geschichtsbuch, ganz abgesehen von seinem belehrenden Inhalt, einen ungemein anziehenden und wohlthuenden Eindruck macht.

Süddeutsche Presse: Wir haben bereits im vorigen Jahre über den ersten Band berichtet, mit welcher Gewandtheit Prof. Müller den inneren Widerspruch, der in den Worten „Geschichte der Gegenwart“ zu liegen scheint, zu überwinden verstand. Er unterschied das Wesentliche von den Nebendingen, und sich mit Offenheit zur nationalen Fahne und der Sache des Fortschritts bekennend, zog er mit klaren Strichen das Facit, welches sich für die verschiedenen Parteien ergab. Das Jahr 1868 ist zwar anscheinend stiller gewesen als sein Vorgänger; doch ist mehr in der Tiefe gearbeitet, als die Oberfläche verrieth. Der Verfasser selbst ist mit seinem Unternehmen gewachsen in Schärfe des Urtheils, charakteristischer Zeichnung und Wahl des Stoffes. Sowohl die Auswahl als die gewandte Behandlung des Stoffes zeugen für das politische Urtheil und den Geschmack des Verfassers; die Wärme, womit derselbe trotz aller Objektivität seinen Gegenstand zu erfassen und darzustellen weiß, fesselt den Leser in ungewöhnlicher Weise, und die schlagende Kürze, womit meistens das treffendste Wort für Zeichnung von Parteien, Vorgängen u. s. w. gefunden wird, erleichtert die Uebersicht und gibt der ganzen Darstellung einen frischen, anziehenden Hauch.

Das Werk ist in allen Buchhandlungen vorrätbig.