

*CONSEIL FÉDÉRAL*  
*Procès-verbal de la séance du 15 octobre 1869<sup>1</sup>*

3907. Gotthardbahn, Modifikation der Konzession, Vorlage  
an die Bundesversammlung.

Departement des Innern. Vortrag mündlich.

Das Departement macht darauf aufmerksam, dass, nachdem nun die Verhandlungen der internationalen Konferenz i. S. der *Gotthardbahn* durch ein Schlussprotokoll<sup>2</sup> und einen Vertrag mit Italien<sup>3</sup> beendet seien, in Folge der Ergebnisse dieser Unterhandlungen eine Abänderung des Beschlussesentwurfes betreffend die Konzessionen für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn sich als Nothwendigkeit ergebe und nachdem es seine diessfälligen Anträge begründet hat, ist nach obgewalteter Diskussion beschlossen worden: es seien die diessfälligen Vorlagen an die gesetzgebenden Räte in folgender Fassung vorzulegen:

Eingang und Art. 1 wie in den bereits gedruckten Beschlussesentwürfen.

Artikel 2, 3<sup>tes</sup> Alinea, lit. a sei so zu fassen:

a. im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½ fache, im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache und im Falle des Rückkaufes im 99. Jahre der 18fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin in der Meinung, dass dabei die durch den Staatsvertrag begründeten Rechte der Subventionen vorbehalten bleiben und die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das über die Subventionen hinaus verwendete Anlagekapital betragen darf.

b. diese Litera wurde gestrichen; litera c dagegen als lit. b beibehalten.

Weitere Abänderungen an dem ehemaligen Entwurf sind nicht vorgenommen worden.

An die gesetzgebenden Räte mit nachträglicher Botschaft.

---

1. *Absent: V. Ruffy.*

2. *Cf. n° 211, annexe.*

3. *Cf. RO X, pp. 528—539.*

### 3908. Bericht an die Bundesversammlung über die internationalen Konferenzverhandlungen.

Im Weitern ist beschlossen worden: es sei der Bundesversammlung ein kurzer Bericht<sup>4</sup> über die stattgehabten *Verhandlungen der internationalen Konferenz* unter Anschluss des Schlussprotokolls und Vertrages mit Italien zur Notifikation, unter gleichzeitiger Motivierung darüber, warum der Vertrag nicht zur Ratifikation in gegenwärtiger Session vorgelegt werden könne, zu übermitteln.

---

4. *Reproduit en annexe.*

#### ANNEXE

##### Message

*du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant le chemin de fer du St-Gothard.*<sup>5</sup>

Berne, 15 octobre 1869

Dans notre message du 19 Juillet dernier<sup>6</sup>, par lequel nous avons eu l'honneur de vous demander la concession pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le St-Gothard et d'un autre chemin de fer par le Splügen, nous vous avons informés que les Gouvernements de l'Allemagne du Nord, du Royaume d'Italie et du Grand-Duché de Bade, qui, par note du 31 Mars<sup>7</sup> et du 5 Avril 1869<sup>8</sup>, ont ensemble assuré leur coopération à la construction d'un chemin de fer à travers le St-Gothard, en nous demandant la présentation d'un plan destiné à servir aux délibérations, avaient été invités à envoyer leurs délégués à une Conférence convoquée à Berne.

Cette Conférence internationale, à laquelle le Royaume de Wurtemberg s'est décidé à prendre part après l'ouverture des négociations, a, le 13 Octobre courant, terminé ses travaux et inséré ses résolutions en un Protocole final<sup>9</sup>, signé le même jour par tous les Etats représentés.

Ce Protocole final fixe toutes les conditions des subventions à fournir éventuellement par les Etats intéressés à l'entreprise du St-Gothard, et si l'on n'en a pas fait l'objet d'un Traité formel entre tous les Etats, cela provient de ce que deux des Etats représentés à la Conférence ne se trouvaient pas encore en position de prendre une obligation quant à la subvention que lesdits Etats auraient à fournir.

Les Plénipotentiaires de l'Italie ayant déclaré que, de leur côté, ils étaient prêts à conclure dès à présent, sur la base du Protocole final, un Traité obligatoire avec le Gouvernement fédéral suisse, nous avons cru devoir d'autant plus prêter les mains à la réalisation de cette idée, que les délégués des autres Etats non seulement n'ont pas fait d'objection, mais qu'en outre plusieurs d'entre eux ont même formulé le désir que la Convention à conclure forme la base du Traité auquel les autres Etats pourraient adhérer plus tard.

Nos Plénipotentiaires ont donc signé, le 14 de ce mois, une Convention avec l'Italie<sup>10</sup>, qui, sauf quelques changements de rédaction, est identique au Protocole final de la Conférence et ne diffère

---

5. Cf. FF 1869/III, pp. 57–60.

6. FF 1869/II, pp. 570–585.

7. Cf. n° 186 et 187.

8. Cf. n° 189.

9. Cf. n° 211, *annexe*.

10. Cf. RO X, pp. 528–541.

de ce Protocole qu'en ce sens que la Suisse et l'Italie, dans la supposition que l'Allemagne du Nord contribuera aux subsides pour 20 millions de francs, s'engagent formellement à participer à l'entreprise, la première pour 20 millions et la seconde pour 45 millions.

Bien que dès maintenant nous ne soyons pas encore en position de soumettre cette Convention à votre ratification, ce qui ne pourra avoir lieu que lorsque les Cantons suisses et les Compagnies de chemins de fer suisses auront pris des engagements formels quant aux 20 millions de subvention assurés par nous au nom de la Suisse, et lorsque le Canton du Tessin aura concédé la ligne de raccordement Bellinzzone-Magadino-Frontière italienne, nous avons cru néanmoins qu'au moment où nous soumettons à vos délibérations et à votre approbation la ratification de la concession du chemin de fer par le St-Gothard, il était de notre devoir de vous soumettre aussi les actes qui se trouvent en relation intime avec cette question, savoir: le Protocole final et la Convention avec l'Italie.

En ajournant un examen plus approfondi de ces deux actes jusqu'à ce qu'il nous soit permis de vous demander de ratifier la Convention avec l'Italie, nous devons maintenir les propositions que nous vous avons faites le 19 Juillet dernier, relativement à la ratification des concessions présentées, en en exceptant l'article 2, alinéa 4, du projet d'arrêté sur les concessions pour le chemin de fer du St-Gothard, au sujet duquel nous avons décidé de vous proposer la rédaction suivante:

«Dans le cas du rachat à l'expiration de la 30<sup>e</sup>, 45<sup>e</sup> et 60<sup>e</sup> année, on paiera 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix ans précédant immédiatement l'époque à laquelle la Confédération a annoncé le rachat; dans le cas du rachat à l'expiration de la 75<sup>e</sup> année, il sera payé 22½ fois, à l'expiration de la 90<sup>e</sup> année, 20 fois, et à l'expiration de la 99<sup>e</sup> année, 18 fois la valeur de ce produit net; il est bien entendu toutefois que les droits stipulés par le Traité restent réservés aux subventions et qu'en aucun cas le chiffre de l'indemnité ne pourra être inférieur aux sommes qui, abstraction faite des subventions, constitueront le capital social. Du produit net qui doit être pris pour base de ce calcul, seront défalquées les autres sommes qui sont portées sur le compte d'exploitation ou attribuées à un fonds de réserve.»

La lettre *b* est supprimée.

La lettre *c* devient la lettre *b*.

Si nous vous proposons ces modifications, c'est que, d'après les stipulations du Protocole final et de la Convention avec l'Italie, il ne peut plus être question de «*sommes données sans aucune prétention à des intérêts ou au remboursement,*» parce que les subventions doivent prendre part aux bénéfices si le revenu net atteint une certaine somme, et qu'il paraît nécessaire de ne pas laisser de doute sur le fait que ces droits attribués aux subventions resteraient intacts, alors même qu'aurait lieu le rachat des chemins de fer par la Confédération.

Nous n'avons pas soustrait du revenu net les sommes qui seront attribuées non point à la Société, mais aux subventions. Nous nous sommes surtout laissé guider à cet égard par la considération que le premier terme de rachat expire déjà, d'après nos propositions, dès l'année 1903, époque à laquelle le réseau sera livré à l'exploitation depuis 20 ans à peine, et où, par conséquent, il ne reviendra aux subventions qu'un intérêt très faible ou pas d'intérêt du tout.

Quant aux conditions du rachat après la 99<sup>e</sup> année, on ne peut pas les déterminer comme cela a eu lieu jusqu'à présent, parce que ce calcul donnerait un résultat tout à fait anormal. S'il peut être question d'un rachat après la 99<sup>e</sup> année, nous proposons pour cette opération un changement aux dispositions adoptées jusqu'ici, en ce sens qu'on prendrait pour base le produit net, et cela en le multipliant par 18 après avoir opéré une dépréciation convenable, ou, éventuellement, en adoptant pour point de départ le capital, déduction faite des subventions.

Avec ces modifications, nous avons l'honneur de vous recommander les projets de décrets qui vous ont été soumis, en vous faisant observer qu'au chiffre 2 de l'introduction accompagnant le message du 19 Juillet 1869, il y aura lieu de tenir compte des observations faites dans le présent message.