

Staatsvertrag

zwischen

der Schweiz, Bayern und Oesterreich über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen, sowie von Rütli nach Feldkirch.

(Vom 5. August 1865.)

Der schweizerische Bundesrath, Namens der schweizerischen Eidgenossenschaft und des Kantons St. Gallen, so wie die Regierungen von Bayern und Oesterreich, in der Absicht, eine Vervollständigung des Eisenbahnnetzes in den an dem Bodensee gelegenen Gebietstheilen zu bewerkstelligen, haben zum Zwecke einer hierüber zu treffenden Vereinbarung Bevollmächtigte ernannt, nemlich:

Der schweizerische Bundesrath, Namens der Eidgenossenschaft und des Kantons St. Gallen:

den Regierungsrath Herrn Franz Hagenbuch, von Zürich,
den Landammann Herrn Arnold Otto Kemptli, von St. Gallen;

Seine Majestät der König von Bayern:

den Ministerialrath im k. k. Staatsministerium des k. Hauses und des Aeußern, Herrn Wilhelm Weber, und
den Ministerialrath im k. k. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten, Herrn Michael Suttner;

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich:

den Ministerialrath im k. k. Ministerium für Handel und Volkswirtschaft, Herrn Dr. Vinzenz Ritter von Maly,

welche nach geschehener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten über folgende Punkte übereingekommen sind.

Artikel 1.

Es soll

- a. eine Eisenbahn von Lindau nach Bregenz und von da nach St. Margarethen zur Verbindung mit den Vereinigten Schweizerbahnen,
- b. eine Bahn von Feldkirch gegen Rütli, gleichfalls zum Anschluß an die Vereinigten Schweizerbahnen hergestellt werden.

Artikel 2.

Die ad a erwähnte Bahn soll sowohl in Lindau als an ihrem anderen Endpunkte auf schweizerischem Gebiete mit den dort mündenden Eisenbahnen in unmittelbare Verbindung gesetzt, und daher in die bereits bestehenden oder noch zu errichtenden Bahnhöfe eingeführt werden.

Im Falle auf österreichischem Gebiete Eisenbahnen mit der Richtung auf Bregenz erbaut werden, sollen diese mit der Bahn Lindau-Bregenz-St. Margarethen vereinigt werden.

Artikel 3.

Die königl. bayerische Regierung wird dem Konzessionär der Bahn die Mitbenutzung des Bahnhofes Lindau unter angemessenen Bedingungen gestatten.

Dieselbe Mitbenutzung wird dem Konzessionär in den Bahnhöfen zu St. Margarethen und bei Rütli von Seiten der schweizerischen Bahnverwaltung gestattet werden, und es wird die Regierung von St. Gallen hiefür nöthigenfalls die geeignete Fürsorge treffen.

Artikel 4.

Die Bestimmung der speziellen Bahnlinie, sowie der Stationsplätze bleibt jeder Regierung auf ihrem Gebiete vorbehalten, jedoch soll, so viel möglich, die kürzeste Linie zwischen den im Artikel 1 genannten Hauptpunkten der Bahn eingehalten werden.

Der unmittelbare Anschluß der einzelnen Bahnabtheilungen an der Landesgrenze in horizontaler wie vertikaler Linie bleibt einer nachträglichen Vereinbarung auf Grund technischer Untersuchung vorbehalten.

Zu diesem Ende sollen die Detailpläne der Grenzstrecken vor Beginn der Ausführung gegenseitig mitgetheilt werden, auch die kauführenden Techniker während des Baues dieser Strecken sich in fortwährendes Benehmen setzen.

Artikel 5.

Der Bau der im Artikel 1 ad a erwähnten Bahn wird auf bayerischer Strecke von der königlich bayerischen Staatsregierung übernommen werden.

Der Bau der Bahnabtheilung auf schweizerischem Gebiete ist von der Regierung des Kantons St. Gallen und beziehungsweise von der Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft bereits im Jahre 1863 den Herren P. Talabot, E. Hentsch und Ed. Blount übertragen worden.

Die k. k. österreichische Regierung beabsichtigt, den Bau der Bahnstrecke auf österreichischem Gebiete demselben Consortium zu übertragen, und wird seiner Zeit von der erteilten Konzession den beiden mitkontrahirenden Regierungen Mittheilung machen.

Artikel 6.

Der Bau der genannten Bahnstrecken soll in der Art betrieben werden, daß dieselben längstens innerhalb 3 Jahren, von dem Tage der Ratifikation des gegenwärtigen Vertrages, resp. der Ertheilung der Konzession für die österreichische Bahnstrecke, falls letztere später erfolgen sollte, an gerechnet, dem regelmäßigen Betriebe übergeben werden können.

Artikel 7.

Um den Betrieb der ganzen Bahnstrecke von Lindau bis St. Margarethen so einheitlich wie möglich zu machen, soll derselbe nur einer einzigen Betriebsverwaltung übertragen werden.

Zu diesem Ende erklärt sich die königlich bayerische Regierung bereit, den Betrieb auf der Bahnstrecke von Lindau bis zur bayerisch österreichischen Grenze den Konzessionären, und beziehungsweise im Falle der Uebertragung der Betriebsrechte an die Vereinigten Schweizerbahnen, diesen letzteren gegen eine angemessene Pachtrente zu überlassen. Die näheren Bestimmungen hierüber, sowie überhaupt über die Verhältnisse des gemeinschaftlichen Bahndienstes im Bahnhofe zu Lindau werden durch einen besonderen Vertrag der beiderseitigen Betriebsverwaltungen geregelt werden.

Artikel 8.

Die gesammten Bahnstrecken sollen gleichmäßig eine Spurweite von 4 Fuß 8 $\frac{1}{2}$ Zoll englischen Maaßes im Lichten der Schienen enthalten.

Das für den durchgehenden Verkehr bestimmte Transportmaterial soll so eingerichtet sein, daß es ohne alle Behinderung sowohl auf die königlich bayerische Staatsbahn, als auch auf die Vereinigten Schweizerbahnen, sowie auf die von Lautrach in der Folge über Dornbirn oder Feldkirch hinaus zu erbauende österreichische Eisenbahn übergehen kann.

Die sonstigen Betriebseinrichtungen sollen ebenfalls so viel möglich in Uebereinstimmung mit den bereits bestehenden gebracht werden. Die von einer der kontrahirenden Regierungen in Betreff ihrer Betriebsfähigkeit gehörig geprüften Lokomotiven und Waggons sollen ohne weiteres auch auf die in dem Gebiete der andern Staaten liegenden Strecken der im Artikel 1 erwähnten Bahnen übergehen können.

Artikel 9.

In Bezug auf die zu erbauenden Rheinbrücken wird festgesetzt, daß die Ueberbrückung des Rheines auf der Linie St. Margarethen-Bregenz-Lindau bei Brugg, jene auf der Linie Mütthi-Feldkirch in thunlichster Nähe bei der Station Mütthi zu geschehen hat.

Diese Brückenbauten sind mit den Rhein-Korrektionsbauten in beider-

seitig entsprechende Uebereinstimmung zu bringen und nach den von den Regierungen der Schweiz und Oesterreichs einverständlich zu genehmigenden Plänen zu konstruiren, wobei diese Regierungen gegenseitig die Anbringung von Trottoirs von $1\frac{1}{2}$ Meter Breite für Fußgänger gestatten.

Es geben ferner die k. k. österreichische und die Regierung des Kantons St. Gallen, letztere unter Vorbehalt der Genehmigung der Bundesbehörde, ihre Zustimmung, daß die gedachten beiden Rheinbrücken entweder gleich ursprünglich dermaßen konstruirt oder in der Folge erbreitert werden dürfen, daß dieselben auch für gewöhnliche Fuhrwerke benutzt werden können.

Artikel 10.

Die volle Landeshoheit (also auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt) bleibt jeder Regierung für die auf ihrem Gebiete befindlichen Bahnstrecken unbedingt und ausschließlich vorbehalten.

Artikel 11.

Die Ausübung der Bahnbetriebs-Polizei soll unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörde und in Gemäßheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften zunächst durch die Beamten der Eisenbahn-Betriebsverwaltung gehandhabt werden, welchen sowohl in Oesterreich als in Bayern und der Schweiz diejenigen Befugnisse eingeräumt werden, welche dort im Allgemeinen für die Beamten anderer Privatbahnen Geltung haben.

Artikel 12.

Die Ernennung des Betriebspersonals steht vorbehaltlich der hierüber in den Konzessions-Urkunden getroffenen Bestimmungen der Betriebsverwaltung zu.

Das gesammte Beamten-, Diener- und Arbeiter-Personal untersteht den Gesetzen und Polizei-Verordnungen desjenigen Staates, in welchem sie sich befinden.

Bei allenfalligen Verhaftnahmen soll jedoch in Fällen, in welchen ein Verzug mit keinerlei Gefahr verbunden ist, auf die Erfordernisse des Dienstes billige Rücksicht genommen und auch die Oberbetriebsbehörde hiervon in Kenntniß gesetzt werden.

Artikel 13.

Personen, welche wegen gemeiner Verbrechen oder Vergehen, wegen Schleichhandels oder schwerer Gefälls-Übertretungen rechtskräftig verurtheilt worden sind, dürfen auf den im gegenwärtigen Vertrage genannten Bahnstrecken nicht verwendet werden.

Artikel 14.

Die Festsetzung der Tarife und Fahrordnungen bleibt, insofern es die von Oesterreich und der Schweiz erteilten Konzessionen oder die in den drei kontrahirenden Staaten bestehenden Gesetze und Verordnungen über den Betrieb von Eisenbahnen vorschreiben, der Genehmigung der betreffenden Regierungen bezüglich ihrer Bahnstrecken vorbehalten.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern der kontrahirenden Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet eines andern Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 15.

Die Unternehmung der im Artikel 1 erwähnten Bahnen ist verpflichtet, anderen schweizerischen Bahnunternehmungen den Betriebsanschluß in der Weise zu gestatten, daß, so weit solches im Interesse eines zusammenhängenden Betriebes nothwendig erscheint, durchgehende Wagen für den Güterverkehr (wobei die Wagen der fahrenden Postbüreaux inbegriffen sind), und direkte Personen-, Gepäc- und Waaren-Expeditionscheine zugelassen werden; sowie daß die Tariffätze nicht zu Ungunsten der einmündenden Bahnlilien ungleich gehalten werden.

Der Eingang erwähnten Bahnunternehmung wird hinwieder die gleiche Berechtigung in allen vorgenannten Beziehungen gegenüber den schweizerischen Bahnunternehmungen zugesichert.

Artikel 16.

Die Bahn zwischen Lindau und St. Margarethen, sowie jene von Feldkirch über Rütli nach St. Margarethen werden in allen drei betreffenden Gebieten als allgemeine Zollstraße erklärt und auf denselben allen nicht einen für alle Straßenzüge jener Gegend geltigen Ein-, Aus- oder Durchfuhrverbote unterliegenden Waaren der Ein- und Austritt sowohl bei Tag als bei Nacht, ohne Unterschied der Wochen-, Sonn- oder Festtage, für den vorschriftsmäßigen Bahnbetrieb gestattet.

Für Gegenstände, welche in den kontrahirenden Staaten zu den Staatsmonopolen gehören, bleiben bei der Einfuhr die einschlägigen, in jedem Staate bestehenden gesetzlichen Bestimmungen maßgebend.

Die Durchfuhr solcher Gegenstände unterliegt lediglich den allgemeinen zollordnungsmäßigen Kontrollen.

Artikel 17.

Für den Gütertransit auf den vorgenannten Bahnstrecken tritt Freiheit von allen Durchgangsabgaben ein, und es soll der Verkehr auf denselben, bezüglich der Zollbehandlung, in jeder zulässigen Weise begünstigt werden.

Die Regierung der Schweiz gestattet daher insbesondere den aus Oesterreich kommenden Gütern, welche mit Begleitschein im Streckenzuge aus Bayern in Bregenz eintreffen, den freien Durchzug auf der Strecke St. Margarethen-Feldkirch, und ebenso denjenigen Gütern, welche umgekehrt von Feldkirch über Bregenz durch Bayern nach Oesterreich transitiren.

Auch sollen die aus dem deutschen Zollverein über die gedachte Strecke

nach Oesterreich und umgekehrt von Oesterreich nach dem deutschen Zollvereine gehenden Güter dieselben Begünstigungen genießen, als wenn dieselben unmittelbar aus dem Zollverein in Oesterreich und beziehungsweise von Oesterreich in den Zollverein eintreten würden.

Artikel 18.

Die Zollbehandlung an der bayerisch österreichischen Grenze hat bayerischer Seits in Lindau, österreichischer Seits in Bregenz stattzufinden, wobei jedoch, wenn die Bedürfnisse des Verkehrs in der Folge eine andere Einrichtung erfordern sollten, weitere Verabredungen der Regierungen von Bayern und Oesterreich vorbehalten bleiben.

An der schweizerisch österreichischen Grenze sollen für die Zollbehandlung vereinigte (schweizerisch-österreichische) Zollämter zu Lautrach und auf der Station Rütli mit den erforderlichen Befugnissen errichtet werden.

An den gleichen Orten hat auch die Passrevision und überhaupt die Handhabung der Pass- und Fremdenpolizei stattzufinden.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, auf den genannten Stationen die für den Zoll-, Post-, Telegraphen- und Polizeidienst von den betheiligten Regierungen erforderlich anerkannten Lokalitäten den gedachten Aemtern zur unentgeltlichen Benutzung zur Verfügung zu stellen.

Jeder der betreffenden Zollbehörden steht es frei, die Züge innerhalb des Landes und bis zur nächsten Station des Nachbarlandes durch Zollbedienstete begleiten zu lassen. Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, für dieses Personal das erforderliche Unterkunftslokal herzustellen, und denselben die nöthigen Sitzplätze auf einem der Wagen in der Art, daß der ganze Zug übersehen werden kann, und den von der Begleitung zurückkehrenden Bediensteten in einem der Personenwagen mittlerer Klasse die unentgeltliche Rückreise zu gewähren.

Auch wird diesem Begleitungspersonal das Recht zum Eintritte und angemessenen Verweilen in allen Klassen der Personenwagen zugesandt.

Artikel 19.

Waaren, welche in vorschriftsmäßig mit Plomben oder Schlössern geschlossenen Coullissenwagen oder in plombirten Blachenwagen untergebracht sind, werden von Bayern aus direkt an alle Stationsplätze Oesterreichs und der Schweiz, die an Eisenbahnen liegen, und an welchen sich eine kompetente Zollabfertigungsstelle befindet, und ebenso umgekehrt von Oesterreich und der Schweiz aus nach allen dergleichen Stationsplätzen des Zollvereines befördert, ohne daß an den Landesgrenzen oder Zwischenplätzen eine Umladung oder Waarenrevision eintritt, sofern die in den Wagen befindlichen Güter für einen und denselben Bestimmungsort gehören, und so weit nicht ein dringender Verdacht eines Unterschleifes vorliegt; jedoch unterliegen diese Waaren bei den Zollämtern an den bayerischen, beziehungsweise schweizerischen Grenzübertretts-Punkten dem zollamtlichen Ansage-Verfahren, wogegen der unmittelbare Transit dieser Güter durch Oester-

reich von jeder zollamtlichen Behandlung daselbst unberührt und nur der nöthigen Aufsicht zur Verhütung von Defraudationen unterstellt bleibt.

Jede Zollbehörde respektirt hiebei den von den Zollbehörden eines der kontrahirenden Staaten angelegten Zollverschluss, so lange derselbe den vorschriftsmäßigen Bedingungen entspricht, und unter dem Vorbehalte, den eigenen Verschluss beizufügen, wenn sie es für angemessen erachtet. Die Verschlussanlage der Zollbehörden anderer mit Bayern oder Oesterreich zollgeeinigter Staaten wird jener der Zollbehörden Bayerns oder Oesterreichs gleichgeachtet.

Artikel 20.

Jeder Wagenzug mit Gütern muß mit einem nach dem Bestimmungs-orte ausgeschiedenen Ladungsverzeichnisse in doppelter Ausfertigung begleitet werden, welches die richtige Benennung der Waaren, die Zahl und Bezeichnung der Colli und das Bruttogewicht nebst den Frachtbriefen und anderen Belegen zu enthalten hat, und von der Eisenbahnverwaltung, welche die Güter übernimmt, nach demjenigen Formulare auszustellen ist, welches die Zollverwaltungen der beteiligten Regierungen im wechselseitigen Einverständnisse festsetzen werden.

Artikel 21.

Die näheren Förmlichkeiten der zollamtlichen Abfertigung der ein- und ausgehenden Güter, der Passagiereffekten und des Reisegepäkes, sowie die Bestimmungen über die Beschaffenheit der Transportmittel und die Behandlung etwa vorkommender Verschlussverletzungen, sollen von den Zollverwaltungen der beteiligten Staaten einverständlich festgesetzt werden, wobei im Interesse der Förderung des Verkehrs jede nach den Gesetzen der kontrahirenden Staaten zulässige Erleichterung und Vereinfachung stattfinden soll.

Artikel 22.

Die im Artikel 1 erwähnten Bahnen sollen auch zur Beförderung der Postsendungen benutzt werden. Zu diesem Zwecke werden die Postverwaltungen von Bayern, Oesterreich und der Schweiz das Einverständniß pflegen, um für einen von jeder Hauptstation täglich abgehenden Zug die Abfahrtstunden und dessen Geschwindigkeit zu bestimmen.

Längs der erwähnten Bahnen soll eine Telegraphenleitung für den Bahnbetrieb angelegt werden. Insofern rüfichtlich der Manipulation des Post- und des Telegraphendienstes noch besondere Verfügungen nothwendig sein sollten, werden dieselben von den Post- und Telegraphenverwaltungen der beteiligten Staaten verabredet werden.

Artikel 23.

Reisende, welche auf der durch gegenwärtigen Vertrag bestimmten Eisenbahn durch Oesterreich ohne Aufenthalt transitiren, sollen während ihres Verweilens in den Bahnhöfen, sofern sie dieselben nicht verlassen, keiner speziellen Paßkontrolle unterzogen werden.

Im Uebrigen bleibt die polizeiliche Fremdenkontrolle jeder Regierung auf ihrem Gebiete vorbehalten.

Artikel 24.

Im Falle die gedachten, auf österreichischem oder schweizerischem Gebiete gelegenen Eisenbahnstrecken durch Einlösung (Rückkauf) oder Heimfall von den bezüglichen Regierungen erworben werden sollten, wird für die entsprechende Fortführung des Betriebes auf diesen Strecken durch ein besonderes Uebereinkommen geeignete Vorsorge getroffen werden.

Artikel 25.

Gegenwärtiger Vertrag soll in Oesterreich und Bayern der landesherrlichen, in der Schweiz der Genehmigung der Bundesbehörden unterstellt werden.

Die Auswechslung der Ratifikations=Urkunden wird innerhalb vier Monaten zu Wien vorgenommen werden.

So geschehen München, den 5. August 1865.

(L. S.) (Gez.) **Hagenbuch.** (L. S.) (Gez.) **Maly.** (L. S.) (Gez.) **Weber.**
 (L. S.) (Gez.) **Nepli.** (L. S.) (Gez.) **Suttner.**



Schluß-Protokoll

zu

dem Staatsvertrage zwischen der Schweiz, Oesterreich und Bayern über Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen und von Rütli nach Feldkirch.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten haben bei dem heute vorgenommenen Abschlusse und der Unterzeichnung eines Staatsvertrages zwischen der Schweiz, Oesterreich und Bayern über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen, sowie von Rütli nach Feldkirch, nachfolgende Erläuterungen und nähere Bestimmungen in gegenwärtiges Schlußprotokoll aufgenommen.

I. ad Art. 1.

Da die in der österreichischen Konzessions-Ertheilung vorgesehene Bahn von Lautrach nach Dornbirn bloß österreichisches Gebiet berührt, so wird selbe als eine ausschließlich österreichische Bahnabtheilung betrachtet, und die Bestimmungen des vorliegenden Vertrages finden nur in so weit auf selbe Anwendung, als dies entweder ausdrücklich erwähnt oder durch den Zusammenhang mit den im Artikel 1 genannten Bahnstrecken bedingt ist.

II. ad Art. 3 und 7.

Es wird vorausgesetzt, daß die k. bayerische Regierung mit dem Konzessionär der Bahn sowohl wegen der Mitbenutzung des Bahnhofes Lindau, als auch wegen der gemäß Artikel 7 eintretenden Ueberlassung des Betriebes auf der Bahnstrecke von Lindau bis zur Grenze seinerzeit ein Uebereinkommen treffe, welches mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages in Uebereinstimmung steht.

Was die Höhe der von dem Konzeßionär für diese Mitbenutzung des Bahnhofes und für den Pacht der Bahnstrecke von da bis zur Grenze zu entrichtenden Entschädigung betrifft, so wird von Seite der bayerischen Regierung bemerkt, daß sie beabsichtige, bei der Bestimmung dieses Pachtgelbes u. denjenigen Aufwand zu Grund zu legen, welchen sie selbst gesetzmäßig für die Ausbringung und Verzinsung der auf die fraglichen Bauobjekte zu verwendenden Summen zu machen verpflichtet ist.

III. ad Art. 4.

Es wird als selbstverständlich betrachtet, daß die Vereinbarung über den unmittelbaren Anschluß an der Grenze nicht in der Form eines neuen Vertrages, sondern lediglich durch eine Verständigung der hiebei unmittelbar beteiligten Regierungen in beliebiger Form zu geschehen habe.

IV. ad Art. 6.

Im Falle durch Krieg oder andere außerordentliche politische Ereignisse eine wesentliche Behinderung der Vollendung der Bahn innerhalb des vertragmäßigen Termines herbeigeführt werden sollte, werden die kontrahirenden Staaten sich über eine angemessene Verlängerung desselben verständigen.

V. ad Art. 9.

Die Zustimmung zur eventuellen Anlage von Bahnhöfen für gewöhnliches Fuhrwerk an den beiden im Artikel 9 genannten Rheinbrücken soll in keinem Falle eine Verpflichtung der beteiligten Regierungen zu einer Beitragsleistung begründen.

In Betreff der den Konzeßionären für die Kosten der Herstellung der Trottoirs zu gewährenden Entschädigung wird weitere Verständigung vorbehalten.

VI. ad Art. 14.

Die Absicht des zweiten Absatzes dieses Artikels ist nur dahin gerichtet, einer allenfallsigen tendentiösen Begünstigung oder Benachtheiligung des Verkehrs der Angehörigen des einen oder andern der kontrahirenden Staaten vorzubeugen. Es sollen daher Minderungen im Tarife, oder sonstige Transport-Erleichterungen weder für gewisse Waarenklassen oder Waarenmengen, noch auch für gewisse Strecken ausgeschlossen werden, sofern solche nur für alle Angehörigen der kontrahirenden Staaten, welche sich in der Lage befinden, davon Gebrauch machen zu können, in gleicher Weise in Anwendung gebracht werden. Auch wird anerkannt, daß die Bestimmungen über Tarification, welche in der Fassung der Artikel 9 und 10 der von österreichischer Seite vorgelegten Konzeßions-Urkunde enthalten sind, mit der Bestimmung des Artikel 14 des Staatsvertrages nicht im Widerspruche stehen.

VII. ad Art. 15.

Es besteht Einverständnis darüber, daß im Verkehr der Unternehmung der im Artikel 1 des Staatsvertrages erwähnten Bahnen mit den schweizerischen Eisenbahnen und umgekehrt die Anwendung der sogenannten Differenzialtarife, wie solche auch im schweizerischen Eisenbahnrechte anerkannt werden, nicht ausgeschlossen sein soll.

VIII. ad Art. 18.

Die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur unentgeltlichen Herstellung und Ueberlassung von Lokalitäten für den Zoll-, Post-, Telegraphen- und Polizeidienst erstreckt sich nur auf die eigentlichen Amtsolale.

Wird von der theilhaftigen Regierung die Nothwendigkeit anerkannt, daß außer diesen Amtsolalen auch noch Wohnungen für Bedienstete hergestellt werden, so soll die Eisenbahnverwaltung zwar zu deren Herstellung verpflichtet sein; es wird aber derselben der hiefür gemachte Aufwand von den betreffenden Verwaltungsbehörden mit 5% in Form eines Miethzinsesz vergütet werden, so lange der Reinertrag der im Artikel 1 des Vertrages genannten Bahnstrecken nicht mindestens 4½% des Anlagekapitals erreicht.

Die Kosten der innern Einrichtung, Erhaltung, Beleuchtung und Reinigung werden auf Rechnung der die Lokalitäten benutzenden Verwaltungsbehörden übernommen.

Die k. k. österreichische Regierung behält sich vor, nach Ermessen die polizeilichen Amtshandlungen auf der Strecke Feldkirch-Nüthi anstatt an letzterem Orte in Feldkirch vornehmen zu lassen, in welchem Falle die Eisenbahnunternehmung die dazu erforderliche Lokalität selbstverständlich in der Station Feldkirch zur Verfügung zu stellen hat.

IX. ad Art. 19.

Zur Ausführung der im Artikel 19 des Vertrags getroffenen Bestimmungen erklärt die schweizerische Regierung sich bereit:

a. sowohl mit Bayern und resp. dem Zollverein, als auch mit Oesterreich über die Zollabfertigung auf den Eisenbahnen eine ähnliche Vereinbarung zu treffen, wie solche zwischen dem Zollverein und Frankreich unterm 2. August 1862 geschlossen worden ist. Die näheren Verhandlungen hierüber werden vorbehalten, wobei die bayerische Regierung es übernehmen wird, die Zustimmung der übrigen Zollvereinsregierungen zu erholen.

b. Mit Oesterreich und Bayern bezüglich der gegenseitigen Bestrafung der Nachahmung und Fälschung oder Verletzung von amtlichen Siegeln, Marken und Papieren, welche den zollamtlichen Waarenverschluß oder Sicherung der Zollgefälle bezwecken, eine ähnliche Vereinbarung zu schließen, wie solche zwischen Oesterreich und Bayern in ausgedehnterem Maße bereits besteht.

X. ad Art. 23.

Zu Artikel 23 erklärt der österreichische Bevollmächtigte, daß die Vertragsbestimmung, die auf der Bodensee-Gürtelbahn die österreichischen Gebietstheile bloß transito Durchreisenden einer passamtlichen Kontrolle nicht unterziehen zu lassen, an die Bedingung geknüpft werde, daß durch entsprechende Einrichtung der Bahnhöfe Vorsorge gegen eigenmächtige Entfernung der Reisenden von der Bahn getroffen wird.

XI.

Die k. bayerische Regierung erklärt sich in Gemäßheit ihrer bereits im Korrespondenzwege gegebenen Zusicherung bereit, so bald als möglich nach Abschluß des gegenwärtigen Vertrages, insbesondere nach getroffener Entscheidung über die lokalen Verhältnisse des Bahnhofes Lindau mit der k. württembergischen Regierung über eine Verbindung zwischen den beiderseitigen Bahnen in der Richtung von Friedrichshafen nach Lindau in Verhandlung zu treten und eine solche Verbindung im Allgemeinen unter angemessenen Bedingungen zu gestatten; auch, so viel an ihr liegt, diese Verhandlungen in der Art zu beschleunigen, daß die Vollendung dieser Verbindungsbahn noch innerhalb des im Artikel 6 bezeichneten Termines oder bald hernach möglich erscheint.

Die näheren Bestimmungen dieses Uebereinkommens zwischen Bayern und Württemberg bleiben jedoch ausschließlich der Verhandlung dieser Regierungen vorbehalten.

München, den 5. August. 1865.

(L. S.) (Gez.) **Hagenbuch.** (L. S.) (Gez.) **Maly.** (L. S.) (Gez.) **Weber.**
 (L. S.) (Gez.) **Kepli.** (L. S.) (Gez.) **Suttner.**

Staatsvertrag zwischen der Schweiz, Bayern und Oesterreich über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margarethen, sowie von Rüthi nach Feldkirch. (Vom 5. August 1865.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1865
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	48
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.11.1865
Date	
Data	
Seite	767-778
Page	
Pagina	
Ref. No	10 004 924

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.