

Staats-Vertrag

zwischen

der Schweiz, Oesterreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für
Liechtenstein, dann Bayern

über

die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz
nach St. Margrethen, sowie von Feldkirch nach Buchs.

(Vom 27. August 1870.)

Nachdem der zwischen den Regierungen der Schweiz, von Oesterreich und Bayern unter dem 5. August 1865 über die Bervollständigung des Eisenbahnnetzes in den am Bodensee gelegenen Gebietstheilen abgeschlossenen Staatsvertrag nicht zum Vollzuge gelangt ist, und in der Zwischenzeit Verhältnisse eingetreten sind, welche eine theilweise Abänderung der früher getroffenen Bestimmungen bedingen, so haben der schweizerische Bundesrath, Namens der schweizerischen Eidgenossenschaft und des Kantons St. Gallen, sowie die Regierungen von Oesterreich-Ungarn, zugleich in Vertretung von Liechtenstein, dann von Bayern beschlossen, den erwähnten Vertrag einer Revision zu unterziehen, und zu diesem Ende Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Der schweizerische Bundesrath:

seinen außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am kaiserlich und königlich österreichisch-ungarischen Hofe, Dr. Johann Jakob von Tschudi, und

das Mitglied des schweizerischen Ständerathes und des Regierungsrathes des Kantons Luzern, Jost Weber, und

das Mitglied des schweizerischen Ständerathes und des Regierungsrathes des Kantons St. Gallen, Arnold Otto Aeppli;

**Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc.
und apostolischer König von Ungarn:**

Allerhöchst Ihren Hof- und Ministerialrath im Ministerium des kaiserlichen Hauses und des Aeußern, Maximilian Freiherrn von Sager n;

Seine Majestät der König von Bayern:

Allerhöchst Ihren Staatsrath, Wilhelm Weber und

Allerhöchst Ihren Ministerialrath im Staats-Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten, Michael von Suttner,

welche nachfolgenden Vertrag abgeschlossen haben, der an die Stelle des frühern Vertrages treten soll.

Artikel 1.

Es soll

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

Art. 2.

Die vorerwähnten Bahnen sollen an ihren Endpunkten mit den dort mündenden Eisenbahnen auf geeignete Weise in unmittelbare Verbindung gesetzt und daher in die bereits bestehenden oder noch zu errichtenden Bahnhöfe eingeführt werden.

Für den Fall, daß schweizerischerseits von Oberriet aus eine Eisenbahn zum Anschluß an die Linie Feldkirch-Bregenz, beziehungsweise nach Feldkirch gebaut werden wollte, wird österreichischerseits die Ertheilung einer Konzession für den Bau und Betrieb einer solchen Linie zugesichert, ohne daß jedoch hieraus der kaiserl. und königl. Regierung irgend eine finanzielle Verbindlichkeit erwachsen soll.

Bei Feststellung des Anschlußpunktes wird von Seite der kaiserl. und königl. österreichischen Regierung auf die schweizerischen Wünsche geeignete Rücksicht genommen werden.

Art. 3.

Der Bau der im Art. 1 ad a erwähnten Bahn wird auf der bayerischen Strecke von der königl. bayerischen Staatsregierung übernommen werden.

Die kaiserl. und königl. österreichische Staatsregierung hat den Bau der Bahnstrecken auf österreichischem Gebiete den Konzeßionären der Vorarlberger-Eisenbahn, mit Konzeßion vom 17. August 1869, die fürstlich liechtensteinische Regierung bezüglich ihres Gebietes mit Konzeßion vom 14. Januar 1870 übertragen.

Der Bau der Bahnabtheilungen auf schweizerischem Gebiete ist denselben Konzeßionären von der Regierung des Kantons St. Gallen, mit Konzeßion vom 1. Dezember 1869 übertragen und diese Konzeßion von der Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft mittelst Beschlusses vom 22. Dezember 1869 genehmigt worden.

Art. 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 Art. 1 genannten Hauptpunkten der Bahn eingehalten werden. Der unmittelbare Anschluß der einzelnen Bahnabtheilungen an der Landesgrenze in horizontaler wie vertikaler Linie wird durch besondere Vereinbarung auf Grund technischer Erhebung festgesetzt.

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

Art. 5.

Der Bau der genannten Bahnstrecken soll in der Art betrieben werden, daß dieselben längstens bis 17. August 1872 dem regelmäßigen Betriebe übergeben werden können.

Art. 6.

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

Art. 7.

In Bezug auf die zu erbauenden Rheinbrücken wird festgesetzt, daß die Ueberbrückung des Rheines auf der Linie St. Margrethen-Bregenz-Lindau bei Brugg, jene auf der Linie Buchs-Zeldkirch bei der Station Buchs zu geschehen hat.

Diese Brückenbauten sind mit den Rhein-Korrektionsbauten in beiderseitig entsprechende Uebereinstimmung zu bringen und nach den von den Regierungen Oesterreichs und der Schweiz 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 kaiserl. und königl. 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.

Art. 8.

Um den Betrieb der ganzen Bahnstrecke von Lindau bis St. Margrethen so einheitlich wie möglich zu machen, soll derselbe, wie jener der Zweigbahn Feldkirch-Buchs, nur einer einzigen Betriebsverwaltung übertragen werden.

Zu diesem Ende hat die Regierung des Kantons St. Gallen und beziehungsweise die schweizerische Bundesregierung den Betrieb der auf schweizerischem Gebiete gelegenen Strecken von der schweizerisch-österreichischen Grenze bis St. Margrethen und Buchs den Konzessionären der Vorarlberger-Eisenbahn mit der im Art. 3 erwähnten Konzession übertragen, und ebenso erklärt sich die königl. bayerische Regierung bereit, den Betrieb auf der Bahnstrecke von Lindau bis zur bayerisch-österreichischen Grenze denselben Konzessionären gegen eine angemessene Pachtrente und gegen Uebernahme der Verpflichtung zur entsprechenden Unterhaltung der Bahn zu überlassen.

Die nähern Bestimmungen hierüber, sowie über die Verhältnisse des gemeinschaftlichen Bahndienstes in den Bahnhofen zu Lindau, St. Margrethen und Buchs, werden durch besondere Verträge der betreffenden Betriebsverwaltungen geregelt werden.

Art. 9.

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

Die Mitbenutzung der Bahnhöfe zu St. Margrethen und Buchs wird den Konzessionären unter Vorbehalt der mit der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen zu vereinbarenden Bedingungen gestattet, und es wird die Regierung von St. Gallen hiefür nöthigenfalls die geeignete Vorsoorge treffen.

Art. 10.

Das für den durchgehenden Verkehr bestimmte Transportmaterial soll so eingerichtet werden, daß es ohne alle Behinderungen sowohl auf die königl. bayerische Staatsbahn als auch auf die Vereinigten Schweizerbahnen, sowie auf die österreichischen Eisenbahnen übergehen kann.

Die sonstigen Betriebseinrichtungen sollen ebenfalls, soviel möglich, in Uebereinstimmung mit den bereits bestehenden gebracht werden.

Die von einer der kontrahirenden Regierungen in Betreff ihrer Betriebsfähigkeit gehörig geprüften Lokomotiven und Waggonen sollen ohne weiters auch auf die in dem Gebiete der andern Staaten liegenden Strecken der im Art. 1 erwähnten Bahnen übergehen können.

Art. 11.

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.

Art. 12.

Die Ausübung der Bahnbetriebspolizei soll unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden und in Gemäßheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften zunächst durch die Beamten der Eisenbahnbetriebsverwaltung 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.

Art. 13.

Die Ernennung des Betriebspersonales steht, vorbehaltlich der hierüber in den Konzessionsurkunden getroffenen Bestimmungen, der Betriebsverwaltung zu.

Das gesammte Beamten-, Diener- und Arbeiterpersonal untersteht den Gesetzen und Polizeiverordnungen desjenigen Staates, in welchem es sich befindet.

Bei allenfallsigen 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.

Art. 14.

Personen, welche wegen gemeiner Verbrechen oder Vergehen, wegen Schleichhandels oder schwerer Gefälligkeitsübertretungen rechtskräftig verurtheilt worden sind, dürfen auf den in gegenwärtigem Vertrage genannten Bahnstrecken nicht verwendet werden.

Art. 15.

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.

Art. 16.

Die Unternehmung der im Art. 1 erwähnten Bahnen ist verpflichtet, andern 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 Postbüreauz inbegriffen sind) und direkte Personen-, Gepäc- und Waarenexpeditionsscheine zugelassen werden, sowie daß die Tariffsätze nicht zu Ungunsten der einmündenen Bahnlinien ungleich gehalten werden.

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

Art. 17.

Die Bahnen zwischen Lindau und St. Margrethen, dann von Feldkirch nach Buchs werden in allen betreffenden Gebieten als allgemeine Zollstraße erklärt und auf denselben allen, nicht einem, für alle Straßenzüge jener Gegend gültigen 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 vorchriftsmäßigen Bahnbetrieb gestattet.

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

Die Durchfuhr solcher Gegenstände unterliegt lediglich den allgemeinen zollordnungsmäßigen Kontrollen.

Art. 18.

Die Waarendurchfuhr auf den im gegenwärtigen Vertrage bezeichneten Bahnstrecken bleibt von allen Durchgangsabgaben befreit.

Bezüglich der Zollbehandlung an der bayerisch-österreichischen Grenze werden zwischen den Organen der beteiligten Regierungen von Bayern und Oesterreich die zur Erleichterung des durchgehenden Verkehrs nöthigen Vereinbarungen getroffen werden.

An der österreichisch-schweizerischen Grenze sollen für die Zollbehandlung an den Anschlußpunkten der beiderseitigen Eisenbahnen vereinigte (österreichisch-schweizerische) Zollämter mit den erforderlichen Befugnissen errichtet werden.

Die drei kontrahirenden Regierungen werden bezüglich der zollamtlichen Abfertigung der ein-, aus- und durchgehenden Waaren, der Passagiereffekten und des Reisegepäkes jede nach den bestehenden Gesetzen zulässige Erleichterung und Vereinfachung gewähren.

Art. 19.

Jede Zollbehörde respektirt den von den Zollbehörden eines der kontrahirenden Staaten angelegten zollamtlichen Verschuß, so lange derselbe den vorchriftsmäßigen Bedingungen entspricht, und unter dem Vorbehalte, den eigenen Verschuß beizufügen, wenn sie es für angemessen erachtet.

Die Verschußanlage der Zollbehörden anderer mit Bayern oder Oesterreich zollgeeigneter Staaten wird jener der Zollbehörden Bayerns oder Oesterreichs gleich geachtet.

Die nähern Formlichkeiten der zollamtlichen Abfertigung, sowie die Bestimmungen über die Beschaffenheit der Transportmittel und die Behandlung etwa vorkommender Verschußverletzungen, sollen von den Zollverwaltungen der beteiligten Staaten einverständlich festgesetzt werden.

Art. 20.

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 die erforderlichen Unterkunftslokale herzustellen und demselben 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.

Art. 21.

Die Passrevision, sofern eine solche stattfindet, sowie überhaupt die Handhabung der Pass- und Fremdenpolizei, soll an denselben Orten erfolgen, wo die Zollbehandlung eintritt und jedenfalls keinen besondern Aufenthalt der Reisenden verursachen.

Reisende, welche auf den durch gegenwärtigen Vertrag bestimmten Eisenbahnen durch Oesterreich ohne Aufenthalt transitiren, sollen wäh-

rend ihres Verweilens in den Bahnhöfen, sofern sie dieselben nicht verlassen, keiner speziellen Paßkontrolle unterzogen werden.

Art. 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 wenigstens für einen von jeder Hauptstation täglich abgehenden Zug die Abfahrtsstunden und dessen Geschwindigkeit zu bestimmen.

Längs der erwähnten Bahnen soll eine Telegraphenleitung für den Bahnbetrieb angelegt werden.

Insofern rücksichtlich der Manipulation des Post- und Telegraphendienstes noch besondere Verfügungen nothwendig sein sollten, werden dieselben von den Post- und Telegraphenverwaltungen der theilhaftigen Staaten verabredet werden.

Art. 23.

Die Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, die für den Zoll-, Post-, Telegraphen- und Polizeidienst von den theilhaftigen Regierungen als erforderlich anerkannten Lokalitäten den betreffenden Beamten unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Sofern außer den eigentlichen Amtskasernen und dem Lokale für die Zoll- oder Finanzwache auch noch Wohnungen für Bedienstete als nothwendig erkannt werden, soll die Eisenbahnverwaltung zwar zu deren Herstellung verpflichtet sein; es wird aber derselben der hierfür gemachte Aufwand von den betreffenden Verwaltungsbehörden mit fünf Prozent in Form eines Miethzinses vergütet werden.

Die Kosten der innern Einrichtung, Erhaltung, Beleuchtung und Reinigung sind von den die Lokalitäten benutzenden Verwaltungen zu tragen.

Art. 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 Vorkehrungen getroffen werden.

Art. 25.

Gegenwärtiger Vertrag soll ratifizirt und die Auswechslung der Ratifikationsurkunden so bald als möglich, jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres zu Wien vorgenommen werden.

So geschehen Bregenz, den 27. August 1870.

(L. S.) **Ischudi.**

(L. S.) **Gagern.**

(L. S.) **Weber.**

(L. S.) **Weber.**

(L. S.) **Suttner.**

(L. S.) **Acpli.**

Schluß-Protokoll

zu

dem Staatsvertrage zwischen der Schweiz, Oesterreich-Ungarn und Bayern über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen, sowie von Feldkirch nach Buchs.

(Vom 27. August 1870.)

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

I ad Art. 2.

Ueber dem im Artikel 2 erwähnten Anschlußpunkte Oberriet soll überhaupt eine Verbindung in der Nähe von Oberriet verstanden sein, wie sich eine solche in Folge technischer Untersuchung als die geeignetste herzustellen. Bei Ertheilung der Konzession für die Bahn von Oberriet an die Linie Feldkirch-Bregenz, beziehungsweise nach Feldkirch, sollen in Betreff der Konstruktions- und Betriebsverhältnisse keine ungünstigere Bedingungen als für die Vorarlbergerbahn gestellt werden, wenn solch nicht durch lokale Verhältnisse gerechtfertigt erscheinen.

Bezüglich der Mitbenutzung der Bahnhöfe sollen die im gegenwärtigen Vertrage aufgestellten Grundsätze in Anwendung kommen.

II ad Art. 4.

Die k. und k. österreichische Regierung wird bei Genehmigung der Baupläne darauf Bedacht nehmen, daß die Uebelstände einer Kopfstation in Lauterach sowohl für den Verkehr von Lindau nach St. Margrethen, als auch in der Richtung von Feldkirch nach St. Margrethen durch Anlage von Verbindungskurven thunlichst vermieden werden.

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 beliebigster Form zu geschehen habe.

Dabei wird bemerkt, daß der Bau der Bahnbrücke über die die Landesgrenze bildende Leiblach von der königlich bayerischen Regierung übernommen wird, welche auch die Hälfte des hiefür sich ergebenden Kostenaufwandes trägt.

Die andere Kostenhälfte fällt mit der Unterhaltung der Brücke den Konzeßionären der Vorarlbergerbahn zu.

III ad Art. 5.

Sollte der Bau der Vorarlbergerbahn früher als zu dem im Art. 5 festgesetzten Termine vollendet werden können, so wird auch die königlich bayerische Regierung bedacht sein, die Bahnstrecke auf bayerischem Territorium gleichzeitig mit der Vorarlbergerbahn zur Vollendung zu bringen.

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

IV ad Art. 7:

Die Zustimmung zur eventuellen Anlage von Fährbahnen für gewöhnliches Fuhrwerk an den beiden im Art. 7 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.

V ad Art. 8 und 9.

Es wird vorausgesetzt, daß die königlich bayerische Regierung mit den Konzeßionären der Bahn sowohl wegen der Mitbenutzung des Ban-

hofes Lindau, als auch wegen der 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 den KonzeSSIONÄREN für diese Mitbenutzung des Bahnhofes und für den Pacht der Bahnstrecke von da an bis zur Grenze zu entrichtenden Entschädigung betrifft, so wird von Seite der königlich bayerischen Regierung bemerkt, daß sie beabsichtige, bei der Bestimmung dieses Pachtgeldes denjenigen Aufwand zu Grund zu legen, welchen sie selbst für die Aufbringung und Verzinsung der auf die fraglichen Bauobjekte zu verwendenden Summen zu machen verpflichtet ist.

Zugleich bemerken die bayerischen Bevollmächtigten, daß nach Ansicht ihrer Regierung die von den KonzeSSIONÄREN zu leistende Entschädigung auch eine entsprechende Quote für die Mitbenutzung der bereits vorhandenen Objekte und Einrichtungen zu enthalten habe.

VI ad Art. 15.

Die Absicht des zweiten Absatzes dieses Artikels ist nur dahin gerichtet, einer allenfallsigen tendenziösen Begünstigung oder Benachtheiligung des Verkehrs der Angehörigen des einen oder anderen der kontrahirenden Staaten vorzubeugen. Es sollen daher Minderungen im Tarife oder sonstige Transporterleichterungen 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 Tarifierung, welche in der österreichischen KonzeSSIONSURKUNDE vom 17. August 1869 enthalten sind, mit der Bestimmung des Art. 15 des Staatsvertrages nicht im Widerspruche stehen.

VII ad Art. 16.

Es besteht Einverständnis darüber, daß im Verkehr der Unternehmung der im Art. 1 des Staatsvertrages erwähnten Bahnen mit den schweizerischen Eisenbahnen und umgekehrt die Anwendung der sogenannten Differenzialtarife, so weit solche nach den in jedem Staate bestehenden Bestimmungen als zulässig erscheinen, nicht ausgeschlossen sein sollen.

VIII ad Art. 22.

Die kontrahirenden Regierungen werden in Folge des von den schweizerischen Bevollmächtigten geäußerten Wunsches auf die bald thunlichste Einführung fahrender Postbüreaux in der Strecke von Lindau nach St. Margrethen Bedacht nehmen.

IX ad Art. 23.

Die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur unentgeltlichen Herstellung und Ueberlassung von Amtsortlokalitäten für den Zoll-, Post-, Telegraphen- und Polizeidienst erstreckt sich nur auf solche Amtsortlokalitäten, welche aus Anlaß der Bahnanschlüsse nothwendig werden.

Wenn schon vorhandene Lokalitäten für die bezeichneten Zwecke benutzt werden, so hat die Eisenbahnverwaltung für diese Benutzung eine verhältnißmäßige Entschädigung, beziehungsweise Rente zu zahlen.

Bezüglich der Ausführung der gemäß dieses Artikels erforderlichen Bauherstellungen in den Bahnhöfen zu Buchs und St. Margrethen haben die Konzeßionäre der Vorarlbergerbahn sich mit der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen zu verständigen.

X.

Auf besonderen Wunsch der kaiser. und königl. österreichischen Regierung erklärt sich die königl. bayerische Regierung bereit, wenn sie von der königl. württembergischen Regierung hiezu veranlaßt werden sollte, mit dieser behufs der Fortsetzung der Bodenseegürtelbahn von Lindau nach Friedrichshafen wiederholt in Verhandlung zu treten, jedoch unter der ausdrücklichen Voraussetzung, daß dieselbe der bayerischen Regierung zur Verbesserung ihrer Bahnverbindung mit dem Bodensee eine Bahnführung auf württembergischem Gebiete von der Landesgrenze bei Memmingen in der Richtung nach Hergatz in der von Bayern gewünschten Trace gestatte.

Bregenz, den 27. August 1870.

Ischudi.

Gagern.

Weber.

Weber.

Suttner.

Acpli.



B o t t s c h a f t

des

Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betreffend
eine Uebereinkunft mit Bayern wegen anonymen oder
Aktiengesellschaften.

(Vom 1. Dezember 1870.)

Lit. I

Am 13. Mai 1869 wurde bei Unterzeichnung der Uebereinkunft, welche an diesem Tage zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Norddeutschen Bunde wegen gegenseitigen Schutzes der Rechte an literarischen Erzeugnissen und Werken der Kunst abgeschlossen worden ist, von den beidseitigen Bevollmächtigten eine Vereinbarung unterzeichnet, durch welche die in den beidseitigen Gebieten errichteten Aktiengesellschaften oder anonymen Gesellschaften als zu Recht bestehend, insbesondere als zum Auftreten vor Gericht befähigt, anerkannt worden.

Mit Note vom 8. September abhin hat die in der Schweiz akkreditirte königlich bayerische Gesandtschaft dem Bundesrathe die Eröffnung gemacht, daß das Münchener Cabinet geneigt wäre, eine ähnliche Uebereinkunft abzuschließen, und zwar durch den Austausch übereinstimmender Erklärungen, welche dem Wortlaut der desfalligen Schweizerisch-Norddeutschen Vereinbarung nachzubilden wären. Zu diesem Behufe legte die Gesandtschaft den Entwurf der bayerischerseits auszufertigenden Ministerialerklärung bei, die also lautet:

**Staats-Vertrag zwischen der Schweiz, Oesterreich-Ungarn, zugleich in Vertretung für
Liechtenstein, dann Bauern über die Herstellung einer Eisenbahn von Lindau über
Bregenz nach St. Margrethen, sowie von Feldkirch nach Buchs. (Vom 27. August 1870.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1870
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.12.1870
Date	
Data	
Seite	919-931
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 726

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.