

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend:

- a. eine Konvention über die Zollverhältnisse zwischen dem Kanton Genf und der freien Zone von Hochsavoyen;
- b. vier Konventionen über die Eisenbahnanschlüsse:
 - 1) von Annemasse nach Genf;
 - 2) von Besançon über Morteau und den Col des Roches nach Locle;
 - 3) von Thonon über St. Gingolph nach Bouveret;
 - 4) von Genf nach Bossey-Veyrier.

(Vom 31. März 1882.)

Tit.

Im Geschäftsbericht von 1880 haben wir Ihnen eingehende Mittheilungen über den damaligen Stand der Eisenbahnanschlüsse an's französische Nez gemacht (Bundesblatt von 1881, Bd. I, S. 400 ff).

Diese schon so lange hängenden Fragen (für die Genfer Anschlüsse seit 1856, für die bei Neuenburg seit 1853) haben endlich ihre Lösung gefunden. In Folge der technischen Konferenzen, welche im Jahr 1880 statthatten und deren Resultat Sie aus dem erwähnten Geschäftsbericht ersehen haben, hat die Regierung der französischen Republik den Bundesrath zu diplomatischen Verhandlungen eingeladen, welche am 17. März 1881 in Paris eröffnet worden sind. Der Bundesrath hat sich dabei

vertreten lassen durch seinen Minister in Paris, Herrn Dr. Kern, welchem für die betreffenden speziellen Fragen die Herren Oberst Philippin, Staatsrath in Neuenburg, und Gavard, Staatsrath in Genf, beigegeben worden sind. Die Verhandlungen haben zunächst, am 14. Juni, zur Unterzeichnung eines Vertrags betreffend die Zollverhältnisse zwischen dem Kanton Genf und der freien Zone von Hochsavoyen geführt und gleichzeitig zu zwei Verträgen betreffend die Bahnanschlüsse bei Annemasse und beim Col des Roches. Nachdem dann auch hinsichtlich der Anschlüsse bei Bossey-Veyrier und bei St. Gingolph die technischen Konferenzen stattgefunden, sind die hierauf bezüglichen Verhältnisse ebenfalls zum Gegenstand diplomatischer Verhandlungen gemacht worden, welche die am 27. Februar 1882 in Paris unterzeichneten weiteren Verträge zur Folge hatten.

Hinsichtlich des Details der Verhandlungen beziehen wir uns auf die gedruckten Protokolle der diplomatischen Konferenzen. Indessen glauben wir uns über die Gesichtspunkte, die uns bei dem wichtigsten Theile der Verhandlungen — mit Bezug auf die Beziehungen zu der freien Zone von Hochsavoyen — geleitet haben, hier etwas einläßlicher aussprechen zu sollen.

Vor Allem aus haben wir daran festgehalten, daß es nicht angehe, uns von dem unter ähnlichen Verhältnissen stets eingehaltenen Standpunkt zu entfernen, wonach Fragen technischer und finanzieller Natur für sich allein und ohne Präjudiz für internationale Abmachungen behandelt werden sollen, welche sich auf andere Verhältnisse beziehen. Wir haben, damit hierüber keinerlei Zweifel aufkommen können, Herrn Dr. Kern beauftragt, diesen Gesichtspunkt unentwegt festzuhalten, was er auch (zu vergleichen die gedruckten Protokolle p. 4, 5 ff.) zu verschiedenen Malen konstatirt hat.

In dem Entwurf eines Vertrages zwischen der Schweiz und Frankreich, vom 24. November 1869, betreffend die Erstellung einer Eisenbahn Ancey-Annemasse-Genf, welcher im Juli 1870 von der schweizerischen Bundesversammlung ratifizirt worden ist, während dies, infolge der bekanntermaßen inzwischen eingetretenen Verhältnisse, von Seiten Frankreichs nicht geschah, hat die Schweiz Zollerleichterungen für die freie Zone von Hochsavoyen in einem größern Umfang, als dies in dem Uebereinkommen mit Savoyen von 1851 geschehen, zugestanden, aber mit dem Zweck, dadurch dem Bau der Linie Collonges-Annemasse und der daraus befürchteten Umgehung Genf's zuvorzukommen. Ungeachtet diese Linie seither nun doch zu Stande gekommen ist, hat die französische Regierung fortwährend darauf abgestellt, nur einen dem Entwurf

von 1869 ähnlichen Vertrag abschließen zu können. Wir glaubten hierauf nicht eingehen zu dürfen. Wenn wir auch, in Berücksichtigung der speziellen Interessen Genf's, gerne geneigt waren, die Zollverhältnisse zwischen diesem Kanton und der freien Zone in Revision zu ziehen, so mußte nach unserm Dafürhalten doch diese Frage nur für sich allein behandelt werden, und konnte dieselbe nicht mehr aufgenommen werden im Sinne einer Kompensation für die Bewilligung eines bloßen Eisenbahnanschlusses, da es den Grundsätzen, welche für die internationalen Eisenbahnanschlußverhältnisse gelten, zuwider wäre, das Recht solcher Anschlüsse mit Leistungen auf anderem Gebiet zu erkaufen (siehe die Instruktionen an Herrn Dr. Kern im gedruckten Protokoll S. 4).

Die französischen Unterhändler haben denn auch die Richtigkeit dieses unseres Gesichtspunktes vollständig anerkannt und, auf ihre anfänglich abweichende Stellung verzichtend, eingewilligt, die verschiedenen Fragen getrennt zu behandeln. Dies war auch der einzig richtige Weg, schon weil es in der Natur der Sache liegt, daß eine Vereinigung betreffend Eisenbahnanschlüsse dauernden Charakter hat, was nicht gesagt werden kann von einer Uebereinkunft in Zollsachen zwischen zwei gleichberechtigten Staaten.

Unter diesem letzteren Gesichtspunkt machte sich dann eine andere wichtige Frage geltend, welche eine Zeit lang die Verhandlungen erfolglos zu machen drohte. Die französischen Unterhändler verlangten mit großer Zähigkeit, daß die der freien Zone zu gewährenden Zollerleichterungen auf so lange, als die Zone selber bestehen werde, zu bewilligen seien. Diesen Anspruch hatten wir durchaus zurückweisen müssen, weil die Gewährung desselben uns wiederum in eine schlechtere Stellung Frankreich gegenüber gebracht hätte, von dem allein es abhängt, ob es die freie Zone (abgesehen von dem Streifen, welcher als „sardinische Zone“ durch internationale Stipulationen fixirt ist) aufheben oder in mehr oder minderem Maße die darauf bezüglichen Verhältnisse ändern will, während wir weder in der Lage wären, uns der Aufhebung zu widersetzen, noch, im Fall von Aenderungen, eine Revision des Vertrags fordern zu können, noch endlich den Vertrag zu kündigen, wenn derselbe für uns mehr Nachtheile als Vortheile zur Folge gehabt hätte. Nach langen Verhandlungen über diesen Punkt, welche mehrere Sitzungen der Konferenz in Anspruch genommen haben (wir verweisen auf die Seiten 19—29 des gedruckten Protokolls), haben sich die beiden Parteien auf eine Redaktion geeinigt, wonach der Vertrag auf die Dauer von 30 Jahren gelten soll, in der Meinung, daß derselbe nachher von

Jahr zu Jahr gekündigt werden kann und auch dann die Schweiz nicht mehr bindet, wenn vor oder nach Ablauf der 30 Jahre Frankreich die freie Zone aufheben oder, sei es mit Bezug auf ihren Gebietsumfang, sei es rücksichtlich der Ordnung der gegenwärtigen Zollverhältnisse, Aenderungen einführen würde (Art. 11 der Konvention betreffend die Zollverhältnisse).

Es ist unzweifelhaft, daß die Existenz der freien Zone, welche eine Bevölkerung von mehr als 200,000 Seelen hat, dem schweizerischen Handel und namentlich demjenigen zwischen Genf und Savoyen große Vortheile bietet. Wir sind also in der Lage, deren Aufrechthaltung auf eine möglichst lange Dauer wünschen zu müssen und für die damit ermöglichte Entwicklung der Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Ländern Opfer bringen zu können.

Sind diese Opfer, welche für unsere Zollkasse einen jährlichen Betrag von etwa dreißigtausend Franken ausmachen, zu groß? Wir glauben es nicht. Auf der andern Seite mag es allerdings auch richtig sein, daß wir nicht weiter gehen durften, wenn wir nicht die Grenzen überschreiten wollten, welche eine gleiche Rechtsstellung beider Staaten bedingt; und wenn, ungeachtet alles dessen, was wir diesfalls schon gesagt haben, unsere Konzessionen eben doch gemacht wurden in zeitlicher Konkurrenz mit Eisenbahnanschlußverträgen, so finden wir darin nichts Unzulässiges; denn man darf nicht vergessen, daß, indem man damit Genf aus der Abgeschlossenheit, in der es sich befindet und unter welcher dieser Kanton leidet, zieht, man gleichzeitig seinen Handelsbeziehungen zur freien Zone einen Aufschwung gibt, der die in Rede stehenden Zollvergünstigungen rechtfertigt.

Artikel 12 der Konvention betreffend die Zollverhältnisse sieht vor, daß die Ratifikation derselben gleichzeitig mit denjenigen über die Verträge betreffend die Bahnanschlüsse ausgetauscht werden sollen. Diese Vorschrift der gleichzeitigen Auswechslung der Ratifikationen geht aus den Verhältnissen hervor, sofern nicht zugegeben werden könnte, daß einer der beiden Staaten nur die Vereinbarungen annimmt, welche ihm gefallen, und die anderen ablehnt.

Was die Eisenbahnanschlüsse anbetrifft, so hat sich eine weitere unvorhergesehene Schwierigkeit eingestellt. Durch eine Konzession vom 22. Juni 1877 (Eisenbahnaktensammlung n. F. Bd. IV, S. 221) ist dem Kanton Genf eine Konzession ertheilt worden für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn, welche vom Bahnhof Cornavin in Genf aus über Carouge und Chêne bis zur französischen Grenze bei Annemasse, mit Abzweigung von Chêne nach Vollandes (Genf) führen

soll. Diese Linie ist von der Genfer Bevölkerung mit dem Namen des „Grand Serpentin“ belegt worden. Auf der Basis dieser Konzession vom 22. Juni 1877 ist der Vertrag mit Frankreich betreffend den Anschluß einer Eisenbahn Genf-Annemasse ans französische Nez verhandelt und am 14. Juni 1881 unterzeichnet worden. Schon anlässlich der im Jahr 1880 gepflogenen technischen Vorverhandlungen hat aber der Staatsrath von Genf von der Eventualität gesprochen, an Stelle der am 22. Juni 1877 konzessionirten Linie oder dann gleichzeitig mit derselben eine Verbindung mit dem savoyischen Nez bei Bossey-Veyrier herzustellen. Um in Uebereinstimmung mit den Intentionen der Genfer Regierung zu bleiben, waren wir genöthigt, dieselbe im Laufe der Verhandlungen einzuladen, in bestimmter Weise die Art und die Tragweite der Verpflichtungen zu präzisiren, welche sie schließlich der französischen Regierung gegenüber einzunehmen gedenke. Das Schlußprotokoll vom 14. Juni 1881 hatte, um dieser Eventualität Rechnung zu tragen, vorgesehen, daß die technischen Bedingungen dieses neuen Anschlusses, sowie diejenigen betreffend den ebenfalls noch nicht behandelten Anschluß bei St. Gingolph spätestens innert einer Frist von drei Monaten vereinbart werden sollten, um alsdann auch zum Gegenstand diplomatischer Verhandlungen gemacht werden zu können. Dem Großen Rath von Genf wurde hierauf ein neuer Gesezentwurf vorgelegt, welcher unterm 7. September 1881 zum Gesez erhoben worden ist. Hiernach verpflichtet sich der Kanton Genf in definitiver Weise, die Linie von Rive-Vollandes bis zur französischen Grenze bei Annemasse zu erstellen, und suchte derselbe gleichzeitig um die Konzession nach für eine andere Linie von Cornavin nach Bossey-Veyrier, indem er gleichzeitig auch die Linie Cornavin-Chêne (Großer Serpentin) festhalten will.

Kraft der uns unterm 28. Juni vorigen Jahres (Eisenbahnakten-sammlung n. F. Bd. VI, S. 173) verliehenen Vollmacht, die Konzession vom 22. Juni 1877 im Sinne der von Genf zu beantragenden Modalitäten zu ändern, haben wir denn auch unterm 4. November 1881 (ibid. S. 183) diese Konzession gemäß dem Großrathsbeschuß vom 7. September ergänzt und es sind auf dieser Basis die Verhandlungen, zunächst in einer neuen technischen und dann in der diplomatischen Konferenz wieder aufgenommen worden.

In der Zwischenzeit hatte sich auch der Generalrath von Hochsavoyen wie der Große Rath von Genf einmüthig zu Gunsten der Linie Vollandes-(Rive)-Annemasse, als den Interessen der beidseitigen Landesgegenden am Besten entsprechend, ausgesprochen. Allerdings hätten wir vorgezogen, in dem internationalen Vertrag dem Kanton Genf volle Freiheit für den Bau der einen oder der andern

der in Frage stehenden Linien vorzubehalten, indem wir dies den allgemeinen schweizerischen Interessen besser entsprechend erachtet hätten. Aber bei der Uebereinstimmung der beiden zunächst betheiligten Landesgegenden glaubten wir diese Ansicht nicht weiter verfolgen zu sollen. Dagegen haben wir unsere definitive Zustimmung an die unerläßliche Bedingung geknüpft, daß die Möglichkeit, die Verbindung bei Bossey-Veyrier auch herzustellen, der Schweiz für alle Zeit vertragsmäßig vorbehalten bleibe, in dem Sinn, daß wir nicht eine Verpflichtung, die Streke zu bauen, wohl aber das Recht dazu haben sollen. Nach anfänglichem Widerstreben haben die französischen Unterhändler diesem Begehren schließlich zugestimmt.

Dieses sind die wesentlichsten und erheblichsten Vorgänge anlässlich der langen Unterhandlungen, auf die wir vor Allem aus Ihre Aufmerksamkeit in der gegenwärtigen Botschaft glaubten richten zu sollen.

Wir halten dafür, daß die in diesen enthaltenen Vereinbarungen angenommen werden können und sollen; sie machen einer Sachlage ein Ende, die schon allzu lange zum Nachtheil der Grenzbevölkerung der beiden Länder gedauert hat.

Zu den einzelnen Verträgen haben wir folgende besondere Bemerkungen zu machen:

A. Zur Konvention betreffend Zollverhältnisse zwischen Genf und Hoch-Savoyen.

Bei den im Jahre 1860 stattgefundenen Gebietsabtretungen Italiens an Frankreich sind dem letzteren Staate die savoyischen Provinzen Chablais, Faucigny und Genevois einverleibt worden. In Folge dieser Veränderungen ist sodann der unterm 8. Juni 1851 (A. S. II, 406) zwischen der Schweiz und dem Königreich Sardinien abgeschlossene Handelsvertrag dahingefallen. Gleichzeitig fanden Aenderungen in der Abgrenzung der aus der Douanelinie ausgeschlossenen sogenannten savoyischen Zone an der Grenze des Kantons Genf statt.

Dennoch blieben die Ausnahmsbestimmungen, welche in Art. 4 des genannten Handelsvertrages theils zu Gunsten der Stadt Genf ertheilt, theils zum Vortheil der obenbezeichneten drei Provinzen stipulirt worden waren, in Kraft; sie sollen nunmehr durch die Vereinbarungen, welche im neuen Vertrage enthalten sind, über dessen Entstehung der allgemeine Theil der gegenwärtigen Botschaft sich ausspricht, ersetzt werden.

Hienach wird das Quantum der Waaren, welche gänzliche Zollbefreiung, beziehungsweise Zollerleichterungen genießen sollen, in dem Umfang vermehrt, der in seinem Effekt für die Zollkasse ebenfalls im allgemeinen Theil behandelt ist. Thatsächlich ist das Maß der der freien Zone gewährten neuen Vergünstigungen folgendes:

- 1) Es wird die zollfreie Einfuhr von 10,000, anstatt frühern 5000, Hektoliter Wein gestattet (Artikel 1 des neuen Vertrages).
- 2) Ferner sollen neben den Gegenständen, welche nach dem alten Vertrag weiter zollfrei eingeführt werden durften und die im Wesentlichen den in Artikel 3 der neuen Konvention genannten Gegenständen entsprechen, von nun an zollfrei eingeführt werden dürfen:
 Gerberrinde und Lohkuchen, Brennholz, Holzkohlen, Sägespäne, Bausteine, Schiefer, Ziegel, Baksteine, gemeiner Kalk und Gyps (Artikel 2).
- 3) Zu einem Viertheil des tarifmäßigen eidgenössischen Zolles sollen inskünftig eingeführt werden dürfen: 250 metrische Zentner Sohl- und 100 metrische Zentner Schmalleder (Artikel 4).
- 4) Endlich wird nun auch noch die zollfreie Ausfuhr nach den Gerbereien der Zone von jährlich 600 rohen Häuten und 6000 rohen Fellen bewilliget (Artikel 5).

Als wesentliche Gegenleistung verpflichtet sich Frankreich im Schlußsatz von Artikel 3, kein Ausfuhrverbot für die aus der freien Zone kommenden, für den Marktverkehr von Genf bestimmten Lebensmittel zu erlassen; ferner gibt dessen Regierung die schon längst gewünschte Erklärung ab, daß das Douanebüro in Annecy zur Zollbehandlung aller nicht prohibirten Waarengattungen ermächtigt sein solle (Art. 8).

Die übrigen Bestimmungen der Konvention sind theils in dem allgemeinen Theil der gegenwärtigen Botschaft schon behandelt (Artikel 11 und 12, Dauer und Kündigungsfrist), theils bedürfen sie einer besondern Rechtfertigung nicht (Artikel 6, Modalitäten der Zollbehandlung; Artikel 7, Ausschluß der Transitzölle; Artikel 9, Vorsichtsmaßregeln gegen die Phylloxera, und Artikel 10, Zeitpunkt des Inkrafttretens der Konvention).

B. Zum Eisenbahnanschlußvertrag von Genf nach Annemasse.

Der diesseitige erste Entwurf zu diesem Vertrag, sowie zu demjenigen betreffend Regelung der Anschlußverhältnisse beim

Col-des-Roches. war soweit als möglich den neueren Verträgen über Eisenbahnanschlüsse, namentlich denjenigen:

- a) vom 27. August 1870 über die Erstellung einer Eisenbahn von Lindau über Bregenz nach St. Margrethen etc. (Amtl. Samml. Bd. X, S. 380);
- b) vom 24. Mai 1873, betreffend die Verbindung der schweizerischen und der badischen Eisenbahnen bei Konstanz und Singen (Amtl. Samml. Bd. XI, S. 399)

nachgebildet. Die Abweichungen von diesen Verträgen sind theils durch die besondern Verhältnisse bedingt, theils sind sie aus den Bestrebungen hervorgegangen, die Verkehrsbeziehungen zu Frankreich so viel als möglich zu erleichtern.

Im Artikel 1 übernimmt der Bund die bestimmte Verpflichtung, inner den konzessionsmäßigen Fristen für den Bau der Eisenbahn von Genf bis an die französische Grenze bei Annemasse zu sorgen, wie Frankreich sich anderseits zum gleichzeitigen Bau des auf sein Gebiet entfallenden Verbindungsstückes von der Landesgrenze bis zur Station der savoyischen Bahn bei Annemasse verbindlich macht. Da indessen, wie im allgemeinen Theil der Botschaft bereits dargethan ist, der Große Rath des Kantons Genf in dem Gesez vom 7. September 1881 die Uebernahme des Baues auf seine Kosten und Gefahr beschlossen und die Regierung dieses Kantons sich mit Erklärung vom 18. März 1882 zur Ausführung desselben ausdrücklich verpflichtet hat, so ist der Bund für seine Frankreich gegenüber eingegangene Verbindlichkeit vollständig gedeckt.

Wir haben hier noch eine besondere Bemerkung betreffend die dem Kanton Genf zustehende Konzession einzuschalten. Diese ging ursprünglich auf den Bau und Betrieb einer Linie vom Bahnhof Cornavin-Genf über Carouge und Chêne bis an die französische Grenze bei Annemasse, mit Abzweigung von Chêne nach Les Vollandes (Bundesbeschluß vom 22. Juni 1877, Eisenbahnaktensammlung, n. F. IV, 221). Durch das Gesez vom 7. September 1881 ist der Staatsrath von Genf aber nur ermächtigt worden, sich zur Ausführung der Bahn von Rive (Vollandes) bis zur Grenze bei Annemasse zu verpflichten, in der Meinung, daß der Bau eines Verbindungsstückes Cornavin-Rive dem freien Willen des Kantons anheimgestellt sein, und daß ferner eine Konzession für den Bau und Betrieb einer Linie von Cornavin nach Veyrier, zur Verbindung von Genf mit der Station Veyrier-Bossey der savoyischen Bahn, unter dem Vorbehalt nachgesucht werden solle, daß es auch hier dem Konzessionsinhaber freistehe, dieselbe auszuführen oder nicht.

Um möglichst freie Bewegung für die weiteren Verhandlungen zu sichern, wurde, wie schon oben erwähnt, die Konzession von 1877 am 4. November 1881 durch Einbeziehung der neuen Variante Carouge-Veyrier ergänzt. Damit hatte Genf die Berechtigung zum Bau einer Bahn vom Bahnhof Cornavin nach Carouge, von da einerseits nach Chêne mit Abzweigung nach Vollandes (Rive), und von diesem Ort aus nach Annemasse, anderseits von Carouge nach Veyrier.

In den darauf folgenden Verhandlungen erklärte dann der Abgeordnete der französischen Regierung, daß die Absicht dieser letzteren keine andere sei, als einen Vertrag über die Erstellung einer Linie abzuschließen, die einzig Annemasse mit Genf-Rive verbinde; die Verlängerung dieser Linie auf dem Boden der Schweiz sei eine Frage, welche nur die letztere berühre (Protokoll der Konferenz vom 26. November 1881).

Da, wie im allgemeinen Theil der Botschaft bereits ausgeführt ist, Frankreich auch einer Verständigung auf einen eventuellen Anschluß bei Veyrier sich schließlich nicht mehr widersetze, so wurden die abschließlichen Verhandlungen auf den Boden des Genfer Gesetzes vom 7. September 1871 gestellt, dessen Inhalt nach unserer Ansicht den schweizerischen Interessen nicht widerspricht.

Der Vertrag, dessen Genehmigung wir Ihnen empfehlen, legt also der Schweiz eine weitere Verpflichtung, als den Bau einer Bahn von Vollandes (Rive) bis an die Grenze bei Annemasse nicht auf; was nun aber eine Modifikation der ertheilten Konzessionen zur Folge haben wird, wofür wir eine besondere Vorlage machen werden.

Die konzessionsmäßigen Fristen, innert denen der Bau auf dem Gebiet des Kantons Genf in Angriff genommen und ausgeführt werden soll (Art. 1), sind:

- a. für die Vorlage der technischen Nachweisungen 1 $\frac{1}{2}$ Jahre nach Regelung des Betriebsanschlusses;
- b. für den Beginn der Erdarbeiten 6 Monate nach Vorlage der Baupläne, und
- c. für die Bahnvollendung 5 Jahre nach Inangriffnahme der Erdarbeiten.

Ueber den Anschlußpunkt und die technische Gestaltung des Anschlusses überhaupt verweisen wir auf die den Akten beiliegenden Pläne und Protokolle (zu vergl. Art. 2 des Vertrags).

Da am Bau sich zwei Unternehmer — der Kanton Genf auf der einen und Frankreich auf der andern Seite — bethätigen werden, so mußte in Art. 3 vor Allem aus beiden Theilen eine Bahnanlage nach einheitlichen Normen zur Pflicht gemacht werden. Wir sehen uns zu besondern Bemerkungen in dieser Richtung nicht veranlaßt.

Ebenso wenig bedürfen die auf Etablierung eines einheitlichen Betriebs gerichteten Bestimmungen (Art. 4 und Art. 6, erstes Lemma) einer weitern Begründung.

Die Bestimmung im Lemma 2 des Art. 6, wonach die Verwendung solcher Personen, die schon wegen gemeiner Verbrechen oder Vergehen, oder wegen Zuwiderhandlung gegen die im Zollwesen bestehenden Anordnungen bestraft werden mußten, vom Dienst zwischen den Grenzstationen ausgeschlossen sind, findet sich bereits in andern Anschlußverträgen und ist auch sachlich ganz angemessen.

Im Art. 5 wird die Gerichtsbarkeit, welcher der gemeinschaftliche Betrieb untersteht, unter Aufrechthaltung der Hohenrechte der beiden Länder in der Art geordnet, daß die Verwaltung in dem Land, wo sie nicht das Hauptdomzil hat, eine Vertretung aufstellen muß, welche in ihrem Namen den einlangenden Klagen Rede zu stehen hat.

Die im Art. 7 stipulirte Verpflichtung zu Gewährung ordentlicher Anschlüsse in beiden Richtungen ist dem Verkehrsmittel, um welches es sich handelt, angemessen. Das konzessionsmäßige Minimum der Zahl der Züge, welche geführt werden müssen, stimmt überein mit der Vorschrift des Vertrages.

Die Gleichstellung der Angehörigen beider Länder in Hinsicht auf die Benutzung der Eisenbahn (Art. 8) liegt im allseitigen Interesse und ist eine unabweisbare Vorausbedingung für die Entwicklung des Verkehrs.

Wir glaubten Werth darauf legen zu sollen, daß im Art. 9 durch die Vorschrift, daß „vorkommendenfalls“ die Paßvisitation an der Grenze in möglichst wenig lästiger Weise vollzogen werden solle, wenigstens in schlüssiger Weise eine solche Visitation als in der Regel überflüssig anerkannt werde.

Im Art. 10 wird auch für den Güter- und Gepäktransport die möglichste Befreiung von allen Formalitäten, die der internationale Verkehr nicht durchaus nöthig macht, vorgesehen. Als einen entschiedenen Fortschritt bezeichnen wir es, daß — besondere in den Verhältnissen begründete Vorschriften vorbehalten — die

Verzollung am Bestimmungsort auch von Frankreich überall da zugegeben wird, wo sich die erforderlichen Zollbüreaux vorfinden.

Die ausdrückliche Anerkennung der neuen Bahnlinie als freie Zollstraße (Art. 11) ist zwar eine Konsequenz der Bewilligung einer über die Landesgrenze führenden und zur Uebernahme des Güterverkehrs geeigneten Eisenbahn; sie ist aber in allen ähnlichen Verträgen bisher ausdrücklich ausgesprochen worden.

Die Verpflichtungen, welche in Art. 12 und 13 der Bahnverwaltung zu Gunsten der Post- oder Telegraphen-Administration auferlegt worden sind, und die Rechtsstellung, welche sich die beiden Staaten dabei im Weiteren vorbehalten haben, entsprechen dem diesfalls üblichen Maß.

C. Zum Eisenbahnanschlußvertrag von Besançon nach Loche über Morteau und den Col des Roches.

Soweit die Bestimmungen dieses Vertrages sich auf die Fürsorge für einheitliche Normen im Bau (Art. 3), auf die thunlichste Einheit im Betrieb der in Frage stehenden Strecke (Art. 4), auf die Regelung der Gerichtsbarkeit (Art. 5), auf die Ordnung der Bahnpolizei und dergleichen (Art. 6), auf die Anschlußverhältnisse zu andern Bahnen und das Minimum der zu eröffnenden Fahrgelegenheiten (Art. 7) beziehen, und die gleichmäßige Behandlung der beiderseitigen Angehörigen in dem durch die Bahn vermittelten Verkehr (Art. 8, 9), die grundlegende Ordnung der Zollbehandlung (Art. 10 und 11) und die Verhältnisse zu Post und Telegraph betreffen, so sind dieselben durchaus denjenigen des Vertrags über den Anschluß bei Genf-Annemasse nachgebildet und kann in Hinsicht auf die weitern Auseinandersetzungen auf die diesen letztern Anschluß angehenden Bemerkungen verwiesen werden.

Speziell die Forderung, daß täglich wenigstens drei Züge in jeder Richtung geführt werden müssen (Art. 7) ist bereits überholt durch die den Berner Jurabahnen bei Uebernahme der Konzession des ehemaligen Jura-Industriel (Bundesrathsbeschluß vom 29. März 1875, Eisenbahnaktensammlung n. F. III, 56) auferlegte Verpflichtung zu Führung von mindestens vier täglichen Zügen in jeder Richtung.

Bei ebendemselben Anlaß hat auch die Gesellschaft der Berner Jurabahnen die Verpflichtung übernommen,

„die Strecke Loche-Col-des-Roches zu bauen und auf den Zeitpunkt der Eröffnung der Linie Besançon-Morteau in Betrieb zu setzen“.

Die genannte Gesellschaft hat dem Bundesrathe bereits die Baupläne vorgelegt, und es sind sowohl diese als der Finanzausweis am 28. Februar 1882 von demselben genehmigt worden. Da auch die Schwierigkeiten des Baues nicht groß sind, so kann darüber, daß die übernommene Bauverpflichtung an sich und rechtzeitig erfüllt werden wird, kein Zweifel walten und erscheint also auch hier das übernommene Engagement, das (im Art. 1) Frankreich den Verpflichtungen gegenüber fordert, welche dessen Regierung für den Bau des Verbindungsstücks auf seiner Grenze anerbietet, gedeckt.

Auch die technischen Vorschriften über den Anschlußpunkt (Art. 2) geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlaß. Wir haben hier nur noch Folgendes zu erwähnen:

Mit Rücksicht auf die Bedeutung, welche dem Défilé Col-des-Roches zukommt, hat unser Militärdepartement seiner Zeit den Wunsch geäußert, daß der Tunnel, welcher zur Verbindung mit der französischen Linie gebaut werden muß, ganz auf Schweizergebiet angelegt werde, während die Bahnverwaltungen denselben auf die Grenze projektirt haben, so daß eine Mündung auf diesseitigem, die andere auf französischem Gebiet liegt.

Frankreich stellte dem Tracé, das in diesem Falle hätte gewählt werden müssen, grundsätzlich keine Schwierigkeiten entgegen. Dagegen erhob die Verwaltung der Berner Jurabahnen Einwendungen, weil daraus eine Vermehrung der Baukosten im Betrag von Fr. 590,000 entstanden wäre, die sie zu bestreiten gehabt hätte. Da indessen konstatiert werden konnte, daß auch bei Verlegung des Tunnels auf die Landesgrenze die Vorkehrungen zur allfälligen Unterbrechung des Bahnverkehrs in genügender Weise getroffen werden können, so nahmen wir keinen Anstand, den Verhandlungen mit Frankreich das weniger kostspielige Tracé zu Grund zu legen, immerhin unter dem Vorbehalt, bei Genehmigung der Baupläne die Anordnungen vorschreiben, welche für den Kriegsfall getroffen werden sollen.

Nachdem keine der beiderseitigen Konzessionen den zweiseitigen Bahnbau fordert, so ist auch im Vertrag nichts diesbezügliches vorgesehen worden. Auch verzichtet man auf die Aufnahme irgend welcher Bestimmungen über die kleinsten zulässigen Krümmungen und das Maximum der Steigungen, um nicht Vorschriften zu schaffen, welche zwar auf dem noch zu bauenden Stück ausführbar wären, aber gar nicht passen auf die bereits gebaute Fortsetzung auf diesseitigem Gebiet.

D. Zum Eisenbahnanschlußvertrag von Thonon nach Bouveret über St. Gingolph.

Die Verbindung der Simplonbahn mit dem savoyischen Bahnnetz bei St. Gingolph ist seit jeher von der im Besiz der Konzession stehenden Gesellschaft als eine außerordentlich wichtige Ergänzung und als ein Faktor, welcher den Verkehr und die Einnahmen heben werde, betrachtet worden. Auf der andern Seite hat auch das öffentliche Interesse sich damit beschäftigt, in der Art, daß, als im Jahr 1873 die bis dahin unter dem Namen der Ligne d' Italie par le Simplon betriebene Bahn an die nachherige Simplonbahn-Gesellschaft übergang, die Konzessionsübertragung (Eisenbahnaktensammlung n. F. I, 272) vom 24. September 1873 u. A. an die Bedingung geknüpft wurde,

daß die Sektion Bouveret-St. Gingolph auf den Zeitpunkt, wo die in St. Gingolph einmündende französische Linie auf savoyischem Gebiet dem Betrieb übergeben wird, vollendet und eröffnet werden müsse.

Diese Verpflichtung ist mit der Fusion der Simplonbahn und der Suisse Occidentale an die fusionirte Gesellschaft der Suisse Occidentale et du Simplon (Bundesbeschluß vom 28. Juni 1881, Eisenbahnaktensammlung n. F. VI, 163) übergegangen, welche auch bereit ist, dieselbe rechtzeitig zu erfüllen. Vorläufig ist der Grunderwerb vollzogen und sind auch die Erdarbeiten zwischen Bouveret und der Landesgrenze ungefähr zur Hälfte vollendet, und es unterliegt keinem Zweifel, daß die Strecke auf Schweizergebiet in der Länge von etwa 4 km. und mit einem Aufwand von höchstens noch 1 Million Franken bis zu dem in Art. 1 des Vertrags vorgesehenen Termin (1. Oktober 1885) vollendet werden kann und wird.

Wir finden es daher auch hier, im Uebrigen unter Verweisung auf Artikel 28 des Eisenbahngesezes, unbedenklich, die von Frankreich von Staat zu Staat gegebene und gewünschte Verpflichtung, für den Bau der Linie auf Schweizergebiet zu sorgen, zu übernehmen.

Die technischen Vereinbarungen (Art. 2) gehen davon aus, daß der Betriebsanschluß der beiderseitigen Linien auf Schweizergebiet in Bouveret stattfindet, während Frankreich für den Bau der Linie bis und mit der Brücke über den Grenzfluß — die Morge —, die Schweiz für den Bau von Bouveret bis zu eben dieser Strecke zu sorgen hat.

Ueber den Punkt selbst, an welchem die Brücke erstellt werden soll, verweisen wir auf die beiliegenden Pläne. In allen andern

Richtungen (Art. 3—14) entspricht der Wortlaut dieses Vertrages demjenigen betreffend den Bahnanschluß bei Genf-Annemasse und gelten die dort gemachten besondern Bemerkungen auch hier.

E. Zum Eisenbahnanschlußvertrag von Genf nach Bossey-Veyrier.

Während dieser Vertrag in allen seinen Ausführungsbestimmungen (Art. 3—14) ganz demjenigen betreffend die Bahnanschlüsse bei Genf-Annemasse und St. Gingolph sich anschließt und also weiterer Erläuterung in dieser Richtung nicht bedarf, unterscheidet er sich von denselben grundsätzlich durch die in Art. 1 vorgesehene und schon im allgemeinen Theil, sowie in den besondern Bemerkungen der Botschaft zum Vertrag betreffend die Anschlußbahn Genf-Annemasse behandelte Bestimmung, daß es der Schweiz freistehen soll, den Bau der Linie von Genf nach Veyrier in ihr beliebiger Zeit — also auch gar nicht — in Angriff zu nehmen. Selbstverständlich wird Frankreich die — übrigens unerheblichen — Arbeiten, welche für den Anschluß einer Linie von Genf aus auf seinem Gebiet nöthig sind, auch nur dann ausführen, wenn diese letztere erstellt wird.

Damit ist den Wünschen des Kantons Genf, der sich gerne anlässlich der Verhandlungen über die Anschlußfragen mit Frankreich die Möglichkeit einer Verbindung mit Veyrier-Bossey gewahrt wissen wollte, ohne indessen eine Verpflichtung zu übernehmen, ein volles Genüge geleistet.

Daß man sich vorbehält, nach unbenutztem Ablauf von 15 Jahren eine Revision der Pläne über den technischen Anschluß zu verlangen, ist eine Vorkehr, die mit Rücksicht auf die wechselnden Verkehrsbedürfnisse als nöthig erscheint und die im Uebrigen, wenn sie zum Vollzug kommen sollte, sich durchaus nur auf den technischen Theil des Anschlusses richten und den Vertrag selbst, wie er am 27. Februar 1882 zu Stande gekommen ist, in nichts ändern wird.



Wir gestatten uns, Ihnen wiederholt die Genehmigung der sämtlichen Verträge in Form des nachstehenden Bundesbeschlusses

zu empfehlen, und benutzen den Anlaß, Sie, Tit., wiederholt unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 31. März 1882.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
 Der Bundespräsident:
Bavier.
 Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Ringier.



(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

- a) eine Konvention über die Zollverhältnisse zwischen dem Kanton Genf und der freien Zone von Hoch-Savoyen;
- b) die Konventionen über den Anschluß der Eisenbahnen von Genf nach Annemasse, von Besançon über Mor-teau und den Col des Roches nach Locle, von Thonon über St. Gingolph nach Bouveret und von Genf nach Bossey-Veyrier.

Die Bundesversammlung
 der schweizerischen Eidgenossenschaft,
 nach Einsicht einer Botschaft des Bundesraths vom 31. März 1882,
 beschließt:

Art. 1. Folgenden zwischen der Schweiz und Frankreich vereinbarten Konventionen:

- 1) vom 14. Juni 1881, betreffend Zollerleichterungen an der Grenze des Kantons Genf gegen die zollfreie savoyische Zone;
- 2) vom 14. Juni 1881, betreffend den Anschluß einer Eisenbahn Genf-Annemasse an das savoyische Eisenbahnez bei Annemasse;
- 3) vom 14. Juni 1881, betreffend den Anschluß einer von Besançon und Morteau über den Col des Roches nach Locle führenden Eisenbahn;
- 4) vom 27. Februar 1882, betreffend den Anschluß der schweizerischen Eisenbahnen an das französische Bahnez bei St. Gingolph;
- 5) vom 27. Februar 1882, betreffend eine Eisenbahnverbindung von Genf mit dem Nez der savoyischen Eisenbahnen bei Bossey-Veyrier,

wird die vorbehaltene Genehmigung ertheilt.

Art. 2. Der Bundesrath wird mit der Vollziehung des vorstehenden Bundesbeschlusses beauftragt.

I.**Uebereinkunft**

betreffend

**die Zollverhältnisse zwischen dem Kanton Genf und der
zollfreien Zone von Hoch-Savoyen.**

(Vom 14. Juni 1881.)

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft

und

Der Präsident der französischen Republik,

gleich sehr von dem Wunsche beseelt, die Zollverhältnisse zwischen dem Kanton Genf und der zollfreien Zone von Hoch-Savoyen von Neuem zu regeln, haben beschlossen, zu diesem Ende eine Uebereinkunft einzugehen und zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft:

Herrn Johann Konrad Kern, außerordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister der schweizerischen Eidgenossenschaft bei der französischen Republik, und

Der Präsident der französischen Republik:

Herrn Karl Jagerschmidt, bevollmächtigter Minister I. Klasse, Offizier der Ehrenlegion etc. etc., und

Herrn M. Marie, Direktor der auswärtigen Angelegenheiten im Ministerium der Landwirthschaft und des Handels, Kommandeur der Ehrenlegion etc. etc.

welche, nach gegenseitiger Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, sich über folgende Bestimmungen geeinigt haben:

Artikel 1.

Die schweizerische Zollverwaltung gestattet die zollfreie Einfuhr von aus der zollfreien Zone von Hoch-Savoyen herstammendem Wein bis zum Belaufe von 10,000 Hektolitern.

Art. 2.

Die längs der Grenze der zollfreien Zone im Kanton Genf bestehenden schweizerischen Zollstätten werden, außer den Gegenständen, die durch das Gesetz von dem Eingangszolle schon befreit sind, oder von demselben noch befreit werden, folgende Erzeugnisse aus der zollfreien Zone frei von jeder eidgenössischen Eingangsgebühr und in unbeschränkter Menge zulassen, nämlich:

- 1) Gerberrinde und Lohkuchen;
- 2) Brennholz, roh und in Reisswellen und Holzkohle;
- 3) Sägespähne;
- 4) Bausteine, gemeine, sowohl grob als mit dem Kronhammer behauen;
- 5) Dachziegel und Backsteine;
- 6) Kalk, gewöhnlicher und Gyps.

Art. 3.

Die genannten Zollstätten werden ebenfalls folgende Erzeugnisse aus der zollfreien Zone bei der Einfuhr zollfrei zulassen, nämlich:

- 1) Frische Gemüse und Gartengewächse;
- 2) Obst, frisches;
- 3) Kartoffeln;
- 4) Getreide und Reps, in Garben;
- 5) Kleie;
- 6) Stroh;
- 7) Heu;
- 8) Süßwasserfische;
- 9) Lebendes und todes Geflügel;
- 10) Frische Eier;
- 11) Milch;
- 12) Frische Butter.

Die in diesem Artikel erwähnten Erzeugnisse werden nur dann zollfrei zugelassen, wenn sie im Marktverkehr eingebracht

werden; sie sollen daher von den Verkäufern selbst in Traglasten, auf Karren, auf Schiffen oder durch die Eisenbahn in die Schweiz getragen oder geführt werden; ausgeschlossen von der Zollfreiheit bleiben die von Frachtbriefen begleiteten Sendungen.

Das Gewicht jeder Einfuhr der genannten Erzeugnisse darf fünf metrische Zentner nicht übersteigen; für frische Butter jedoch wird das zulässige Maximum jeder zollfreien Einfuhr auf fünf Kilogramm festgesetzt.

Man ist übrigens einverstanden, daß die zur Versorgung des Marktes in Genf bestimmten Lebensmittel keinerlei Verbot beim Ausgang aus der freien Zone unterworfen werden dürfen.

Art. 4.

Die vorerwähnten schweizerischen Zollstätten werden außerdem jährlich 250 metrische Zentner (500 frühere eidgenössische Zentner) grobes Leder und 100 metrische Zentner (200 frühere eidgenössische Zentner) gegerbte Kalbs-, Schafs- oder Ziegenfelle zu einem Viertel des gegenwärtigen oder zukünftigen eidgenössischen Ausgangszolles zulassen.

Art. 5.

Die Gerbereien der freien Zone dürfen jährlich, frei vom eidgenössischen Eingangszolle, bis auf 600 rohe (behaarte) Ochsen- oder Kuhhäute und bis auf 6000 rohe Kalbs-, Schafs- oder Ziegenfelle ausführen.

Art. 6.

Die Einfuhr aller zollfreien Gegenstände in die Schweiz darf bei allen an der Grenze des Kantons Genf gelegenen Zollstätten oder Zollbezugsposten stattfinden; dabei sind die Zollstraßen einzuhalten und sollen die einzuführenden Gegenstände bei den genannten Zollstätten oder Zollbezugsposten angemeldet werden.

Die gemäß Art. 4 nur mit einem Viertel des Einfuhrzolles belegten, sowie die gemäß Art. 5 zollfrei auszuführenden Waaren dürfen nur über die Zollstätten des Kantons Genf, mit Ausschluß der Zollbezugsposten, ein- oder ausgeführt werden.

Die schweizerische Zollverwaltung wird für die in den Artikeln 1, 4 und 5 hievor bezeichneten Waaren Freikarten, welche vom 1. Januar bis 31. Dezember jeden Jahres Gültigkeit haben, ausstellen, jedoch nur bis zum Belaufe der hievor festgesetzten Quantitäten.

Die in den fünf vorhergehenden Artikeln enthaltenen Bestimmungen finden auf alle Einwohner der zollfreien Zone, ohne Rücksicht auf die Nationalität, Anwendung, unter Beobachtung der Aufsichts- und Kontrolmaßregeln (wie Ursprungszeugnisse etc.), welche die eidgenössische Zollverwaltung für nöthig erachtet, um sich von der Herkunft der eingeführten Waaren Gewißheit zu verschaffen.

Art. 7.

Transitirende Waaren bleiben beiderseits von jedem Durchfuhrzolle befreit. Vorbehalten bleiben solche Taxen, welche von den beiden Staaten unter dem Namen von Schein-, Stempel-, Kontrolgebühren etc. bezogen werden.

Art. 8.

Das Douanebüreau in Annecy wird zur Einfuhr aller im Zolltarif nicht als verboten bezeichneten Waaren ermächtigt.

Art. 9.

Die beiden Regierungen verpflichten sich gegenseitig, in möglichst kurzer Frist diejenigen Maßregeln zu ergreifen, die geeignet sind, das Auftreten oder die Verbreitung der Phylloxera in der zollfreien Zone zu verhindern.

Art. 10.

Die gegenwärtige Uebereinkunft tritt in Kraft am 1. Januar 1883.

Art. 11.

Die Gültigkeitsdauer der gegenwärtigen Uebereinkunft wird auf 30 Jahre, vom Tage an, wo sie in Vollziehung getreten, festgesetzt.

Nach Ablauf der Dauer von 30 Jahren bleibt dieselbe von Jahr zu Jahr ferner in Kraft, falls nicht zwölf Monate zum Voraus eine Kündigung erfolgen sollte.

Wenn jedoch, vor oder nach Ablauf von 30 Jahren, die zollfreie Zone aufgehoben würde oder eine Veränderung erleiden sollte, sei es in der Ausdehnung ihres Gebietes, sei es in den gegenwärtigen Zollverhältnissen (Régime douanier actuel), so steht der schweizerischen Eidgenossenschaft das Recht zu, mit dem Tage der Inkraftsetzung neuer, die Verhältnisse der Zone berührender Einrichtungen, die Uebereinkunft außer Kraft zu setzen.

Solche Anordnungen sind übrigens der schweizerischen Eidgenossenschaft zwölf Monate vor deren Ausführung zur Kenntniß zu bringen.

Art. 12.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll ratifizirt und die Ratifikationsurkunden sollen spätestens innerhalb eines Jahres und gleichzeitig mit denjenigen betreffend die Eisenbahnanschlüsse von Morteau nach Locle, von Annemasse nach Genf, von Bossey-Veyrier nach Genf und von Thonon nach Bouveret, in Paris ausgewechselt werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten die gegenwärtige Uebereinkunft unterzeichnet und derselben ihr Siegel beigedrückt.

So geschehen in Paris, am 14. Juni 1881.

(L. S.) (Sig.) Kern.

(L. S.) (Sig.) Ch. Jagerschmidt.

(L. S.) (Sig.) Marie.



II.

Vertrag

betreffend

den Anschluß der Eisenbahn Genf-Annemasse an das
savoyische Bahnnetz.

(Vom 14. Juni 1881.)

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft

und

Der Präsident der französischen Republik,

von dem Wunsche getragen, den Angehörigen der beiden
Länder neue Verkehrserleichterungen zu verschaffen, haben sich
entschlossen, einen Vertrag betreffend die Erstellung einer Eisen-
bahn zu vereinbaren, welche Genf direkt mit Annemasse verbinden
soll, und es haben dieselben zu diesem Behuf als ihre Bevoll-
mächtigten ernannt:

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft :

den Herrn J. Conrad Kern, außerordentlichen Gesandten und be-
vollmächtigten Minister der schweizerischen Eidgenossenschaft
bei der Regierung der französischen Republik;

und

Der Präsident der französischen Republik :

den Herrn Karl Jagerschmidt, bevollmächtigten Minister
erster Klasse, Offizier der Ehrenlegion etc.,

welche, nach stattgefunderer Mittheilung ihrer in guter und ge-
höriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Bestimmungen
übereingekommen sind :

Art. 1. Die Regierung der französischen Republik verpflichtet sich, die Ausführung einer Eisenbahn von Annemasse aus bis zur Schweizergrenze, in der Richtung nach Genf, sicherzustellen.

Auf der andern Seite macht sich die schweizerische Regierung verbindlich, in den Grenzen der von ihr dem Kanton Genf verliehenen Konzession die Ausführung einer Eisenbahn von Genf aus nach der französischen Grenze, in der Richtung von Annemasse, zu sichern.

Die Bauausführung soll auf den beiden Gebieten so gefördert werden, daß der Betrieb spätestens auf den in der Konzession Genf-Annemasse vorgesehenen Zeitpunkt eröffnet werden kann.

Art. 2. Die Verbindung der beiden Sektionen, der schweizerischen und der französischen, wird auf der Landesgrenze erfolgen gemäß den dem Protokoll der am 26. Juni 1880 in Genf stattgefundenen Konferenz beigefügten und, wie das Protokoll selbst, von den vertragschließenden Regierungen genehmigten Plänen und Profilen.

Art. 3. Die Bauausführungspläne sollen von jeder der beiden Regierungen geprüft und genehmigt werden, soweit sie sich je auf die Bahnanlagen auf dem Gebiete des betreffenden Staates beziehen.

Die Geleisebreite, zwischen dem innern Rand der Schienen gemessen, soll in den beiden Ländern gleichmäßig zum Mindesten 1,44 m. und höchstens 1,45 m. betragen.

Die Puffer an den Lokomotiven und den Wagen sollen in Uebereinstimmung mit den auf den im Betrieb stehenden Eisenbahnen in beiden Ländern angenommenen Dimensionen stehen.

Der Grunderwerb wird für zwei Geleise vollzogen; die Kunstbauten und Erdarbeiten müssen aber nur für ein Geleise erstellt und es wird das zweite Geleise nur erbaut werden, wenn die Bedürfnisse des Betriebs es erheischen.

Für den Fall der Erstellung des zweiten Geleises wird die Breite des Zwischenraumes zwei Meter sein, zwischen den äußern Rändern der Schienen gemessen.

In offener Linie dürfen die Kurven nicht unter 300 m. Halbmesser gehen und die Neigungen nicht über 0,020 m. auf den Meter betragen.

Art. 4. Die beiden Regierungen werden suchen erhaltlich zu machen, daß die Strecke, welche zwischen der schweizerischen und der französischen Grenzstation, also zum Theil auf schweizerischem

und zum Theil auf französischem Gebiet liegt, von einer und derselben Gesellschaft oder Verwaltung betrieben wird.

Sie sind damit einverstanden, daß die Gesellschaften oder Verwaltungen, denen der Betrieb der Linien auf den beiderseitigen Gebieten zusteht, sich mit Bezug auf den genannten Punkt unter sich verständigen. Die bezügliche Uebereinkunft soll der Genehmigung der vertragschließenden hohen Parteien unterstellt werden, welche sich vorbehalten, sich, was diesen Betrieb anbetrifft, auf dem Wege der Korrespondenz abschließlich zu verständigen.

Art. 5. Die Verwaltung, welcher der gemeinschaftliche Betrieb auf der schweizerischen und der französischen Streke anvertraut werden wird, ist gehalten, sowohl in Frankreich als in der Schweiz einen Bevollmächtigten zu bestellen und ein Domizil zu erwählen, wohin die Anweisungen, die Mittheilungen und die Kenntnißgaben aller Art adressirt werden sollen, welche die kompetenten Behörden der erwähnten Verwaltung zu machen in den Fall kommen werden.

Diese Wahl des Domizils bedingt den Gerichtsstand. Die Civilklagen, welche mit Rücksicht auf Vorkommenheiten auf demjenigen Gebietstheil eines der beiden Länder, welcher zwischen den Grenzstationen liegt, gegen die den gemeinschaftlichen Betrieb besorgende Gesellschaft gerichtet werden, können vor die Gerichtsbarkeit des in diesem Lande gewählten Domizils gebracht werden.

Art. 6. Die beiden Regierungen machen sich verbindlich, dafür zu sorgen, daß für die im gegenwärtigen Vertrag behandelte Eisenbahn soweit als möglich die Polizeireglemente nach den gleichen Grundsätzen aufgestellt und der Betrieb so viel als thunlich in übereinstimmender Weise organisirt werde.

Personen, welche gesezmäßig verurtheilt worden sind wegen gemeiner Verbrechen oder Delikte oder wegen Zuwiderhandlungen gegenüber den die Zölle betreffenden Gesezen oder Verordnungen, können keine Verwendung finden zwischen den Grenzstationen.

Im Uebrigen soll in nichts den Hoheitsrechten vorgegriffen werden, welche jedem der beiden Staaten hinsichtlich des auf seinem Gebiet liegenden Theils der Eisenbahn zustehen.

Art. 7. Die beiden Regierungen werden in gemeinsamem Einverständniß dafür sorgen, daß in den Stationen, in welchen, sowohl in der Schweiz als in Frankreich, die hier behandelte Eisenbahn mit schon bestehenden Linien verbunden werden wird, die bestmögliche Korrespondenz zwischen den ankommenden und ab-

gehenden Zügen hergestellt werden wird. Sie behalten sich vor, das Minimum der für den Reisendentransport bestimmten Züge festzusetzen, in dem Verständniß, daß dasselbe nicht unter drei per Tag in jeder Richtung gehen darf.

Art. 8. Auf der ganzen Bahnstrecke soll weder in Hinsicht auf die Art, noch auf den Preis des Transports, noch auf die Zeit der Beförderung, ein Unterschied zwischen den Einwohnern der beiden Länder gemacht werden. Die aus dem einen der beiden Staaten in den andern übergehenden Reisenden und Güter sollen auf dem Gebiet, in welches sie eintreten, nicht weniger günstig behandelt werden, als die Reisenden und Güter, welche im Innern der beiden Länder verkehren.

Art. 9. Die beiden Regierungen sichern sich gegenseitig zu, daß die vorkommendenfalls zu erfüllenden Formalitäten, beziehen sich dieselben auf die Untersuchung der Pässe oder auf die Reisendenpolizei, auf die vortheilhafteste Weise, welche die Gesetzgebung jedes der beiden Staaten gestattet, sollen geregelt werden.

Art. 10. Um den Betrieb der Bahn so viel als möglich zu begünstigen, werden die beiden Regierungen den Reisenden, ihrem Gepäck und den zu befördernden Gütern mit Bezug auf die Formalitäten der Zollbehandlung alle diejenigen Zollerleichterungen gewähren, welche die Zollgesetzgebung und die allgemeinen Verordnungen der beiden Staaten vorsehen, und zwar sowohl diejenigen, welche bereits bestehen, als auch die, welche künftighin irgend einer andern Eisenbahn werden bewilligt werden, welche die Grenzen des einen oder des andern Landes überschreitet.

Güter und Gepäck, die mit Bestimmung nach andern als den Grenzstationen von dem einen in das andere der beiden Länder transportirt werden, können bis an ihren Bestimmungsort gehen, ohne einer Visitation in den Grenzzollbüreaux zu unterliegen, vorausgesetzt, daß am Bestimmungsort ein Zollbureau sich befindet, daß dabei den allgemeinen Gesetzen und Reglementen genügt werde und sofern, in bestimmten Fällen, nach diesen Gesetzen und Verordnungen die Zollrevision nicht anderswo für nöthig erachtet wird.

Die beiden Regierungen gestatten sich gegenseitig, durch ihre Zollangestellten, die zwischen den Grenzstationen verkehrenden Züge begleiten zu lassen.

Art. 11. Die Eisenbahn von Genf nach Annemasse wird als offene internationale Straße für die Einfuhr und die Ausfuhr der

beiden Länder, sowie für den Transit der nicht verbotenen Güter und für den Reisendenverkehr betrachtet und zwar, was die im Fahrtenplan vorgesehenen Züge anbetrifft, sowohl bei Tag als bei Nacht und ohne Unterschied der Werk- und Feiertage.

Art. 12. Die Gesellschaften oder Verwaltungen, welche den Betrieb der Eisenbahn besorgen, haben mit Rücksicht auf den Postdienst zwischen und auf den Grenzstationen die nachbezeichneten Verpflichtungen zu übernehmen:

- 1) Den unentgeltlichen Transport, mit jedem Personenzug, der Postwagen der beiden Regierungen, mit dem dazu gehörenden dienstlichen Material, den Briefen und den mit dem Dienste beauftragten Angestellten.
- 2) Wenn die beiden Regierungen von dem ihnen in der vorstehenden Ziffer eingeräumten Recht keinen Gebrauch machen, den unentgeltlichen Transport der Postfelleisen und der dieselben begleitenden Kondukteure in einer oder zwei Abtheilungen eines gewöhnlichen Wagens II. Klasse.
- 3) Den Angestellten der Postverwaltung den freien Zutritt zu den Wagen, welche zum Postdienst bestimmt sind, und das Recht zu gewähren, die Briefe und die Pakete aus den Wagen zu nehmen und wieder in dieselben zurückzubringen.
- 4) Der Postverwaltung der beiden Staaten in den Stationen, welche zu diesem Zweck werden bezeichnet werden, den nöthigen Platz anzuweisen, auf welchem die für den Postdienst erforderlichen Gebäude oder Schuppen hergestellt werden können und wofür der Miethzins nach gütlichem Uebereinkommen oder durch Entscheid von Sachverständigen bestimmt werden soll.
- 5) Im Eisenbahnbetrieb und im Briefpostdienst soweit als thunlich die Uebereinstimmung herzustellen, welche von den beiden Regierungen für nöthig erachtet wird, um einen ebenso regelmäßigen als soweit möglich prompten Transport zu erzielen.

Die Postverwaltungen der beiden Länder werden sich unter sich verständigen hinsichtlich des Gebrauchs der Eisenbahn für den Postdienst zwischen den Grenzstationen.

Art. 13. Die beiden Regierungen gestatten, daß für den Bahndienst elektro-magnetische Telegraphen erstellt werden.

Die beiden Regierungen sollen ebenfalls, jede auf ihrem Gebiet, auf ihre Kosten längs der Eisenbahn elektro-magnetische

Telegraphen herstellen können für den internationalen und öffentlichen Dienst.

Die schweizerische, sowie die französische Verwaltung sind zum Gratistransport des für den Dienst reisenden Personals und des zum Bau, dem Unterhalt und der Ueberwachung ihrer der Bahn entlang zu erstellenden Linien nöthigen Materials zwischen den beiden der Grenze zunächst befindlichen Stationen berechtigt.

Art. 14. Der gegenwärtige Vertrag soll inner Jahresfrist, oder, wenn es möglich sein wird, vorher ratifizirt und es sollen inner derselben Frist die Ratifikationen in Paris ausgewechselt werden.

Zur Bestätigung dessen haben die beidseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und mit ihrem Wappensiegel versehen.

Paris, den 14. Juni 1881.

(S. L.) (Sig.) Kern.

(S. L.) (Sig.) Ch. Jagerschmidt.



III.

Vertrag

betreffend

den Anschluß einer Eisenbahn von Locle nach Besançon
über den Col-des-Roches und Morteau.

(Vom 14. Juni 1881.)

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft

und

Der Präsident der französischen Republik,

von dem Wunsche beseelt, den Angehörigen der beiden Länder neue Verkehrserleichterungen zu verschaffen, haben sich entschlossen, einen Vertrag zu vereinbaren, betreffend die Erstellung einer Eisenbahn von Besançon nach Locle, und haben zu diesem Ende als ihre Bevollmächtigten bezeichnet:

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft:

den Herrn J. Konrad Kern, außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister der schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Regierung der französischen Republik;

und

Der Präsident der französischen Republik:

den Herrn Karl Jagerschmidt, bevollmächtigten Minister erster Klasse, Offizier der Ehrenlegion etc.;

welche, nach stattgefundener Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Bestimmungen übereingekommen sind:

Art. 1. Die Regierung der französischen Republik verpflichtet sich, die Ausführung einer Eisenbahn von Besançon nach Morteau und an die Schweizergrenze in der Richtung nach Locle zu sichern.

Auf der andern Seite verpflichtet sich die schweizerische Regierung, die Ausführung einer Eisenbahn von Locle bis an die französische Grenze, in der Richtung nach Morteau, nach Maßgabe der der Gesellschaft der Berner Jurabahnen ertheilten Konzession, sicherzustellen.

Die Arbeiten sollen auf beiden Gebieten in der Art gefördert werden, daß der Betrieb der Linie spätestens am 1. Juli 1883 eröffnet werden kann.

Art. 2. Die Vereinigung der schweizerischen und der französischen Abtheilung dieser Linie soll, gemäß den Plänen und den Profilen, welche dem Protokoll der am 21. Februar 1881 in Bern stattgefundenen Konferenz angefügt und mit dem genannten Protokoll von den beiden vertragschließenden Parteien genehmigt worden sind, stattfinden.

Die französische Regierung wird auf ihre Kosten den Tunnel von Col-des-Roches bis auf 15 m. über der Grenze herstellen.

Art. 3. Die Bauausführungspläne sollen von jeder der beiden Regierungen geprüft und genehmigt werden, soweit sie sich je auf die Bahnanlage auf dem Gebiet des betreffenden Staates beziehen.

Die Geleisebreite, zwischen dem innern Rand der Schienen gemessen, soll in den beiden Ländern gleichmäßig zum Mindesten 1.44 m. und höchstens 1.45 m. betragen.

Die Puffer an den Lokomotiven und den Wagen sollen in Uebereinstimmung mit den auf den im Betrieb stehenden Eisenbahnen in beiden Ländern angenommenen Dimensionen stehen.

Art. 4. Die beiden Regierungen werden suchen erhältlich zu machen, daß die Strecke, welche zwischen der schweizerischen und der französischen Grenzstation, also zum Theil auf schweizerischem und zum Theil auf französischem Gebiet liegt, von einer und derselben Gesellschaft oder Verwaltung betrieben wird.

Sie sind damit einverstanden, daß die Gesellschaften oder Verwaltungen, denen der Betrieb der Linien auf den beiderseitigen Gebieten zusteht, sich mit Bezug auf den genannten Punkt unter sich verständigen. Die bezügliche Uebereinkunft soll der Genehmigung der vertragschließenden hohen Parteien unterstellt werden, welche sich vorbehalten, sich, was diesen Betrieb anbetrifft, auf dem Wege der Korrespondenz abschließlich zu verständigen.

Art. 5. Die Verwaltung, welcher der gemeinschaftliche Betrieb auf der schweizerischen und der französischen Strecke anvertraut werden wird, ist gehalten, sowohl in Frankreich als in der Schweiz einen Bevollmächtigten zu bestellen und ein Domizil zu erwählen, wohin die Anweisungen, die Mittheilungen und die Kenntnißgaben aller Art adressirt werden sollen, welche die kompetenten Behörden der erwähnten Verwaltung zu machen in den Fall kommen werden.

Diese Wahl des Domizils bedingt den Gerichtsstand. Die Civilklagen, welche mit Rücksicht auf Vorkommenheiten auf demjenigen Gebietstheil eines der beiden Länder, welcher zwischen den Grenzstationen liegt, gegen die den gemeinschaftlichen Betrieb besorgende Gesellschaft gerichtet werden, können vor die Gerichtsbarkeit des in diesem Lande gewählten Domizils gebracht werden.

Art. 6. Die beiden Regierungen machen sich verbindlich, dafür zu sorgen, daß für die im gegenwärtigen Vertrag behandelte Eisenbahn soweit als möglich die Polizeireglements nach den gleichen Grundsätzen aufgestellt und der Betrieb so viel als thunlich in übereinstimmender Weise organisirt werde.

Personen, welche gesezmäßig verurtheilt worden sind wegen gemeiner Verbrechen oder Delikte oder wegen Zuwiderhandlungen gegenüber den die Zölle betreffenden Gesezen oder Verordnungen, können keine Verwendung finden zwischen den Grenzstationen.

Im Uebrigen soll in nichts den Hoheitsrechten vorgegriffen werden, welche jeden der beiden Staaten hinsichtlich des auf seinem Gebiet liegenden Theils der Eisenbahn zustehen.

Art. 7. Die beiden Regierungen werden in gemeinsamem Einverständnis dafür sorgen, daß in den Stationen, in welchen, sowohl in der Schweiz als in Frankreich, die hier behandelte Eisenbahn mit schon bestehenden Linien verbunden werden wird, die bestmögliche Korrespondenz zwischen den ankommenden und abgehenden Zügen hergestellt werden wird. Sie behalten sich vor, das Minimum der für den Reisendentransport bestimmten Züge festzusetzen, in dem Verständniß, daß dasselbe nicht unter drei per Tag in jeder Richtung gehen darf.

Art. 8. Auf der ganzen Bahnstrecke soll weder in Hinsicht auf die Art, noch auf den Preis des Transports, noch auf die Zeit der Beförderung, ein Unterschied zwischen den Einwohnern der beiden Länder gemacht werden. Die aus dem einen der beiden

Staaten in den andern übergehenden Reisenden und Güter sollen auf dem Gebiet, in welches sie eintreten, nicht weniger günstig behandelt werden, als die Reisenden und Güter, welche im Innern der beiden Länder verkehren.

Art. 9. Die beiden Regierungen sichern sich gegenseitig zu, daß die vorkommendenfalls zu erfüllenden Formalitäten, beziehen sich dieselben auf die Untersuchung der Pässe oder auf die Reisendenpolizei, auf die vorteilhafteste Weise, welche die Gesetzgebung jedes der beiden Staaten gestattet, sollen geregelt werden.

Art. 10. Um den Betrieb der Bahn so viel als möglich zu begünstigen, werden die beiden Regierungen den Reisenden, ihrem Gepäck und den zu befördernden Gütern mit Bezug auf die Formalitäten der Zollbehandlung alle diejenigen Zollerleichterungen gewähren, welche die Zollgesetzgebung und die allgemeinen Verordnungen der beiden Staaten vorsehen, und zwar sowohl diejenigen, welche bereits bestehen, als auch die, welche künftighin irgend einer andern Eisenbahn werden bewilligt werden, welche die Grenzen des einen oder des andern Landes überschreitet.

Güter und Gepäck, die mit Bestimmung nach andern als den Grenzstationen von dem einen in das andere der beiden Länder transportirt werden, können bis an ihren Bestimmungsort gehen, ohne einer Visitation in den Grenzzollbüreaux zu unterliegen, vorausgesetzt, daß am Bestimmungsort ein Zollbüreau sich befindet, daß dabei den allgemeinen Gesetzen und Verordnungen genügt werde und sofern, in bestimmten Fällen, nach diesen Gesetzen und Verordnungen die Zollrevision nicht anderswo für nöthig erachtet wird.

Die beiden Regierungen gestatten sich gegenseitig, durch ihre Zollangestellten die zwischen den Grenzstationen verkehrenden Züge begleiten zu lassen.

Art. 11. Die Eisenbahn von Locle nach Morteau wird als offene internationale Straße für die Einfuhr und die Ausfuhr der beiden Länder, sowie für den Transit der nicht verbotenen Güter und für den Reisendenverkehr betrachtet und zwar, was die im Fahrtenplan vorgesehenen Züge anbetrifft, sowohl bei Tag als bei Nacht und ohne Unterschied der Werk- und Feiertage.

Art. 12. Die Gesellschaften oder Verwaltungen, welche den Betrieb der Eisenbahn besorgen, haben mit Rücksicht auf den Postdienst zwischen und auf den Grenzstationen die nachbezeichneten Verpflichtungen zu übernehmen:

- 1) Den unentgeltlichen Transport, mit jedem Personenzug, der Postwagen der beiden Regierungen, mit dem dazu gehörenden dienstlichen Material, den Briefen und den mit dem Dienste beauftragten Angestellten.
- 2) Wenn die beiden Regierungen von dem ihnen in der vorstehenden Ziffer eingeräumten Recht keinen Gebrauch machen, den unentgeltlichen Transport der Postfelleisen und der dieselben begleitenden Kondukteure einer oder zwei Abtheilungen eines gewöhnlichen Wagens II. Klasse.
- 3) Den Angestellten der Postverwaltung den freien Zutritt zu den Wagen, welche zum Postdienst bestimmt sind, und das Recht zu gewähren, die Briefe und die Pakete aus den Wagen zu nehmen und wieder in dieselben zurückzubringen.
- 4) Der Postverwaltung der beiden Staaten in den Stationen, welche zu diesem Zweck werden bezeichnet werden, den nöthigen Platz anzuweisen, auf welchem die für den Postdienst erforderlichen Gebäude oder Schuppen hergestellt werden können und wofür der Miethzins nach gütlichem Uebereinkommen oder durch Entscheid von Sachverständigen bestimmt werden soll.
- 5) Im Eisenbahnbetrieb und im Briefpostdienst soweit als thunlich die Uebereinstimmung herzustellen, welche von den beiden Regierungen für nöthig erachtet wird, um einen ebenso regelmäßigen als soweit möglich prompten Transport zu erzielen.

Die Postverwaltungen der beiden Länder werden sich unter sich verständigen hinsichtlich des Gebrauches der Eisenbahn für den Postdienst zwischen den Grenzstationen.

Art. 13. Die beiden Regierungen gestatten, daß für den Bahndienst elektro-magnetische Telegraphen erstellt werden.

Die beiden Regierungen sollen ebenfalls, jede auf ihrem Gebiet, auf ihre Kosten längs der Eisenbahn elektro-magnetische Telegraphen herstellen können für den internationalen und öffentlichen Dienst.

Die schweizerische, sowie die französische Verwaltung sind zum Gratistransport des für den Dienst reisenden Personals und des zum Bau, dem Unterhalt und der Ueberwachung ihrer der Bahn entlang zu erstellenden Linien nöthigen Materials zwischen den beiden der Grenze zunächst befindlichen Stationen berechtigt.

Art. 14. Der gegenwärtige Vertrag soll inner Jahresfrist, oder, wenn es möglich sein wird, vorher ratifizirt und es sollen inner derselben Frist die Ratifikationen in Paris ausgewechselt werden.

Zur Bestätigung dessen haben die heidseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und mit ihrem Wappensiegel versehen.

Paris, den 14. Juni 1881.

(L. S.) (Sig.) Kern.

(L. S.) (Sig.) Ch. Jagerschmidt.



IV.

Vertrag

betreffend

die Verbindung der Eisenbahn von Bouveret nach Thonon
über St. Gingolph.

(Vom 27. Februar 1882.)

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft

und

Der Präsident der französischen Republik,

beide getragen von dem Wunsche, den Angehörigen der beiden
Länder neue Verkehrserleichterungen zu verschaffen, haben sich
zum Abschluß eines Vertrages betreffend die Erstellung einer Eisen-
bahn von Thonon nach Bouveret über St. Gingolph entschlossen
und zu diesem Ende als ihre Bevollmächtigten ernannt:

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft:

den Herrn J. Konrad Kern, außerordentlichen Gesandten und be-
vollmächtigten Minister der schweizerischen Eidgenossenschaft
bei der Regierung der französischen Republik;

und

Der Präsident der französischen Republik:

den Herrn Karl Jagerschmidt, bevollmächtigten Minister erster
Klasse, Offizier der Ehrenlegion etc.,

welche, nach stattgefundener Mittheilung ihrer in guter und ge-
höriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Bestimmungen
übereingekommen sind:

Art. 1. Die Regierung der französischen Republik verpflichtet sich, inner den Grenzen der der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erteilten Konzession, die Ausführung einer Eisenbahn von Thonon bis zur Schweizergrenze, in der Richtung von St. Gingolph, zu sichern.

Auf der andern Seite verpflichtet sich die schweizerische Bundesregierung, innert den Grenzen der der Gesellschaft der schweizerischen Westbahnen bewilligten Konzession die Ausführung einer Eisenbahn von Bouveret bis zur französischen Grenze, in der Richtung nach Thonon, sicherzustellen.

Die Arbeiten sollen beiderseits so gefördert werden, daß die Eröffnung der Linie spätestens am 1. Oktober 1885 erfolgen kann.

Art. 2. Die Verbindung der beiden Linien auf der schweizerisch-französischen Grenze soll bewerkstelliget werden auf Grundlage der dem Konferenzprotokoll von Genf vom 8. Oktober 1881 angefügten und, sammt dem Protokoll, von den hohen vertragsschließenden Parteien genehmigten Pläne und Profile.

Die französische Regierung wird die Ausführung der Brücke über die Morge, auf der Grenze der beiden Staaten, übernehmen.

Wenn sich die Verwaltungen der beiden Bahnen über die Vertheilung der Baukosten für diese Brücke nicht verständigen könnten, so werden die beiden Landesregierungen dieselbe feststellen.

Art. 3. Die Bauausführungspläne sollen von jeder der beiden Regierungen geprüft und genehmigt werden, soweit sie sich je auf die Bahnanlagen auf dem Gebiete des betreffenden Staates beziehen.

Die Geleisebreite, zwischen dem innern Rand der Schienen gemessen, soll in den beiden Ländern gleichmäßig zum Mindesten 1,44 m. und höchstens 1,45 m. betragen.

Die Puffer an den Lokomotiven und den Wagen sollen in Uebereinstimmung mit den auf den im Betrieb stehenden Eisenbahnen in beiden Ländern angenommenen Dimensionen stehen.

Der Grunderwerb wird für zwei Geleise vollzogen; die Kunstbauten und Erdarbeiten müssen aber nur für ein Geleise erstellt und es wird das zweite Geleise nur erbaut werden, wenn die Bedürfnisse des Betriebs es erheischen.

Für den Fall der Erstellung des zweiten Geleises wird die Breite des Zwischenraumes zwei Meter sein, zwischen den äußern Rändern der Schienen gemessen.

In offener Linie dürfen die Kurven nicht unter 300 m. Halbmesser gehen und die Neigungen nicht über 0,020 m. auf den Meter betragen.

Art. 4. Die beiden Regierungen werden suchen erhaltlich zu machen, daß die Streke, welche zwischen der schweizerischen und der französischen Grenzstation, also zum Theil auf schweizerischem und zum Theil auf französischem Gebiet liegt, von einer und derselben Gesellschaft oder Verwaltung betrieben wird.

Sie sind damit einverstanden, daß die Gesellschaften oder Verwaltungen, denen der Betrieb der Linien auf den beiderseitigen Gebieten zusteht, sich mit Bezug auf den genannten Punkt unter sich verständigen. Die bezügliche Uebereinkunft soll der Genehmigung der vertragschließenden hohen Parteien unterstellt werden, welche sich vorbehalten, sich, was diesen Betrieb anbetrifft, auf dem Wege der Korrespondenz abschließlich zu verständigen.

Art. 5. Die Verwaltung, welcher der gemeinschaftliche Betrieb auf der schweizerischen und der französischen Streke anvertraut werden wird, ist gehalten, sowohl in Frankreich als in der Schweiz einen Bevollmächtigten zu bestellen und ein Domizil zu erwählen, wohin die Anweisungen, die Mittheilungen und die Kenntnißgaben aller Art adressirt werden sollen, welche die kompetenten Behörden der erwähnten Verwaltung zu machen in den Fall kommen werden.

Diese Wahl des Domizils bedingt den Gerichtsstand. Die Civilklagen, welche mit Rücksicht auf Vorkommenheiten auf demjenigen Gebietstheil eines der beiden Länder, welcher zwischen den Grenzstationen liegt, gegen die den gemeinschaftlichen Betrieb besorgende Gesellschaft gerichtet werden, können vor die Gerichtsbarkeit des in diesem Lande gewählten Domizils gebracht werden.

Art. 6. Die beiden Regierungen machen sich verbindlich, dafür zu sorgen, daß für die im gegenwärtigen Vertrag behandelte Eisenbahn soweit als möglich die Polizeireglements nach den gleichen Grundsätzen aufgestellt und der Betrieb so viel als thunlich in übereinstimmender Weise organisirt werde.

Personen, welche gesezmäßig verurtheilt worden sind wegen gemeiner Verbrechen oder Delikte oder wegen Zuwiderhandlungen, gegenüber den die Zölle betreffenden Gesezen oder Verordnungen können keine Verwendung finden zwischen den Grenzstationen.

Im Uebrigen soll in nichts den Hoheitsrechten vorgegriffen werden, welche jedem der beiden Staaten hinsichtlich des auf seinem Gebiet liegenden Theils der Eisenbahn zustehen.

Art. 7. Die beiden Regierungen werden in gemeinsamem Einverständniß dafür sorgen, daß in den Stationen, in welchen, sowohl in der Schweiz als in Frankreich, die hier behandelte Eisenbahn mit schon bestehenden Linien verbunden werden wird, die bestmögliche Korrespondenz zwischen den ankommenden und abgehenden Zügen hergestellt werden wird. Sie behalten sich vor, das Minimum der für den Reisendentransport bestimmten Züge festzusetzen, in dem Verständniß, daß dasselbe nicht unter drei per Tag in jeder Richtung gehen darf.

Art. 8. Auf der ganzen Bahnstrecke soll weder in Hinsicht auf die Art, noch auf den Preis des Transports, noch auf die Zeit der Beförderung, ein Unterschied zwischen den Einwohnern der beiden Länder gemacht werden. Die aus dem einen der beiden Staaten in den andern übergehenden Reisenden und Güter sollen auf dem Gebiet, in welches sie eintreten, nicht weniger günstig behandelt werden, als die Reisenden und Güter, welche im Innern der beiden Länder verkehren.

Art. 9. Die beiden Regierungen sichern sich gegenseitig zu, daß die vorkommendenfalls zu erfüllenden Formalitäten, beziehen sich dieselben auf die Untersuchung der Pässe oder auf die Reisendenpolizei, auf die vortheilhafteste Weise, welche die Gesetzgebung jedes der beiden Staaten gestattet, sollen geregelt werden.

Art. 10. Um den Betrieb der Bahn soviel als möglich zu begünstigen, werden die beiden Regierungen den Reisenden, ihrem Gepäck und den zu befördernden Gütern mit Bezug auf die Formalitäten der Zollbehandlung alle diejenigen Zollerleichterungen gewähren, welche die Zollgesetzgebung und die allgemeinen Verordnungen der beiden Staaten vorsehen, und zwar sowohl diejenigen, welche bereits bestehen, als auch die, welche künftighin irgend einer andern Eisenbahn werden bewilligt werden, welche die Grenzen des einen oder des andern Landes überschreitet.

Güter und Gepäck, die mit Bestimmung nach andern als den Grenzstationen von dem einen in das andere der beiden Länder transportirt werden, können bis an ihren Bestimmungsort gehen, ohne einer Visitation in den Grenzzollbüreaux zu unterliegen, vorausgesetzt, daß am Bestimmungsort ein Zollbüreau sich befindet, daß dabei den allgemeinen Gesetzen und Reglementen genügt werde und sofern, in bestimmten Fällen, nach diesen Gesetzen und Verordnungen die Zollrevision nicht anderswo für nöthig erachtet wird.

Die beiden Regierungen gestatten sich gegenseitig, durch ihre Zollangestellten, die zwischen den Grenzstationen verkehrenden Züge begleiten zu lassen.

Art. 11. Die Eisenbahn von Thonou nach Bouveret über St. Gingolph wird als offene internationale Straße für die Einfuhr und die Ausfuhr der beiden Länder, sowie für den Transit der nicht verbotenen Güter und für den Reisendenverkehr betrachtet und zwar, was die im Fahrtenplan vorgesehenen Züge anbetrifft, sowohl bei Tag als bei Nacht und ohne Unterschied der Werk- und Feiertage.

Art. 12. Die Gesellschaften oder Verwaltungen, welche den Betrieb der Eisenbahn besorgen, haben mit Rücksicht auf den Postdienst zwischen und auf den Grenzstationen die nachbezeichneten Verpflichtungen zu übernehmen:

- 1) Den unentgeltlichen Transport, mit jedem Personenzug, der Postwagen der beiden Regierungen, mit dem dazu gehörenden dienstlichen Material, den Briefen und den mit dem Dienste beauftragten Angestellten.
- 2) Wenn die beiden Regierungen von dem ihnen in der vorstehenden Ziffer eingeräumten Recht keinen Gebrauch machen, den unentgeltlichen Transport der Postfelleisen und der dieselben begleitenden Kondukteure in einer oder zwei Abtheilungen eines gewöhnlichen Wagens II. Klasse.
- 3) Den Angestellten der Postverwaltung den freien Zutritt zu den Wagen, welche zum Postdienst bestimmt sind und das Recht zu gewähren, die Briefe und die Pakete aus den Wagen zu nehmen und wieder in dieselben zurückzubringen.
- 4) Der Postverwaltung der beiden Staaten in den Stationen, welche zu diesem Zweck werden bezeichnet werden, den nöthigen Platz anzuweisen, auf welchem die für den Postdienst erforderlichen Gebäude oder Schuppen hergestellt werden können und wofür der Miethzins nach gütlichem Uebereinkommen oder durch Entscheid von Sachverständigen bestimmt werden soll.
- 5) Im Eisenbahnbetrieb und im Briefpostdienst soweit als thunlich die Uebereinstimmung herzustellen, welche von den beiden Regierungen für nöthig erachtet wird, um einen ebenso regelmäßigen als soweit möglich prompten Transport zu erzielen.

Die Postverwaltungen der beiden Länder werden sich unter sich verständigen hinsichtlich des Gebrauchs der Eisenbahn für den Postdienst zwischen den Grenzstationen.

Art. 13. Die beiden Regierungen gestatten, daß für den Bahndienst elektro-magnetische Telegraphen erstellt werden.

Die beiden Regierungen sollen ebenfalls, jede auf ihrem Gebiet, auf ihre Kosten längs der Eisenbahn elektro-magnetische Telegraphen herstellen können für den internationalen und öffentlichen Dienst.

Die schweizerische sowie die französische Verwaltung sind zum Gratistransport des für den Dienst reisenden Personals und des zum Bau, dem Unterhalt und der Ueberwachung ihrer der Bahn entlang zu erstellenden Linien nöthigen Materials zwischen den beiden der Grenze zunächst befindlichen Stationen berechtigt.

Art. 14. Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt und die Ratifikationen sollen, sobald als es möglich sein wird, in Paris ausgetauscht werden.

Zur Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in doppelter Ausfertigung in Paris, am 27. Februar 1882.

(L. S.) (sig.) **Kern.**

(L. S.) (sig.) **Ch. Jagerschmidt.**

V.

Vertrag

betreffend

den Anschluß einer von Genf herkommenden Eisenbahn
an das savoyische Eisenbahnnetz bei Bossey-Veyrier.

(Vom 27. Februar 1882.)

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft

und

Der Präsident der französischen Republik,

beide von dem Wunsche beseelt, die Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Ländern zu erleichtern, haben sich entschlossen, betreffend die Erstellung einer Eisenbahn vom Bahnhof zu Cornavin in Genf aus, über Carouge, nach der Station Bossey-Veyrier, einen Vertrag zu vereinbaren und zu diesem Ende als ihre Bevollmächtigten ernannt:

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft:

den Herrn J. Konrad Kern, außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister der schweizerischen Eidgenossenschaft bei der Regierung der französischen Republik,

und

Der Präsident der französischen Republik:

den Herrn Karl Jagerschmidt, bevollmächtigten Minister erster Klasse, Offizier der Ehrenlegion etc.;

welche, nach stattgefunderer Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten, über folgende Bestimmungen übereingekommen sind:

Art. 1. Die schweizerische Regierung und die Regierung der französischen Republik gestehen sich gegenseitig das Recht zu, das Nez der schweizerischen Eisenbahnen mit dem Eisenbahnnetz von Hoch-Savoyen durch eine Linie zu vereinigen, welche, von dem Bahnhof Cornavin in Genf ausgehend und Carouge berührend, im Bahnhof Bossey-Veyrier sich der Linie Annemasse-Collonges anschließen wird.

Der schweizerischen Regierung steht es frei, jeder Zeit und nach ihrem Belieben mit den Arbeiten an dem auf dem schweizerischen Gebiet liegenden Theil der Linie zu beginnen, unter gleichzeitiger Kenntnißgabe sowohl vom Zeitpunkt des Beginns der Arbeiten, als von demjenigen, welcher für die Vollendung derselben festgesetzt ist.

Die Regierung der französischen Republik verpflichtet sich ihrerseits, die Ausführung des auf ihrem Gebiet liegenden Theils der Linie in der Art zu sichern, daß diese Abtheilung von ungefähr 100 Meter gleichzeitig mit der schweizerischen Strecke dem Betrieb übergeben werden kann.

Art. 2. Die Verbindung der beiden Sektionen auf der schweizerisch-französischen Grenze soll bewerkstelligt werden gemäß dem Plan und Profil, welche den Protokollen der am 12. September und 8. Oktober 1881 in Genf abgehaltenen Konferenzen beigelegt und mit diesen Protokollen von den hohen vertragschließenden Parteien genehmigt und als definitiv erklärt worden sind.

Immerhin, wenn innert einer Frist von 15 Jahren, vom Austausch der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet, die Bauausführung der Strecke Cornavin-Bossey-Veyrier nicht begonnen haben sollte, so behalten sich die hohen vertragschließenden Parteien das Recht vor, soweit es nothwendig werden sollte, gemeinschaftlich eine Revision von Plan und Profil, welche dem Protokoll der Konferenz vom 8. Oktober 1881 angefügt sind, vorzunehmen, wobei indessen nur die technischen Bedingungen des Anschlusses abgeändert werden können.

Art. 3. Die Bauausführungspläne sollen von jeder der beiden Regierungen geprüft und genehmigt werden, soweit sie sich je auf die Bahnanlagen auf dem Gebiete des betreffenden Staates beziehen.

Die Geleisebreite, zwischen dem innern Rand der Schienen gemessen, soll in den beiden Ländern gleichmäßig zum Mindesten 1,44 m. und höchstens 1,46 m. betragen.

Die Puffer an den Lokomotiven und den Wagen sollen in Uebereinstimmung mit den auf den in Betrieb stehenden Eisenbahnen in beiden Ländern angenommenen Dimensionen stehen.

Der Grunderwerb wird für zwei Geleise vollzogen; die Kunstbauten und Erdarbeiten müssen aber nur für ein Geleise erstellt und es wird das zweite Geleise nur erbaut werden, wenn die Bedürfnisse des Betriebs es erheischen.

Für den Fall der Erstellung des zweiten Geleises wird die Breite des Zwischenraumes zwei Meter sein, zwischen den äußern Rändern der Schienen gemessen.

In offener Linie dürfen die Kurven nicht unter 300 m. Halbmesser gehen und die Neigungen nicht über 0,020 m. auf den Meter betragen.

Art. 4. Die beiden Regierungen werden suchen erhältlich zu machen, daß die Strecke, welche zwischen der schweizerischen und der französischen Grenzstation, also zum Theil auf schweizerischem und zum Theil auf französischem Gebiet liegt, von einer und derselben Gesellschaft oder Verwaltung betrieben wird.

Sie sind damit einverstanden, daß die Gesellschaften oder Verwaltungen, denen der Betrieb der Linien auf den beiderseitigen Gebieten zusteht, sich mit Bezug auf den genannten Punkt unter sich verständigen. Die bezügliche Uebereinkunft soll der Genehmigung der vertragschließenden hohen Parteien unterstellt werden, welche sich vorbehalten, sich, was diesen Betrieb anbetrifft, auf dem Wege der Korrespondenz abschließlich zu verständigen.

Art. 5. Die Verwaltung, welcher der gemeinschaftliche Betrieb auf der schweizerischen und der französischen Strecke anvertraut werden wird, ist gehalten, sowohl in Frankreich als in der Schweiz einen Bevollmächtigten zu bestellen und ein Domizil zu erwählen, wohin die Anweisungen, die Mittheilungen und die Kenntnißgaben aller Art adressirt werden sollen, welche die kompetenten Behörden der erwähnten Verwaltung zu machen in den Fall kommen werden.

Diese Wahl des Domizils bedingt den Gerichtsstand. Die Civilklagen, welche mit Rücksicht auf Verkommenheiten auf demjenigen Gebietstheil eines der beiden Länder, welcher zwischen den Grenzstationen liegt, gegen die den gemeinschaftlichen Betrieb besorgende Gesellschaft gerichtet werden, können vor die Gerichtsbarkeit des in diesem Lande gewählten Domizils gebracht werden.

Art. 6. Die beiden Regierungen machen sich verbindlich, dafür zu sorgen, daß für die im gegenwärtigen Vertrag behandelte Eisenbahn soweit als möglich die Polizeireglemente nach den gleichen Grundsätzen aufgestellt und der Betrieb so viel als thunlich in übereinstimmender Weise organisirt werde.

Personen, welche gesetzmäßig verurtheilt worden sind wegen gemeiner Verbrechen oder Delikte oder wegen Zuwiderhandlungen gegenüber den die Zölle betreffenden Gesetzen oder Verordnungen, können keine Verwendung finden zwischen den Grenzstationen.

Im Uebrigen soll in nichts den Hoheitsrechten vorgegriffen werden, welche jedem der beiden Staaten hinsichtlich des auf seinem Gebiet liegenden Theils der Eisenbahn zustehen.

Art. 7. Die beiden Regierungen werden in gemeinsamem Einverständniß dafür sorgen, daß in den Stationen, in welchen, sowohl in der Schweiz als in Frankreich, die hier behandelte Eisenbahn mit schon bestehenden Linien verbunden werden wird, die bestmögliche Korrespondenz zwischen den ankommenden und abgehenden Zügen hergestellt werden wird. Sie behalten sich vor, das Minimum der für den Reisendentransport bestimmten Züge festzusetzen, in dem Verständniß, daß dasselbe nicht unter drei per Tag in jeder Richtung gehen darf.

Art. 8. Auf der ganzen Fahrstrecke soll weder in Hinsicht auf die Art noch auf den Preis des Transports, noch auf die Zeit der Beförderung, ein Unterschied zwischen den Einwohnern der beiden Länder gemacht werden. Die aus dem einen der beiden Staaten in den andern übergehenden Reisenden und Güter sollen auf dem Gebiet, in welches sie eintreten, nicht weniger günstig behandelt werden, als die Reisenden und Güter, welche im Innern der beiden Länder verkehren.

Art. 9. Die beiden Regierungen sichern sich gegenseitig zu, daß die vorkommendenfalls zu erfüllenden Formalitäten, beziehen sich dieselben auf die Untersuchung der Pässe oder auf die Reisendenpolizei, auf die vortheilhafteste Weise, welche die Gesetzgebung jedes der beiden Staaten gestattet, sollen geregelt werden.

Art. 10. Um den Betrieb der Bahn so viel als möglich zu begünstigen, werden die beiden Regierungen den Reisenden, ihrem Gepäck und den zu befördernden Gütern mit Bezug auf die Formalitäten der Zollbehandlung alle diejenigen Zollerleichterungen gewähren, welche die Zollgesetzgebung und die allgemeinen Verordnungen der beiden Staaten vorsehen, und zwar sowohl diejenigen, welche bereits bestehen, als auch die, welche künftighin irgend einer andern Eisenbahn werden bewilligt werden, welche die Grenzen des einen oder des andern Landes überschreitet.

Güter und Gepäck, die mit Bestimmung nach andern als den Grenzstationen von dem einen in das andere der beiden Länder

transportirt werden, können bis an ihren Bestimmungsort gehen, ohne einer Visitation in den Grenzzollbüreaux zu unterliegen, vorausgesetzt, daß am Bestimmungsort ein Zollbüreau sich befindet, daß dabei den allgemeinen Gesezen und Reglementen genügt werde und sofern, in bestimmten Fällen, nach diesen Gesezen und Verordnungen die Zollrevision nicht anderswo für nöthig erachtet wird.

Die beiden Regierungen gestatten sich gegenseitig, durch ihre Zollangestellten, die zwischen den Grenzstationen verkehrenden Züge begleiten zu lassen.

Art. 11. Die Eisenbahn von Genf-Cornavin nach Bossey-Veyrier wird als offene internationale Straße für die Einfuhr und die Ausfuhr der beiden Länder, sowie für den Transit der nicht verbotenen Güter und für den Reisendenverkehr betrachtet und zwar, was die im Fahrtenplan vorgesehenen Züge anbetrifft, sowohl bei Tag als bei Nacht und ohne Unterschied der Werk- und Feiertage.

Art. 12. Die Gesellschaften oder Verwaltungen, welche den Betrieb der Eisenbahn besorgen, haben mit Rücksicht auf den Postdienst zwischen und auf den Grenzstationen die nachbezeichneten Verpflichtungen zu übernehmen:

- 1) Den unentgeltlichen Transport, mit jedem Personenzug, der Postwagen der beiden Regierungen, mit dem dazu gehörenden dienstlichen Material, den Briefeu und den mit dem Dienste beauftragten Angestellten.
- 2) Wenn die beiden Regierungen von dem ihnen in der vorstehenden Ziffer eingeräumten Recht keinen Gebrauch machen, den unentgeltlichen Transport der Postfelleisen und der dieselben begleitenden Kondukteure in einer oder zwei Abtheilungen eines gewöhnlichen Wagens II. Klasse.
- 3) Den Angestellten der Postverwaltung den freien Zutritt zu den Wagen, welche zum Postdienst bestimmt sind, und das Recht zu gewähren, die Briefe und die Pakete aus den Wagen zu nehmen und wieder in dieselben zurückzubringen.
- 4) Der Postverwaltung der beiden Staaten in den Stationen, welche zu diesem Zweck werden bezeichnet werden, den nöthigen Platz anzuweisen, auf welchem die für den Postdienst erforderlichen Gebäude oder Schuppen hergestellt werden können und wofür der Miethzins nach gütlichem Uebereinkommen oder durch Entscheid von Sachverständigen bestimmt werden soll.

- 5) Im Eisenbahnbetrieb und im Briefpostdienst soweit als thunlich die Uebereinstimmung herzustellen, welche von den beiden Regierungen für nöthig erachtet wird, um einen ebenso regelmäßigen als soweit möglich prompten Transport zu erzielen.

Die Postverwaltungen der beiden Länder werden sich unter sich verständigen hinsichtlich des Gebrauches der Eisenbahn für den Postdienst zwischen den Grenzstationen.

Art. 13. Die beiden Regierungen gestatten, daß für den Bahndienst elektro-magnetische Telegraphen erstellt werden.

Die beiden Regierungen sollen ebenfalls, jede auf ihrem Gebiet, auf ihre Kosten längs der Eisenbahn elektro-magnetische Telegraphen herstellen können für den internationalen und öffentlichen Dienst.

Die schweizerische, sowie die französische Verwaltung sind zum Gratistransport des für den Dienst reisenden Personals und des zum Bau, dem Unterhalt und der Ueberwachung ihrer der Bahn entlang zu erstellenden Linien nöthigen Materials zwischen den beiden der Grenze zunächst befindlichen Stationen berechtigt.

Art. 14. Der gegenwärtige Vertrag soll ratifizirt und die Ratifikationen sollen, sobald als es möglich sein wird, in Paris ausgetauscht werden.

Zu Urkunde dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag unterzeichnet und mit ihren Siegeln versehen.

Geschehen in doppelter Ausfertigung, in Paris, am 27. Februar 1882.

(L. S.) (Sig.) Kern.

(L. S.) (Sig.) Ch. Jagerschmidt.



Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend: a. eine Konvention über die Zollverhältnisse zwischen dem Kanton Genf und der freien Zone von Hochsavoyen; b. vier Konventionen über die Eisenbahnanschlüsse: 1) von Annemasse nach Genf;...

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1882
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	15
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.04.1882
Date	
Data	
Seite	738-782
Page	
Pagina	
Ref. No	10 011 436

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.