

IV. Der Eisenbahnverkehr.¹⁰⁾

1. Auch hier sind zunächst zahlreiche Einzelverträge zu nennen, durch welche, besonders zwischen den benachbarten Staaten, der internationale Verkehr auf den Eisenbahnen gesichert wird.

Hierher gehören Verträge über den Grenz- und Durchgangsverkehr, so über die Verbindung des inländischen Eisenbahnnetzes mit dem der benachbarten Staaten, über durchgehende Züge und Wagen, über die Beförderung der Post, der Personen und der Güter, über Sicherheits- und Sanitätspolizei, über die Zollabfertigung und über die Errichtung fremder Zollämter auf heimischem Gebiete, über die Zahlung der Gebühren in den beiden Landeswährungen usw. usw. Ferner Verträge über den Bau gemeinsamer Eisenbahnen, Herstellung von gemeinsamen Einzelbauten, wie Grenzstationsgebäuden, Sanitätsstationen, Brücken, Tunnels usw.; über den Bau von Grenzverbindungsbahnen, die bald im gemeinsamen Eigentum der beiden vertragschließenden Staaten oder aber eines von ihnen, bald im Eigentum von Privatgesellschaften unter der Aufsicht der Staaten stehen; Verträge über die Übernahme der Verwaltung einer im andern Staat bestehenden staatlichen oder privaten Eisenbahn unter Aufrechterhaltung der Gebietshoheit des Territorialstaates, der gleichzeitig das Oberaufsichtsrecht an den andern Kontrahenten abgibt; endlich Verträge über die finanzielle Unterstützung einer für den internationalen Verkehr wichtigen Eisenbahn¹¹⁾.

Ein Beispiel für diese letztere Gruppe bilden die auf den Bau der Gotthardbahn bezüglichen Verträge. Auf den Grundlagen des

10) W. Kaufmann, Die mitteleuropäischen Eisenbahnen und das internat. öffentliche Recht. 1893. Meili, H. H. III 257. Eger, Das internat. Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. 2. Aufl. 1903. Rosenthal, Internat. Eisenbahnfrachtrecht. 1894. Derselbe, H. St. III 836. Droz, R. G. II 169. Gerstner, Der neueste Stand des Berner internat. Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. 1901. Kopp, Das völkerrechtliche Verfahren und die rechtlichen Wirkungen bei Herstellung von Eisenbahnverbindungen an den Grenzen souveräner Staaten. Greifswalder Diss. 1907.

11) Aus den letzten Jahren seien erwähnt: Der deutsch-luxemburgische Vertrag über den Betrieb der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen vom 11. November 1902 (R. G. Bl. 1903 S. 183; Fleischmann 335), interessant wegen der Bestimmungen zur Wahrung der dauernden Neutralität Luxemburgs. — Der Vertrag zwischen Italien und der Schweiz, betr. den Bau und die Verwaltung einer Bahn durch den Simplon vom 25. November 1895 (vgl. N. R. G. 2. s. XXVII 406), sowie Vertrag vom 16. Mai 1903 (N. R. G. 2. s. XXXI 552). Dazu die Konvention der beiden Staaten vom 24. März 1906 über die Zollabfertigung. — Der Vertrag zwischen Deutschland und Schweden wegen Herstellung einer Eisenbahn-Dampffähren-Verbindung zwischen Saßnitz und Trelleborg vom 15. November 1907 (R. G. Bl. 1908 S. 165). — Die Verträge zwischen Frankreich und Spanien, betr. die Eisenbahn über die Zentralpyrenäen vom 18. August 1904 und 8. März 1905, vgl. N. R. G. 3. s. I 209.