



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Friedensvertrag von Versailles

USA

Berlin, 1925

Dritter Abschnitt. Eisenbahnen

[urn:nbn:de:hbz:466:1-61248](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-61248)

Plätze, die unter die allgemeine Verwaltungsordnung der Freizonen gestellt werden und dem unmittelbaren Durchgangsverkehr der Güter von und nach diesem Staat dienen.

Artikel 364.

Die Begrenzung dieser Plätze, ihre Einrichtung, die Art ihrer Ausnutzung und überhaupt alle Bedingungen für ihre Verwendung, einschließlich des Pachtpreises, werden durch eine wie folgt zusammengesetzte Kommission bestimmt: ein Vertreter Deutschlands, ein Vertreter des tschechoslowakischen Staates und ein Vertreter Großbritanniens. Diese Bedingungen können alle zehn Jahre in der gleichen Weise revidiert werden.

Deutschland erklärt im voraus seine Zustimmung zu den so gefaßten Beschlüssen.

Dritter Abschnitt. Eisenbahnen.

Kapitel 1. Bestimmungen über internationale Transportz.

Artikel 365.

Diejenigen Güter, die aus den Gebieten der alliierten und assoziierten Mächte kommen und nach Deutschland bestimmt sind, ebenso wie diejenigen Güter, die im Durchgangsverkehr durch Deutschland von Gebieten der alliierten und assoziierten Mächte kommen oder dorthin gehen, genießen auf den deutschen Eisenbahnen hinsichtlich der Gebühren (unter Berücksichtigung aller Vergütungen und Rückvergütungen), ohne weiteres alle Erleichterungen und in jeder andern Hinsicht die günstige Behandlung, die für Güter derselben Art gelten, welche auf irgendeiner deutschen Strecke, sowohl im Binnenverkehr wie bei der Ausfuhr, Einfuhr oder Durchfuhr, unter gleichen Bedingungen, besonders hinsichtlich der Länge des Transportweges, befördert werden. Die gleiche Regel soll auf Verlangen einer oder mehrerer alliierter und assoziierter Mächte auch für von diesen Mächten namentlich bezeichnete Güter gelten, die aus Deutschland kommen und für ihre Gebiete bestimmt sind.

Internationale Tarife, welche nach den im vorhergehenden Absatz angegebenen Sätzen aufgestellt sind und direkte Begleitpapiere vorsehen, sollen geschaffen werden, wenn eine der alliierten und assoziierten Mächte es von Deutschland verlangt.

Artikel 366.

Vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages ab erneuern die Hohen vertragschließenden Parteien, soweit es sie betrifft und unter den Vorbehalten von § 2 dieses Artikels, die Vereinbarungen und Übereinkünfte über die Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen, die

in Bern am 14. Oktober 1890, 20. September 1893, 16. Juli 1895, 16. Juni 1898 und 19. September 1906 geschlossen worden sind.

Wenn binnen fünf Jahren nach dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages eine neue Übereinkunft über die Eisenbahnbeförderung von Personen, Gepäck und Gütern an Stelle der Berner Konvention vom 14. Oktober 1890 und ihrer obenangeführten Nachträge geschlossen wird, soll diese neue Übereinkunft ebenso wie deren Zusatzbestimmungen über den internationalen Eisenbahnverkehr Deutschland binden, selbst wenn diese Macht sich weigert, an der Vorbereitung der Übereinkunft teilzunehmen oder sich ihr anzuschließen. Bis zum Abschluß einer neuen Übereinkunft soll Deutschland sich nach den Vorschriften der Berner Konvention und ihrer obenangeführten Nachträge ebenso wie nach den Ergänzungsbedingungen richten.

Artikel 367.

Deutschland ist verpflichtet, an der Einrichtung des Verkehrs mit direkten Fahrplänen für Personen und Gepäck mitzuwirken, die von einer oder mehreren der alliierten und assoziierten Mächte verlangt wird, um die Verbindung dieser Mächte untereinander oder mit anderen Ländern mittels Eisenbahn durch das deutsche Gebiet zu sichern. Insbesondere muß Deutschland zu diesem Zweck die Züge und Wagen, die aus dem Gebiete der alliierten und assoziierten Mächte kommen, übernehmen und mit einer Schnelligkeit weiterbefördern, die mindestens derjenigen seiner besten Durchgangszüge auf denselben Strecken gleichkommt. In keinem Fall dürfen die Fahrpreise für diesen direkten Verkehr höher sein als die Fahrpreise, welche im innern deutschen Verkehr auf derselben Strecke bei gleicher Geschwindigkeit und Bequemlichkeit erhoben werden.

Die Tarife, die bei gleicher Geschwindigkeit und Bequemlichkeit auf die Beförderung von Auswanderern auf den deutschen Eisenbahnen nach oder von Häfen der alliierten und assoziierten Mächte Anwendung finden, dürfen keinesfalls nach einem höheren Kilometersatz berechnet sein, als demjenigen der günstigsten Tarife (Vergütungen und Rückvergütungen inbegriffen), welche Auswanderern auf den genannten Eisenbahnen nach oder von irgendwelchen andern Häfen gewährt werden.

Artikel 368.

Deutschland verpflichtet sich, für diesen Durchgangsverkehr oder für die Beförderung von Auswanderern von oder nach den Häfen der alliierten und assoziierten Mächte keine technischen, fiskalischen oder Verwaltungsmaßregeln, wie z. B. Zollrevision, allgemeine polizeiliche, gesundheitspolizeiliche und Kontroll-Maßnahmen zu treffen, durch welche dieser Verkehr behindert oder verzögert würde.

Artikel 369.

Findet die Beförderung teilweise durch Eisenbahn und teilweise durch Binnenschifffahrt mit oder ohne direkte Begleitpapiere statt, so finden vorstehende Bestimmungen auf den mit der Eisenbahn zurückgelegten Beförderungsteil Anwendung.

Kapitel 2. Rollendes Material.

Artikel 370.

Deutschland verpflichtet sich, die deutschen Wagen mit Einrichtungen zu versehen, die es ermöglichen:

1. sie in Güterzüge einzustellen, die auf den Linien derjenigen alliierten und assoziierten Mächte verkehren, die Mitglieder der Berner Konvention vom 15. Mai 1886, abgeändert am 18. Mai 1907, sind, ohne die Einrichtung der durchgehenden Bremse zu hindern, die in diesen Ländern in den ersten zehn Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages eingeführt werden könnte;
2. die Wagen dieser Mächte in alle Güterzüge einzustellen, welche auf den deutschen Linien verkehren.

Das rollende Material der alliierten und assoziierten Mächte soll auf den deutschen Linien dieselbe Behandlung wie das deutsche rollende Material hinsichtlich der Verwendung, der Unterhaltung und Instandsetzung erfahren.

Kapitel 3. Abtretung von Eisenbahnlinien.

Artikel 371.

Vorbehaltlich besonderer Bestimmungen bezüglich der Abtretung von Häfen, Wasserwegen und Eisenbahnen in den Gebieten, in denen Deutschland seine Gebietshoheit aufgibt, sowie der finanziellen Bestimmungen bezüglich der Unternehmer und der Pensionsbezüge des Personals, erfolgt die Abtretung von Eisenbahnen unter den folgenden Bedingungen:

1. Die Anlagen und Einrichtungen aller Eisenbahnen werden vollständig und in gutem Zustand übergeben.
2. Wenn ein Eisenbahnnetz mit eigenem rollenden Material im ganzen von Deutschland an eine der alliierten und assoziierten Mächte abgetreten wird, ist dieses Material vollständig nach der letzten Bestandaufnahme vor dem 11. November 1918 und in normalem Unterhaltungszustand abzutreten.

3. Bei Linien ohne besonderes rollendes Material werden Kommissionen von Sachverständigen, die durch die alliierten und assoziierten Mächte zu bestimmen sind und in denen Deutschland vertreten sein wird, den abzuliefernden Teil des Materials des betreffenden Eisenbahnnetzes, zu dem diese Linien gehören, festsetzen. Diese Kommissionen sollen hierbei den Umfang des Materials, das auf diesen Linien in die letzte Bestandaufnahme vor dem 11. November 1918 eingetragen ist, die Länge der Strecken (einschließlich der Nebengleise), die Art und den Umfang des Verkehrs berücksichtigen. Diese Kommissionen haben ferner die Lokomotiven, Personen- und Güterwagen zu bestimmen, welche in jedem einzelnen Fall abzutreten sind, die Übernahmebedingungen festzusetzen und die einstweiligen Anordnungen zu treffen, die notwendig sind, um ihre Instandsetzung in deutschen Werkstätten sicherzustellen.

4. Vorräte, Einrichtungsgegenstände und Werkzeuge sind nach denselben Bedingungen wie das rollende Material zu übergeben.

Die Vorschriften der vorstehenden Ziffern 3 und 4 finden auf die Linien des einstigen russischen Polen Anwendung, die von Deutschland auf deutsche Spurweite abgeändert worden sind; diese Linien werden wie Teile betrachtet, die von dem Netz der preußischen Staatseisenbahnen abgetrennt sind.

Kapitel 4. Vorschriften über einzelne Eisenbahnlinien.

Artikel 372.

Wenn infolge der Festsetzung neuer Grenzen eine Eisenbahnlinie, die zwei Teile desselben Landes verbindet, ein anderes Land durchquert, oder eine Zweiglinie, die aus einem Land kommt, ihren Endpunkt in einem anderen Land hat, sollen ihre Betriebsbedingungen unter Vorbehalt der besonderen, in vorliegendem Vertrag enthaltenen Bestimmungen durch Vereinbarung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen festgesetzt werden. Wenn die Verwaltungen sich über die Bedingungen dieser Vereinbarung nicht einigen können, soll der Streit von Sachverständigenkommissionen entschieden werden, deren Zusammensetzung sich nach den Vorschriften des vorhergehenden Artikels regelt.

Artikel 373.

Binnen fünf Jahren, gerechnet vom Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages, kann der tschechoslowakische Staat den Bau einer Eisenbahn verlangen, die auf deutschem Gebiet die Stationen Schlauney und Nachod verbindet. Die Baukosten hat der tschechoslowakische Staat zu tragen.

Artikel 374.

Deutschland verpflichtet sich, innerhalb einer Frist von zehn Jahren vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages auf Antrag der Schweizer Regierung, die sich mit der italienischen Regierung ins Benehmen zu setzen hat, die Kündigung der internationalen Übereinkunft vom 13. Oktober 1909 über die Gotthardbahn anzunehmen. Mangels eines Einverständnisses über die Bedingungen der Kündigung erklärt sich Deutschland schon jetzt bereit, die Entscheidung eines durch die Vereinigten Staaten von Amerika zu bezeichnenden Schiedsrichters anzunehmen.

Kapitel 5. Übergangsbestimmungen.

Artikel 375.

Deutschland hat die Anweisungen auszuführen, die ihm hinsichtlich der Beförderung durch eine im Namen der alliierten und assoziierten Mächte handelnde Behörde gegeben werden, nämlich:

1. für die Beförderung von Truppen, die in Ausführung des gegenwärtigen Vertrages betwerkstelligt wird, ebenso wie für die Beförderung von Material, Munition und Proviant für den Bedarf der Armeen;
2. vorübergehend für die Beförderung von Nahrungsmitteln für bestimmte Gegenden, für die möglichst schnelle Wiederherstellung normaler Beförderungsverhältnisse und für die Einrichtung von Post- und Telegraphenverbindungen.

Vierter Abschnitt. Entscheidung von Streitfragen und Revision der Dauerbestimmungen.

Artikel 376.

Streitigkeiten, die zwischen beteiligten Mächten über die Auslegung und Anwendung der vorstehenden Vorschriften entstehen könnten, werden in der vom Völkerbund vorgesehenen Weise geregelt.

Artikel 377.

Zu jeder Zeit kann der Völkerbund die Abänderung derjenigen vorhergehenden Artikel vorschlagen, welche auf dauernde Verwaltungsregelungen Bezug haben.

Artikel 378.

Nach Ablauf einer Frist von fünf Jahren vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages ab können die Vorschriften der Artikel 321 bis 330, 332, 365, 367 bis 369 jederzeit durch den Rat des Völkerbundes abgeändert werden.