

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Badischer Landtag, 2. Kammer - digitalisiert

Baden / Ständeversammlung

Karlsruhe, 1819 - 1933

Beilagen zur 20. Sitzung (13.01.1902)

urn:nbn:de:bsz:31-28868

N^o 35.

Beilage zum Protokoll der 20. öffentlichen Sitzung der zweiten Kammer vom 13. Januar 1902.

Friedrich, von Gottes Gnaden Großherzog von Baden, Herzog von Zähringen.

Wir beauftragen hiermit den Minister Unseres Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, von Brauer, Unseren getreuen Ständen, und zwar zunächst der zweiten Kammer, den Staatsvertrag zwischen Baden, Preußen und Hessen vom 14. Dezember 1901 wegen **Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckar-Bahn** zur Kenntnissnahme und, soweit erforderlich, zur Zustimmung vorzulegen.

Zum Regierungskommissär für diese Vorlage ernennen Wir den Geheimen Rath Zittel.

Gegeben Karlsruhe, den 7. Januar 1902.

Friedrich.

von Brauer.

Auf Seiner königlichen Hoheit Höchsten Befehl:
Schwoerer.

Staatsvertrag

zwischen

Baden, Preußen und Hessen über die Vereinfachung der Verwaltung
der Main-Neckarbahn.

Zum Zwecke einer Vereinbarung über die Vereinfachung der Verwaltung der Main-Neckarbahn haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden:

Allerhöchstihren Geheimen Rath Eugen Zittel,
Allerhöchstihren Ministerialrath Dr. Friedrich Nicolai,
Allerhöchstihren Ober-Regierungsrath Julius Schulz;

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Unterstaatssekretär, Wirklichen Geheimen Ober-Finanzrath Friedrich Lehmann,
Allerhöchstihren Ministerialdirektor, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Hermann
Kirchhoff,
Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath Wilhelm Hoff,
Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Rudolf Ottendorff;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein:

Allerhöchstihren Ministerialrath Ludwig Ewald,
Allerhöchstihren Oberbaurath Franz Coulmann,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel 1.

Verwaltung der Main-Neckarbahn.

1) Die Direktion der Main-Neckarbahn in Darmstadt wird mit dem 1. Oktober 1902 aufgehoben. Die Main-Neckarbahn wird von diesem Zeitpunkt ab durch die königlich Preussische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz unter Oberaufsicht der Centralstelle der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft mitverwaltet. Bei der Eisenbahndirektion in Mainz wird eine Mitgliedsstelle von der Badischen Regierung besetzt. Etwaige Anfragen der Badischen Regierung und für sie bestimmte Mittheilungen über die Verhältnisse der Main-Neckarbahn werden durch das Badische Mitglied erledigt; das hierzu erforderliche Material wird ihm von der Eisenbahndirektion zur Verfügung gestellt werden.

2) Die bisher von der Main-Neckarbahn für Rechnung der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft verwalteten Hessischen Nebenbahnen treten am 1. Oktober 1902 in die Preussisch-Hessische Betriebsgemeinschaft ein.

3) Für die Verwaltung der Main-Neckarbahn gelten künftig die zwischen Preußen und Hessen durch den Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 für ihre Gemeinschaftsverwaltung vereinbarten Verwaltungs- und Statsgrundsätze, soweit nicht nachstehend etwas Anderes vereinbart ist.

Artikel 2.

Inspektionen und sonstige Dienststellen der Main-Neckarbahn.

1) Unter der Eisenbahndirektion in Mainz als der betriebsleitenden Verwaltung werden in Darmstadt infolge Hinzutritts der Strecken der Main-Neckarbahn eine neue Betriebs- und eine neue Werkstätteinspektion errichtet, während die Beaufsichtigung des Maschinen- und Verkehrsdienstes auf der Main-Neckarbahn den Vorständen der nach ihrer örtlichen Lage hierfür in Betracht kommenden Inspektionen der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft übertragen wird.

2) Die Dienststellen auf Preussischem Gebiete werden die Bezeichnung „Königlich Preussische“, die auf Badischem Gebiete „Großherzoglich Badische“ und die auf Hessischem Gebiete „Großherzoglich Hessische“ führen.

Artikel 3.

Vorbehalte der Regierungen.

1) Des Einverständnisses der drei beteiligten Regierungen bedarf:

- a. die Aufnahme von Bahnstrecken in die Main-Neckarbahn-Gemeinschaft sowie die Ausscheidung von Bahnstrecken aus dieser Gemeinschaft;
- b. die Einstellung des Betriebes oder die Aenderung der Betriebsart (Voll- oder Nebenbahnbetrieb) auf einzelnen Theilen der Bahn oder auf der ganzen Bahn;
- c. die Aufhebung von Bahnhöfen, Haltestellen und Haltepunkten.

2) Außerdem bedarf es der Zustimmung der Badischen Regierung zur Feststellung des Personenzugfahrplanes für die auf Badischem Gebiete liegenden Strecken der Main-Neckarbahn.

3) Die Statsvoranschläge werden, soweit sie die in Baden gelegenen Linien der Main-Neckarbahn betreffen, der Badischen Regierung zur Geltendmachung etwaiger Bedenken rechtzeitig mitgeteilt. Die Prüfung der Baurechnungen über diejenigen Bauausführungen, deren Kosten Baden zu tragen hat (Artikel 5, Absatz 1 und 2), wird von den zuständigen Badischen Behörden vorgenommen.

4) Die Zustimmung der Hessischen Regierung ist außer in den im Absatz 1 bezeichneten Angelegenheiten erforderlich:

- a. zur Verlegung des Sitzes oder zur Aufhebung der nach Artikel 2 in Darmstadt neu zu errichtenden Betriebs- und Werkstätteinspektion;
- b. zu nicht durch Tarifmaßnahmen allgemeiner Art veranlaßten Aenderungen der Personen- und Gütertarife, sowie zur Aufhebung oder Einschränkung im Personenverkehr bestehender und gewohnheitsmäßiger Erleichterungen auf den in Preußen und Hessen belegenen Strecken der Main-Neckarbahn;
- c. zur Feststellung des Personenzugfahrplanes für die auf hessischem Gebiete liegenden Strecken der Main-Neckarbahn.

5) Ferner stehen der Hessischen Regierung bezüglich der Verwaltung des auf Hessischem Gebiete gelegenen Theiles der Main-Neckarbahn, soweit nicht in diesem Vertrage etwas Anderes bestimmt ist, dieselben Befugnisse zu, die ihr im Staatsvertrage vom 23. Juni 1896 hinsichtlich der Hessischen Strecken der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft eingeräumt sind.

Artikel 4.

Anteile der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft und Badens an den Einnahmen und Ausgaben der Main-Neckarbahn.

1) Die Betriebseinnahmen der Main-Neckarbahn werden in der Weise auf Baden einerseits und auf die Preussisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft andererseits vertheilt, daß die Anteile Badens an den Verkehrseinnahmen für die auf Badischem Gebiete belegenen Strecken der Main-Neckarbahn ermittelt und nebst einem als Ersatz für alle sonstigen Betriebseinnahmen bestimmten Zuschlage Baden zugewiesen werden, während der Rest der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft verbleibt. Der Zuschlag beträgt jährlich soviel Prozent des Anteils Badens an den Verkehrseinnahmen, als bei der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft alle Betriebseinnahmen, abzüglich der Verkehrseinnahmen und der statutmäßigen Pensionskassenbeiträge, von den Verkehrseinnahmen in jedem Rechnungsjahre ergeben.

2) Die Erlöse aus veräußerten Grundstücken der Main-Neckarbahn auf badischem Gebiete, das Brückengeld an der Ladenburger Brücke, Beiträge Dritter zu Ausführungen, deren Kosten gemäß Artikel 5 von Baden der betriebsleitenden Verwaltung zur Verfügung zu stellen sind, sowie auch etwaige Beiträge, die von den bei der Main-Neckarbahn beschäftigten Badischen Beamten zu Pensions- und Hinterbliebenen-Versorgungszwecken gezahlt werden, gelten nicht als Betriebseinnahmen der Main-Neckarbahn und fließen daher der Badischen Staatskasse außer dem nach Absatz 1 berechneten Antteile Badens an den Betriebseinnahmen zu.

3) Die gesammten Ausgaben der Main-Neckarbahn mit Ausnahme der nach Artikel 5, 7 und 9 dieses Vertrages von Baden zu übernehmenden Leistungen und der von jedem der drei Vertragsstaaten für sein Gebiet und seinen Besitz zu übernehmenden Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben werden von der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft bestritten.

4) Baden hat als Antheil an den Ausgaben der Main-Neckarbahn der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft einen Prozentsatz von den nach Absatz 1 berechneten gesammten Badischen Einnahmen zu erstatten, der sich aus dem Verhältniß der Jahresausgaben zu den Jahreseinnahmen bei der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft jeweils ergibt. Hierbei gelten als Jahreseinnahmen die als ordentliche Einnahmen des Etats der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft erscheinenden Beträge mit Ausnahme der statutmäßigen Pensionskassenbeiträge der Beamten. Als Jahresausgaben sind alle Ausgaben der genannten Gemeinschaft für die im Betriebe befindlichen Bahnstrecken zu berücksichtigen, mit Ausnahme jedoch der Pensionen der Beamten und der Wittwen- und Waisenbezüge der Hinterbliebenen von Beamten, der Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben und der Aufwendungen für größere Erweiterungen und Umbauten von Bahnanlagen, die mehr als 100 000 *M* betragen. Von den Kosten der Zentralverwaltung der Preussischen Staatsbahnen wird bei der Ermittlung des von Baden zu erstattenden Prozentsatzes die Hälfte den Jahresausgaben zugerechnet.

5) Der nach vorstehenden Bestimmungen der Abrechnung jeweils zu Grunde zu legende Prozentsatz wird von der Zentralstelle der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft und der Zentralstelle der Badischen Staatseisenbahnverwaltung endgültig festgesetzt.

6) Die Abrechnung zwischen der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft und Baden erfolgt jährlich einmal, während die Forderungen und Zahlungen allmonatlich nach einem zu vereinbarenden Maßstabe vorläufig auszugleichen sind.

Artikel 5.

Größere Erweiterungen und Umbauten der Bahnanlagen.

1) Die Geldmittel für diejenigen größeren Erweiterungen und Umbauten der Bahnanlagen auf Badischem Gebiete, welche aus Betriebs- und Verkehrsrückichten für erforderlich erachtet oder Badischerseits gewünscht werden, werden, soweit die Kosten im Einzelfalle mehr als 100 000 *M* betragen, der

betriebsleitenden Verwaltung von der Badischen Regierung auf dem Wege des Budgets zur Verfügung gestellt.

2) Für den Fall, daß die Mittel zur Ausführung von größeren Erweiterungen und Umbauten, die von der betriebsleitenden Verwaltung auf den auf Badischem Gebiete belegenen Strecken der Main-Neckarbahn aus Betriebs- und Verkehrsrücksichten für erforderlich erachtet werden, Badischerseits nicht zur Verfügung gestellt werden sollten, wird über die Verpflichtung Badens zur Tragung der Kosten die Entscheidung durch ein Schiedsgericht herbeigeführt werden. Um Uebernahme des Schiedsrichteramtes soll die Regierung eines Bundesstaates ersucht werden, über welche sich Preußen und Baden verständigen werden.

3) Für die auf Preussischem und Hessischem Gebiete der Main-Neckarbahn aufzuwendenden Kosten größerer Erweiterungen und Umbauten findet, nachdem die Vertheilung des Ueberschusses der Main-Neckarbahn nicht mehr nach Maßgabe des Baukapitals erfolgt, der Artikel 11 Absatz 5 des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni 1896 Anwendung.

Artikel 6.

Betriebsmittel, Inventarien- und Materialienbestände.

1) Die Betriebsmittel der Main-Neckarbahn werden der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft welcher die Versorgung der Main-Neckarbahn einschließlich der auf Badischem Gebiete belegenen Strecken obliegt, überwiesen und mit ihren Beschaffungskosten unter den Betriebsmitteln der genannten Gemeinschaft mitgeführt. Im Falle der Auflösung der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft soll Baden, sofern alsdann nicht eine anderweite Auseinandersetzung vereinbart wird, für seinen Antheil an den Betriebsmitteln der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft in Geld abgefunden werden. Zu diesem Zwecke ist der Antheil Badens an den Beschaffungskosten der am 1. Oktober 1902 vorhandenen Betriebsmittel der Main-Neckarbahn besonders zu vermerken. Diesem Antheile Badens wird künftig alljährlich die von Baden in dem Ausgabebudget (Artikel 4 Absatz 4) zur Vermehrung der Betriebsmittel beigesteuerte Summe zugeschrieben. Diese Summe beträgt soviel Prozent der Badischen Betriebseinnahmen (Artikel 4 Absatz 1), als bei der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft zur Vermehrung der Betriebsmittel für die im Betriebe befindlichen Bahnen im Verhältniß zu den Betriebseinnahmen der genannten Gemeinschaft angewendet werden. Bei einer Auflösung der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft erhält alsdann Baden von dem zeitigen Werthe der Betriebsmittel der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft als Baarabfindung soviel Prozent, als die Summe seiner Antheile an den Gesamtbeschaffungskosten von den letzteren beträgt.

2) Die Inventariestücke der Main-Neckarbahn gehen auf die betriebsleitende Verwaltung über. Im Falle der Auflösung der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft soll Baden für seinen Antheil an den bei der Direktion und der Werkstättenverwaltung vorhandenen Inventariestücken baar abgefunden werden, alle übrigen Inventariestücke auf den auf Badischem Gebiete gelegenen Strecken der Main-Neckarbahn aber überwiesen erhalten. Zum Zwecke der Berechnung der Baarabfindung wird am 1. Oktober 1902 im Wege freier Verständigung der Werth der in Betracht kommenden Inventariestücke ermittelt und der Antheil Badens nach Verhältniß des Baukapitals festgesetzt. Die im Falle der Auflösung an Baden zu zahlende Baarabfindung beträgt alsdann soviel Prozent des ihm im Durchschnitt der letzten drei Jahre vor der Auflösung aus der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft zugeflossenen Jahresgewinnes, als der nach Vorstehendem ermittelte Badische Antheil von dem durchschnittlichen Jahresgewinne ergibt, den Baden in den Jahren 1899, 1900 und 1901 aus der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft bezogen hat.

3) Die bis zum 1. Oktober 1902 beschafften neuen noch nicht verwendeten Materialien übernimmt die betriebsleitende Verwaltung mit dem Buchwerthe. Die an demselben Tage vorhandenen unbrauchbaren Altmaterialien werden veräußert und die Erlöse in der Rechnung der Main-Neckarbahn für die Zeit vom 1. Januar bis 1. Oktober 1902 vereinnahmt, während die ferner vorhandenen brauchbaren Alt-

materialien unbewerthet auf die betriebsleitende Verwaltung übergehen. Im Falle der Auflösung der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft hat Baden an den beschafften neuen und den alten unbrauchbaren Materialien keinen Antheil, erhält jedoch die auf Badischem Gebiete befindlichen alten brauchbaren Materialien ohne Entgelt.

Artikel 7.

Verkehrs- und Beförderungsweisen.

1) Hinsichtlich der Tarife im Personen- und Güterverkehr ist die Preussisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft für die auf Preussischem und Hessischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken, die Badische Regierung für die auf Badischem Gebiete gelegenen Bahnstrecken der Main-Neckarbahn zuständig. Es dürfen indessen im Verkehr der auf Badischem Gebiete gelegenen Stationen der Main-Neckarbahn mit den Stationen dieser Bahn auf Hessischem und Preussischem Gebiete die bisherigen Targrundlagen der Main-Neckarbahn ohne Zustimmung der drei Regierungen nicht erhöht werden. Ferner kann die Badische Regierung für die auf Badischem Gebiete gelegenen Stationen der Main-Neckarbahn Tariffestsetzungen, die von den für die Strecken der Badischen Staatsbahn jeweils gültigen Normen abweichen, nur anordnen, wenn über die Schadloshaltung der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft für die ihr etwa erwachsenden Nachtheile (Verminderung des Badischen Antheils an den Ausgaben oder erhöhte Kostenaufwendung) mit der betriebsleitenden Verwaltung eine Vereinbarung erzielt ist.

2) Es wird eine Bethheiligung Badischer Korporationen und Verbände am Bezirkseisenbahnrathe für die Eisenbahndirektionen Mainz und Frankfurt a. Main gestattet, ebenso soll der Badischen Regierung das Recht zustehen, sich durch einen Vertreter bei den Verhandlungen des Bezirkseisenbahnrathe zu betheiligen.

Artikel 8.

Uebernahme des Dienstpersonals.

1) Das gesammte am 1. Oktober 1902 vorhandene Dienstpersonal der Main-Neckarbahn wird von der betriebsleitenden Verwaltung mitübernommen. Ausgenommen hiervon ist jedoch dasjenige Badische Personal, welches mit und in Folge der Vereinfachung des gesammten Dienstes der Main-Neckarbahn entbehrlich wird; dieses Personal ist von der Badischen Staatsbahn zu übernehmen.

2) Entlassungen von Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern mit oder ohne Kündigung werden aus Anlaß der Ausführung dieses Vertrages und der beabsichtigten Vereinfachungen im Geschäftsbetriebe der Main-Neckarbahn nicht stattfinden.

Artikel 9.

Dienst Einkünfte der Beamten. Pensionirung und Hinterbliebenenversorgung. Heranziehung der Beamten zur Staatssteuer.

1) Für die Bemessung der laufenden Dienstbezüge (Gehälter, Wohnungsgeldzuschüsse u. s. w.) sowie der sonstigen Bezüge (Umzugs-, Dienstreiseentschädigungen u. s. w.) der Preussischen und Hessischen Beamten gelten vom 1. April 1903 ab die Vorschriften und Sätze der Beamten der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft, der Badischen Beamten die Vorschriften und Sätze der Badischen Staatseisenbahnbeamten. Sofern in Folge Anwendung der anderweiten Vorschriften und Sätze für die erwähnten sonstigen Bezüge den Beamten Ausfälle gegenüber ihren bisherigen Einkünften an Nebenbezügen erwachsen und diese nicht durch Verbesserung der laufenden Dienstbezüge ausgeglichen werden, wird die betriebsleitende Verwaltung eine angemessene Vergütung eintreten lassen.

2) Die am 1. Oktober 1902 bei der Main-Neckarbahn vorhandenen Hessischen Beamten haben bezüglich ihrer Einkommensbezüge und ihrer Ansprüche auf Ruhegehalt und Hinterbliebenengelder dieselben Rechte, welche im Artikel 16 Absatz 2 des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni

1896 den bei der Bildung der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft in den Gemeinschaftsdienst übernommenen Hessischen Beamten eingeräumt worden sind. Die Hessische Regierung wird die in Ausführung des Artikels 15 Absatz 7 des erwähnten Staatsvertrages erlassenen gesetzlichen Bestimmungen über die Pensionierung und die Versorgung der Hinterbliebenen Hessischer Beamten der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft auch auf die von der Main-Neckarbahn in die Gemeinschaft übertretenden Hessischen Beamten in Anwendung bringen.

3) Die von der Badischen Regierung ernannten Beamten bei der Eisenbahndirektion in Mainz sowie bei der Main-Neckarbahn bleiben auch während dieser Thätigkeit Badische Staatsbahnbeamte mit der Maßgabe, daß ihre gesammten Diensteinkünfte während der Dauer dieser Thätigkeit der betriebsleitenden Verwaltung zur Last fallen. Pensionen und Hinterbliebenenbezüge dieser Beamten und ihrer Hinterbliebenen übernimmt die betriebsleitende Verwaltung nicht.

4) Dem Badischen Mitgliede der Eisenbahndirektion in Mainz wird, sofern sein Dienst Einkommen geringer ist, als das Dienst Einkommen der gleichartigen Preussischen Mitglieder, eine dem Unterschiedsbetrag entsprechende nicht pensionsfähige Zulage von der betriebsleitenden Verwaltung gewährt. Derselbe Grundsatz gilt für die bei der Direktion oder den Inspektionen beschäftigten Badischen Bureaubeamten. Soweit diese Beamten mehr erhalten als die gleichartigen Preussischen Beamten, hat die Badische Regierung den Unterschiedsbetrag an die betriebsleitende Verwaltung zu erstatten.

5) Die Dienst einkünfte, Pensionen und Hinterbliebenenbezüge der bei der Main-Neckarbahn beschäftigten Preussischen und Hessischen Beamten und ihrer Hinterbliebenen sowie die Dienst einkünfte der bei der Main-Neckarbahn beschäftigten Badischen Beamten sind gegen Erstattung von der betriebsleitenden Verwaltung aus der Kasse des Staates zu zahlen, von dem oder in dessen Namen die Beamten angestellt sind (vergl. § 4 des Reichsgesetzes vom 13. Mai 1870, betreffend die Beseitigung der Doppelbesteuerung).

Artikel 10.

Dienstverhältnisse des Badischen Personals im Besonderen.

1) Auf das bei der Main-Neckarbahn beschäftigte Badische Personal finden — unbeschadet des daneben bestehenden Unterordnungsverhältnisses des Badischen Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Mainz zur Badischen Regierung — die für die Preussisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft maßgebenden „Gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamte“ und „Gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige“ Anwendung. Auch im Uebrigen gelten für die Ausübung des Dienstes durch das Badische Personal bei der Main-Neckarbahn die für den Bereich der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft erlassenen allgemeinen und besonderen Anweisungen und Dienstvorschriften.

2) Bezüglich der Disziplinargewalt gegenüber den Badischen Beamten wird vereinbart, daß Anwendung finden sollen:

1. hinsichtlich der nicht etatmäßigen Beamten die Bestimmungen der Preussischen Disziplinargesetze;
2. hinsichtlich der etatmäßigen Beamten:
 - a. für die Verhängung von Ordnungsstrafen die Bestimmungen der Preussischen Disziplinargesetze, jedoch mit dem Vorbehalte, daß die nach diesen Gesetzen der Ministerialinstanz übertragenen Zuständigkeiten von dem Badischen Eisenbahnministerium wahrzunehmen sind;
 - b. für die vorläufige Amtsenthebung, die Entfernung aus dem Amte (Strafversetzung auf eine gleichartige oder geringere Amtsstelle) und die Entfernung aus dem staatlichen Dienst (Dienstentlassung) sowohl hinsichtlich der Formen des Verfahrens wie der Zuständigkeit der Behörden die Bestimmungen der Badischen Disziplinargesetze.

3) Die dienstliche Verpflichtung Badischer Beamten für den Dienst unter der betriebsleitenden Verwaltung erfolgt durch das Badische Mitglied der Eisenbahndirektion in Mainz.

4) Die Badische Regierung wird ohne Zustimmung der betriebsleitenden Verwaltung weder Beamte aus dem Dienste der Main-Neckarbahn zurückziehen, noch Beamte für diesen Dienst überweisen. Anträgen der betriebsleitenden Verwaltung auf Zurückziehung eines Beamten aus dem Amte wird die Badische Regierung Rechnung tragen.

5) Die Dienstkleidung der Badischen Beamten bei der Main-Neckarbahn soll derjenigen der Badischen Staatsbahnbeamten gleich sein mit der Maßgabe, daß zu den Badischen Hoheitszeichen noch die Deutsche Kokarde angelegt wird.

Artikel 11.

Hoheitsrechte.

1) Die Bahnpolizei und die Aufsicht über die Main-Neckarbahn wird durch die zuständigen Verwaltungsorgane der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft ausgeübt.

2) Die Rechte, welche in den reichsgesetzlichen, auf die Eisenbahnen bezüglichen Bestimmungen der Landesaufsichtsbehörde vorbehalten sind, verbleiben bezüglich der auf Badischem Gebiete belegenen Theile der Main-Neckarbahn den zuständigen Badischen Behörden.

3) Ebenso bleiben die Hoheitsrechte des Badischen Staates (insbesondere auch die Rechte der Badischen Regierung als Landespolizeibehörde) bezüglich der auf Badischem Gebiete belegenen Strecken der Main-Neckarbahn unberührt.

Artikel 12.

Uebertragung an das Reich.

Jedem der drei vertragsschließenden Staaten soll es vorbehalten bleiben, für den Fall der Abtretung seines Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mitzuübertragen.

Artikel 13.

Bisherige Vertragsbestimmungen.

Soweit in diesem Vertrage nichts anderes bestimmt ist, bleibt der Staatsvertrag vom 25. Februar 1843 über den Bau und den Betrieb der Main-Neckarbahn in Kraft.

Artikel 14.

Ratifikation des Vertrages.

Die Auswechslung der Ratifikationsurkunden soll in Berlin bewirkt werden.

So geschehen zu Weimar, den 14. Dezember 1901.

gez. Zittel.

L. S.

gez. Lehmann.

L. S.

gez. Ewald.

L. S.

gez. Dr. Nicolai.

L. S.

gez. Kirchhoff.

L. S.

gez. Coulmann.

L. S.

gez. Schulz.

L. S.

gez. Hoff.

L. S.

gez. Ottendorff.

L. S.

Die wörtliche Uebereinstimmung vorstehender Abschrift mit dem Original beurfundet

Karlsruhe, den 10. Januar 1902.

Das Sekretariat

des Ministeriums des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.

Schwoerer.

Erläuterung.

Die dermalige Verwaltungs-Organisation der Main-Neckarbahn gründet sich auf den Staatsvertrag vom 25. Februar 1843. Sie ist sehr umständlich, kostspielig und nach den Veränderungen, die inzwischen im Eisenbahnbetriebswesen eingetreten sind, nicht mehr zeitgemäß; die an der Main-Neckarbahn beteiligten Regierungen sind daher übereinstimmend zu der Ansicht gelangt, daß eine Neuordnung geboten erscheine, um eine Vereinfachung des Geschäftsbetriebes herbeizuführen.

Sowohl die Verwaltungskosten, wie der Aufwand für die Unterhaltung der Bahn und der Betriebsmittel haben sich von Jahr zu Jahr gesteigert. Die ungewöhnliche Höhe der allgemeinen Verwaltungskosten ist zum Theil auf die Schwierigkeiten zurückzuführen, die sich aus der Unterordnung der Direktion unter drei Regierungen von selbst ergeben. Die Schreibarbeit wird hierdurch außerordentlich vermehrt, zumal die Direktion nur geringe Selbständigkeit besitzt und schon bei ganz untergeordneten Fragen die Entscheidung aller drei Regierungen einholen muß. Im Uebrigen hat die Main-Neckarbahn trotz ihrer geringen Ausdehnung von nur 96,17 km doch eine Anzahl von Verwaltungsarbeiten in Bezug auf das Tarifwesen, Statistik, Etats, Klassen- und Rechnungswesen zc. zc. ebenso zu erledigen wie größere Bahnunternehmungen.

Obwohl die Main-Neckarbahn einen sehr dichten Verkehr hat und immer noch einen Reinertrag von 8—9 Prozent des Anlagekapitales einbringt, sind doch die Betriebsausgaben sehr hoch. Dieselben haben in Prozenten der Brutto-Einnahme betragen:

im Jahr 1890	66,73	Prozent	im Jahr 1896	62,07	Prozent
" " 1891	67,28	"	" " 1897	64,51	"
" " 1892	68,34	"	" " 1898	66,86	"
" " 1893	65,35	"	" " 1899	76,58	"
" " 1894	61,17	"	" " 1900	70,17	"
" " 1895	59,35	"			

somit im Durchschnitt der Jahre 1890/1900 66,22 Prozent.

Die von Vertretern der beteiligten Regierungen abgehaltenen Beratungen haben zu der übereinstimmenden Anschauung geführt, daß ohne dienstlichen Nachtheil eine Vereinfachung in der Geschäftsbehandlung und Organisation der Main-Neckarbahn möglich wäre. An der Spitze der Verwaltung stehen gegenwärtig 3 Direktionsmitglieder und 9 Oberbeamte; die Zahl der Bureaubeamten der Direktion beträgt 141, wozu noch 4 etatmäßige Diener kommen. Für diese 157 Arbeitskräfte ist zur Zahlung der Dienst-einkommen ein Jahresaufwand von beiläufig 360 000 M erforderlich. Es ergibt dies auf 1 Kilometer Bahnlänge 1,33 Arbeitskraft, während bei anderen Bahnverwaltungen diese Ziffer in der Regel nur auf 0,50 bis höchstens 0,70 ansteigt. Wenn nun der Verwaltungsaufwand der Direktion durch einfachere

Geschäftsbehandlung und Organisation auch herabgemindert werden könnte, drängte sich doch bei der Verfolgung der Frage die Anschauung auf, daß für das kleine Netz der Main-Neckar-Bahn, das in seiner Ausdehnung kaum einer Betriebsinspektion gleichkommt, die Erhaltung einer besonderen Direktionsbehörde keine Berechtigung habe. Eine wirklich befriedigende Lösung der Reorganisationsfrage ist nur mit gänzlicher Beseitigung der Direktion in Darmstadt und Uebertragung der bezüglichen Geschäfte an eine benachbarte Eisenbahndirektion zu erreichen. Beim Fortgang der Verhandlungen wurde diese Lösung in's Auge gefaßt und dabei eingehend geprüft, ob dieselbe ohne Beeinträchtigung der Interessen und Rechte der an der Main-Neckarbahn beteiligten Staaten möglich wäre. Das Ergebnis der nunmehr zu Ende geführten Verhandlungen ist in dem vorstehenden Staatsvertrag vom 14. Dezember 1901 enthalten. Die hierin vereinbarte Lösung ist für die badischen Interessen eine befriedigende. Der Geschäftsbetrieb wird wesentlich vereinfacht, der Betriebsaufwand erheblich vermindert und die Rechte, die Baden nach dem Staatsvertrag vom 25. Februar 1843 an der Verwaltung der Main-Neckarbahn zustehen, bleiben ungeschmälert; in Bezug auf die Feststellung der Tarife und Fahrpläne erhält Baden für sein Gebiet sogar eine weitergehende Selbständigkeit als bisher.

Zu den Bestimmungen des Staatsvertrages wird bemerkt:

Zu Artikel 1. Es erscheint zweckmäßig, die Geschäfte der in Wegfall kommenden Darmstädter Direktion der Eisenbahndirektion in Mainz zuzuweisen, da diese die südlich des Mains gelegenen Linien der früheren Hessischen Ludwigsbahn, von denen die Main-Neckarbahn beiderseits umgeben ist, zu verwalten hat.

An Stelle des badischen Direktionsmitglieds in Darmstadt tritt ein von Baden ernanntes Kollegialmitglied der Mainzer Direktion, das die Interessen Badens an der Verwaltung der Main-Neckarbahn wahrzunehmen hat. Es wird der Badischen Regierung auf Verlangen über die Verhältnisse der Main-Neckarbahn selbständig Mitteilung machen.

Die Anwendung der Verwaltungsgrundsätze der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft auf die Main-Neckarbahn, einschließlich des badischen Theiles, ist geboten, um eine einheitliche Verwaltung zu ermöglichen. Nach diesen Grundsätzen gilt künftig für die Main-Neckarbahn als Etat- und Rechnungsjahr die Zeit vom 1. April bis 31. März.

Zu Artikel 2. Bei der Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsinspektion, denen die auf badischem Gebiet gelegenen Strecken der Main-Neckarbahn zugetheilt sind, wird je ein badischer Bureaubeamter beschäftigt werden.

Zu Artikel 3. Es besteht unter den Regierungen darin Einverständnis, daß unter den der Badischen Regierung vorzulegenden Etatvoranschlägen die Entwürfe solcher Ausführungen auf badischem Gebiet verstanden werden, deren Kosten anschlagsmäßig mindestens 5000 *M* betragen.

Zu Artikel 4. Als Verkehrs-Einnahmen gelten diejenigen Einnahmen, die nach den Etatgrundsätzen der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft bei den Einnahmetiteln 1 und 2 (im Badischen Eisenbahnbudget Titel I und II) verrechnet werden. Unter Betriebs-Einnahmen sind die gesammten Einnahmen, also die Verkehrseinnahmen nebst den sonstigen Einnahmen (Titel III—VI) zu verstehen. Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr (Verkehrseinnahmen) werden für den badischen Theil der Main-Neckarbahn besonders ermittelt und Baden zugeschrieben. Außerdem erhält Baden einen prozentualen Antheil an den „Sonstigen Einnahmen.“ Von der Summe dieser Einnahmen hat Baden als Antheil an den von der betriebsleitenden Verwaltung zu bestreitenden Verwaltungs- und Betriebsausgaben einen Prozentsatz zu erstatten, der sich aus dem Verhältniß der Jahresausgaben zu den Jahreseinnahmen bei der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft ergibt. Die bisherige Berechnung des badischen Antheils am Reinertrag der Main-Neckarbahn nach Verhältniß des Anlagekapitales kommt in Wegfall.

Eine nach den vereinbarten Grundsätzen angestellte probeweise Berechnung des badischen Antheils am Reinertrag der Main-Neckarbahn ist in Anlage 2 enthalten. Darnach würde bei Anwendung dieser Grundsätze der badische Antheil im Etatjahr 1898/99 um 161 461 *M* und im Etatjahr 1899/1900 um

257 355 *M* sich höher gestellt haben, als Baden nach der bisherigen Berechnungsweise wirklich erhalten hat. Dieses günstige Ergebnis rührt vorzugsweise daher, daß die Betriebs-Ausgaben der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft in den genannten Jahren nur 60,37 % bzw. 59,91 % der Einnahmen erreicht haben, während sie bei der Main-Neckarbahn auf 66 bis 76 % angezogen sind. Der Verwaltungsaufwand der großen Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft wird im Durchschnitt stets ein niedrigerer sein, als bei einer kleinen Bahn von der Ausdehnung der Main-Neckarbahn. Es darf daher mit Sicherheit angenommen werden, daß auch künftighin der Einnahmeantheil Badens ein höherer sein wird, als bei Belassung des bisherigen Vertragsverhältnisses.

Die Einnahme aus veräußerten Grundstücken der badischen Strecken und aus dem Brückengeld an der Ladenburger Brücke fällt Baden allein zu; gleichzeitig geht die Verpflichtung zur Unterhaltung und Erneuerung der nicht dem Eisenbahnverkehr dienenden Brückenanlagen auf Baden über.

Zu Artikel 5. Die Kosten für Erweiterungen und Umbauten von Bahnanlagen auf badischem Gebiet übernimmt, soweit sie im Einzelfalle nicht mehr als 100 000 *M* betragen, die Preussisch-Hessische Eisenbahngemeinschaft, ohne Baden hierfür eine Aufrechnung zu machen. Sie bilden einen Bestandtheil des regelmäßigen Betriebkoeffizienten. Wenn die Herstellungen einen Aufwand von mehr als 100 000 *M* erfordern, hat die Badische Regierung die Mittel auf dem Wege des Budgets zur Verfügung zu stellen.

Die Bestimmung unter Ziffer 2 ist nur eine Vorsorgliche für den wenig wahrscheinlichen Fall, daß zwischen den Regierungen von Baden und Preußen eine Verständigung nicht zu erzielen wäre.

Der vereinbarte Grundsatz, daß höhere Aufwendungen von dem Staat zu tragen sind, in dessen Gebiet die Anlagen sich befinden, hat auch auf die in Aussicht stehenden bedeutenden Um- und Erweiterungsbauten in Darmstadt und Heidelberg Anwendung zu finden.

Zu Artikel 6. Die hier getroffenen Vereinbarungen sind zur Berechnung des Vermögensantheils Badens an dem Betriebsmaterial und Inventar im Falle der Auflösung der Main-Neckarbahn-Gemeinschaft nöthig geworden.

Die Betriebsmittel der Main-Neckarbahn gehen an die Preussisch-Hessische Gemeinschaft über und können von dieser ohne Beschränkung verwendet werden. Dafür liegt dieser die Versorgung der Main-Neckarbahn einschließlich des badischen Theiles mit Transportmaterial ob.

Hinsichtlich des Betriebs der Main-Neckarbahn und der anschließenden Strecken der Preussisch-Hessischen und der Badischen Staats-Eisenbahnen besteht die Absicht, denselben möglichst einheitlich zu gestalten und zu diesem Zwecke, soweit thunlich und wünschenswerth, die Züge der einen Verwaltung auf die Strecken der andern Verwaltung ohne Maschinen- und Personalwechsel durchzuführen.

Zu Artikel 7. Die Badische Regierung ist in Bezug auf die Tarifbildung für die badische Strecke der Main-Neckar-Bahn ganz selbständig. Sie kann alle Tarifeinrichtungen der Badischen Staatseisenbahnen im Personen- und Güterverkehr, also auch Kilometerhefte, Ausnahmetarife u. s. w. auf diese Strecken ausdehnen; eine Befugniß, die ihr bei dem jetzigen Vertragsverhältnis nicht zusteht.

An dem Bezirksseisenbahnrathe der Eisenbahndirektionen Frankfurt und Mainz können außer einem Vertreter der Badischen Regierung auch Vertreter der Handelskammern Mannheim und Heidelberg und anderer Korporationen theilnehmen, um die Verkehrswünsche und Interessen des badischen Gebietes bei diesen Berathungen zur Geltung zu bringen.

Zu Artikel 8. Ueber die Zahl und Bezeichnung der auf 1. Oktober 1902 von Baden aus dem Dienste der Main-Neckar-Bahn zurückziehenden Beamten ist nähere Verständigung vorbehalten.

Es besteht Einverständnis darüber, daß das zur Besetzung der Dienststellen auf badischem Gebiet erforderliche Personal einschließlich des Lokomotiv- und Zugpersonals nur aus badischen Beamten bestehen soll. Wegen Besetzung der badischen Bureaubeamten- u. Stellen bei der Direktion Mainz und den Inspektionen erfolgt besondere Verständigung zwischen der Badischen und der Preussischen Regierung.

Zu Artikel 9. Pensionen und Hinterbliebenenbezüge der badischen Beamten verbleiben wie bisher der Badischen Staatskasse zur Last.

Zu den von der betriebsleitenden Verwaltung zu bestreitenden Aufwendungen gehören auch die Unterstützungen für Beamte, Arbeiter und deren Hinterbliebene. Die bei der Main-Neckar-Bahn bestehende Unterstützungskasse wird aufgelöst und ihr Bestand in der Betriebsrechnung der Main-Neckarbahn vom 1. Januar bis 1. Oktober 1902 als Betriebseinnahme verrechnet.

Die Betriebskrankenkasse für den Bezirk der Direktion der Main-Neckarbahn wird mit der Betriebskrankenkasse für den Eisenbahndirektionsbezirk Mainz unter Ueberweisung der Bestände an die letztgenannte Kasse verschmolzen. Die Arbeiter der Main-Neckarbahn werden in die Pensionskasse für die Arbeiter der Preussisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft aufgenommen. Den am 1. Oktober 1902 bei der Main-Neckarbahn beschäftigten Arbeitern, die in die Abtheilung B der Pensionskasse nicht eintreten wollen oder welchen der Eintritt wegen vorgerückten Alters nicht gestattet werden kann, werden bei eintretender Arbeitsunfähigkeit die bei der Main-Neckarbahn seither üblichen Unterstützungen nach den darüber erlassenen Bestimmungen zugewendet werden.

Zu Artikel 10. In den hier vereinbarten Bestimmungen ist die Zuständigkeit der badischen Behörden in allen wichtigeren Disciplinarangelegenheiten der etatmäßigen Beamten gewahrt.

Zu Artikel 13. Von dem Staatsvertrag vom 25. Februar 1843 ist in Anlage 3 eine Abschrift beigegeben. Derselbe wird in allen wichtigen Punkten durch den neuen Vertrag abgeändert, doch bleibt der Grundgedanke des alten Vertrags, die Main-Neckarbahn als Gemeinschaftsbahn der drei beteiligten Staaten zu verwalten, aufrecht erhalten.

Berechnung

des

Reingewinnes Badens aus der Main-Neckarbahn für die Etatsjahre 1898/99 und 1899, wenn seine Einnahme- und Ausgabeanteile nach Artikel 4 des Staatsvertrages festgestellt worden wären.

	Etatjahr	
	1898/99	1899
	<i>M</i>	<i>M</i>
Der Badische Antheil an den Verkehrseinnahmen der Main-Neckarbahn beträgt nach der Streckenlänge ermittelt	2 745 722	2 414 389
Hierzu treten als Ersatz für alle sonstigen Betriebseinnahmen soviel Prozent des Antheils Badens an den Verkehrseinnahmen, als bei der Preussisch-Heussischen Eisenbahngemeinschaft alle Betriebseinnahmen abzüglich der Verkehrseinnahmen und der statutmäßigen Pensionskassenbeiträge von der Verkehrseinnahme ergeben. Das sind nach der anliegenden Ermittlung A	6,37% 174 902	6,91% 166 834
mithin Einnahme-Antheil Badens	2 920 624	2 581 223
Der von Baden zu erstattende Antheil an den Ausgaben der Main-Neckarbahn berechnet sich nach dem Prozentsatz, der sich aus dem Verhältniß der Jahresausgaben zu den Jahreseinnahmen bei der Preussisch-Heussischen Eisenbahngemeinschaft ergibt. Nach der anliegenden Ermittlung B beträgt dieser Prozentsatz	60,58% 1 769 314	59,91% 1 546 411
Hiernach beträgt der Ausgabe-Antheil Badens		
Es verbleibt somit für Baden als Antheil am Reinertrage der Main-Neckarbahn	1 151 310	1 034 812
Der Badische Antheil am Reinertrage der Main-Neckarbahn hat entsprechend seinem Baukapital nach der bisherigen Berechnungsweise (vergl. die Berechnung zum Schreiben vom 1. September 1901 S. V. A 73) betragen	1 015 420	799 944
Nach der neuen Berechnungsweise steht sich also Baden besser um	135 890	234 868
Hierzu treten:		
1. die Ersparnisse, die Baden dadurch erzielt, daß es nicht mehr, wie bisher, einen Theil der Besoldungen der Badischen Beamten der Main-Neckarbahn auf seine Sonderrechnung zu übernehmen hat, mit	22 178	19 256
2. die Einnahmen an Brückengeld für Benutzung des Fußgängersteigs an der Brücke über den Neckar bei Ladenburg, die künftig Baden allein zufließen, mit	3 393	3 231
Ergibt für Baden nach der neuen Berechnungsweise im Ganzen einen Gewinn von	161 461	257 355
Demgegenüber hat Baden künftig aus eigenen Mitteln die Ausgaben an Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben von		

	Statsjahr	
	1898/99	1899
	<i>M</i>	<i>M</i>
Uebertrag .	161 461	257 355
seinem Eisenbahnbesitz sowie die Kosten der Unterhaltung der nicht dem Eisenbahnverkehr dienenden Brückenanlagen der Ladenburger Brücke zu bestreiten, welche Aufwendungen jedoch nicht erheblich sind.		
Gutschrift an Betriebsmitteln.		
Zur Vermehrung der Betriebsmittel sind bei der Main-Neckarbahn (aus Betriebsetat und ausschließlich der Aufwendungen zur Ausrüstung der vorhandenen Betriebsmittel mit Westinghousebremse) aufgewendet	583 087	282 997
Davon entfallen entsprechend seinem Antheil an Baukapital auf Baden und werden ihm beim Anlagekapital gutgeschrieben	203 564	98 999
Nach Artikel 6 Abs. 1 des Staatsvertrages soll Baden künftig alljährlich die von Baden in dem Ausgabeprozentsatz zur Vermehrung der Betriebsmittel beigesteuerte Summe gutgeschrieben werden. Nach der anliegenden Ermittlung C sind dies	5,33% 155 669	3,82% 98 603
feiner Einnahmen, mithin		
Nach der neuen Ermittlungsweise beträgt somit die Gutschrift gegen bisher weniger	47 895	396
Werden dagegen der Baargewinn und die Gutschrift zusammen in Betracht gezogen, so verbleibt nach der neuen Berechnung für Baden ein Gewinn von	113 566	256 959

Ermittlung B

des Prozentsatzes, der sich aus dem Verhältnis der Jahresausgaben zu den Jahreseinnahmen bei der Preussisch-Heussischen Eisenbahngemeinschaft ergibt.

	Etatsjahr	
	1898/99 <i>M</i>	1899 <i>M</i>
Die Betriebseinnahmen haben betragen	1263 437 623	1339 754 821
Davon sind abzusehen:		
die statutmäßigen Pensionskasseneinnahmen (Einnahmetitel 6 Pof. 4) . .	10 093 024	10 264 299
Verbleibt eine Jahreseinnahme von	1253 344 599	1329 490 522
Die Betriebsausgaben haben betragen	726 807 124	776 336 381
Es sind zuzusehen:		
1. die Ausgaben zur Vermehrung der Betriebsmittel für die bestehenden Bahnen aus extraordinären Fonds	54 793 280	41 933 991
2. die Aufwendungen aus den sogenannten Centralfonds (Etatsextraordinarium u. s. w.), soweit für die Einzel-Ausführung nicht mehr als 100 000 <i>M</i> verausgabt sind	1 615 932	2 837 697
3. die Hälfte von den Kosten der Centralverwaltung (Kapitel 32) . .	879 312	815 788
	784 095 648	821 923 857
Dagegen sind abzusehen:		
1. die in den Betriebsausgaben enthaltenen statutmäßigen Pensionen u. s. w. an Beamte und deren Hinterbliebene (Ausg.-Tit. 6 Pof. 2)	12 060 121	12 276 295
2. desgl. die Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben .	12 821 222	13 137 738
abzuziehen	24 881 343	25 414 033
Ergibt eine Jahresausgabe von	759 214 305	796 509 824
Diese Jahresausgaben betragen in Prozenten obiger Jahreseinnahmen .	60,58%	59,91%

Staatsvertrag.

Den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn zwischen dem Neckar und dem Main betreffend.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden,
Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein, und
der Senat der freien Stadt Frankfurt —

in der Ueberzeugung, daß die Absicht des Staatsvertrags vom 10. Januar 1838 — eine Eisenbahnverbindung zwischen dem Neckar und dem Main herzustellen, — ohne Verabredung neuer Vertragsbestimmungen nicht erreicht werden kann, haben zu dem Ende zu Commissarien ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Baden:

Ihren Kammerherrn und Ministerialrath, Adolph Freiherrn von Marschall, Ritter des Ordens vomähringer Löwen und des Ordens der königlich französischen Ehrenlegion;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein:

Ihren Geheimenrath, Christian Eckhardt, Commandeur des Großherzoglich Hessischen Ludwigs-Ordens und Ritter des königlich Bayerischen Civilverdienstordens der Bayerischen Krone;

Der Senat der freien Stadt Frankfurt:

Den Senator Eduard Franz Souhay, Dr. beider Rechte und Ritter des königlich Bayerischen Civilverdienstordens der Bayerischen Krone,

von welchen der nachstehende Staats-Vertrag, unter dem Vorbehalt der Ratification, abgeschlossen worden ist:

Artikel 1.

Die hohen contrahirenden Regierungen verbinden sich, eine Eisenbahn von Frankfurt über Darmstadt, Weinheim und Badenburg nach Heidelberg auf Staatskosten zu bauen, und den Betrieb derselben auf gemeinschaftliche Rechnung verwalten zu lassen.

Artikel 2.

Der Centralbahnhof mit den erforderlichen Werkstätten und sonstigen Anlagen wird in Darmstadt errichtet. Ueber den Neckar und den Main werden Brücken erbaut, und den an den Endstationen in Heidelberg und Frankfurt anzulegenden Bahnhöfen soll eine solche Einrichtung gegeben werden, daß die

thunlichst bequeme unmittelbare Ueberlieferung der Personen und Güter auf die an beiden Plätzen vorhandenen oder noch zu errichtenden Bahnhöfe anderer Bahnen bewerkstelligt werden kann.

Artikel 3.

Die Spurweite für die ganze Ausdehnung der Bahn von Heidelberg bis Frankfurt soll zu 56 $\frac{1}{2}$ Zoll englischen Maases, im Lichten der Schienen gemessen, angenommen werden.

Artikel 4.

Bei der ersten Anlage der Bahn wird zwar nur ein Schienengeleise angelegt werden; demohngeachtet ist die Kronenbreite des Bahnkörpers gleich Anfangs so anzunehmen und auszuführen, daß später ein zweites Schienengeleise darauf angebracht werden kann.

Artikel 5.

Um eine gleichförmige Ausführung des Baues der ganzen Bahn zu bewirken, wird aus drei technischen Beamten der drei contrahirenden Staaten eine Commission gebildet, welche den Plan zur Ausführung zu entwerfen und die Grundsätze aufzustellen hat, die dabei beobachtet werden sollen.

Die definitive Beschlußnahme über die Anträge dieser Commission bleibt den hohen contrahirenden Regierungen vorbehalten.

Artikel 6.

Die Ausführung des Baues der Bahn und ihrer Beiwerte wird zwar jedem Staat auf seinem Gebiete überlassen; jedoch steht den übrigen contrahirenden Staaten die Controle darüber zu, daß nach den vereinbarten Grundsätzen verfahren werde.

Artikel 7.

Die Kosten des Bahnbaues nebst Brücken und Beiwerten übernimmt jeder Staat auf seinem Gebiete, und es verpflichten sich die hohen contrahirenden Regierungen, die Vorarbeiten zur Ausführung desselben sogleich nach erfolgter Ratifikation dieses Vertrags beginnen und den Bau selbst von da an binnen drei Jahren vollenden zu lassen.

Artikel 8.

Jedem der drei contrahirenden Staaten bleibt es unbenommen, innerhalb seines Gebiets Seitenbahnen anzulegen und sie mit der hier vereinbarten Hauptbahn in Verbindung zu setzen; wogegen er für die Aufbringung der Kosten allein Sorge zu tragen hat. Soll jedoch eine solche Seitenbahn in den gemeinschaftlichen Verband aufgenommen werden, so ist hierüber eine besondere Vereinbarung zu treffen.

Artikel 9.

Für den Betrieb der ganzen Bahn zwischen Heidelberg und Frankfurt wird eine gemeinschaftliche Direktion in Darmstadt errichtet, welche die Verwaltung im Allgemeinen zu besorgen, die Einnahmen und Ausgaben zu überwachen, sowie die Unterhaltung der Bahn nebst Zubehör und die Anschaffung und Unterhaltung des Betriebs-Materials zu bewirken hat.

Artikel 10.

Diese gemeinschaftliche Direktion besteht aus drei Mitgliedern, von denen jede der hohen contrahirenden Regierungen eines ernannt. Jedes dieser drei Mitglieder ist zugleich mit der besondern Aufsicht über die Bahnstrecke auf dem Gebiete seiner Regierung beauftragt.

Artikel 11.

Ueber die Art der Anstellung und Entlassung aller übrigen Bediensteten bei der Bahn werden die hohen Contrahenten eine besondere Vereinbarung treffen.

Artikel 12.

Alle Angestellten der Bahn werden aus der gemeinschaftlichen Casse nach einem vereinbarten Normal-Etat besoldet.

Artikel 13.

Das Regulativ für den Betrieb der ganzen Bahn, alle dienst- und bahnpolizeilichen Verordnungen, sowie alle Dienstinstruktionen des Bahnpersonals werden von den hohen contrahirenden Regierungen vereinbart und von denselben gleichförmig erlassen.

Ebenso wird der Fahrtenplan und der Tarif für den Transport von Personen, Thieren und Waaren gemeinschaftlich festgesetzt und es kann daran nur im Einverständniß der drei contrahirenden Staaten eine Abänderung stattfinden.

Extrafahrten kann die Direktion — insoweit die Hauptfahrten dadurch nicht gehindert werden, — auf eigene Verantwortung anordnen.

Artikel 14.

Von den Kosten der ersten Anschaffung des Betriebsmaterials übernimmt das Großherzogthum Hessen zwei Drittheile; das übrige Drittheil wird von den beiden andern Staaten zu gleichen Theilen getragen.

Artikel 15.

Alle Einkünfte der Bahn sind Einkünfte der Gemeinschaft und werden innerhalb eines jeden Staates für diese erhoben. Desgleichen werden alle für den Betrieb und die Unterhaltung der Bahn und ihrer Werke, sowie für die Unterhaltung und den Ersatz des Betriebs-Materials erwachsenden Kosten, als Lasten der Gemeinschaft behandelt.

Der nach Abzug der sämtlichen Betriebs- und Verwaltungskosten verbleibende jährliche Ueberschuß wird unter die drei contrahirenden Staaten nach demjenigen Verhältniß vertheilt, nach welchem von jedem derselben zu den Kosten des Gesamtbauwesens und der ersten Anschaffung des Betriebsmaterials beigetragen worden ist.

Artikel 16.

Die Bahnbrücken über den Neckar und den Main sollen in solcher Breite hergestellt werden, daß dadurch zugleich eine Passage für Fußgänger gewonnen wird.

Für deren Benutzung von solchen Personen und Gegenständen, welche sich nicht auf den Bahnzügen befinden, soll ein mäßiges Brückengeld für gemeinschaftliche Rechnung der drei contrahirenden Staaten erhoben werden. Eine weitere Territorial- oder Lokalaufgabe von Seiten des betreffenden Staats soll nicht stattfinden.

Artikel 17.

Jede der hohen contrahirenden Regierungen ist jederzeit befugt, durch besonders abgeordnete Kommissarien vom Bahnbetriebe und der Geschäftsführung im Ganzen oder Einzelnen, sowie von den Rechnungen nach beliebiger Auswahl, Einsicht nehmen zu lassen.

Alljährlich sollen sich Commissarien der hohen contrahirenden Regierungen zu einer Konferenz vereinigen, welche die von der Direktion vorbereitete Abrechnung für's verflossene Jahr endgültig feststellt, und die übrigen gemeinschaftlichen Angelegenheiten besorgt, über die nicht bereits im Wege der Correspondenz eine Verständigung unter den Regierungen getroffen wurde.

Die Schlußfassungen der Commission unterliegen der Genehmigung der hohen Regierungen.

Artikel 18.

Da der Zweck des Staats-Vertrags vom 10. Januar 1838 — die Erbauung einer Eisenbahn zwischen dem Neckar und dem Main betreffend — durch vorstehende Bestimmungen erreicht wird, so wird derselbe hiermit für aufgehoben erklärt.

Artikel 19.

Gegenseitiger Vertrag soll den beteiligten hohen Regierungen zur Genehmigung vorgelegt, und die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden sobald als möglich und spätestens binnen sechs Wochen bewirkt werden.

So geschehen Karlsruhe den 25. Februar 1843.

(gez.) von Marshall.

(gez.) Eckhardt.

(gez.) Souhan.

L. S.

L. S.

L. S.