

svejttske Jærnbanetransportlov udkom den 20de Marts 1875; men dels spores i denne paa mange Punkter Hensyn til det internationale Samkvem, hvorfors dens Bestemmelser senere for en stor Del ere gaaede over i Overenskomsten af 1890, — dels viste sig Andragernes Tanke ved nærmere Prøvelse saa sund og praktisk, at Regeringen — efter at Jærnbane- og Handelsdepartementet havde erklæret sig derover — lod sine Sendemænd i Berlin, Paris, Rom og Wien forhøre, hvad Grænselandenes Regeringer mente om det af Seigneux og Christ stillede Forslag.

Da de fire Stormagters Mening i det væsentlige var gunstig, begyndte Forbundsraadet i Svejtz at forberede en international Konference. Programmet for en saadan afsendtes den 9de Juni 1876 — foruden til Tyskland, Frankrig, Italien og Østerrig-Ungarn — til Rusland, Nederlandene, Belgien, Luxemburg, Danmark, Spanien og Portugal. Med Undtagelse af de tre sidstnævnte, modtoges Indbydelsen af alle de nævnte Stater; og disses befuldmægtigede vare fra den 13de Maj indtil den 4de Juni 1878 samlede i Bern. (Seigneux og Christ vare Konferencens Sekretærer). Paa denne første forberedende Konference blev det bl. a. slaaet fast, at de Bestemmelser, hvorom man maatte komme overens, udelukkende skulde gælde den internationale Samfærdsel, da det maatte overlades enhver især af de Overenskomsten tiltrædende Stater, hvorvidt den vilde ordne sin indenrigske Ret efter lignende Grundlæggninger (se Slutningsprotokollen under 2. og 3., jfr. Overenskomstens Art. 5, næstsidste Stk.). Dette har sin Betydning lige over for den Frygt, der maatte næres for, at den indenlandske Befordring kunde komme til at lide af Hensyn til den internationale. Efter hvad der er oplyst for Udvalget, kender Centralbureauet i Bern intet Tilfælde, hvor Overenskomsten kan antages at have bevirket noget saadant. — Af Konferencens Forhandlinger vil det, af Hensyn til Danmarks

foreslaaede Tilslutning, ligeledes nu have Interesse at fremdrage, hvad der foresaldt paa Mødet den 14de Maj. Belgien havde foreslaaet at føje til Udkastets Art. 1 en udtrykkelig Bestemmelse om, at Overenskomsten var anvendelig paa Befordring ad Jærnbaner „med eller uden Afbrydelse af Søfart (interposition de navigation)“. Dette Forslag forkastedes vel med et Flertal af Stemmer (bl. a. Tysklands), men der blev ingen Indvending gjort imod den allerede forinden af Tyskland opstillede Grundlæggning: at man har troet at burde udelade den i Udkastet opstillede Betingelse, „at vedkommende Jærnbaner skulle være forbundne ved en uafbrudt Linie af Skinner, og det for ikke fra Overenskomsten at udelukke Jærnbaner af forskellige Sporvidde og saadanne, hvor Befordring sker ved Søoverfarter (trajets)“. Dampfærger ere altsaa medindbefattede under Udtrykket „Jærnbaner“ i Overenskomsten, og ligeledes enhver anden Overfart, som er bestemt til at fortsætte Jærnbanebefordringen fra den ene Bred af et Vand til den anden, saa at der herefter ingen Tvivl er om, at de danske Dampfærger over Lille Bælt, Store Bælt, Sundet o. lign. uden videre kunne komme ind under Overenskomstens Bestemmelser*). Dog maa det anses for nødvendigt udtrykkelig at nævne dem i Listen over de Jærnbaner, som skulle gaa ind derunder, — en Liste, der jo efterhaanden kan forøges eller ændres (se Art. 1, jfr. Art. 58). Samtidig med de egentlig danske Jærnbaner vil derimod ikke uden videre kunne optages Overfarterne imellem Korsør og Kiel, Gedser og Warnemünde, eftersom de ere blandede dansk-tyske. Først efter opnaaet Forstaelse imellem den danske og den tyske Regering — hvortil vel næppe en egentlig Traktat behøves — ville saadanne Overfarter kunne op-

*) Jfr. Centralbureauets Aendelse af 8de Juli 1893 om Overfarter paa Bodensøen til umiddelbar Forbindelse mellem Jærnbaner under Overenskomsten (se den af Bureauet udgivne „Budein“ S. 251—252).