

D e c r e t

wegen Concessionirung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft zum Bau und Betriebe der Züterbogk-Riesaer Anschlußbahn;

vom 9ten Juni 1848.

Wir, Friedrich August, von GOTTES Gnaden König von Sachsen u. u. u.

thun hiermit kund und zu wissen, daß Wir, nachdem wegen Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Dresden mit der Königlich Preussischen Regierung unter dem 6ten März dieses Jahres ein Staatsvertrag abgeschlossen worden ist, in Folge dieses Vertrags, sowie auf Grund des Gesetzes vom 10ten August 1837 wegen Abtretung des zu Erbauung innenbemerckter Eisenbahnen erforderlichen Grundeigenthums § 1 unter 4, die Ausführung einer Eisenbahn, welche, unter der Benennung „Züterbogk-Riesaer Anschlußbahn“, einer Seits an die auf Königlich Preussischem Gebiete im Bau begriffene Bahn von Züterbogk über Prensendorf und Falkenberg nach der Sächsischen Landesgrenze, an dem Punkte, wo letztere von der Bahn berührt wird, sich anschließen, anderer Seits aber oberhalb Riesa bei dem Dorfe Röderau in die Leipzig-Dresdner Bahn einmünden soll, genehmigt und zum Bau und Betriebe dieser Bahn die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft, auf das durch die Direction derselben gestellte Ansuchen, mit Concession zu versehen beschloffen haben.

Zu dem Ende sind über die Art und Weise der Ausführung des Unternehmens und dessen künftigen Betrieb, nicht minder über die Bedingungen, unter welchen es angemessen erschienen ist, dem Staate die eigenthümliche Erwerbung desselben vorzubehalten, von Unseren Ministerien des Innern und der Finanzen die erforderlichen näheren Bestimmungen mit Rücksicht auf den Inhalt des obgedachten Staatsvertrags getroffen und, nach vorgängiger Verhandlung mit den Beauftragten der Berlin-Anhaltischen Eisenbahndirection, in der Maasse festgestellt worden, wie die Anfüge unter ○ an die Hand giebt.

Indem Wir nun diese Bestimmungen ihrem gesammten Inhalte nach, in der Eigenschaft als Concessionsbedingungen für die Züterbogk-Riesaer Anschlußbahn, andurch bestätigen, wollen Wir, daß denselben von Jedermann, den es angeht, insonderheit aber von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft und deren Vorständen und Verwaltungsbehörden auf das genaueste Folge gegeben werde und haben zu dessen Beurkundung gegenwärtiges

Concessionsdecret

unter eigenhändiger Vollziehung erteilt, auch demselben Unser Königlich-Siegel beifügen lassen.

So gegeben zu Dresden, den 9ten Juni 1848.

Friedrich August.



Robert Georgi.
Martin Oberländer.



§ 1. Der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft wird zum Bau und zum Betriebe einer Eisenbahn, welche sich einer Seits an die für Rechnung der genannten Gesellschaft in der Ausführung begriffene Bahn von Züterbogk über Premscendorf und Falkenberg nach der Sächsischen Landesgrenze an dem Punkte, wo letztere von der Bahn berührt wird, anschließen, anderer Seits aber oberhalb Riesa bei dem Dorfe Röderau in die Leipzig-Dresdner Eisenbahn einmünden und welche die Benennung „Züterbogk-Riesaer Anschlußbahn“ führen soll, unter nachfolgenden Bedingungen und näheren Bestimmungen Concession erteilt.

§ 2. Die Concession begründet für die genannte Eisenbahngesellschaft ein ausschließendes Recht dergestalt, daß derselben gegen alle gleichartige, die Verbindung der nämlichen Endpunkte auf directem Wege bezweckende Unternehmungen ein Verbotungsrecht zusteht, unbeschadet jedoch des Rechts der Königlich Sächsischen Staatsregierung, in Zukunft nach Befinden ähnliche, auf Beschleunigung des Transports von Personen und Sachen berechnete Unternehmungen, welche keine Eisenbahnen sind, ohne Unterschied des Tracts zu concessioniren.

§ 3. Das Expropriationsgesetz vom 3ten Juli 1835 und die zu dessen Ausführung erlassenen Verordnungen haben auch auf den Bau der Züterbogk-Riesaer Anschlußbahn Anwendung zu leiden und werden zu dem Ende für die fragliche Eisenbahnanlage durch besondere Verordnung in Kraft gesetzt werden.

§ 4. Die § 1 genannte Eisenbahngesellschaft ist der Königlich Sächsischen Regierung gegenüber bei Verlust der Concession verpflichtet, die Züterbogk-Riesaer Anschlußbahn in der aus dem genehmigten Bauplane sich ergebenden Richtung vollständig auszuführen, auch den Bau selbst in dem Verhältnisse, in welchem der Fortgang des Expropriationsgeschäfts die Erwerbung des Grundes und Bodens ermöglichen wird, unverzüglich in Angriff zu nehmen und binnen vier Monaten von Publication der Expropriationsverordnung derge-

halt zu vollenden, daß sie spätestens zum 31sten October 1848 ihrer ganzen Ausdehnung nach in Betrieb gesetzt werden kann.

§ 5. Die Ausführung des Baues und der künftige Betrieb erfolgt unter der Leitung der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft durch die von derselben anzustellenden Techniker, aber unter der Oberaufsicht und Controle der Königlich Sächsischen Staatsregierung. Ueber die Modalität der letzteren bleibt nähere Bestimmung vorbehalten.

Für den Bau der Bahn in allen seinen Theilen sind vorzugsweise solche Arbeiter zu verwenden, welche im Königreiche Sachsen heimathsberechtigt sind, und nur bei denjenigen Arbeiten, welche besondere Kenntniß und Uebung erfordern, z. B. zum Legen des Schienengleises, können auch auswärtige Arbeiter beschäftigt werden; auch ist dieß in dem Falle gestattet, wenn es zur schnellen Beendigung der Erdarbeiten, wozu mindestens 800 Mann gehören, an heimathlichen Arbeitern fehlen oder dieselben zur Annahme von nach dem Ermessen des mit der Controle des Bahnbaues zu beauftragenden Königlich Sächsischen Beamten angemessen berechneten Accordätzen nicht bereit sein sollten.

Die Direction ist verpflichtet, der controlirenden Behörde jeder Zeit durch Vorlegung der Listen den Nachweis zu führen, daß in der Regel nur einheimische und nur unter den vorbemerkten Ausnahmen fremde Arbeiter beschäftigt werden.

§ 6. Die Linie der Züterbogk-Niesauer Anschlußbahn wird sich in der Nähe der Leipzig-Dresdner Bahn von einem hierzu geeigneten, nach Ermessen der Königlich Sächsischen Regierung zu bestimmenden Punkte aus in südöstlicher und nordwestlicher Richtung gleichmäßig verzweigen und in die Leipzig-Dresdner Eisenbahn dergestalt einmünden, daß in vorausgesetzter Einigung mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft die directe Weiterbeförderung von Personen und Gütern in der Richtung von Berlin nach Dresden und Leipzig, sowie in entgegengesetzter Richtung ohne längeren, als für den Betrieb erforderlichen Aufenthalt und möglichst ohne Wagenwechsel bewirkt werden könne.

§ 7. Die Spurweite auf der Anschlußbahn hat, wie auf den übrigen Sächsischen Eisenbahnen, 4 Fuß 8½ Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen zu betragen.

Der Bahnkörper ist durchgängig in der für ein Doppelgleis erforderlichen Kronenbreite von mindestens 14 Dresdner Ellen oder 26 Fuß Preussisch herzustellen, die Gesellschaft aber verpflichtet, mit der Legung des zweiten Schienengleises, insoweit nicht einzelne Bahnstrecken gleich Anfangs damit zu versehen sind, in dem Verhältnisse vorzuschreiten, in welchem die Bedürfnisse des zunehmenden Verkehrs nach dem Ermessen der Königlich Sächsischen Regierung solches erheischen.

Ueber folgende Theile des Bauprojects:

- die Steigungsverhältnisse und Krümmungshalbmesser der Bahnlinie;
- die Veranstellungen für die Kreuzung der Bahn mit den öffentlichen Straßen;
- die Wahl der Anhaltepunkte;
- die Lage und Einrichtung des Anschlußbahnhofs bei Röderau;

hat die Gesellschaft die specielle Genehmigung der Königlich Sächsischen Staatsregierung einzuholen und deren Anordnungen zu befolgen.

Der Oberbau wird so ausgeführt, wie dieß bei dem übrigen, nicht-Sächsischen Theile der Bahn von Jüterbogk bis zur Landesgrenze der Fall ist.

§ 8. Die Gesellschaft, als Eigenthümerin der Bahn, ist ausschließlich berechtigt, dieselbe zur Transportbeförderung zu benutzen und dagegen verpflichtet, den Betrieb auf selbiger, sowohl was den Personen- als was den Waarentransport anlangt, auf eine dem jeweiligen Bedürfnisse des Verkehrs entsprechende Weise einzurichten und im Gange zu erhalten. In dieser Hinsicht liegt ihr namentlich ob:

- a) die Eisenbahn stets in gutem und fahrbarem Stande zu erhalten und tüchtige dem Bedürfnisse des Verkehrs angemessene und die Sicherheit der Reisenden nicht gefährdende Beförderungsmittel für den Transport von Personen, Waaren und Thieren in hinlänglicher Anzahl zu stetem Gebrauche bereit zu halten, sowie auch die Beförderung selbst ohne persönliche Begünstigung nach Maaßgabe der Zeit- und Reihenfolge der Anmeldung und Aufgabe zu besorgen;
- b) den Betrieb auf der Anschlußbahn in die nöthige Uebereinstimmung mit dem Betriebe auf den anstoßenden Bahnen, zu welchen in dieser Beziehung auch die Chemnitz-Riesaer Bahn zu rechnen ist, zu bringen;
- c) dann, wenn durch Beschädigungen oder Unfälle und Naturereignisse die Bahnverbindung eine Unterbrechung erleidet, für schleunigste Wiederherstellung und Eröffnung dieser Verbindung Sorge zu tragen, auch die bereits zum Transporte übernommenen Personen und Güter ohne Erhöhung ihrer Tariffäge unverzüglich an die bedungenen Bestimmungsorte, da nöthig, auch mit anderen als ihren eigenthümlichen Transportmitteln befördern zu lassen.

Zu Erfüllung dieser Obliegenheiten kann die Gesellschaft Seiten der Aufsichtsbehörde durch die geeigneten administrativen Zwangsmittel angehalten werden.

§ 9. Der Bahntarif und der Fahrplan, sowie jede Abänderung des letzteren und jede Erhöhung des ersteren unterliegen der Genehmigung der Königlich Sächsischen Staatsregierung.

Für den im Einverständnisse mit der Verwaltung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn aufzustellenden Fahrplan ist der Gesichtspunkt als maassgebend zu betrachten, daß von Berlin nach Dresden und Leipzig und in entgegengesetzter Richtung von Dresden und Leipzig nach Berlin täglich mindestens zweimal eine zusammenhängende Verbindung ohne einen anderen, als den durch den Betrieb bedingten Aufenthalt bei Röderau stattfinde und die Direction sich nicht entbrechen dürfe, die Zahl der Züge in Verbindung mit der Leipzig-Dresdner Bahn zu vermehren, wenn das Verkehrsbedürfniß nach Ermessen der Königlich Sächsischen Regierung es erheischen sollte.

Ueber die zu Sicherstellung dieses Endzwecks zu treffenden Einrichtungen, sowie über-

haupt über alle diejenigen Punkte, die sich auf die Ueberführung des Verkehrs von der einen Bahn auf die andere und das gehörige gegenseitige Ineinandergreifen des Bahnbetriebs beziehen, einschließlich der gemeinschaftlichen Benutzung des Uebergangsbahnhofs und der deshalb festzustellenden Modalitäten, hat die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft mit dem Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie sich zu vereinbaren und den desfalls abzuschließenden Vertrag noch vor Eröffnung des Betriebs auf der Anschlußbahn dem Ministerium des Innern zur Kenntnißnahme und Genehmigung vorzulegen.

Dabei ist jedenfalls von dem Gesichtspunkte auszugehen und darauf Bedacht zu nehmen:

- a) daß die Abfertigung der Personen, des Gepäcks und der Güter zwischen Berlin und Dresden, und Berlin und Leipzig mit directen Billets, Gepäckscheinen und Frachtbriefen zu geschehen habe;
- b) daß die Taxen für die nach Leipzig und die von da nach Berlin bestimmten Transporte für die Tour von Berlin über Jüterbogk bis an den Anschlußpunkt bei Röderau, sowie in umgekehrter Richtung von der Berlin-Anhaltischen Gesellschaft keinesfalls höher gestellt werden dürfen, als die von Berlin bis Rötzen für den directen Verkehr zwischen Berlin und Leipzig bestehenden Taxen;
- c) daß die Beförderung sowohl der Personen als der Güter zwischen Berlin einer Seits und Dresden und Leipzig anderer Seits sobald und in so weitem Umfange als möglich ohne Wechsel der Transportfahrzeuge erfolge.

§ 10. Insofern sich nach dem Ermessen der Königlich Sächsischen Staatsregierung im Interesse des allgemeinen und des Post-Verkehrs die Einrichtung von Nachtfahrten auf der Route zwischen Berlin einer Seits und Dresden und Leipzig anderer Seits als nothwendig darstellen und auf den bezüglichen Strecken der Leipzig-Dresdner Bahn zur Ausfühung gebracht werden sollte, so ist die Verwaltung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn auf die vom Ministerium des Innern an sie zu richtende Aufforderung verpflichtet, sich dieser Veranstaltung auch ihrer Seits anzuschließen und die dadurch bedingten Betriebseinrichtungen unverweilt ins Werk zu setzen.

§ 11. Das Verhältniß der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft zur Königlich Sächsischen Postanstalt hinsichtlich der Jüterbogk-Riesaer Anschlußbahn ist nach den in der Beilage R. J. *) enthaltenen Bestimmungen zu beurtheilen, welchen die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft sich allenthalben zu unterwerfen hat.

§ 12. In Beziehung auf die Benutzung der Jüterbogk-Riesaer Anschlußbahn für Zwecke der Militärverwaltung ist die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft, als Eigenthümerin der genannten Anschlußbahn, sowohl der Königlich Sächsischen als der Königlich Preussischen Militärverwaltung gegenüber, zu den nämlichen Leistungen verpflichtet, welche derselben hinsichtlich der dem Preussischen Gebiete angehörigen Abtheilung der Bahn von Berlin nach Dresden zu

*) Des Abdrucks dieser Beilage hat es nicht bedurft.

Gunsten der Preussischen Militärverwaltung bereits obliegen oder künftig aufgelegt werden dürften, ohne dafür eine Vergütung nach anderen und höheren Sätzen in Anspruch nehmen zu können, als ihr solche Seiten der nurgedachten Militärverwaltung auf Grund allgemeiner gesetzlicher Vorschrift oder vertragsmäßigen Abkommens zu gewähren ist.

§ 13. Die Obliegenheiten der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft bezüglich der Handhabung der Bahnpolizei und der Ausübung des Aufsichtsrechts der Regierung über die Eisenbahn und deren Betrieb in technischer Hinsicht sind nach den deshalb im Königreiche Sachsen bestehenden oder noch zu erlassenden allgemeinen und speciellen Verwaltungsnormen zu beurtheilen. Das Nämliche gilt von denjenigen Anordnungen und Einrichtungen, welche in Hinsicht auf die polizeiliche Beaufsichtigung des Reise- und Transportverkehrs auf den Eisenbahnen bestehen und noch getroffen werden dürften. Namentlich ist die Gesellschaft verpflichtet, auf dem Bahnhofe bei Röderau, falls es für erforderlich erachtet werden sollte, sowie auf den sonstigen Anhaltepunkten, eine geeignete Localität zum Polizeibüreau anzuweisen.

§ 14. Der durch die Aufstellung von Hülfsgendarmen zur polizeilichen Beaufsichtigung der Eisenbahnarbeiter während der Bauzeit entstehende außerordentliche Aufwand ist von der Gesellschaft zu ersetzen.

§ 15. Die Gesellschaft ist verbunden, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen an die Bahn geschehen zu lassen und für den Fall eines solchen die durch die Herstellung eines geregelten und zusammenhängenden Verkehrs von einer Bahnlinie auf die andere bedingten Anstalten und Betriebsrichtungen zu treffen.

Kommt hierüber unter den beteiligten Bahnverwaltungen eine gütliche Vereinigung nicht zu Stande, so fällt die Regulirung des Verhältnisses der Entscheidung der Königlich Sächsischen Regierung anheim.

§ 16. Wenn in Folge des Baues der Eisenbahn zum Zweck der Verbindung des Bahnhofes bei Röderau oder der sonstigen Anhaltepunkte mit den nächstgelegenen Orten oder Straßen die Anlegung neuer oder der Umbau und die grundhaftere Herstellung schon vorhandener Wege und Straßen nach straßenpolizeilichem Ermessen sich nöthig macht, so fällt der durch diese Veranstaltungen entstehende Bau- und Unterhaltungsaufwand der Eisenbahngesellschaft zur Last, insoweit nicht nach Beschaffenheit der Umstände eine Mitleidenheit der betreffenden Flurgemeinden oder sonstiger Baupflichtiger einzutreten hat, worüber die Entscheidung der Regierung zusteht.

§ 17. Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, sowie für etwaige, durch außerordentliche Ereignisse bedingte, zeitweilige Unterbrechungen des Bahnbetriebs kann die Gesellschaft vom Staate einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen; es wäre denn, daß eintretenden Falls den durch Krieg beschädigten Staatsangehörigen überhaupt durch ein Landesgesetz oder durch Staatsverträge ein Schädensanspruch zugestanden würde

§ 18. Die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft, als Inhaberin der Züterbogk-Niesauer Anschlußbahn, ist hinsichtlich aller und jeder auf die Anlage, den Besitz und Betrieb dieser Bahn bezüglichen Verhältnisse den Behörden und Gesetzen des Königreichs Sachsen, sowie insbesondere der directen Besteuerung nach Maaßgabe der bestehenden und noch zu erlassenden Gesetze gleich den übrigen Sächsischen Bahnen unterworfen und hat ihren Gerichtsstand vor dem Königlichen Justizamte Großenhain.

Sie wird zu dem Ende einen im Dienste der Gesellschaft stehenden, auf Königlich Sächsischem Gebiete wohnhaften Beamten bezeichnen, welcher die erstere in ihren Beziehungen zu den Königlich Sächsischen Behörden zu vertreten hat, und welchem die für die Gesellschaft bestimmten amtlichen Verfügungen und Erlasse mit rechtlicher Wirkung für Jene zu insinuiren sind. Derselbe ist zugleich für alle das Königlich Sächsische Staatsgebiet und den Verkehr mit den anstoßenden Sächsischen Bahnen betreffende Betriebs- und Verwaltungsangelegenheiten der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als Beauftragter der Gesellschaftsdirection zu betrachten und mit den erforderlichen, auf eine möglichst erleichterte Erledigung der bezüglichen Geschäfte abzweckenden Ermächtigungen zu versehen.

Bei Auswahl und Anstellung des auf der Anschlußbahn zu stationirenden Aufsichtspersonals wird die Gesellschaft auf solche Individuen, welche ihren heimathlichen Verhältnissen nach dem Königreiche Sachsen angehören, vorzugsweise Rücksicht nehmen.

§ 19. Der Königlich Sächsischen Staatsregierung bleibt das Recht vorbehalten, die Züterbogk-Niesauer Anschlußbahn nebst sämmtlichen Zubehörungen gegen baare Erstattung des von der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft nachweislich in dieselbe verwendeten Anlagecapitals eigenthümlich zu erwerben, unter folgenden näheren Bedingungen:

a) Dieses Ankaufsrecht kann Seiten der Staatsregierung vor der Betriebseröffnung auf der Anschlußbahn und binnen zwei Jahren nach diesem Zeitpunkte zu jeder Zeit, wenn sie aber innerhalb dieser Frist von dem ihr bis zum Ablaufe derselben zustehenden Kündigungsrechte keinen Gebrauch gemacht hat, nicht vor Ablauf eines Zeitraums von funfzehn Jahren nach der Betriebseröffnung, von da an aber beliebig ausgeübt werden. Der Geltendmachung desselben hat, wenn sie noch innerhalb der Bauzeit fällt, eine mindestens vierwöchentliche, nach bereits erfolgter Betriebseröffnung aber eine mindestens sechsmonatliche Kündigung vorauszugehen.

b) Erfolgt die Uebernahme der Bahn Seiten der Staatsregierung vor Eröffnung des Betriebs, so gehen sämmtliche in Ansehung des Baues der Anschlußbahn durch Abschluß von Anstellungs-, Lieferungs- und Arbeits-Contracten oder auf sonstige Weise von der Gesellschaft eingegangene Verbindlichkeiten auf die Staatsregierung mit der Wirkung über, daß dieselbe die Gesellschaft hinsichtlich aller und jeder daraus gegen sie herzuleitenden Ansprüche zu vertreten, dagegen aber auch die denselben entsprechenden Rechte und Forderungen geltend zu machen hat.

c) Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft wird über alle auf den Bau der Anschlußbahn und ihrer Zubehörungen sich beziehenden Ausgaben ohne Ausnahme eine von dem sonstigen Rechnungswerke der Gesellschaft völlig abgeforderte Rechnung in solcher Ordnung führen lassen, daß daraus der Verlauf jener Ausgaben jeder Zeit vollständig ersichtlich ist. Dem nach § 5 mit der Controle des Bahnbaues zu beauftragenden Beamten steht es frei, von der Rechnung und deren sämtlichen Unterlagen, so oft er es wünscht, Einsicht zu nehmen. Nach gänzlicher Vollendung des Baues wird der Rechnungsabluß gemeinschaftlich festgestellt, um nach erfolgter gegenseitiger Anerkennung bei künftiger Uebernahme der Bahn Seiten der Königlich Sächsischen Staatsregierung der Bestimmung des Kaufpreises zur Grundlage zu dienen. Die Ausgaben für späterhin, erst nach Vollendung des Bahnbaues ausgeführte Anlagen, welche sich als nothwendig herausgestellt, werden dem Anlagecapitale, und resp. dem Kaufpreise hinzugerechnet. Hierin sind jedoch solche Kosten, welche die Instandhaltung und Erneuerung bereits bestehender Anlagen betreffen, nicht begriffen.

d) Insofern zur Zeit der Erwerbung der Bahn durch den Staat der Zustand derselben gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben sollte, so ist von dem nach Punkt c festgestellten Anlagecapitale ein im Wege des Vergleichs eventuell durch Sachverständige, von welchen jeder Theil einen und diese wieder einen Dritten, als Obmann zu ernennen haben, zu bestimmender, dem zeitweiligen Zustande entsprechender Procentsatz in Abzug zu bringen.

e) Mit der Ausübung des Ankaufsrechts erlöschen alle der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft aus der Concession zum Bau und Betriebe der Anschlußbahn zustehenden Rechte und Befugnisse und gehen in unveränderter Maaße auf die Königlich Sächsische Staatsregierung oder auf denjenigen dritten Unternehmer über, auf welchen die Regierung solche zu übertragen für gut finden sollte.

Anlangend den Betrieb auf der Anschlußbahn, so beruht es in der Wahl der Regierung, ob sie denselben nach erfolgtem Ankaufe der ersteren bis zu dem alsdann an der Landesgrenze gemeinschaftlich zu errichtenden Bahnhofe selbst übernehmen, oder aber der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft auf bestimmte oder unbestimmte Zeit noch ferner überlassen wolle. Entscheidet sie sich für das Letztere, so ist die genannte Eisenbahngesellschaft verbunden, den Betrieb in der bisherigen Weise zu besorgen und dagegen einen dem Längenverhältnisse der Anschlußbahn zur ganzen Berlin-Anhaltischen Bahn (sowohl von Berlin bis Köthen, als von Berlin bis Röderau) entsprechenden Antheil an dem statutenmäßig ermittelten Reinertrage dieses Unternehmens jährlich an den Eigenthümer der Anschlußbahn abzugeben.

Letzte Absendung: am 24ten Mai 1854.