

## V e r t r a g

mit der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft über den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn von Gera nach Eichicht.

Zwischen der königlich Preussischen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Ober-Baurath Weißhaupt und den Geheimen Ober-Regierungsrath Heise, und der Großherzoglich-Sachsen-Weimarschen Staatsregierung, vertreten durch den Geheimen Regierungsrath Schambach und den Regierungsrath Dr. Reinhard, und zwar zwischen beiden Regierungen für sich und Namens der Herzoglich Sachsen-Meiningschen, der Fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtischen und der Fürstlich Reussischen (jüngerer Linie) Regierung einerseits, und der in Erfurt domicilirenden Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, vertreten durch deren Direction, andererseits, ist heute vorbehaltlich der landesherrlichen Genehmigung und, soweit dieselbe erforderlich ist, der Zustimmung der betreffenden Landesvertretungen, sowie der statutenmäßigen Zustimmung der General-Versammlung und der bei der Thüringischen Eisenbahn theilhaftigen drei Staatsregierungen, folgender Vertrag abgeschlossen worden.

### §. 1.

Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Station Gera der Thüringischen Eisenbahn ausgehend, über Saalfeld bis zum Fuße des Thüringer Waldes bei Eichicht als eines integrierenden Theils des Thüringischen Eisenbahn-Unternehmens nach näherer Maßgabe des zwischen den vorgenannten Regierungen unter'm 18. März cr. abgeschlossenen Staats-Vertrages, dessen Bestimmungen beide kontrahirende Theile für sich bindend anerkennen, zu übernehmen.

### §. 2.

Die kontrahirenden fünf Staatsregierungen werden der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft die Konzession für die im §. 1 bezeichnete Eisenbahn, deren demnächstige Fortsetzung zum Anschlusse an die Main-Linien in Aussicht genommen ist, ertheilen, auch derselben das Recht zur Expropriation und zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke auf Grund der betreffenden Landesgesetze einräumen.

### §. 3.

Nachdem die Konzessionen (§. 2) ertheilt und die Baumittel (§. 6) sicher gestellt sein werden, hat die Gesellschaft mit der Bauausführung nach Maßgabe

des festgestellten Bau-Projekts alsbald zu beginnen und den Bau derart zu betreiben, daß die betriebsfähige Vollenbung binnen längstens 3 (drei) Jahren erfolgt.

Die Bahn soll vorläufig nur mit einem Gleise versehen und das zweite Gleis erst bei eintretendem Bedürfnisse (Artikel 3 No. 6 des Staatsvertrags) für Rechnung des hier in Rede stehenden Unternehmens hergestellt werden.

Die technische Revision und Feststellung des gesammten Bau-Projekts, einschließlich der Kostenanschläge, geschieht durch die königlich Preussische Regierung, deren Bestätigung auch die Wahl des den Bau leitenden oberen Technikers bedarf.

Die landespolizeiliche Prüfung des Bau-Projekts und die Feststellung der Stations-Anlagen erfolgt jedoch durch jede einzelne Regierung innerhalb ihres Gebiets.

Von Seiten der königlich Preussischen Staatsregierung werden der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft die vorhandenen Vorarbeiten (Artikel 3 des Staatsvertrags) überlassen. Die für deren Anfertigung verausgabten Kosten hat die Gesellschaft aus dem Bau-Fonds zu erstatten.

#### §. 4.

Das Anlage-Kapital, welches zur anschlagsmäßigen Ausführung und Ausrichtung der Bahn, einschließlich der Erweiterung der bei Gera vorhandenen Stations-Anlagen, sowie zur Beschaffung der Transport-Mittel, zur Verzinsung des Anlage-Kapitals während der Bauzeit und zur Deckung der bei Beschaffung der Geldmittel etwa eintretenden Verluste erforderlich ist, wird auf 6 Millionen Thaler angenommen. Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft wird dasselbe durch Ausgabe von Stamm-Aktien Littera C. beschaffen, welche mit vier und einem halben Prozent jährlich verzinslich sind, und ist ermächtigt, nach ihrer Wahl diese Papiere ganz oder theilweise entweder freihändig zu begeben, oder nach Maßgabe der Vorschriften in den Paragraphen 13 und flg. des Statuts der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft vom 3ten und 5ten August 1844 zur Zeichnung aufzulegen.

#### §. 5.

Sobald die Bau-Rechnung für die neue Bahn geschlossen ist, was spätestens ein Jahr nach erfolgter Betriebsöffnung Statt finden soll, wird das Kapital, welches sich

- 1) für den Bau der Bahn nebst allem Zubehör,
- 2) für Anschaffung der Transport-Mittel,



- 3) für die Bestreitung derjenigen General-Kosten, welche sich nicht abgefondert verrechnen lassen und mit  $\frac{1}{4}$  Prozent der Ausgabe zu 1. der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu erstatten sind,
- 4) für die Verzinsung mit  $4\frac{1}{2}$  Prozent der erwähnten Bauzeit, d. h. bis zu den auf die Betriebseröffnung der ganzen Bahn von Gera nach Eichicht folgenden 1. Januar auf die begebenen Aktien geleisteten Einzahlungen, und
- 5) zur Deckung etwaiger Cours-Verluste, jedoch nicht über den Betrag von zehn Prozent des verausgabten Anlage-Kapitals, als nothwendig ergeben hat, unter Mitwirkung von Kommissarien der Königlich Preussischen und der Großherzoglich Sächsischen Regierung definitiv festgesetzt. Die Zins-Garantie (§. 8) erstreckt sich jedoch nur auf ein Anlage-Kapital bis zur Höhe von sechs Millionen Thalern (§. 4).

#### §. 6.

Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft soll nicht gehalten sein, den Bau der Bahn früher zu beginnen, als es ihr gelingt, zur Gewinnung der hierzu erforderlichen Geldmittel die Aktien zum Kurse von nicht weniger als 90 Prozent unterzubringen. Einmal begonnen, muß der Bau jedoch selbst beim Eintritte ungünstiger Kurse ohne Unterbrechung fortgesetzt und in der vereinbarten Zeit (§. 3) zu Ende geführt werden. Sollte die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft es für gut befinden, nicht sofort das gesammte Aktien-Kapital zu begeben, so ist sie verpflichtet, den 10 Prozent übersteigenden Cours-Verlust, welcher etwa bei einer späteren Begebung des zurückbehaltenen Theils der Aktien erwächst, aus eigenen Mitteln zu decken.

#### §. 7.

Sollte es der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Ablauf eines Jahres, von der Königlich Preussischer Seite erfolgten Publikation des die Bahn Gera-Eichicht betreffenden Statuts-Nachtrags an gerechnet, noch nicht gelungen sein, die Aktien Littera C. zum Kurse von mindestens 90 Prozent zu begeben, so sollen die beteiligten Staatsregierungen diesen Vertrag in dem Falle aufzuheben berechtigt sein, daß ein anderer Unternehmer sich bereit finden lassen sollte, die fragliche Eisenbahn unter, den Regierungen mindestens gleich günstigen Bedingungen auszuführen, es sei denn, daß die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft in solchem Falle sich entschließen sollte, den zur Beschaffung des Bau-Kapitals erforderlichen Cours-Verlust

über 10 Prozent zu tragen und das Unternehmen im Uebrigen unter Festhaltung der Bedingungen dieses Vertrages selbst herzustellen.

Der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft soll ebenfalls das Recht des Rücktritts von diesem Vertrage zustehen, wenn es ihr ein Jahr nach Publikation des betreffenden Statut-Nachtrags noch nicht möglich gewesen sein sollte, die Aktien Littera C. zu 90 Prozent unterzubringen.

#### §. 8.

Für den Fall, daß der Reinertrag der Gera-Eichsfelder Bahn nicht ausreichen sollte, um das Anlage-Kapital (§. 5) mit  $4\frac{1}{2}$  Prozent zu verzinsen, wird zunächst von der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft ein Zuschuß bis zu  $\frac{1}{4}$  Prozent geleistet, hierauf treten die beteiligten fünf Staaten für die nächsten  $3\frac{1}{2}$  Prozent und zum Schluß wieder die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft für die letzten  $\frac{3}{4}$  Prozent ein.

Die von den Staaten für ihren Theil übernommene Zins-Garantie von  $3\frac{1}{2}$  Prozent des Anlage-Kapitals repartirt sich auf dieselben nach Maßgabe der Länge der in den einzelnen Staaten belegenen Bahnstrecken, wobei von dem Ende der Gleise der Weißenfels-Geraer Zweigbahn auf dem Bahnhofe Gera bis zu dem Ende der Gleise auf dem Bahnhofe Eichsfeld gerechnet wird.

Die zur Zins-Zahlung erforderlichen von den Staatsregierungen zuzuschickenden Gelbbeträge werden zu den Fälligkeits-Terminen der Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft auf deren Antrag bei der Königlichen Regierungshauptkasse in Erfurt zur Disposition gestellt.

#### §. 9.

Der Reinertrag der neuen Bahn wird bergestalt berechnet, daß von der gesamten Jahreseinnahme derselben

- a) die verausgabten Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Transport-Kosten, einschließlich der Kosten für die allgemeine Verwaltung (§. 12.),
- b) der Beitrag zum Reserve- und Erneuerungsfonds der Thüringischen Eisenbahn nach den Grundsätzen des für diese jeweilig bestehenden Regulativs abgezogen werden.

Den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft soll die Gera-Eichsfelder Bahn nicht verhaftet sein.



## §. 10.

Bis zu 5 Prozent wird der Reinertrag an die Inhaber der Stamm-Aktien Littera C. vertheilt. Ueberschreitet der Reinertrag 5 Prozent, so soll von diesem Ueberschusse

die Hälfte den beteiligten Staatsregierungen, behufs Abtragung der in den Vorjahren in Folge der übernommenen Garantie geleisteten Zuschüsse nach Maßgabe ihrer Beteiligung,

ein Viertel den Stamm-Aktien des alten Unternehmens, mit Ausnahme derer Littera B., und

ein Viertel den Stamm-Aktien Littera C.

zufließen.

Sind die Zuschüsse der Staatsregierungen vollständig zurückerstattet, so wird der 5 Prozent übersteigende Ueberschuß des Reinertrages zwischen den Stamm-Aktien des alten Unternehmens, mit Ausnahme derer Littera B., und der Stamm-Aktien Littera C. je zur Hälfte vertheilt.

## §. 11.

Die Zins-Garantie (§. 8) erlischt, wenn in zehn hinter einander folgenden Jahren ein Zinsenzuschuß von Seiten der Regierungen nicht erforderlich gewesen ist.

## §. 12.

Zur Vermeidung einer getrennten Betriebs-Rechnung wird festgesetzt, daß die Gera-Eichicht Eisenbahn an sämtlichen Betriebs-Ausgaben des alten und neuen Unternehmens in folgender Weise partizipirt:

- 1) an den Gesamt-Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältnis der Länge der neuen Bahn zu derjenigen der übrigen Bahnstrecken der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft;
- 2) an den Kosten der Transport-Verwaltung nach dem gemittelten Verhältnisse der durchlaufenen Lokomotiv-Meilen und der durchlaufenen Wagenax-Meilen;
- 3) an den Kosten der Bahnverwaltung nach Maßgabe der wirklichen Ausgaben. Dabei sollen die Kosten der gemeinschaftlich benutzten Station Gera nach der Zahl der für jede Bahn abgelassenen Züge repartirt werden.

- 4) Außer den sub 2 zu berechnenden Kosten wird in Betreff der Benutzung der Betriebsmittel des alten und neuen Unternehmens, soweit sie gemeinschaftlich sein wird, festgesetzt, daß die gegenseitig zu leistende Entschädigung nach der zurückgelegten Meilenzahl und den im Verbandsverkehre der Thüringischen Eisenbahn geltenden niedrigsten Miethssätzen zu normiren ist.
- 5) Was im Verkehre mit anderen Bahnen an Miethe für Wagen oder Lokomotiven aufkommt und gezahlt wird, beziehungsweise die Differenz zwischen dieser Einnahme und Ausgabe, wird für jedes Betriebsjahr auf die Thüringische Eisenbahn und die neue Bahn nach Verhältniß der Wagenanzahl-Meilen, beziehungsweise der Lokomotiv-Meilen verrechnet.

### §. 13.

Die rücksichtlich des Postdienstes und der Anlage und Unterhaltung elektromagnetischer Telegraphen zwischen der Preussischen Staatsregierung und der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen, auf die Hauptbahn bezüglichen Verträge sollen auch für die Gera-Eichicht Eisenbahn Gültigkeit haben, soweit nicht lokale Verhältnisse eine Abänderung bedingen.

Die Eisenbahn-Gesellschaft ist verpflichtet, die Anlage eines elektromagnetischen Staats-Telegraphen auf der neuen Bahn unentgeltlich zu gestatten. Sie übernimmt die Beförderung von Privat- und Staats-Depeschen mit dem Telegraphen dieser Bahn auf Grund des Preussischen Reglements vom 1. Juli 1867 und etwaigen späteren Abänderungen desselben. Sie ist verpflichtet, die Staats-Depeschen der beteiligten Regierungen nach denjenigen Telegraphen-Stationen, wo keine Staats-Telegraphen-Stationen vorhanden, unentgeltlich zu befördern.

### §. 14.

Zur Ausführung der Bestimmung des Staats-Vertrags vom 18. März cr. Artikel 11 über die Benutzung der Eisenbahn zu militärischen Zwecken ist die Gesellschaft verpflichtet, sowohl den Bestimmungen des Preussischen Reglements vom 1. Mai 1861, betreffend die Organisation des Transports größerer Truppenmassen auf den Eisenbahnen, nebst der Instruktion von gleichem Datum für den Transport der Truppen und des Armee-Materials auf den Eisenbahnen, als auch den Abänderungen und Ergänzungen dieser Reglements und Instruktion sich zu unterwerfen.

Grabarmen sind rücksichtlich der Beförderung durch die Bahn den Militär-Personen gleich zu achten.

## §. 15.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen des durch die Konzeptions-Urkunden vom 20. August resp. 10. und 13. September 1844 bestätigten Statuts der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft und der landesherrlich genehmigten Nachträge desselben auf das Unternehmen des Baues und Betriebs der Gera-Eichicht Bahn Anwendung. Auch sind, soweit nicht durch diesen Vertrag und durch einen landesherrlich genehmigten Statuten-Nachtrag ein Anderes festgesetzt wird, die Bestimmungen der Gesellschafts-Statuten für die Verwaltung des neuen Unternehmens maßgebend. Insbesondere werden auch die Bau- und Betriebs-Rechnungen von dem Verwaltungsrathe der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft geprüft und dechargirt, mit der Maßgabe jedoch, daß dieselben der Revision durch einen von der Königlich Preussischen Staatsregierung speziell zu diesem Geschäfte zu ernennenden, zur Wahrnehmung der Interessen sämmtlicher beteiligter Regierungen verpflichteten Kommissar unterliegen.

## §. 16.

Im Interesse der, sowohl in Bezug auf den Betrieb als auch für die Verkehrs-Verhältnisse der beteiligten Staatsgebiete zweckdienlich erscheinenden Einheitlichkeit des Unternehmens Gera-Eichicht mit einer Eisenbahn von Gera nach Hof, wird der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft die Anwartschaft auf die Konzeptionirung einer Bahn von Triptis, einer Station der Gera-Eichichter Eisenbahn, über Schleiz nach Hof innerhalb der Gebietstheile von Meuß, Weimar und Preußen ertheilt. Die Gesellschaft verpflichtet sich, die bezeichnete Bahnstrecke zur Ausführung zu bringen, sobald zwischen den bei der Linie Gera-Eichicht beteiligten Staatsregierungen und der Königlich Bayerischen Regierung ein entsprechender Staatsvertrag zu Abschluß gekommen und dem um die Strecke Triptis-Hof erweiterten Unternehmen in gleichem Maße, wie der Linie Gera-Eichicht durch den gegenwärtigen Vertrag (§. 8, 9, 10 und 11) eine finanzielle Unterstützung zugesichert sein wird. Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft hat in diesem Falle, gleich den Staaten ihre Unterstützung der Linie Gera-Eichicht durch Uebernahme eines Theils der Zins-Garantie (§. 8) auf das erweiterte Unternehmen, das in allen Beziehungen, insbesondere was die Verwaltung und die Berechnung resp. Vertheilung des Reinertrages anlangt, als ein einheitliches behandelt werden soll, auszubehnen.

Die vorerwähnte Berechtigung und Verpflichtung der Gesellschaft erlischt am 1. Mai 1869, wenn nicht bis dahin von der Fürstlich Meußischen Regierung beiden übrigen beteiligten Regierungen der Abschluß der Staatsvertrages unter

fester Zusicherung der erforderlichen Subvention beantragt ist, resp. am 1. Mai 1870, falls nicht bis zu diesem Zeitpunkte der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft durch die Preussische Staatsregierung bekannt gemacht ist, daß der Staatsvertrag wegen der Linie Triptis-Hof abgeschlossen ist und die Zustimmung der betreffenden Landesvertretungen erlangt hat.

§. 17.

Abgesehen von der vorerörterten Erweiterung (§. 16) verpflichtet sich die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft, auch sonstige Bahnanschlüsse an die Bahn Gera-Eichicht zuzulassen, beziehungsweise gegen eine Kreuzung der Bahn mittelst Ueberbrückung oder Unterführung keinen Widerspruch zu erheben.

Also geschehen, doppelt ausgefertigt und unterschrieben.

Erfurt, den 4. Dezember 1867.

**LS** gez. **Weishaupt.**

Die Direktion der  
Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

**LS** gez. **Heise.**

**LS** gez. **Eggert.**

**LS** gez. **Schambach.**

**LS** gez. **Kräger.**

**LS** gez. **Dr. Reinhard.**

**LS** gez. **Schmeißer.**