

S t a a t s v e r t r a g

zwischen Sachsen-Weimar und Preußen in Betreff der Herstellung einer
Eisenbahn von Raumburg nach Artern.

Seine Königliche Hoheit, der Großherzog von Sachsen-Weimar, und Seine Majestät der König von Preußen, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahn-Verbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Königliche Hoheit, der Großherzog von Sachsen-Weimar:

Allerhöchstihren Regierungsrath Dr. Reinhard

und

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Eberhard D'Aviz,

von welchen unter Vorbehalt der Ratifikation der nachstehende Vertrag verabredet und abgeschlossen worden ist:

Artikel 1.

Die Hohen kontrahirenden Regierungen sind übereingekommen, eine Eisenbahn von Raumburg nach Artern zuzulassen und zu fördern.

Die Großherzoglich Sächsische Regierung wird die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn für die in Ihrem Gebiete belegene Strecke derselben Aktien-Gesellschaft ertheilen, welche für die Strecke im Königlich Preussischen Gebiete konzessionirt werden wird.

Artikel 2.

Die Großherzoglich Sächsische Regierung ist damit einverstanden, daß die zu konzessionirende Gesellschaft ihr Domicil und den Sitz ihrer Verwaltung in Preußen nehme und daß das allgemeine gesetzliche Aufsichtsrecht über die Gesellschaft und ihr Unternehmen von der Königlich Preussischen Regierung ausgeübt werde.

Artikel 3.

Die Bahn soll von der Station Raumburg der Thüringischen Eisenbahn ausgehend über Freiburg an der Unstrut, Raucha und Nebra durch das Großherzoglich Sächsischen Gebiet nach Artern geführt und an den hierzu geeigneten Stellen nach Maßgabe der desfalls ergehenden näheren Bestimmungen der königlich Preussischen Regierung eine Station, beziehungsweise Haltestelle eingerichtet werden.

Die specielle Feststellung der Bahnlinie, wie des gesammten Bauplanes und der einzelnen Bauentwürfe bleibt der königlich Preussischen Regierung vorbehalten. Jedoch soll die landespolizeiliche Festsetzung der Wegeübergänge, Brücken, Durchlässe, Flußkorrekturen, Vorfluthsanlagen und Parallelwege im Großherzoglichen Gebiete den dortigen kompetenten Behörden zustehen.

Artikel 4.

Die Bahn wird zwar zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise versehen, das Terrain jedoch für eine doppelgeleisige Bahn erworben und die Gesellschaft verpflichtet werden, das zweite Geleise jederzeit auf Verlangen der königlich Preussischen Regierung herzustellen. Die Spurweite der Geleise soll vier Fuß acht und einen halben Zoll Englischen Maßes im Richten der Schienen betragen.

Artikel 5.

Der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke geschieht, insofern eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der beiden Gebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden, beziehungsweise zu erlassenden Expropriations-Gesetzes.

Jede der Hohen Regierungen wird für Ihr Gebiet der zu konzeffionirenden Eisenbahn-Gesellschaft das Expropriations-Recht rechtzeitig ertheilen.

Artikel 6.

Der Bau der Bahn soll solide und dauerhaft ausgeführt werden, damit Gefahren und Störungen des Betriebes nicht zu besorgen sind und Personen, Güter, sowie sonstige Gegenstände, welche auf Eisenbahnen befördert zu werden geeignet sind, ohne Nachtheil transportirt werden können.

Artikel 7.

Der Eigenthümer der Bahn hat wegen aller Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Bahnanlage oder des Bahnbetriebes auf Großherzoglich Sächsischem Gebiete entstehen und gegen ihn geltend gemacht werden möchten, der Großherzoglich Sächsischen Gerichtsbarkeit und den Großherzoglich Sächsischen Gesetzen sich zu unterwerfen.

Artikel 8.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden nach Maßgabe des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands gehandhabt. Die in den verschiedenen Staatsgebieten stationirten Bahnpolizei-Beamten sind auf Präsentation der Bahnverwaltung bei den kompetenten Behörden des betreffenden Staats zu verpflichten.

Die im Großherzoglich Sächsischen Gebiete angestellten Beamten der Gesellschaft sind den Großherzoglich Sächsischen Landesgesetzen unterworfen. Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterhanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus.

Die zu konzessionirende Gesellschaft soll verpflichtet werden, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürftigen, vorzugsweise aus den mit Civil-Anstellungsberechtigung entlassenen Militairs, soweit dieselben das fünf und dreißigste Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zu wählen.

Artikel 9.

Die zu konzessionirende Gesellschaft hat der Großherzoglich Sächsischen Regierung eine jährliche Abgabe zu entrichten, welche der im Königreich Preußen zufolge der Gesetze vom 30. Mai 1853 und 21. Mai 1859 vom Reinertrage der Privat-Eisenbahnen zu erlegenden Abgabe entspricht. Zu diesem Behufe wird die Königlich Preussische Regierung diese Abgabe von der Gesellschaft erheben und von dem Betrage derselben an die Großherzoglich Sächsische Regierung denjenigen Theil abführen, welcher nach dem Verhältnisse der Gesamtlänge der Bahn von Raumburg nach Arttern zu der Länge der davon auf Großherzoglich Sächsischem Gebiete belegenen Strecke auf die letztere entfällt.

Die Zahlung erfolgt alljährlich postnumerando und zum ersten Mal für das auf die Betriebseröffnung folgende, mit dem 1. Januar beginnende Rechnungsjahr.

Außer der vorbezeichneten wird die Großherzoglich Sächsische Regierung von dem Unternehmen keine öffentlichen Abgaben erheben.

Artikel 10.

Die Festsetzung des Tarifs und Fahrplanes bleibt der Königlich Preussischen Regierung vorbehalten. Es soll jedoch weder im Personen- noch im Güterverkehr zwischen den beiderseitigen Unterthanen hinsichtlich der Beförderungspreise und der Zeit der Abfertigung ein Unterschied gemacht werden.

Zwischen Naumburg und Artern sollen in beiden Richtungen täglich mindestens zwei Züge mit Personenbeförderung eingeführt werden und es soll hiervon mindestens Ein Zug die vierte Wagenklasse führen.

Artikel 11.

Beiden Hohen Regierungen wird der Gesellschaft gegenüber das Recht reservirt werden, die in Ihren resp. Gebieten belegenen Strecken nach Maßgabe der Bestimmungen des Preussischen Gesetzes über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 an Sich zu bringen. Ungeachtet einer hier nach etwa eintretenden Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen der Bahn soll eine Unterbrechung des Betriebes auf derselben niemals eintreten, vielmehr wegen Erhaltung eines unge störten einheitlichen Betriebes unter Anwendung gleicher Tarifsätze und Tarifbestimmungen für die ganze Bahnlinie zuvor eine den Verhältnissen angepaßte Verständigung Platz greifen.

Artikel 12.

Beide Hohe Regierungen sind darüber einverstanden, daß die Konzession zum Bau und Betriebe der Bahn davon abhängig gemacht werden soll, daß die Gesellschaft sich denjenigen Bedingungen unterwirft, welche im Interesse der Post-, Militair- und Telegraphen-Verwaltung den im Königreiche Preußen in neuester Zeit konzessionirten Bahnen auferlegt worden sind oder künftig durch Bundesbeschlüsse allgemein noch auferlegt werden möchten.

Auch soll die zu konzessionirende Gesellschaft verpflichtet werden, auf Verlangen der Königlich Preussischen Regierung auf der Bahn den Einpennig-Tarif für den Transport auf größere Entfernungen von Kohlen und Coaks und eventuell der übrigen im Artikel 45 der Verfassung des Deutschen Reiches bezeichneten Gegenstände einzuführen.

In Bezug auf die Beschädigung der Bahn in Kriegsfällen sollen die Bestimmungen des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 auch für das Großherzoglich Sächsische Gebiet Geltung haben.

Artikel 13.

Zur Sicherstellung einer vorschriftsmäßigen und rechtzeitigen Ausführung der Bahn, für welche eine Bauzeit von zwei Jahren bestimmt werden soll, wird sich die Königlich Preussische Regierung eine angemessene Kaution bestellen lassen.

Beide vertragschließende Regierungen behalten sich, eine jede für sich, das Recht vor, von dem gegenwärtigen Vertrage zurückzutreten, sobald die Ausführung der Bahn nicht spätestens bis zum 1. Januar 1875 begonnen sein wird.

Artikel 14.

Dieser Vertrag soll in zwei gleichlautenden Original-Exemplaren ausgefertigt und beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratifikations-Urkunden soll spätestens binnen vier Wochen in Berlin erfolgen.

So geschehen Berlin am 20. Mai 1872.



Dr. Adolph Volkmar Reinhard.



Gb. D'Abis.