

Reichs-Gesetzblatt.

N^o 6.

(Nr. 788.) Convention entre l'Allemagne et les Pays-Bas concernant l'établissement d'un chemin de fer de Bortel par Gennep à Clèves et à Wesel. Du 18 Août 1871.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire germanique et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, animés du désir de procurer au commerce et aux relations entre les deux pays les avantages qui peuvent résulter de la construction d'un chemin de fer de Bortel par Gennep à Clèves et à Wesel, ont nommé des plénipotentiaires pour conclure une convention à cet effet, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse:

le Sieur Paul Louis Guillaume Jordan, Son Conseiller intime de Légation, et

le Sieur Hermann Duddenhausen, Son Conseiller intime de régence;

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas:

le Sieur Pierre Joseph Auguste Marie van der Does de Willebois, Son Commissaire dans le duché de Limbourg, et

Reichs-Gesetzbl. 1872.

(Nr. 788.) (Uebersetzung.) Uebereinkunft zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn von Bortel über Gennep nach Cleve und Wesel. Vom 18. August 1871.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, im Namen des Deutschen Reichs, und Seine Majestät der König der Niederlande von dem Wunsche geleitet, dem Handel und dem Verkehr zwischen beiden Ländern die Vortheile zu verschaffen, welche aus der Herstellung einer Eisenbahn von Bortel über Gennep nach Cleve und nach Wesel hervorgehen können, haben Bevollmächtigte ernannt, um zu diesem Zwecke eine Uebereinkunft abzuschließen, nämlich:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Paul Ludwig Wilhelm Jordan und

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann Duddenhausen;

Seine Majestät der König der Niederlande:

Allerhöchstihren Kommissarius im Herzogthum Limburg, Peter Joseph August Maria van der Does de Willebois und

Ausgegeben zu Berlin den 17. Februar 1872.

le Sieur Jonkheer Guillaume
Jean Gérard Klerek, Con-
seiller,

lesquels, après avoir échangé leurs
pleins pouvoirs, trouvés en bonne et
due forme, sont convenus des ar-
ticles suivants:

Art. 1.

Les deux Gouvernements sont
mutuellement disposés à favoriser
l'établissement d'un chemin de fer
de Boxtel par Gennep, avec bifurcation
en cette commune, à Clèves et
par Goch à Wesel. Ce chemin de fer
sera raccordé à Boxtel aux chemins
de fer de l'Etat néerlandais et sur le
territoire prussien à Clèves et à Goch
au chemin de fer Rhénan et à la
station du chemin de fer de Venlo
à Osnabruck, qui sera établie sur la
rive gauche du Rhin près de Wesel,
de manière que les locomotives, les
voitures et les wagons des deux pays
puissent circuler sans entraves sur
les différentes lignes.

Les points de jonction et le rac-
cordement des deux embranchements
du chemin de fer à la frontière seront
déterminés par des commissaires dé-
signés à cet effet par les administra-
tions des deux pays et seront jalonnés
par les soins de ces commissaires.

Art. 2.

Le Gouvernement néerlandais dé-
clare avoir concédé, en date du
24 Février 1869, la construction et
l'exploitation du chemin de fer de
Boxtel par Gennep jusqu'à la fron-
tière, au Sieur W. H. van Meukeren
à Rotterdam et que ce concession-
naire a fait apport de cette conces-
sion à une société d'actionnaires, qui
s'est formée sous la dénomination de
Noordbrabant-duitsche Spoorweg-
maatschappy.

Allerhöchsthren Rath Jonkheer
Wilhelm Johann Gerhard
Klerck,

welche nach vollzogener Auswechse-
lung ihrer in guter und gehöriger Form be-
fundenen Vollmachten über folgende Ar-
tikel übereingekommen sind:

Art. 1.

Beide Regierungen erklären sich ge-
genseitig bereit, die Herstellung einer
Eisenbahn zu fördern, welche von Bortel
über Gennep mit Ausgabelung bei dem
leztgedachten Orte nach Cleve und über
Goch nach Wesel führen soll. Diese
Eisenbahn soll bei Bortel an die niederlän-
dischen Staats-Eisenbahnen, und auf preu-
sischem Gebiet bei Cleve und bei Goch
an die Rheinische Eisenbahn, sowie an
die auf dem linken Rheinufer zunächst
bei Wesel zu errichtende Station der
Eisenbahn von Venlo nach Osnabrück
bergestellt angeschlossen werden, daß die
Lokomotiven, Personen- und Güterwagen
beider Länder die verschiedenen Bahn-
linien ohne Hinderniß durchlaufen können.

Die Grenzübergangspunkte und die
Bahnan schlüsse beider Zweige auf der
Grenze werden durch von den Verwaltun-
gen beider Länder zu diesem Zwecke be-
zeichnete Kommissarien festgestellt und
durch diese Kommissarien abgepfählt
werden.

Art. 2.

Die niederländische Regierung er-
klärt, daß sie unter dem 24. Februar 1869
die Konzession zum Bau und Betriebe
der Bahn von Bortel über Gennep bis
zur Landesgrenze dem Herrn W. H.
van Meukeren in Rotterdam erteilt
und daß letzterer diese Konzession einer
unter dem Namen Noordbrabant-
Duitsche-Spoorwegmaatschappy ge-
bildeten Aktiengesellschaft abgetreten hat.

Le Gouvernement prussien se déclare disposé à accorder la concession pour la construction du chemin de fer de Clèves à la frontière et de Wesel par Goch à la frontière, à la société susdite conformément aux dispositions de la présente convention, et aux conditions précisées dans l'annexe A de la présente convention.

Le concessionnaire s'étant engagé envers le Gouvernement néerlandais, sauf force majeure, à achever le chemin de fer de Boxtel jusqu'à la frontière et de le mettre en exploitation, en ce qui concerne l'embranchement vers Wesel avant le 1 Septembre 1872 et vers Clèves avant le 1 Septembre 1873, le Gouvernement prussien avisera aux mesures à prendre afin d'obtenir que les deux embranchements à construire sur le territoire prussien soient achevés et mis en exploitation aux époques fixées dans l'article 4 de l'annexe A de la présente convention.

Art. 3.

Les deux Gouvernements conviennent que l'exploitation de ce chemin de fer sur les deux territoires ne doit être assujettie à aucune condition plus onéreuse ou plus difficile que celles imposées généralement dans les états respectifs aux sociétés, qui y exploitent des chemins de fer.

Pour le cas où à une époque quelconque et pour une partie quelconque de ce chemin de fer, le droit d'exploitation passerait de la société susdite, soit au Gouvernement du territoire respectif, soit à quelque nouveau concessionnaire, les deux

Die preußische Regierung erklärt sich bereit, die Konzession zum Bau der Eisenbahn von Cleve bis zur Landesgrenze und von Wesel über Goch bis zur Landesgrenze der vorgenannten Aktiengesellschaft nach Maßgabe der in der gegenwärtigen Uebereinkunft und in der Anlage A zu der gegenwärtigen Uebereinkunft enthaltenen Bestimmungen zu erteilen.

Da der Konzessionär der niederländischen Regierung gegenüber, vorbehaltlich des Falles einer höheren Gewalt, die Verpflichtung übernommen hat, die Eisenbahn von Boxtel bis zur Landesgrenze, was die Abzweigung in der Richtung auf Wesel anbelangt, vor dem 1. September 1872 und was die Abzweigung in der Richtung auf Cleve anbelangt, vor dem 1. September 1873 zu vollenden und in Betrieb zu setzen, so wird die preußische Regierung es sich anlegen sein lassen, durch die geeigneten Maßnahmen zu erreichen, daß die beiden auf preußischem Gebiet anzulegenden Bahnverzweigungen innerhalb der im Artikel 4 der Anlage A zu der gegenwärtigen Uebereinkunft festgesetzten Fristen vollendet und in Betrieb gesetzt werden.

Art. 3.

Beide Regierungen kommen überein, daß der Betrieb dieser Eisenbahn auf den beiderseitigen Gebieten keinen lästigeren oder erschwerenderen Bedingungen unterworfen werden soll, als denjenigen Bedingungen, welche den Gesellschaften, die in dem betreffenden Staate Eisenbahnen betreiben, allgemein auferlegt werden.

Für den Fall, daß zu irgend einer Zeit und für irgend eine Strecke dieser Bahn das Recht des Betriebes von der obengenannten Gesellschaft entweder auf die Regierung des betreffenden Gebietes oder auf einen neuen Konzessionär übergehen sollte, werden beide Regierungen

Gouvernements rechercheront les moyens d'obtenir que la section, comprise entre les stations frontières de chacun des deux embranchements et située en partie sur le territoire néerlandais et en partie sur le territoire prussien, soit exploitée par une seule administration. Ils se réservent de s'entendre ultérieurement, en ce qui concerne cette exploitation, par voie de correspondance.

Art. 4.

Chacun des deux Gouvernements approuvera et arrêtera les projets pour la construction du chemin de fer sur son territoire. La largeur de la voie, mesurée entre les rails, sera de quatre pieds huit pouces et demi anglais.

Art. 5.

L'administration qui construira ou exploitera le chemin de fer de Bortel à Clèves et à Wesel sera tenue de désigner dans les deux Etats, pour autant qu'elle n'y aura pas son siège effectif, un agent spécial et un domicile d'élection, où devront être adressés les ordres, les communications et les réquisitions, que le Gouvernement respectif et les autorités compétentes auront à faire parvenir à cette administration relativement à la construction ou à l'exploitation de ce chemin de fer.

Art. 6.

Les deux Gouvernements auront soin de faire rédiger les règlements de police pour le chemin de fer de Bortel à Clèves et à Wesel autant que possible d'après les mêmes principes, et de faire organiser l'exploitation autant que faire se pourra d'une manière uniforme.

auf die geeigneten Maßregeln Bedacht nehmen, um zu erreichen, daß der Betrieb auf dem zwischen den Grenzstationen einer jeden der beiden Bahnnetzweigungen zum Theil auf niederländischem und zum Theil auf preussischem Gebiet belegenen Bahnabschnitte nur durch eine Verwaltung allein ausgeübt werde. Sie behalten sich die weitere Verständigung hinsichtlich dieser Betriebsführung im Korrespondenzwege vor.

Art. 4.

Jede von beiden Regierungen wird innerhalb ihres Gebietes die Bauprojekte der Eisenbahn genehmigen und feststellen. Die Spurweite der Bahn soll 4 Fuß 8½ Zoll englischen Maßes im Lichten der Schienen betragen.

Art. 5.

Diejenige Verwaltung, welche die Bahn von Bortel nach Cleve und nach Wesel bauen oder betreiben wird, soll gehalten sein, in beiden Staaten, in soweit sie darin nicht ihren wirklichen Sitz hat, einen Geschäftsführer und ein Domizil zu bezeichnen, wo die Erlasse, Mittheilungen und Requisitionen behändigt werden können, welche die betreffende Regierung und die zuständigen Behörden an die gedachte Verwaltung hinsichtlich des Baues oder Betriebes der Eisenbahn zu richten haben werden.

Art. 6.

Beide Regierungen werden es sich angelegen sein lassen, die Polizeireglemente für die Eisenbahn von Bortel nach Cleve und nach Wesel soweit als möglich nach übereinstimmenden Grundsätzen feststellen und den Betrieb soviel als thunlich in gleichförmiger Weise einrichten zu lassen.

Art. 7.

Les deux Gouvernements aviseront de commun accord, afin d'obtenir autant que possible aux différentes stations de ce chemin de fer une coïncidence des arrivées et des départs des convois avec les départs et les arrivées des convois les plus directs des lignes auxquelles il sera raccordé dans les deux pays.

Ils se réservent de déterminer le minimum de trains convenables pour voyageurs et sont tombés d'accord, que ce minimum ne pourra en aucun cas être de moins de trois convois par jour dans chaque direction, et que de ces trois convois, deux au moins établiront une correspondance directe entre Boxtel d'une part et Clèves et Wesel d'autre part.

Art. 8.

Les Hautes Parties contractantes donneront leurs soins, à ce que sur ce chemin de fer, pour tout transport dépassant la frontière, il soit adopté un tarif aussi modique et aussi uniforme que possible.

Sur tout le parcours de ce chemin de fer il ne sera pas fait de différence entre les sujets des deux Etats, quant au mode et aux prix du transport et au temps de l'expédition. Les voyageurs et les marchandises, passant de l'un des deux Etats dans l'autre, ne seront pas traités moins favorablement sur cette ligne que sur les autres chemins internationaux et à l'intérieur des deux pays, tant en ce qui regarde les prix de transport que le temps de l'expédition.

Art. 9.

Les deux Gouvernements conviennent que les formalités à rem-

Art. 7.

Beide Regierungen werden gemeinsam darauf hinwirken, daß Ankunft und Abgang der Züge dieser Bahn auf den verschiedenen Stationen derselben, soviel als möglich in Zusammenhang gebracht wird mit Abgang und Ankunft der direktesten Züge derjenigen Linien, an welche diese Eisenbahn in beiden Ländern sich anschließen wird.

Sie behalten sich die Bestimmung der geringsten Anzahl der zur Beförderung von Personen dienenden Züge vor, und sind darüber einig, daß täglich in keinem Falle weniger als drei solcher Züge in jeder Richtung stattfinden, und daß von diesen drei Zügen mindestens zwei eine direkte Beförderung zwischen Boxtel einerseits und Cleve resp. Wesel andererseits herstellen sollen.

Art. 8.

Die Hohen vertragenden Theile werden dahin wirken, daß auf dieser Eisenbahn für alle die Grenze überschreitenden Transporte ein möglichst niedriger und möglichst gleichförmiger Tarif zur Geltung gelange.

Auf der ganzen Ausdehnung der Bahn soll zwischen den Unterthanen der beiden Staaten hinsichtlich der Art und Weise und der Preise der Beförderung und hinsichtlich der Zeit der Abfertigung kein Unterschied gemacht werden. Die aus dem einen der beiden Gebiete in das andere übergehenden Personen und Waaren sollen hinsichtlich der Beförderungspreise sowohl als der Zeit der Abfertigung auf dieser Bahnlinie nicht weniger günstig behandelt werden, als auf den anderen von beiden Ländern in das Ausland führenden oder innerhalb eines jeden der beiden Länder verbleibenden Bahnen.

Art. 9.

Beide Regierungen kommen überein, daß die Formalitäten wegen der Paß-

plir pour la révision des passeports et pour la police concernant les voyageurs, seront réglées de la manière la plus favorable, admise dans les deux Etats.

Art. 10.

Pour favoriser autant que possible l'exploitation de ce chemin de fer, les deux Gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux marchandises, transportés sur ce chemin, en ce qui concerne les formalités d'expédition en douane, toutes les facilités compatibles avec les lois douanières et les règlements généraux des deux Etats, et spécialement celles qui sont déjà ou qui seront accordées par la suite, par rapport aux formalités de l'expédition en douane pour tout autre chemin de fer traversant la frontière de l'un des deux Etats.

Les marchandises et bagages transportés de l'un dans l'autre des deux pays, en destination de stations autres que celles situées à la frontière, seront admis à passer outre jusqu'au lieu de leur destination, sans être soumis aux visites de la douane dans les bureaux de la frontière, pourvu qu'à ce lieu de destination se trouve établi un bureau de douane et qu'il soit satisfait aux lois et aux règlements généraux et sauf le droit légal de la douane des deux Etats de visiter au besoin, dans des cas exceptionnels, les marchandises et bagages ailleurs qu'au lieu de leur destination.

Art. 11.

L'administration chargée de l'exploitation de ce chemin de fer sera tenue, en ce qui concerne le service

révision und überhaupt der Fremdenpolizei in der in jedem der beiden Staaten zulässigen günstigsten Weise geregelt werden sollen.

Art. 10.

Um den Betrieb auf dieser Eisenbahn soviel als möglich zu begünstigen, werden beide Regierungen den Reisenden und ihren Effekten und den auf der Bahn beförderten Waaren hinsichtlich der Formalitäten der zollamtlichen Abfertigung alle Erleichterungen gewähren, welche mit der Zollgesetzgebung und den allgemeinen Reglements der beiden Staaten vereinbar sind, insbesondere alle diejenigen Erleichterungen, welche für irgend eine andere die Grenze des einen der beiden Staaten überschreitende Eisenbahn hinsichtlich der Formalitäten der Zollabfertigung bereits gewährt sind oder in der Folge gewährt werden.

Die aus dem einen der beiden Länder in das andere eingehenden Waaren und Gepäckstücke, welche nach anderen Stationen als nach den an der Grenze belegenen bestimmt sind, werden, ohne einer zollamtlichen Revision auf den Grenzämtern unterworfen zu werden, zur Durchführung bis nach ihren Bestimmungsorten unter der Voraussetzung verstatet werden, daß sich an dem Bestimmungsorte ein Zollamt befindet, und daß die Gesetze und allgemeinen Reglements beobachtet sind, jedoch vorbehaltenlich des gesetzlichen Rechts der Zollbehörden beider Staaten, in Ausnahmefällen die Waaren und Gepäckstücke wenn nöthig auch anderswo als am Bestimmungsorte zu revidiren.

Art. 11.

Die den Betrieb dieser Bahn führende Verwaltung soll erhalten werden, hinsichtlich des Postdienstes zwischen und

des postes entre et dans les stations frontières, de satisfaire aux stipulations suivantes:

- 1° de transporter gratuitement par chaque convoi pour voyageurs les voitures de la poste des deux Gouvernements avec leur matériel de service, les lettres et les employés chargés du service;
- 2° de transporter gratuitement, tant que les deux Gouvernements ne font pas usage de la faculté réservée au précédent numéro de cet article, les malles de la poste et les courriers, qui convoient les malles, dans un compartiment bien fermé d'une voiture ordinaire du chemin de fer, arrangé à cet effet d'après les ordres du Gouvernement qui requiert le transport;
- 3° d'accorder aux employés de l'administration postale la libre-entrée des voitures destinées au service de la poste et de leur laisser la faculté de prendre et de remettre les lettres et les paquets;
- 4° de mettre à la disposition des administrations postales des deux Etats, à raison d'un loyer à convenir, un local convenable pour le service de la poste;
- 5° d'établir, autant que faire se pourra, la conformité entre l'exploitation du chemin de fer et le service du transport des lettres, telle qu'elle sera jugée nécessaire par les deux Gouvernements, pour obtenir un transport aussi régulier et aussi prompt que possible.

Du reste les obligations, que le §. 36 de la loi prussienne du 3 Novembre 1838 et le §. 5 de la loi fédérale du 2 Novembre 1867 imposent, et que les lois qui pourront

auf den Grenzstationen folgende Bedingungen zu erfüllen:

- 1) mit jedem Zuge für Reisende die Postwagen beider Regierungen mit den dazu gehörigen Utensilien, den Briefen und den mit dem Dienste beauftragten Beamten kostenfrei zu befördern;
- 2) die Postkellern und die dieselben begleitenden Beamten in einem wohlverschlossenen und zu diesem Zwecke nach den Anweisungen der Regierung, welche die Beförderung verlangt, eingerichteten Coupé eines gewöhnlichen Eisenbahnwagens kostenfrei zu befördern, so lange die beiden Regierungen von der ihnen unter der vorgehenden Nummer dieses Artikels vorbehaltenen Befugniß keinen Gebrauch machen;
- 3) den Postbeamten den freien Zutritt in die zum Postdienste bestimmten Wagen zu gestatten und denselben die Möglichkeit zu gewähren, die Briefe und Pakete herauszunehmen und mitzugeben;
- 4) gegen eine zu vereinbarende Vergütung ein für den Postdienst geeignetes Lokal den Postverwaltungen beider Staaten zur Verfügung zu stellen;
- 5) den Eisenbahnbetrieb mit dem Briefbeförderungsdienste soweit als thunlich in diejenige Uebereinstimmung zu bringen, welche von den beiden Regierungen für nothwendig erachtet werden wird, um eine möglichst regelmäßige und möglichst schnelle Briefbeförderung herbeizuführen.

Im Uebrigen werden die Verpflichtungen, welche der §. 36 des preussischen Gesetzes vom 3. November 1838, sowie der §. 5 des Bundesgesetzes vom 2. November 1867 den Eisenbahngesellschaften

être établies plus tard, soit pour la Prusse, soit pour l'Empire Allemand, imposeront aux sociétés de chemins de fer, seront maintenues et mises en vigueur pour la partie du chemin de fer, qui est sur le territoire prussien. Les administrations des postes des deux Etats s'entendront relativement à l'emploi de ce chemin de fer pour le service postal entre les stations frontières.

Art. 12.

Les deux Gouvernements consentent à ce qu'il soit établi de Boxtel à Clèves et à Wesel un télégraphe électromagnétique pour le service du chemin de fer.

Un télégraphe électromagnétique pour le service international et public pourra également être établi le long de ce chemin de fer par les soins des deux Gouvernements, chacun sur son territoire.

Art. 13.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Berlin, dans l'espace de six semaines, à compter du jour de la signature, ou plus tôt, si faire se peut.

En foi de quoi les plénipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Berlin le 18 Août 1871.

Jordan. v. d. Does de Willebois.
(L. S.) (L. S.)
Duddenhausen. G. J. G. Klerck.
(L. S.) (L. S.)

aufzulegen und welche fernerweite für Preußen oder das Deutsche Reich einzuführende Gesetze den Eisenbahngesellschaften in der Folge aufzulegen werden, auch für die in preussischem Gebiet belegenen Strecken dieser Bahn in Geltung verbleiben, beziehungsweise in Kraft treten. Ueber die Benützung dieser Bahn für den Postdienst zwischen den Grenzstationen werden die Postverwaltungen beider Staaten sich verständigen.

Art. 12.

Beide Regierungen genehmigen die Anlegung eines für den Eisenbahndienst bestimmten elektromagnetischen Telegraphen von Boxtel nach Cleve und nach Wesel.

Auch kann ein elektromagnetischer Telegraph für den internationalen und öffentlichen Verkehr neben dieser Bahn durch die beiden Regierungen und zwar durch eine jede für ihr Gebiet, hergestellt werden.

Art. 13.

Die gegenwärtige Uebereinkunft soll ratifizirt und die Ratifikationen derselben sollen in Berlin binnen sechs Wochen, vom Tage der Unterzeichnung an gerechnet, oder wenn thunlich früher ausgetauscht werden.

Dessen zu Urkunde haben die Bevollmächtigten die gegenwärtige Uebereinkunft unterschrieben und mit ihren Insignien versehen.

So geschehen Berlin, den 18. August 1871.

Jordan. v. d. Does de Willebois.
(L. S.) (L. S.)
Duddenhausen. G. J. G. Klerck.
(L. S.) (L. S.)

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikationsurkunden bewirkt worden.



A.

Bedingungen

für

die der Nord-Brabant-Deutschen Eisenbahngesellschaft zu Rotterdam zu ertheilende Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von der preussisch-holländischen Grenze bei Gennep, einerseits nach Cleve, andererseits über Goch und Xanten nach Wesel zum Anschlusse an die Rheinische, beziehungsweise Köln-Mindener Eisenbahn nebst Verleihung des Rechts zur Expropriation und zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke.

Artikel I.

Die Gesellschaft ist bezüglich des Baues und Betriebes dieser in Preußen belegenen Bahnstrecken dem gesetzlichen Aufsichtsrechte der preussischen Regierung resp. des Deutschen Reiches, den Bestimmungen des betreffenden Staats-Vertrages de dato Berlin, den 18. August 1871, sowie den für Preußen resp. das Deutsche Reich erlassenen oder noch ergehenden Gesetzen und Verordnungen, insbesondere dem Gesetze über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 und dem Gesetze vom 16. März 1867 über die Besteuerung von Eisenbahnen unterworfen.

Artikel II.

Die Gesellschaft muß in Wesel, Cleve oder Goch Domizil wählen und in diesem Domizil ein Organ bestellen, welches sie dem Staate und dem Publikum gegenüber in allen, die Bahn betreffenden Angelegenheiten mit unbeschränkter Vollmacht zu vertreten befugt und verpflichtet ist.

Wegen aller Entschädigungsansprüche, welche gegen die Gesellschaft aus Anlaß der Anlage oder des Betriebes der in Preußen belegenen Bahnstrecken geltend gemacht werden, ist sie der preussischen Gerichtsbarkeit unterworfen, und sollen die gegen jenes Gesellschaftsorgan in Vertretung der Gesellschaft rechtskräftig ergehenden gerichtlichen und Administrativ-Entscheidungen ohne Weiteres gegen die Gesellschaft verbindlich und vollstreckbar sein.

Behufs der technischen Leitung des Baues und Betriebes der in Preußen belegenen Bahnstrecken hat die Gesellschaft einen Beamten zu ernennen, welcher die formelle Qualifikation zum Königlich preussischen Eisenbahn-Baumeister besitzen muß. Die Wahl dieses Beamten, die ihm zu ertheilende Geschäfts-Instruktion und die Bestimmung seines in Preußen zu nehmenden amtlichen Domizils bedarf der Genehmigung des preussischen Handelsministeriums. Diesem Beamten kann zugleich die eingangs bezeichnete Vollmacht erteilt werden.

Artikel III.

Der preussischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der zu konfessionirenden Gesellschaft, sowie die Handhabung der ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen.

Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörden geeignet sind. Die Eisenbahnverwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hiernach von der königlich preussischen Regierung ressortiren, an diese zu wenden.

Die gedachten Funktionen können von der königlich preussischen Regierung auch einem besonderen Kommissarius übertragen werden.

Artikel IV.

Für den Bau gelten insbesondere folgende Bestimmungen:

- 1) die Strecke Gennep—Goch ist längstens bis zum 1. September 1872, die Strecke Gennep—Cleve längstens bis zum 1. September 1873, die Strecke Goch—Wesel gleichzeitig mit der Strecke Venlo—Wesel der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zu vollenden und in Betrieb zu setzen.
- 2) Die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Orte, wo nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses jetzt oder künftig Stationen für den Personen- oder Güterverkehr anzulegen sind, alle Bauprojekte und die Konstruktion der Lokomotiven und Fahrzeuge unterliegen der Genehmigung des preussischen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Insbesondere sind für die Ausführung der Bahn und der dazu gehörigen Hochbauten zc. im Bereiche der Festung Wesel die desfalligen Festsetzungen der Militärbehörden für die Gesellschaft unbedingt maßgebend, welche die dadurch entstehenden Kosten zu tragen hat.

- 3) Die Gesellschaft hat allen Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen und die aus diesen Anordnungen etwa erwachsenen Ausgaben, insbesondere auch die durch etwaige Anstellung eines besonderen Polizei-Aufsichtspersonals entstehenden Kosten zu tragen. Sie wird den Anforderungen der zuständigen Behörde wegen Genüfung des kirchlichen Bedürfnisses der beim Bau beschäftigten Beamten und Arbeiter bereitwillig Folge leisten und die dadurch etwa bedingten Kosten übernehmen, auch zu der in Gemäßheit des Gesetzes vom 21. Dezember 1846 für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkasse die nöthigen Zuschüsse leisten.
- 4) Der Staatsregierung ist vorbehalten, zur speziellen technischen Beaufsichtigung der Bauausführung einen besonderen technischen Kommissarius zu bestellen, der unbeschadet des allgemeinen gesetzlichen Aufsichtsrechtes und der daraus entspringenden Befugnisse des Staats (conf. §. 46 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und Artikel III dieser Urkunde) die solide und vorschriftsmäßige Ausführung des Baues, sowie die

Verwendung geeigneter Materialien und Betriebsmittel zu überwachen hat. Die Gesellschaft ist verbunden, den Anordnungen des Kommissarius unter Vorbehalt des an den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten binnen zehntägiger präklusivischer Frist einzulegenden Referates unbedingt Folge zu leisten.

Die dem Staate durch diese spezielle Aufsicht erwachsenden Kosten hat die Gesellschaft nach der Bestimmung des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zu erstatten.

- 5) Befußt Sicherstellung der rechtzeitigen und soliden, nach dem Ermessen des preussischen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten allen Anforderungen der Verkehrsbedürfnisse entsprechenden Ausführung und Ausrüstung der Bahn, sowie der Erfüllung aller übrigen bezüglich des Bahnbaues der Gesellschaft obliegenden Verbindlichkeiten muß bei der General-Staatskasse zu Berlin der Betrag von Achtzigtausend Thalern (80,000 Thlr.) in baar oder in preussischen Staats- oder vom Staate garantierten Papieren oder in inländischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen (unter Berechnung aller dieser Effekten nach dem Kurswert) nebst den vom Jahre 1872 ab laufenden Zinskuponß und den Talons als Kaution hinterlegt und in gerichtlicher oder notarieller Verpfändungs-Urkunde erklärt werden, daß diese Kaution der preussischen Staatsregierung zur beliebigen Verwendung unwiderruflich verfällt, wenn die Gesellschaft mit der Erfüllung der Verpflichtungen, welche durch die Kaution sichergestellt werden sollen, in Verzug kommt. Dagegen erfolgt die Rückgabe der Kaution an die Gesellschaft, sobald sie ihren Verpflichtungen zur Ausführung und Ausrüstung der Bahn überall genügt hat.
- 6) Die Gesellschaft ist zur Anlage und zum Betriebe eines zweiten Geleises auf der in Preußen belegenen Bahnstrecke verpflichtet, sobald die diesseitige Regierung solches im Verkehrsinteresse für erforderlich erklärt.

Artikel V.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transportmitteln fortwährend in einem solchen Zustande zu erhalten, daß der Betriebsdienst allen von der Staatsregierung im Interesse der Sicherheit und der Größe des Verkehrs gestellten Anforderungen Genüge leistet; insbesondere muß die Gesellschaft alle Vervollständigungen und Vervollkommnungen der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials ausführen, welche sich nach Ansicht der Staatsregierung im Interesse des Verkehrs als Bedürfnis herausstellen.

Zur Sicherung der stetigen guten Instandhaltung der Bahn und eines den Verkehrsbedürfnissen bezüglich der Anzahl und Beschaffenheit genügenden Lokomotiv- und Wagenbestandes hat die Gesellschaft auf Verlangen des preussischen Handelsministeriums bei einer preussischen Staatskasse einen, durch jährliche Beiträge zu bildenden Fonds zu hinterlegen. Ueber die Höhe dieser Beiträge und über die aus dem Fonds zu leistenden Ausgaben wird das Handelsministerium alsdann nach Anhörung des Vorstandes der Gesellschaft ein Regulatorisch erlassen.

Artikel VI.

Die Genehmigung wie auch die Abänderung des Fahrplans bleibt der Königlich preussischen Staats-Regierung vorbehalten; ebenso die Genehmigung des Bahngelblariss und des Frachttariss, sowohl für den Güter- als für den Personenverkehr, sowie der Abänderung der Tarife, insoweit dieselbe nicht dem freien Ernisse der Gesellschaft überlassen wird.

Die Gesellschaft hat die Beförderung von Personen in 4 Wagenklassen zu bewerkstelligen und für den Transport von Kohlen und Roaks und event. der übrigen im Artikel 45 der Verfassung des Deutschen Reichs bezeichneten Gegenstände bei größeren Entfernungen den Einpennigtarif einzuführen, soweit und sobald dies von dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten verlangt wird.

Die Gesellschaft übernimmt die Verpflichtung, soweit das Königlich preussische Handelsministerium es im Verkehrsinteresse für nötig erachtet, jederzeit auf dessen Verlangen künftighin mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst direkter Expeditionen und direkter Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls vom Königlich preussischen Handelsministerium festzusetzende Vergütung zu willigen. Bezüglich dieser direkten Tarife ist die Gesellschaft verpflichtet, auf Verlangen des Königlich preussischen Handelsministeriums auf ihrer in diesem neu einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu berührenden Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitsatz pro Zentner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für die gleichartigen Transportgegenstände in ihrem Lokaltarife erhebt.

Sollte sie jedoch in einem anderen durchgehenden Verkehre für jene Strecke ihrer Bahn einen unter den Lokaltarif-Einheitsatz pro Zentner und Meile ermäßigten Satz pro Zentner und Meile beziehen, so muß sie für jene Strecke diesen ermäßigten Tariffatz auch in dem neu zu errichtenden durchgehenden Verkehre auf Verlangen des Königlich preussischen Handelsministeriums zugestehen.

Für durchgehende Güter-Transporte wird die Erhebung einer Expeditions-Gebühr für die Gesellschaft ausgeschlossen, wenn weder die ursprüngliche Versandt-, noch die letzte Abrehsstation an ihrer Bahn liegt.

Die vorbezeichnete Verpflichtung der Gesellschaft zur Einrichtung eines direkten Verkehrs und zum Zugeständnisse des vorbezeichneten Tariffatzes wird jedoch durch die Bereitwilligkeit der anderen beteiligten Eisenbahnverwaltungen bedingt, in diesem Verkehre ihren Tarif nach denselben Grundsätzen zu normiren und somit für ihre in dem einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu benutzende Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitsatz pro Zentner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für gleichartige Transportgegenstände in ihrem Lokalverkehre resp. in einem anderen durchgehenden Verkehre erheben.

Sollte die Gesellschaft zum Zwecke der Einrichtung eines neuen direkten durchgehenden Verkehrs das gleiche Zugeständnisse, wie es vorstehend präzisirt ist, von einer andern Bahnverwaltung fordern, und die letztere ohne von dem Königlich preussischen Handelsministerium für zulänglich erachtete Gründe sich weigern,

auf den von der Gesellschaft vorgeschlagenen direkten Verkehr überhaupt einzu-
gehen, oder jenes Zugständniß in Betreff des Tariffahes zu machen, so ist die
Gesellschaft an das, ihrerseits auf Erfordern des preussischen Handelsministeriums
für einen direkten Verkehr, an welchem die sich weigerlich haltende Bahnver-
waltung mitbetheiligt ist, gemachte frühere Zugständniß nicht mehr gebunden.

Die Beförderung von Truppen, Militair-Effekten und sonstigen Armees-
Bedürfnissen hat nach denjenigen Normen und zu denjenigen Tariffahen stattzu-
finden, welche von dem Bundesrathe des Deutschen Reichs für die Staatsbahnen
im Bundesgebiete festgestellt sind oder später festgestellt werden mögen.

Der Postverwaltung des Deutschen Reichs gegenüber hat die Gesellschaft
folgende Verpflichtungen:

- 1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, soweit die Natur desselben
es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen
der Postverwaltung zu bringen.
- 2) Die Eisenbahngesellschaft ist verpflichtet, mit jedem fahrplanmäßigen
Zuge auf Verlangen der Postverwaltung einen Postwagen und inner-
halb desselben
 - a) Briefe, Zeitungen, Gelder, ungemünztes Gold und Silber, Juwelen
und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts, ferner solche nicht in
die Kategorie der obigen Sendungen gehörige Pakete, welche ein-
zeln das Gewicht von 20 Zollpfunden nicht überschreiten,
 - b) die zur Begleitung der Postsendungen, sowie zur Verrichtung des
Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten, auch wenn dieselben
geschäftlos zurückkehren,
 - c) die Geräthschaften und Utensilien, deren die Beamten unterwegs
bedürfen,

unentgeltlich zu befördern.

Statt besonderer Postwagen können auf Grund desfallsiger Ver-
ständigung auch Postcoupés in Eisenbahnwagen gegen eine den Selbst-
kosten für die Beschaffung und Unterhaltung thunlichst nahe stehende
Miethe benützt, es kann ferner bei solchen Zügen, in denen Postwagen
oder Postcoupés nicht laufen, die unentgeltliche Mitnahme eines Post-
beamten mit der Briefpost, dem alldann der erforderliche Sitzplatz ein-
zuräumen ist, oder die unentgeltliche Beförderung von Brief- und Zei-
tungs-Paketen durch das Zugpersonal verlangt werden.

- 3) Für ordinaire Pakete über 20 Pfund, auch wenn dieselben innerhalb des
Postwagens oder Postcoupés befördert werden, erhält die Eisenbahngesell-
schaft die tarifmäßige Eilfracht, welche für das monatliche Gesamtgewicht
der zwischen je zwei Stationen beförderten zahlungspflichtigen Pakete be-
rechnet und auf Grund besonderer Vereinbarung aversionirt wird.
- 4) Wenn ein Postwagen oder das in dessen Stelle zu benutzende Postcoupé
(ad 2) für den Bedarf der Post nicht ausreicht, so hat die Eisenbahn-
Gesellschaft entweder die Beförderung der nicht unterzubringenden Post-

sendungen in ihren Wagen zu vermitteln, oder der Post die erforderlichen Transportmittel leihweise herzugeben. Im ersteren Falle wird für ordinaire Pakete über 20 Pfund eine weitere, als die ad 3 vorgesehene Vergütung nicht geleistet. Im letzteren Falle zahlt die Postverwaltung außer der Frachtvergütung für die ordinären Pakete über 20 Pfund eine besonders zu vereinbarende, nach Säßen pro Coupé und Meile und resp. pro Achse und Meile zu bemessende Hergabe- und Transport-Vergütung.

- 5) Die Eisenbahngesellschaft übernimmt die Unterhaltung, Unterstellung, Reinigung, das Schmieren, Ein- und Austrangiren zc. der Eisenbahn-Postwagen, sowie den leihweisen Ersatz derselben in Beschädigungsfällen, gegen Vergütungen, welche nach den Selbstkosten bemessen werden und über deren Berechnung besondere Vereinbarung getroffen wird.
- 6) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Postfreipässen versehenen Personen unentgeltlich zu befördern, vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen anderen Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwert zurüchlegen.

Der Bundes-Telegraphenverwaltung gegenüber hat die Gesellschaft diejenigen Verpflichtungen zu übernehmen, welche von dem Bundesrathe des Deutschen Reichs für die Eisenbahnen im Bundesgebiete festgestellt sind oder später für dieselben anderweit festgestellt werden mögen.

Artikel VII.

Die unteren Betriebs-Beamtenstellen innerhalb des preussischen Gebiets, insbesondere die Stellen der Bahnwärter und Weichensteller, Verrondienier, Wiege-meister, Stations-Vorsteher, Stations-Aufseher, Stations-Assistenten, Telegraphisten, Materialien-Verwalter, Magazin-Aufseher, sollen, insoweit nicht das preussische Handelsministerium Ausnahmen bewilligt, nur mit preussischen Unterthanen besetzt werden und zwar, insoweit nicht etwa das betreffende Amt eine technische Vorbildung erfordert, vorzugsweise mit solchen aus dem deutschen Bundesheer mit Civil-Anstellungs-Berechtigung entlassenen Militairis, welche das 35. Lebensjahr noch nicht überschritten haben. Die Gesellschaft hat die Instruktionen zu befolgen, welche ihr die preussische Regierung bezüglich der Ermittlung und Einberufung der Militairanwärter und bezüglich der staatlichen Kontrolle der für Militairanwärter bestimmten Stellen erteilen wird.

Die auf den in Preußen belegenen Bahnstrecken fungirenden Bahnbeamten sind rüchichtlich der Disziplin der kompetenten Aufsichtsbehörde, im Uebrigen aber den preussischen Gesetzen und Behörden unterworfen.

Artikel VIII.

Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluß an die in Rede stehenden Bahnstrecken mittelst Zweigbahnen, als die Benutzung der ersteren gegen zu vereinbarende, event. vom preussischen Handelsministerium festzusetzende Fracht- oder Bahngelb-Sätze vorbehalten.

Artikel IX.

Die preussische Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum der innerhalb ihres Gebiets belegenen Bahnstrecken nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nach Ablauf von dreißig Jahren, vom Tage der Betriebs-Eröffnung an gerechnet, oder auch später, nach einer in beiden Fällen mindestens ein Jahr vorher zu bewirkenden Ankündigung käuflich zu erwerben.

Als Kaufpreis zählt der Staat nach seiner Wahl entweder den 25fachen Betrag des steuerpflichtigen Reinertrages, welcher im Durchschnitt der letzten, der Ankündigung vorhergegangenen fünf Betriebsjahre für die in Preußen belegenen Strecken angekommen ist, oder er ersetzt das auf diese Strecken verwandte Anlagekapital. Im Falle der letzteren Wahl soll, insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn oder des Zubehörs gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, von dem zu erstattenden Anlagekapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Prozentsatze ein, dem dermaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Zu dem vorbezeichneten, auf den preussischen Staat im Falle des Ankaufs übergehenden Zubehör gehört insbesondere ein, der Länge der in Preußen belegenen Strecken entsprechender Theil des vorhandenen Betriebsmaterials, ferner das zur Bahnverwaltung und zur Transportverwaltung dieser Strecken gehörige Inventarium und der im Artikel V. bezeichnete Fonds.

Artikel X.

Sollte die Gesellschaft die in Preußen belegenen Bahnstrecken ganz oder theilweise anderweit veräußern oder verpachten, oder sonst den Betrieb darauf Anderen abtreten wollen, so ist zu jeder dieser Maßnahmen die Zustimmung der Königlich preussischen Regierung nothwendig.

Artikel XI.

Die Konzession kann jederzeit ohne Weiteres von der Königlich preussischen Regierung widerrufen und zurückgenommen werden, wenn den Konzessionsbedingungen zuwider gehandelt, oder eine der darnach dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen nicht vollständig erfüllt wird, und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

Im Falle solcher Konzessionsentziehung muß der Unternehmer es sich gefallen lassen, daß die Bahn nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör als ein Ganzes zur öffentlichen Versteigerung mit der Verpflichtung des Ankäufers gebracht wird, den Bau der Bahn zu vollenden, resp. dieselbe als eine öffentliche Verkehrsanstalt zu erhalten und fortzubetreiben.

Die Aushändigung einer Ausfertigung dieser Konzessionsurkunde an die Gesellschaft und die Bekanntmachung der Konzession durch das Amtsblatt der Regierung zu Düsseldorf auf Kosten der Gesellschaft erfolgt erst nach Hinterlegung der im Artikel IV. bezeichneten Kaution und der bezüglichen Verpfändungs-Urkunde.