

Name der Gesellschaft  
Oberschlesische Eisenbahngesellschaft

会社名  
オーバーシュレーゼン鉄道会社

認可年月日  
1868.03.11.

業種  
鉄道

掲載文献等  
Gesetz=Sammlung für die Preußischen Staaten, Jg. 1868, SS. 270-274.

ファイル名  
18680311OEG\_A.pdf

(Nr. 7039.) Gesetz, betreffend die Bewilligung einer bedingten Zinsgarantie für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Posen nach Thorn und Bromberg. Vom 11. März 1868.

**Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen** u.  
verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie,  
was folgt:

§. 1.

Der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft wird Behufs Uebernahme des Baues und des Betriebes einer Eisenbahn von Posen nach Thorn mit einer Zweigbahn nach Bromberg die Garantie des Staates für einen jährlichen Reinertrag von vier Prozent des in diesem Unternehmen anzulegenden Kapitals bis zur Höhe von dreizehn Millionen Thaler nach Maßgabe des beigedruckten, unter dem 30. November 1867. vereinbarten Vertragsentwurfes hiermit insoweit bewilligt, als der dem Staate statutmäßig zustehende dritte Theil des Reinertrages der Oberschlesischen Eisenbahn über fünf Prozent des Aktienkapitals und die über drei und einhalb Prozent Zinsen aufkommende Dividende des Staatsantheils an den Stammaktien Litt. B. der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, sowie der für die Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn gebildete Garantiefonds zur Leistung der erforderlichen Zuschüsse hinreichen und nicht durch die in den Gesetzen vom 20. Februar 1854. (Gesetz-Samml. S. 94.) und vom 13. Mai 1857. (Gesetz-Samml. S. 437.) für das Anlagekapital der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn bewilligte Zinsgarantie, welche der in dem gegenwärtigen Gesetze bewilligten Garantie vorgeht, in Anspruch genommen werden.

§. 2.

Die Zinsgarantie des Staates hört auf, sobald die Bahnstrecke der projektirten Thorn-Insterburger Eisenbahn von Thorn bis zum Anschlusse an die Ostpreussische Südbahn zehn Jahre hindurch im Betriebe gewesen sein wird.

§. 3.

Unser Finanzminister und Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchstseigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insignel.

Gegeben Berlin, den 11. März 1868.

(L. S.) **Wilhelm.**

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. Frh. v. d. Heydt. Gr. v. Ikenplik.  
v. Mühlcr. v. Selchow. Leonhardt.

# V e r t r a g

über

die Erbauung und den künftigen Betrieb einer Eisenbahn von  
Posen nach Thorn nebst einer Abzweigung nach Bromberg.

---

Zwischen dem Regierungs-Assessor Ursinus, als Kommissarius des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, einerseits, und dem Geheimen Regierungsrath Lenge, als Vorsitzenden der Direktion, sowie dem Kommerzienrath Franck und dem Banquier Fromberg, als Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, andererseits, ist heute unter Vorbehalt der landesherrlichen, sowie der Genehmigung der Generalversammlung der Aktionaire der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag verabredet worden.

## §. 1.

Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, die Erbauung und den Betrieb einer Eisenbahn von Posen über Gnesen und Inowraclaw nach Thorn mit einer Zweigbahn von einem noch zu bestimmenden, aber nicht südlicher als Pakos<sup>z</sup> belegenen Punkte nach Bromberg als einen integrierenden Theil des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens unter den nachstehenden näheren Bestimmungen zu übernehmen.

## §. 2.

Die Bestimmung der Richtungslinie der Eisenbahn, sowie des Abzweigungspunktes der Zweigbahn nach Bromberg bleibt dem Königlichen Ministerium für Handel u. vorbehalten. Der Genehmigung und Feststellung desselben unterliegen auch die speziellen Bauprojekte und Anschläge. Etwasige Abweichungen von den festgestellten Projekten und Anschlägen sind nur unter besonderer Genehmigung des vorbezeichneten Ministeriums zulässig.

## §. 3.

Die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, mit der Aufstellung der speziellen Bauprojekte und Anschläge sofort nach Ertheilung der landesherrlichen Konzession vorzugehen, mit dem Bau der Bahn sogleich nach Genehmigung und Feststellung der Projekte und Anschläge durch die Königliche Staatsregierung zu beginnen und die Bahn in vier Jahren nach Ertheilung der landesherrlichen Konzession betriebsfähig herzustellen und dem Betriebe zu übergeben.

§. 4.

Die Königliche Staatsregierung wird dahin wirken, daß der Gesellschaft der zur Erbauung der Bahn nach Maaßgabe der von dem Königlichen Ministerium für Handel u. festgestellten Bauprojekte und Anschläge erforderliche Grund und Boden von Seiten der betheiligten Korporationen unentgeltlich überwiesen wird.

§. 5.

Das zum Bau und zur vollständigen Ausrüstung der Posen-Thorn-Bromberger Bahnstrecke, zum entsprechenden Ausbau der Anschlußbahnhöfe in Posen, Thorn und Bromberg, sowie zur Anschaffung der erforderlichen Transportmittel nöthige Kapital wird — einschließlich des zur Verzinsung desselben während der Bauzeit erforderlichen Betrages und der etwaigen Kursverluste — auf 13 — mit Buchstaben dreizehn — Millionen Thaler angenommen und durch Ausgabe von vier und einhalbprozentigen Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft beschafft.

§. 6.

Sobald die Baurechnung der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn abgeschlossen ist, wird das Kapital, welches sich

- a) für den Bau der Bahn nebst allem Zubehör,
- b) für die Anschaffung der Transportmittel,
- c) für die Bestreitung der Generalkosten, welche, soweit sie sich nicht absondert verrechnen und direkt aus dem Baufonds verausgaben lassen, mit einhalb Prozent der Ausgaben zu a. und b. der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zu vergüten sind,
- d) für den Kursverlust bei Ausgabe der Prioritäts-Obligationen,
- e) für die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen während der Bauzeit, das heißt bis zu dem auf die Betriebseröffnung der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn folgenden 1. Januar,

als nothwendig ergeben hat, unter Zuziehung eines Kommissarius des Königlichen Ministeriums für Handel u. definitiv festgestellt.

§. 7.

Der Reinertrag der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn wird dergestalt berechnet, daß von der gesammten Jahreseinnahme derselben

- a) die verausgabten Verwaltungs-, Transport- und Unterhaltungskosten nach Maaßgabe der Bestimmungen des §. 8. dieses Vertrages,
- b) die zu dem Reserve- und dem Erneuerungsfonds fließenden Beträge (§. 9. dieses Vertrages)

abgezogen werden.

§. 8.

§. 8.

Zur Vereinfachung der Betriebsrechnung wird festgestellt, daß die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn an sämtlichen Betriebsausgaben des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens — das heißt an den Kosten der allgemeinen Verwaltung, der Bahnverwaltung und der Transportverwaltung — in derselben Weise partizipiert, wie dies bezüglich der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn im Verhältnis zu der Oberschlesischen Eisenbahn festgestellt ist. Die in diesem Verhältnis festgestellten Grundsätze über die Vergütung für die wechselseitige Benutzung der Transportmittel gelten auch für die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn in ihrem Verhältnis zu der Oberschlesischen Eisenbahn.

§. 9.

Ein Reserve- und ein Erneuerungsfonds der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn sind zu bilden. Für die Rücklagen in dieselben sind die für den Reserve- und den Erneuerungsfonds des übrigen Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens geltenden Bestimmungen maßgebend.

§. 10.

Für den Fall, daß der Reinertrag der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn nicht hinreichen sollte, um das Anlagekapital mit vier und einhalb vom Hundert zu verzinsen, leistet zunächst und vor dem Staate die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft einen Zuschuß von einem halben Prozent.

Wird auch hierdurch die Verzinsung mit vier und einem halben Prozent nicht vollständig erreicht, so ist der Staat verpflichtet, den hierzu erforderlichen Zuschuß für das aufgewendete Anlagekapital bis zu dem Maximalbetrage von 13 — mit Buchstaben dreizehn — Millionen Thaler aus dem ihm nach §. 9. des zweiten Nachtrages zum Statut der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zustehenden dritten Theile von dem Ueberschusse über fünf Prozent des Aktienkapitals (der sogenannten Superdividende) und aus dem ihm nach demselben Paragraphen rückföchtlich seines Antheiles an den Stammaktien Littr. B. der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft zustehenden Gewinne über 3½ Prozent dieser Aktien (der eigentlichen Dividende), eventuell aus dem Garantiefonds (§. 11. dieses Vertrages) zu leisten, soweit diese Beträge reichen und nicht durch die Zinsgarantie, welche für das Anlagekapital der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn in den Gesetzen vom 20. Februar 1854. (Gesetz-Samml. S. 94.) und vom 13. Mai 1857. (Gesetz-Samml. S. 437.) bewilligt worden ist und der in diesem Vertrage verabredeten Zinsgarantie vorgeht, in Anspruch genommen werden.

Die Zinsgarantie des Staates hört auf, sobald die Bahnstrecke der projektirten Thorn-Insterburger Eisenbahn von Thorn bis zum Anschluß an die Ostpreußische Südbahn zehn Jahre hindurch im Betrieb gewesen sein wird.

Nach Beendigung dieser Zinsgarantie liegt die Verzinsung der Prioritäts-Obligationen mit 4½ Prozent selbstverständlich der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft allein ob.

§. 11.

Zur Sicherung für die Deckung etwaiger Zinsausfälle ist der Staat verpflichtet, den in Gemäßheit des §. 9. des unter dem 20. August 1853. Allerhöchst bestätigten Vertrages vom 28. Juli desselben Jahres, der Gesetze vom 20. Februar 1854. und 13. Mai 1857. und des unter dem 27. Dezember 1858. Allerhöchst bestätigten dreizehnten Nachtrages zu dem Statute der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, bis zur Höhe von 1,400,000 Thalern angesammelten, resp. anzuhaltenden Garantiefonds nach Vorschrift der allegirten Bestimmungen auf die Dauer der im §. 10. dieses Vertrages übernommenen Garantie zu erhalten.

§. 12.

Zur Amortisation des Anlagekapitals werden jährlich verwendet:

- a) der Reinertrag (§. 7.) über  $4\frac{1}{2}$  Prozent des Anlagekapitals bis zur Höhe eines halben Prozents des letzteren,
- b) die Zinsen der amortisirten Prioritäts-Obligationen.

§. 13.

Rücksichtlich des Postdienstes und der Anlage elektromagnetischer Telegraphen und deren Benutzung, sowie in Betreff der Benutzung der Bahn für militairische Zwecke finden auf die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn die für das Oberschlesische Eisenbahn-Unternehmen geltenden Bestimmungen Anwendung.

§. 14.

Die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunden vom 24. März und 2. August 1841., des unter dem 26. Februar 1842. Allerhöchst bestätigten Statuts der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, des unter dem 11. August 1843. Allerhöchst bestätigten zweiten Nachtrages, sowie aller übrigen Nachträge zu diesem Statute, ingleichen des durch den Allerhöchsten Erlass vom 13. Oktober 1856. genehmigten Vertrages zwischen der Staatsregierung und der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft vom 17. September 1856. gelten auch für das Unternehmen des Baues und des Betriebes der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn.

Berlin, den 30. November 1867.

Urfinus,  
Regierungs-Assessor.

Lenze, Franck, Fromberg.  
Geheimer Regierungsrath. Königlich Kommerzienrath.