

# Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preussischen Staaten.

---

— Nr. 15. —

---

(Nr. 5359.) Vertrag zwischen Preußen und Oesterreich, betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Neuberun und Oswieczim, sowie zwischen Dzierzisz und einem in der Gegend von Nicolai belegenen Punkte der Mendza-Kattowitzer Bahn. Vom 23. Februar 1861.

Seine Majestät der König von Preußen und Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu erweitern, haben zum Behufe einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Legationsrath Alexander Max Philippsborn,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Friedrich Leopold Henning,

und

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Arnold Albert Maybach;

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich:

Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister am Königlich Preussischen Hofe, Grafen Aloys Karolyi,

und

Allerhöchstihren Sektionsrath im Finanzministerium Dr. Vincenz Maly, Ritter von Bevanovic;

welche nach geschעהener Mittheilung und gegenseitiger Anerkennung ihrer Vollmachten unter dem Vorbehalte der Ratifikation über folgende Punkte übereingekommen sind:



### Artikel 1.

Die Königlich Preussische und die Kaiserlich Oesterreichische Regierung verpflichten sich, den Bau von Eisenbahnen

- 1) von Neuberun nach Oswieczim zum Anschlusse an die Oberschlesische Eisenbahn und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
- 2) von einem Punkte in der Gegend von Nicolai über Ples nach Dziedziz, zur Verbindung der Mendza-Kattowitzer Bahn mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn

zu gestatten und zu fördern.

### Artikel 2.

Die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung wird der in Breslau domizilirenden Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft, welcher Seitens der Königlich Preussischen Regierung bereits die Konzession für die in Ihrem Gebiete belegene Strecke der Eisenbahn unter 1. Artikel 1. ertheilt ist, auch Ihrerseits die Konzession zum Bau und Betrieb der in Oesterreich belegenen Strecke dieser Eisenbahn alsbald nach Ratifikation dieses Vertrages nach Maaßgabe desselben und unter Zugrundelegung der in der Anlage A. ersichtlichen Bestimmungen ertheilen.

### Artikel 3.

Die Königlich Preussische Regierung wird die Konzession für den auf Ihrem Gebiete belegenen Theil der Eisenbahn unter 2. Artikel 1. einer in Preußen domizilirten Gesellschaft oder einem Privatunternehmer ertheilen, und nachdem dieses geschehen, davon der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung Mittheilung machen, welchemnächst die letztere alsbald demselben Unternehmer nach Maaßgabe dieses Vertrages mit Festsetzung eines angemessenen Vollendungstermins, und unter analogen, nicht minder günstigen Bestimmungen, wie dieselben in der Anlage A. ersichtlich sind, die Konzession für den in Oesterreich belegenen Theil dieser Eisenbahn ertheilen und davon der Königlich Preussischen Regierung Kenntniß geben wird.

### Artikel 4.

Die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung wird den nach Artikel 2. und 3. von ihr konzessionirten Gesellschaften, beziehungsweise Unternehmern, dieselben Erleichterungen zu Theil werden lassen, welche die in Oesterreich etwa künftig zu erlassenden Verordnungen für andere ohne Zinsgarantie des Staats unternommene Eisenbahnen im Allgemeinen und grundsätzlich einräumen werden. Es sollen auch alle gesetzlichen Bestimmungen, welche vom Tage  
des



des Abschlusses dieses Vertrages an gerechnet in Beziehung auf Eisenbahn-Unternehmungen von der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Regierung erlassen werden, auf die in Rede stehenden Eisenbahnen für die Dauer der Konzessionsfrist nur Anwendung finden, soweit jene Bestimmungen mit diesem Vertrage und der Konzession nicht im Widerspruch stehen.

#### Artikel 5.

Die Punkte, wo die Eisenbahnen die Landesgrenzen überschreiten werden, sollen auf Grund der von den betreffenden Eisenbahnbau-Verwaltungen auszuarbeitenden Projekte nöthigenfalls durch deshalb abzuordnende technische Kommissarien näher bestimmt werden.

#### Artikel 6.

Die Spurweite der zu erbauenden Eisenbahnen soll in Uebereinstimmung mit den anschließenden Bahnen überall gleichmäßig vier Fuß acht und einen halben Zoll Englischen Maaßes im Lichten der Schienen betragen.

Auch im Uebrigen sollen die nach diesem Vertrage zu bauenden Eisenbahnen und deren Betriebsmittel dergestalt nach gleichmäßigen Grundsätzen hergestellt werden, daß letztere von und nach den anschließenden Bahnen ungehindert übergehen können. Es sollen ferner die Einrichtungen des Baues und Betriebes, die Konstruktion des Oberbaues der Bahn und die Signaleinrichtungen, unbeschadet der Konzessionsbestimmung unter c. der Anlage A., mit denjenigen Einrichtungen, welche in diesen Beziehungen für die auf Königlich Preussischem Gebiete belegenen Strecken des betreffenden Hauptunternehmens genehmigt werden, übereinstimmen, auch die Dampfwagen und Fahrzeuge auf die im Oesterreichischen belegenen Strecken der gedachten Bahnen ohne Weiteres übergehen dürfen. Die Königlich Preussische Regierung wird diese Dampfwagen und Fahrzeuge in Bezug auf ihre Betriebssicherheit einer sorgfältigen Prüfung unterwerfen und die erforderliche Ueberwachung eintreten lassen.

#### Artikel 7.

Die im Artikel 1. unter 1. genannte Bahnstrecke wird in den Bahnhof Oświęcim, die im Artikel 1. unter 2. bezeichnete Bahn in den Bahnhof Dzierżycz eingeführt werden. Die hohen kontrahirenden Regierungen erklären gegenseitig ihre Bereitwilligkeit, thunlichst die Hand dazu zu bieten, daß zwischen den Unternehmern beider Bahnen und der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft über die erforderliche gemeinschaftliche Benutzung der beiden Bahnhöfe und deren Betriebsanlagen ein angemessenes Uebereinkommen zu Stande kommt.

#### Artikel 8.

Die volle Landeshoheit (also auch die Ausübung der Justiz- und Polizeigewalt



gewalt) bleibt in Ansehung der das Königlich Preussische und beziehungsweise das Kaiserlich Königlich Oesterreichische Gebiet durchschneidenden Bahnstrecken auf dem Preussischen Gebiete Seiner Majestät dem Könige von Preußen und auf dem Oesterreichischen Gebiete Seiner Majestät dem Kaiser von Oesterreich ausschließlich vorbehalten.

#### Artikel 9.

Die hohen Regierungen werden zur Handhabung des Ihnen über die Bahnstrecken in Ihrem Gebiete zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechts beständige Kommissarien bestellen, welche die Beziehungen ihrer Regierungen zu den Eisenbahnverwaltungen in allen denjenigen Fällen zu vertreten haben, welche nicht zum direkten gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der kompetenten Landesbehörden geeignet sind.

#### Artikel 10.

Unbeschadet des Hoheits- und Aufsichtsrechts der hohen kontrahirenden Regierungen über die in Ihren Gebieten belegenen Bahnstrecken und den darauf stattfindenden Betrieb verbleibt die Ausübung des Ober-Aufsichtsrechts über die den Betrieb führenden Eisenbahngesellschaften oder Eisenbahnverwaltungen im Allgemeinen derjenigen Regierung, in deren Gebiete dieselben ihren Sitz haben.

#### Artikel 11.

Die (Artikel 2. und 3. genannten) Eisenbahnverwaltungen haben wegen der Entschädigungsansprüche, die aus Anlaß der Anlage und beziehungsweise des Betriebes der von ihnen außerhalb des Gebietes der Königlich Preussischen Regierung gebauten und beziehungsweise in Betrieb genommenen Bahnstrecken gegen sie erhoben werden möchten, sich der Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Gerichtsbarkeit und den Oesterreichischen Landesgesetzen zu unterwerfen.

#### Artikel 12.

Preussische Unterthanen, welche die Eisenbahnverwaltungen beim Betriebe der Bahnstrecke im Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Gebiete anstellen werden, scheidet dadurch nicht aus dem Preussischen Unterthanenverbände. Die Stellen der Lokalbeamten auf diesen Strecken, mit Ausnahme der Bahnhofsvorstände, der Erhebungs- und Telegraphen-Beamten, sollen jedoch thunlichst mit Angehörigen des Oesterreichischen Staates besetzt werden. Die Betriebsbeamten sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplinarbehandlung nur der Anstellungsbehörde, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.



Artikel 13.

Die Genehmigung der Fahrpläne und Tarife soll mit Beachtung der für die auf Oesterreichischem Gebiete belegenen Bahnstrecken gegebenen Konzessionsbestimmungen derjenigen Regierung vorbehalten bleiben, in deren Gebiete die betreffende Eisenbahnverwaltung ihren Sitz hat.

Die Tarifsätze für die in den beiderseitigen Gebieten zu bauenden Bahnstrecken sollen nach gleichen Grundsätzen festgestellt werden.

Artikel 14.

Es soll sowohl hinsichtlich der Beförderungspreise, als der Zeit der Abfertigung kein Unterschied zwischen den Bewohnern beider Staaten gemacht werden; namentlich sollen die aus dem Gebiete des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates übergehenden Transporte weder in Beziehung auf die Abfertigung, noch rücksichtlich der Beförderungspreise ungünstiger behandelt werden, als die aus dem betreffenden Staate abgehenden oder darin verbleibenden Transporte.

Artikel 15.

Die Bahnpolizei wird unter Aufsicht der dazu in jedem Staatsgebiete kompetenten Behörden in Gemäßheit der für jedes Gebiet geltenden Vorschriften und Grundsätze zunächst durch die Beamten der Eisenbahnverwaltung gehandhabt werden.

Artikel 16.

Der Betriebswechsel soll auf den Anschlußstationen Dzwieczim, beziehungsweise Dziedziz stattfinden und mit Rücksicht auf den dadurch verursachten unvermeidlichen Aufenthalt bis zur anderweiten Vereinbarung an jede der genannten Stationen zur Erreichung des im Artikel 8. des Zoll- und Handelsvertrages zwischen den beiden hohen kontrahirenden Regierungen vom 19. Februar 1853. bezeichneten Zweckes von beiden Seiten je ein Grenz-Zollamt gelegt und beziehungsweise zusammengelegt werden.

Diesen Grenz-Zollämtern zu Dzwieczim und Dziedziz sind mindestens die Befugnisse eines Neben-Zollamtes erster Klasse mit Begleitschein-, Aus- und Abfertigungs-Befugniß einzuräumen, und sind die Befugnisse des Amtes zu Dzwieczim zu erweitern, wenn dieses der Verkehr in der Folge erfordern sollte.

Artikel 17.

In Betreff der, durch beiderseitige Kommissare seiner Zeit noch näher zu verabredenden Förmlichkeiten der zollamtlichen Revision und Abfertigung des



Passagiergepäck und der ein- und ausgehenden Güter, sowie der Paßrevision ertheilen beide Regierungen sich die Zusicherung, daß die Artikel 1. erwähnten Eisenbahnen nicht minder günstig, als irgend eine andere in das Ausland übergehende Eisenbahnroute behandelt werden sollen, und daß im Interesse der Förderung des Verkehrs dabei jede, nach den in beiden Staaten bestehenden Gesetzen zulässige Erleichterung und Vereinfachung eintreten soll.

#### Artikel 18.

Die wegen der Handhabung der Paß- und Fremden-Polizei bei Reisen mittelst der Eisenbahn unter beiden Regierungen schon bestehenden oder noch zu verabredenden Bestimmungen sollen auch auf die in Rede stehenden Eisenbahnverbindungen Anwendung finden.

#### Artikel 19.

Um den beiderseitigen Regierungen die Benutzung der mehrgedachten Eisenbahnen zur Vermittelung des Brief- und Fahrpost-Verkehrs, ingleichen zur Anlegung von Telegraphenlinien in angemessener Weise zu sichern, sollen (unbeschadet der Bestimmungen der für die auf Oesterreichischem Gebiete belegenen Strecken ertheilten Konzession) die den Unternehmern jener Eisenbahnstrecken für die Königlich Preussische Betriebsstrecke auferlegten, beziehungsweise noch aufzuerlegenden desfalligen Verpflichtungen auch für die im Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Gebiete belegene Eisenbahnstrecke Geltung haben. Eine etwa erforderliche besondere Regulirung des Post- und Telegraphen-Betriebes auf der Oesterreichischen Strecke von der Grenze bis zu den betreffenden Anschluß-Bahnhöfen bleibt der besonderen Vereinbarung vorbehalten.

#### Artikel 20.

Von den innerhalb des Kaiserlich Königlich Oesterreichischen Gebiets gelegenen Bahnstrecken sollen mit Rücksicht auf deren sehr geringe Ausdehnung und Unselbstständigkeit (mit Ausnahme der Grundsteuern für die eingeldeten oder sonst erworbenen Gründe) keinerlei Abgaben und Steuern erhoben werden.

#### Artikel 21.

Sollte die Königlich Preussische Regierung Sich veranlaßt finden, die Aktien der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft aus ihren Mitteln allmählig zu amortisiren, so gehen nach vollendeter Amortisation sämmtlicher Aktien auch die Konzessionsrechte hinsichtlich der auf Kaiserlich Königlich Oesterreichischem Gebiete belegenen Strecke der im Artikel 1. unter 1. bezeichneten Eisenbahn auf die Königlich Preussische Regierung über, welche sodann die mit dieser Konzession verbundenen Verpflichtungen übernimmt.



Für den Fall, daß die Königlich Preussische Regierung Sich entschließen sollte, das erwähnte Eisenbahnunternehmen anzukaufen, wird die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung zu der Einlösung der Konzessionsrechte der auf Ihrem Gebiete belegenen Strecke Ihre Zustimmung nicht versagen.

Die Kaiserlich Königlich Oesterreichische Regierung behält Sich jedoch das Recht vor, nach Ablauf von dreißig Jahren, vom Tage der Betriebs-Größnung an gerechnet, oder auch später in Folge einer mindestens Ein Jahr vorher zu machenden Ankündigung, die vorbezeichnete, in Ihrem Gebiete belegene Bahnstrecke gegen Erstattung der Anlagekosten in Eigenthum zu übernehmen. Sowohl in diesem Falle, als nach dem Ablauf der für die auf Oesterreichischem Gebiete belegenen Strecken der Artikel 1. bezeichneten Bahnen bestimmten Konzessionsfristen soll zwischen den hohen kontrahirenden Regierungen über die Fortführung des Betriebes auf diesen Strecken ein dem Verkehre und den beiderseitigen Interessen entsprechendes besonderes Uebereinkommen getroffen werden.

#### Artikel 22.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der darüber auszufertigenden Ratifikations-Urkunden spätestens binnen vier Wochen in Berlin bewirkt werden. Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen Berlin, den 23. Februar 1861.

Alexander Max Phillipsborn.

(L. S.)

Károlyi.

(L. S.)

Friedrich Leopold Henning.

(L. S.)

Malb.

(L. S.)

Arnold Albert Maybach.

(L. S.)

---

Der vorstehende Vertrag ist ratifizirt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden zu Berlin bewirkt worden.

---



## Anlage A.

### Bestimmungen

der Konzessionirung der Eisenbahnstrecke von Berun nach Oswieczim, insoweit dieselbe auf Oesterreichisches Gebiet fällt.

---

- a) Der Bau dieser Bahnstrecke ist innerhalb dreier Jahre, vom Tage der Konzessionsertheilung gerechnet, zu vollenden und die Strecke dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.
- b) Das diesfällige Bauprojekt und die Detailpläne sind den Oesterreichischen Behörden zur Genehmigung vorzulegen, und ist sich bei dem Bau genau nach diesen behördlich genehmigten Plänen zu benehmen.

Bei Verfassung des Projekts ist die Ueberschreitung der von Kenty über Oswieczim nach Preußen führenden Haupt-Zollstraße auf Oesterreichischem Gebiete thunlichst zu vermeiden.

Die Eisenbahnbrücke über die Weichsel ist jedenfalls, soweit sie auf Oesterreichischem Gebiete liegen wird, mit Sprengminen zu versehen, über deren Anlage der Eisenbahngesellschaft, bei Genehmigung der Pläne, die nähere Mittheilung zukommen wird.

- c) Rücksichtlich der Einmündung der fraglichen Bahn in die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann in Betreff der aus diesem Anlasse erforderlichen Herstellungen und Bauten auf dem Stationsplatze zu Oswieczim und in Betreff der Einrichtung des Betriebsdienstes daselbst hat die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft das Einverständniß mit der Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu pflegen. Das diesfällige Uebereinkommen ist der Oesterreichischen Regierung zur Genehmigung vorzulegen, welcher es auch vorbehalten bleibt, im Falle, daß in einer oder der anderen Beziehung kein Einverständniß der beiden genannten Bahnunternehmungen erzielt werden sollte, nach Maaßgabe der bestehenden Gesetze und nach gepflogenem Einvernehmen mit der Königlich Preussischen Regierung die Entscheidung zu treffen. Jedemfalls hat die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung, dafür zu sorgen, daß auf dem Stationsplatze zu Oswieczim für die beiderseitigen Zollämter und Zollbeamten, desgleichen das Oesterreichische Postamt, Polizeikommissariat und allenfalls in der Folge daselbst zu errichtende Staats-Telegraphenamt, die von den beiderseitigen Regierungen in Folge der Ausführung der Anschlußbahn von Neuberun nach Oswieczim nach Maaßgabe der jeweiligen Verkehrsverhältnisse als nothwendig anerkannten Amts-, Manipulations- und Wohnungs-Lokalitäten, letztere für die erforderlichen beiderseitigen Zollbeamten, sowie die Oesterreichischen Post-, Polizei- und (für den



den Fall der Errichtung eines Telegraphenamtes) auch die Oesterreichischen Telegraphenbeamten und Diener, desgleichen für das entsprechende Zoll- und das Oesterreichische Polizei-Aufsichtspersonal hergestellt und den erwähnten Aemtern, Beamten, Dienern und dem Aufsichtspersonale — und zwar hinsichtlich der Oesterreichischen Aemter u. s. w. — zur unentgeltlichen Benützung eingeräumt werden.

- d) Bei dem Bau und Betriebe der fraglichen Eisenbahnstrecke von der Oesterreichischen Grenze bis Oswieczim bleibt die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft den diesfalls bestehenden oder noch zu erlassenden Oesterreichischen Gesetzen (insofern sich dieselben mit der abgeschlossenen Konvention nicht im Widerspruche befinden) unterworfen. Insbesondere hat sich daher die genannte Gesellschaft (unter der angeführten Beschränkung) nach den Vorschriften der Eisenbahnbetriebs-Ordnung vom 16. November 1851. und dem Eisenbahn-Konzessionsgesetze vom 14. September 1854. zu benehmen, und hat daher auch namentlich die Pflicht, die Post nach Vorschrift des §. 68. der Eisenbahnbetriebs-Ordnung zu befördern.
- e) Der genannten Gesellschaft wird zum Zweck des Baues der gedachten Eisenbahnstrecke von der Oesterreichischen Grenze bis Oswieczim das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der diesfälligen gesetzlichen Vorschriften in Ansehung jener Räume zugestanden, welche nach der Entscheidung der hierzu berufenen Oesterreichischen Behörden zur Ausführung der fraglichen Bahn für unumgänglich nothwendig erkannt werden.
- f) Die konzessionirte Gesellschaft hat die Verpflichtung, für den innerhalb des Oesterreichischen Staatsgebietes stattfindenden Dienst solche Beamte, Diener oder Arbeiter, welche wegen Verbrechen oder Vergehen, wegen Schleichhandel oder schwerer Gefällsübertretungen rechtskräftig verurtheilt oder bloß wegen Mangels rechtlicher Beweise von der Untersuchung enthoben worden sind, zum Dienste und beziehungsweise zur Arbeit wissentlich nicht zu verwenden.
- g) Die konzessionirte Gesellschaft hat ferner die Verpflichtung, die Herstellung einer Staats- und Betriebs-Telegraphenleitung längs der fraglichen Bahn bis zur Oesterreichischen Grenze auf ihrem Grund und Boden ohne besondere Vergütung desselben zu gestatten und die Bewachung der hergestellten Leitung durch ihr Bahnpersonale ohne besonderes Entgelt zu übernehmen. Die Betriebs-Telegraphenleitung bis zur Oesterreichischen Grenze wird von der Oesterreichischen Staatsverwaltung hergestellt werden, wogegen das diesfällige Anlagekapital von Seiten der Eisenbahngesellschaft der Oesterreichischen Regierung mit fünf Prozent zu verzinzen und für die Instandhaltung dieser Leitung ein von der Oesterreichischen Regierung zu bestimmender billiger jährlicher Pauschalbetrag zu entrichten ist. Bei der Benützung dieser Betriebsleitung bleibt jedoch die Eisenbahngesellschaft ausschließlich auf Mittheilungen beschränkt, welche sich auf den Eisenbahnbetrieb beziehen, und wird sie in dieser Beziehung von



der Oesterreichischen Staatsverwaltung überwacht. Zu diesem Ende ist, sofern nicht eine andere, von der Oesterreichischen Staatsverwaltung für genügend erachtete Kontrol-Einrichtung hergestellt werden sollte, die Telegraphenleitung bis in das Staats-Telegraphenamt in Bielitz fortzuführen, woselbst, unbeschadet der pünktlichen Beförderung der Depeschen, der Kontrolsapparat aufgestellt werden wird. Die erforderlichen Apparate für die Betriebsleitung (und zwar bis auf eine etwaige bessere Erfindung nach dem Morfeschen System) hat die Eisenbahngesellschaft aus Eigenem anzuschaffen und zu erhalten. Sollte die Oesterreichische Staatsverwaltung von der Betriebsleitung zur Beförderung von Staats- oder Privat-Depeschen (soweit dies ohne Störung des Betriebsdienstes geschehen kann) mit Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung und unter dem Beding der Gegenseitigkeit für die Königlich Preussischen Staats- und Privat-Depeschen hinsichtlich der auf Oesterreichischem Gebiete belegenen Bahnstrecke, Gebrauch machen wollen, so sind diese Depeschen von den Betriebs-Telegraphenbeamten, und zwar die Staatsdepeschen bis zur nächsten Station auf Preussischem Gebiete, ohne besonderes Entgelt zu befördern, wogegen das gesetzliche Entgelt für die Privatdepeschen, insofern dasselbe auf die Strecke der Betriebsleitung entfällt, der Eisenbahngesellschaft überlassen bleibt.

- h) In Ansehung des für die fragliche Bahnstrecke eintretenden Tarifs dürfen keine höheren Tarifgebühren und überhaupt keine ungünstigeren Bedingungen festgesetzt werden, als auf den sonstigen Strecken der Oberschlesischen Bahn.
- i) Wenn die Strecke von Oswieczim bis zur Oesterreichischen Grenze etwa für Militairtransporte benutzt werden sollte, sind dieselben nach herabgesetzten Preisen zu befördern, welche für Militairpersonen, Einzeln oder in Körpern, ein Drittheil, für Pferde, Wagen, Gepäck, Kriegsmaterial und Militairgut die Hälfte der gewöhnlichen Preise nicht überschreiten dürfen. Die Verwendung von Beamten und Betriebsmitteln der Oberschlesischen Eisenbahn zu solchen Transporten unterliegt der Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung.
- k) Die Konzession wird auf neunzig Jahre vom Tage der Ausfertigung der Konzessions-Urkunde verliehen werden. Nach Beendigung dieser Konzessionsdauer hat die fragliche Bahnstrecke von der Oesterreichischen Grenze bis Oswieczim mit allem unbeweglichen Zubehör in das freie unbelastete Eigenthum der Oesterreichischen Staatsverwaltung überzugehen.



(Nr. 5360.) Allerhöchster Erlaß vom 26. März 1861., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte zum Bau und zur Unterhaltung der Gemeinde-Chaussee von Wizerath an der Montjoie-Düren-Golzheimer Bezirksstraße im Kreise Montjoie über Strauch, Schmidt und Heimbach nach Blatten an der Gemünd-Froizheimer Bezirksstraße im Kreise Schleiden, Regierungsbezirk Aachen.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den Bau einer Gemeinde-Chaussee von Wizerath an der Montjoie-Düren-Golzheimer Bezirksstraße im Kreise Montjoie über Strauch, Schmidt und Heimbach nach Blatten an der Gemünd-Froizheimer Bezirksstraße im Kreise Schleiden, Regierungsbezirk Aachen, genehmigt habe, verleihe Ich hierdurch den Gemeinden Simmerath, Strauch, Ruhrberg, Steckenborn, Schmidt, Heimbach und Blatten das Expropriationsrecht für die zu dieser Chaussee erforderlichen Grundstücke, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, in Bezug auf diese Straße. Zugleich will Ich den genannten Gemeinden gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straße, einschließlich des in der fiskalischen Forst liegenden Straßentheils, das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, wie diese Bestimmungen auf den Staats-Chausseen von Ihnen angewandt werden, hierdurch verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 26. März 1861.

Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Patow.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten  
und den Finanzminister.



(Nr. 5361.) Allerhöchster Erlaß vom 3. April 1861., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung der Gemeinde-Chausséen von Wezlar über Nauborn, Schwalbach und Niederquembach bis in das Solmsbachthal, im Kreise Wezlar, Regierungsbezirk Coblenz.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den Bau einer Gemeinde-Chaussée von Wezlar über Nauborn, Schwalbach und Niederquembach bis in das Solmsbachthal im Kreise Wezlar, Regierungsbezirk Coblenz, genehmigt habe, verleihe Ich hierdurch den Gemeinden Wezlar, Nauborn, Laufdorf, Schwalbach und Niederquembach das Expropriationsrecht für die zu dieser Chaussée erforderlichen Grundstücke, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausséebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausséen bestehenden Vorschriften, in Bezug auf diese Straße. Zugleich will Ich den genannten Gemeinden gegen Uebernahme der künftigen chausséemäßigen Unterhaltung der Straße das Recht zur Erhebung des Chausséegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausséen jedesmal geltenden Chausséegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, wie diese Bestimmungen auf den Staats-Chausséen von Ihnen angewandt werden, hierdurch verleihen. Auch sollen die dem Chausséegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausséepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 3. April 1861.

Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Patow.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten  
und den Finanzminister.

---

Redigirt im Bureau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei  
(N. Decker).