

# Gesetz = Sammlung

für die

Königlichen Preussischen Staaten.

---

— Nr. 23. —

---

---

(Nr. 8571.) Gesetz, betreffend die Fertigstellung der Berliner Stadteisenbahn für Staatsrechnung. Vom 26. Juni 1878.

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

## §. 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, in einer zu dem Ende einzuberufenden Generalversammlung der Aktionäre der Berliner Stadteisenbahngesellschaft nach Maßgabe des beigedruckten, unterm 23. Februar 1878 mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages für die Auflösung der Berliner Stadteisenbahngesellschaft zu stimmen und die Berliner Stadtbahn für Rechnung des Staats fertig zu stellen.

## §. 2.

Der erforderliche Geldbedarf

- 1) zur Deckung des in Folge der Auflösung der Berliner Stadteisenbahngesellschaft entstandenen Ausfalles am Anlagekapital, sowie
- 2) zur Deckung der zur Vollendung der Bahn erforderlichen Mittel über den dem Gesetze vom 20. März 1874 (Gesetz-Samml. pro 1874 S. 111) zum Grunde liegenden Kostenanschlag hinaus, einschließlich der Mittel für über den Bedarf angekaufte beziehungsweise anzukaufende und später wieder zu veräußernde Grundstücke, im Gesamtbetrage von 35 700 000 Mark

wird durch Veräußerung eines entsprechenden Betrages von Schuldverschreibungen aufgebracht. Wann, durch welche Stelle, in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuß, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe, wegen Annahme derselben als pupillen- und depositalmäßige Sicherheit und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

Der durch die Veräußerung von über Bedarf angekauften Grundstücken bzw. Grundstückstheilen erzielte Erlös ist in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten, noch offen stehenden Kredite zu verwenden und darüber dem Landtage alljährlich Bericht zu erstatten.

§. 3.

Jede Verfügung über die Berliner Stadteisenbahn durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

§. 4.

Die Ausführung dieses Gesetzes wird, soweit solche nach den Bestimmungen des §. 2 nicht durch den Finanzminister erfolgt, dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten übertragen.

§. 5.

Die entgegenstehenden Bestimmungen des Gesetzes vom 20. März 1874, betreffend die Betheiligung des Staats an dem Unternehmen einer die Stadt Berlin durchschneidenden, von einem Punkte in der Nähe des Ostbahnhofes ausgehenden Eisenbahn nach Charlottenburg, werden hierdurch aufgehoben.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insigne.

Gegeben Berlin, den 26. Juni 1878.

Im Allerhöchsten Auftrage Seiner Majestät des Königs:

(L. S.) Friedrich Wilhelm, Kronprinz.

Gr. zu Stolberg. Leonhardt. Falk. v. Kameke. Friedenthal.  
v. Bülow. Hofmann. Gr. zu Eulenburg. Maybach. Hobrecht.

# Vertrag,

betreffend

die Auflösung der Berliner Stadteisenbahngesellschaft und die Fertigstellung der Stadtbahn für Staatsrechnung.

Zwischen

- 1) der Königlichen Staatsregierung, vertreten durch die Kommissarien des Finanzministers und des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten:  
Ober-Bau- und Ministerialdirektor Weishaupt, Geheimen Ober-Finanzrath Rötger, Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Frölich,
- 2) der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, vertreten durch ihr Direktorium,
- 3) der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, vertreten durch ihr Direktorium,
- 4) der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, vertreten durch ihre Direktion,

ist heute unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung einerseits und der Genehmigung der Generalversammlungen der drei genannten Eisenbahngesellschaften andererseits nachfolgender Vertrag abgeschlossen worden.

## Artikel I.

Der Staat, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, in ihrer Eigenschaft als Aktionäre der Berliner Stadteisenbahngesellschaft, verpflichten sich, in einer nach dem Perfektwerden dieses Vertrages einzuberufenden Generalversammlung dieser Gesellschaft für deren Auflösung zu stimmen.

Die Königliche Staatsregierung wird den Auflösungsbeschluß der Generalversammlung genehmigen.

## Artikel II.

Die Liquidation der Gesellschaft erfolgt unter den nachstehenden Bedingungen in der Art, daß die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft alle ihnen an dem Stadtbahnunternehmen zustehenden Rechte an den Staat — wie hiermit geschieht — abtreten, letzterer in alle Rechte und Pflichten der aufgelösten Gesellschaft eintritt und mit dem Zeitpunkte der Auflösung alleiniger Eigenthümer des gesammten Stadtbahnunternehmens wird.

### Artikel III.

Die Funktionen des Liquidators der Gesellschaft wird die Königliche Direktion der Stadtbahn als bisheriger Gesellschaftsvorstand übernehmen, und als solcher Namens der Gesellschaft und in Vollmacht derselben alle zur Ausführung des im Artikel II. gedachten Uebergangs erforderlichen Rechtshandlungen vornehmen.

### Artikel IV.

Die von der Deutschen Eisenbahngesellschaft bis zur Raduzirung ihrer Aktienbetheiligung geleisteten und zu Gunsten der Stadteisenbahngesellschaft verfallenen Ratenzahlungen, sowie die etwa von ihr noch zu erlangenden Einzahlungen verbleiben der Stadteisenbahngesellschaft und gehen die der letzteren an denselben, beziehungsweise der Deutschen Eisenbahngesellschaft gegenüber zustehenden Rechte mit der Auflösung der Gesellschaft an den Staat über.

### Artikel V.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft lassen bei Auflösung der Berliner Stadteisenbahngesellschaft von denjenigen Beträgen, welche sie auf ihre Aktienzeichnungen eingezahlt haben, beziehungsweise beim Perfektwerden dieses Vertrages eingezahlt haben werden, zusammen die Summe von 6 000 000 Mark, in Worten Sechs Millionen Mark und zwar:

die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft 2 400 000 Mark,

die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft . . . . 2 400 000 Mark,

die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft . . . . . 1 200 000 Mark,

als einen unverzinslichen und niemals zurückzufordernden Beitrag zu den Kosten der Ausführung des Stadtbahmunternehmens in demselben zurück und übertragen alle ihnen aus den geleisteten Einzahlungen zustehenden Rechte auf den Staat.

Die Restsummen der von ihnen eingezahlten Beträge erhalten sie in Folge des mit der Auflösung der Berliner Stadteisenbahngesellschaft eintretenden Wegfalles ihrer Verpflichtungen als Aktienzeichner vom Staate baar zurück. Diese Rückerstattung erfolgt vier Wochen nach Perfektwerden des gegenwärtigen Vertrages nebst  $4\frac{1}{2}$  Prozent Zinsen der Restsummen seit dem Tage der letzten, vor diesem Perfektwerden geschehenen Einzahlung und Zinsausgleichung.

### Artikel VI.

Mit der Auflösung der Berliner Stadteisenbahngesellschaft tritt der zwischen dem Fiskus, der Deutschen Eisenbahngesellschaft, der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft unterm 15. Dezember 1873 abgeschlossene Vertrag, soweit er das Verhältniß der genannten drei Eisenbahngesellschaften zu der Berliner Stadteisenbahngesellschaft betrifft, außer Kraft.

### Artikel VII.

Der Staat vertritt die drei Eisenbahngesellschaften gegen alle von der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft aus der Thatsache der Kaduzirung ihrer Aktienbetheiligung, der Auflösung der Berliner Stadteisenbahngesellschaft oder der Auflösung des Vertrages vom 15. Dezember 1873 etwa herzuleitenden Ansprüche.

### Artikel VIII.

Der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft ist die Konzession für den Anschluß ihrer Bahnstrecke an die Stadtbahn in Charlottenburg bereits ertheilt.

Der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft wird das Recht, ihr Bahnnetz in Charlottenburg an die Stadtbahn anzuschließen, nach Maßgabe des §. 8 des Vertrages vom 15. Dezember 1873 gewährt.

Die Gesamtkosten der Anlagen des westlichen Endbahnhofes der Stadtbahn zwischen der östlichen Endweiche (d. i. 72 m östlich von der östlichen Fluchtlinie der Wilmersdorferstraße) bis zu der östlichen Fluchtlinie der Unterführung der Straße Nr. 19 des Bebauungsplanes der Umgebungen Berlins, Abtheilung V, sollen zu  $\frac{1}{3}$  auf die Stadtbahn, zu je  $\frac{2}{15}$  auf

- 1) die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft,
- 2) die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft,
- 3) die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft,
- 4) die Berlin-Wezlarer Staatsbahn und
- 5) die Niederschlesisch-Märkische (Ring-) Bahn

vertheilt werden. In gleichem Verhältniß werden die Kosten der Unterhaltung, der Erneuerung und der Verwaltung dieser Anlagen repartirt.

Ausgeschlossen von dieser Theilung sind jedoch die Kosten des Grunderwerbs, der Ausführung, Unterhaltung, Erneuerung und Verwaltung derjenigen Anlagen, z. B. Lokomotivschuppen, Drehscheiben, Nebengeleise u., welche einzelne Bahnen zwischen dem westlichen Ende der Perrons des Bahnhofes und der Straße Nr. 19 zur ausschließlichen Benutzung für eigene Betriebszwecke etwa herrichten möchten, ferner auch die Emolumente derjenigen Bediensteten, denen, wenn sie auch innerhalb der oben bezeichneten Bahnhofsgrenzen stationirt sind, die Verwaltung der außerhalb dieser Grenzen belegenen Anlagen obliegt.

### Artikel IX.

Die drei Eisenbahngesellschaften verpflichten sich, ihre Anschlüsse an die Stadtbahn in Charlottenburg längstens bis zum 1. Januar 1881 betriebsfähig herzustellen. Hält eine der Eisenbahngesellschaften diese Frist nicht ein, so verpflichtet sie sich, an den Staat eine Konventionalstrafe von 300 000 Mark zu zahlen, es sei denn, daß die Nichteinhaltung des Termins durch Verhältnisse — insbesondere beim Grunderwerb und der definitiven Festsetzung der Projekte —

herbeigeführt worden ist, für welche die Eisenbahngesellschaft eine Verantwortung nicht trifft.

Ueber die Frage, ob derartige Verhältnisse vorliegen, entscheidet lediglich der Handelsminister.

Die Konventionalstrafe ist nicht verfallen, wenn die anschließende Eisenbahngesellschaft ihren Anschluß, wenn auch unter Ueberschreitung der obigen Frist, bis zum Zeitpunkt der Vollendung der Stadtbahn betriebsfähig herstellt.

Die Zahlung der Konventionalstrafe entbindet die Gesellschaften nicht von der Verpflichtung zur Herstellung der Anschlüsse.

### Artikel X.

Nach erfolgtem Anschluß ihrer Bahnen an die Stadtbahn sind die drei Eisenbahngesellschaften berechtigt, soweit es das Verkehrsbedürfniß erfordert und es ausführbar erscheint, eine direkte Expedition von Personen und Gepäck zwischen den Stationen der Stadteisenbahn einerseits und den Stationen der eigenen sowie der rückliegenden fremden Bahnen andererseits zu fordern. Unter denselben Voraussetzungen sind sie weiter berechtigt, zu verlangen, daß die von ihnen angebrachten, dem Personen- und Gepäckverkehr dienenden Züge von der Stadteisenbahn aufgenommen und nebst Bedienungspersonal, welches sie jedoch selbst zu stellen haben, bis zur östlichen Endstation der Stadtbahn mittelst der Lokomotiven der Stadtbahn durchgeführt, sowie daß die übernommenen Züge mit Bedienungspersonal, nach Aufnahme von Personen und Gepäckstücken, durch die Lokomotiven der Stadtbahn behufs fahrplanmäßiger Weiterbeförderung zurückgeführt werden.

Ueber die thatsächliche Ausführbarkeit nach Maßgabe der jeweiligen Bahnanlagen und über das Verkehrsbedürfniß sowohl bezüglich der Einrichtung direkter Expeditionen, als der Uebernahme und Durchführung der Züge entscheidet die Staatsaufsichtsbehörde.

Bei Feststellung des Fahrplans soll als Grundsatz gelten, daß derselbe neben dem öffentlichen Interesse demjenigen aller beteiligten Staats- und Privatbahnen soweit als möglich gleichmäßig zu entsprechen hat.

Bei der Konkurrenz gleichartiger Züge der Staats- und der Privatbahnen haben jedoch die ersteren den Vorzug. Hierbei sind unter gleichartigen Zügen Expresz-, Kurier- und Schnellzüge einerseits und gewöhnliche Personenzüge andererseits verstanden. Die Verschiebung des Fahrplans zu Gunsten der Staatsbahnzüge soll sich nur auf die betriebstechnisch erforderlichen Zugintervalle erstrecken. Expresz-, Kurier- und Schnellzüge haben vor den übrigen Zügen den Vorrang.

Keiner der beteiligten Privatbahnen sollen hierbei für sich Vortheile und Erleichterungen gewährt werden, welche nicht auch der andern konkurrierenden Privatbahn auf deren Erfordern zugestanden werden.

### Artikel XI.

Die Stadtbahn wird durchweg mit vier Geleisen versehen, von denen zwei dem durchgehenden Verkehr vor dem Lokalverkehr dienen sollen.

### Artikel XII.

Für das Durchführen der Züge erhält die Stadtbahn keine besondere Vergütung. Das Aequivalent für ihre Leistung liegt vielmehr in dem Transportsätze, welcher in dem Fahrpreise z. für die Stadtbahnstrecke mit zur Erhebung kommt.

Die Festsetzung der Transportsätze auf der Stadtbahn ist Sache der Staatseisenbahnverwaltung. Die letztere behält sich insbesondere vor, neben dem Streckensätze auch eine Expeditionsgebühr zur Erhebung zu bringen, welche jedoch im Verkehr mit den anschließenden Eisenbahnen den auf die Stadtbahn entfallenden Streckensatz nicht übersteigen darf.

### Artikel XIII.

Die Stadtbahn nimmt keinen Theil an den Kosten (Löhnung, Besoldung, Meilen-, Uebernachtungsgeld z.) des Wagenbedienungspersonals der auf sie übergeführten und von ihr zurückgeführten Züge der Eisenbahngesellschaften.

Sie zahlt ferner keine Wagenmiete für die auf ihre Strecke übergehenden Wagen der Eisenbahngesellschaften, sofern diese Wagen in den sogenannten externen (durchgehenden) Zügen laufen.

Dagegen entrichtet die Stadtbahn für die in den sogenannten Vorortszügen laufenden Wagen der Eisenbahngesellschaften an die Wageneigenthümerin, soweit nicht Naturalausgleich stattfindet, eine Wagenmiete von 0,0133 Mark pro Achse und Kilometer. Sollte jedoch in Zukunft auf den Preussischen Eisenbahnen eine niedrigere Wagenmiete für Personenwagen üblich werden, so soll auch die seitens der Stadtbahn zu zahlende Miete entsprechend ermäßigt werden.

Unter Vorortszügen werden solche Züge verstanden, welche zwischen Stationen der Stadtbahn einerseits und den Stationen beziehungsweise Haltestellen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn bis Potsdam resp. Wildpark einschließlicly,  
der Berlin-Hamburger Bahn bis Nauen einschließlicly und  
der Magdeburg-Halberstädter Bahn bis zu einem Orte, der von dem Ausgangspunkte der Stadtbahn in Charlottenburg nicht weiter als Nauen entfernt ist,  
andererseits verkehren.

### Artikel XIV.

Für die etwa auf der Stadtbahn nothwendig werdende Reinigung und das Schmieren der Wagen ist von den Eisenbahngesellschaften eine angemessene Vergütung zu entrichten.

### Artikel XV.

Ob und unter welchen Bedingungen nach etwaiger Einrichtung eines Güterverkehrs auf der Stadtbahn der Güterverkehr der Privatbahnen auf die Stadt-

bahn überzuführen ist, bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten. Nach Zulassung des Güterverkehrs der einen der drei theiligten Eisenbahngesellschaften darf den übrigen die Aufnahme ihres Güterverkehrs unter den gleichen Bedingungen nicht versagt werden.

Die Stadtbahnverwaltung wird dafür Sorge tragen, daß der Personenverkehr durch den Güterverkehr nicht beeinträchtigt wird. Die Personenzüge jeglicher Gattung haben vor den Güterzügen den Vorrang.

### Artikel XVI.

Die Entrichtung einer Stempelabgabe von diesem Vertrage findet nicht statt.

Berlin, den 23. Februar 1878.

Für die Staatsregierung.

Weishaupt. Rötger. Dr. Frölich.

Die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft.

Simon. Westphal.

Das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft.

Quassowski. Simson.

Das Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft.

Lent.

---

Redigirt im Bureau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).