

Anlage A.

Vorläufige Concession.

Mit Bezug auf die Vorstellung vom 14. October v. J. benachrichtige ich in Folge Allerhöchsten Auftrags den Verwaltungsrath hiedurch, daß des Königs Majestät auf das Immediat-Gesuch vom 14. October v. J. nunmehr, da die Rhein-Weserbahn nicht über Düsseldorf geführt werden soll und in der Section von Elberfeld nach dem Rheine nur noch auf einer gewissen Strecke mit jener Eisenbahn zusammentreffen könnte, unterm 29. v. M. die Maßgabe für wegsfallend zu erklären geruht haben, welche mit der vorläufig ertheilten Concession für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft, nach Inhalt des Erlasses vom 19. Juni v. J. verbunden worden ist. Dabei haben jedoch Allerhöchstdieselben zugleich vorbehalten, daß für den Fall des Zusammentreffens beider Bahnen auf einer gewissen Strecke, die Beziehungen beider Gesellschaften von Seiten des Staats zu regeln seien, und daß alsdann namentlich der Rhein-Weserbahn-Gesellschaft die angemessene Benutzung der betreffenden Düsseldorf-Elberfelder Bahnstrecke nach der Bestimmung des Staats gewährt werden müsse.

Nach der von der Königlichen Regierung zu Düsseldorf mir eingereichten Vorstellung des Verwaltungs-Ra-

thes vom 19. December v. J., ist inzwischen bereits der Plan aufgefasset worden, der Eisenbahn von Elberfeld nach Düsseldorf eine neben der Rhein-Weser-Bahn herlaufende Richtung zu geben, dergestalt, daß der Fall des Zusammentreffens beider Bahnen gar nicht eintreten würde. Soferne gegen jenen Plan nicht sonstige Anstände sich ergeben, würde durch Rücksichten auf die Rhein-Weser-Bahn, bei der gegenwärtigen Lage der Sache demselben kein Hinderniß weiter entgegenstehen, so wie auch die Frage: ob die Düsseldorf-Elberfelder Bahn überhaupt sich an die Rhein-Weser-Bahn anschließen, oder ohne einen solchen Anschluß bei Elberfeld sich enden solle, zunächst dem Ermessen der Gesellschaft anheim gegeben werden muß.

Indem die weiteren Anträge seiner Zeit gewärtigt werden, fordere ich den Verwaltungsrath auf, mir bald anzuzeigen, welche Spurweite für die Düsseldorf-Elberfelder Bahn beabsichtigt wird. Es kommt darauf an, in Zeiten darauf Bedacht zu nehmen, daß bei den zwischen Berlin und dem Rheine zu errichtenden Eisenbahnen ein und dasselbe Geleise angenommen werde und so namentlich zu ersehen, ob die Spurweite von 4 $\frac{3}{4}$ Fuß, welche für die Berlin-Potsdamer-Bahn projectirt ist, mit derjenigen der Düsseldorf-Elberfelder-Bahn übereinstimme.

Berlin, den 5. Februar 1837.

gez. Rother.

An
den Verwaltungsrath des Düsseldorf-Elberfelder
Eisenbahn-Unternehmens
zu Düsseldorf.

Anlage B.

Rescript des Staatsministers von Nagler.

Die Vereinbarung mit dem Post-Departement betreffend.

Obgleich die Mittheilungen Eines löblichen Verwaltungsraths in dem gefälligen Schreiben vom 20. v. M. über den veranschlagten Betrieb auf der gedachten Eisenbahn, manche Zweifel über die Richtigkeit derselben übrig lassen, so habe ich doch die Bedingungen, unter denen das Postdepartement den Gebrauch der Eisenbahn zwischen Düsseldorf und Elberfeld zu regelmäßigen Privat-Transporten gestatten will, vorläufig zusammenstellen lassen.

Wenn ein löblicher Verwaltungsrath gleich ad 1 bemerkt, daß der entworfene Betriebsplan noch von der definitiven Festsetzung der Bahnlinie, und späterhin davon abhängt, ob der Personen- und Güterverkehr sich in der erwarteten Frequenz einstellen werde oder nicht, so scheint auch die Vereinbarung überhaupt noch gar nicht ausführbar. Denn so lange der Betriebsplan nicht definitiv feststeht, ist es nicht möglich mit Sicherheit beurtheilen zu können,

welche Postanlagen bleiben, welche aufhören und welche neu einzurichten sind.

Ferner ist folgendes zu bemerken:

Ein löblicher Verwaltungsrath nimmt in dem gedachten Schreiben ad 2 an, daß jährlich 20,000 Personen nach Maßgabe der jetzigen Postfrequenz, der Chausséegeld-Einnahme und anderer Nachrichten, die Bahn benutzen werden, und daß bei dieser Zahl eine Vermehrung sich einstellen wird.

Bei Berechnung des Verlustes der Post an Personengeld, ist wünschenswerth, genauer zu wissen, von welchem Theile der Reisenden, die von Düsseldorf über Elberfeld weiter gehen, und die von Elberfeld über Düsseldorf weiter gehen, die Unternehmer annehmen, daß derselbe sich der Eisenbahn bedienen und resp. der Post verbleiben wird.

Die Unternehmer der Berlin-Potsdamer Bahn haben angenommen, daß von den Lokalschnellposten alle Passagiere zur Eisenbahn übergehen werden, von den weitergehenden und weiterkommenden Fahr- und Schnellposten, aber nur etwa drei Vierteltheile, und von den Extraposten die Hälfte.

Diese Annahme dürfte auch bei der Düsseldorf-Elberfelder Bahn der Wahrheit am nächsten kommen.

Eine ungefähre Angabe der Zahl der Personen, welche die Unternehmer als Minimum für das Bestehen der Bahn annehmen, würde in so fern erwünscht sein, als in Bezug auf die Abgabe von der Personen-Beförderung für Lohn — auf welche Abgabe die Post Verzicht leisten wird — ein ungefährer Ueberschlag gemacht werden könnte.

Wenn ein löblicher Verwaltungsrath ad 3 der Ansicht ist, daß die Frachttarife von der Entschädigung abhängig sind, welche an die Postverwaltung zu zahlen ist, so ist dieses zwar möglich, aber nicht wahrscheinlich, da es im Interesse der Unternehmer liegt, die Frachtpreise so hoch zu stellen, als es die Concurrenz, das vom Staate vorgeschriebene Maximum des Reinertrags von 10 Procent, und sonstige Umstände irgend gestatten, um den größtmöglichen Gewinn von dem Unternehmen zu ziehen. Ein Bestreben, welches in der Natur der Sache liegt und nicht zu tadeln ist. Die Verminderung der Ausgaben der Gesellschaft wird daher zunächst eine Erhöhung des Gewinnes der Gesellschaft, nicht aber unmittelbar und nothwendig eine Herabsetzung der Frachtpreise herbeiführen.

Die Bemerkung ad 4, daß der entworfene Passagier- und Güter-Tarif auf die Berechnung der Postentschädigung keinerlei Einfluß üben könne, ist nicht richtig. Dieser Einfluß findet in so fern allerdings Statt, als die Personengeldsätze bei den etwa bleibenden Postanlagen der Route, mit Rücksicht auf diejenigen der Eisenbahn, anderweit regulirt werden müssen.

Was die Bemerkung ad 5 betrifft, daß bei der Entschädigungsberechnung die Steigerung mit zu berücksichtigen sei, welche bei den Posteinnahmen an dem Anfangs- und Endpunkte der Bahn hervorgehen werde, so ist darauf zu erwiedern, daß, abgesehen von der gänzlichen Ungewißheit eines solchen Ergebnisses, ein derartiger Anspruch nicht eingeräumt werden kann, weil die Unternehmer sonst mit demselben Rechte, mit welchem sie hier die, durch den Eisenbahnverkehr etwa außerhalb der Bahnstrecke vermehrten Postrevenue sich zu gut rechnen wollen, auch auf die Vermehrung der Revenüen anderer Verwaltungszweige des Staats würden Anspruch machen können, die durch den Eisenbahnverkehr etwa eintreten möchten. Demnächst kommt aber in Betracht, daß den Unternehmern nur der Ertrag in Gegenrechnung gebracht wird, der vor Entstehung der Eisenbahn wirklich aufgefunden ist, und der Post auf alle muthmaßliche Vermehrung dieses Ertrages, die, abgesehen von der Eisenbahn-Anlage, unbezweifelt eintreten würde, entgeht.

Endlich liegt es auch auf der Hand, daß wenn solche gänzlich unhaltbare Elemente mit in die gegenseitige Berechnung aufgenommen werden sollten, eine Vereinigung nie zu Stande kommen könnte.

Von Beförderung der Briefbeutel, deren ad b gedacht wird, kann die Post für den allerwichtigsten Theil ihres Dienstes, nämlich für die Beförderung der weitergehenden und weiterherkommenden Französischen, Belgischen und Englischen Correspondenz nach Elberfeld und der Umgehend wenig oder gar keinen Gebrauch machen, da diese Briefbeförderung auf den Stationen Düsseldorf und Elberfeld, Abends spät und Nachts Statt findet, wo keine Fahrten auf der Eisenbahn gemacht werden, und eine Veränderung der Abgangszeit der Posten weder in Düsseldorf noch in Elberfeld, thöulich ist. Der Gebrauch, den die Post daher für ihre Zwecke von der Eisenbahn wird machen können, wird sich darauf beschränken, die zwischen Düsseldorf und Elberfeld zum Anschlusse an die über beide Orte hinausgehenden und resp. weiter herkommenden Fahrposten, und vielleicht einmal täglich die Berlin-Machener Schnellpost zu befördern.

Ein löblicher Verwaltungsrath wird sich hieraus überzeugen, daß die Verhältnisse der Post, zu denen der projectirten Anlage sich bei Weitem ungünstiger stellen, als es bei der Berlin-Potsdamer Eisenbahn der Fall ist.

Um demnächst einen löblichen Verwaltungsrath in den Stand zu setzen, das Prinzip richtig zu würdigen, nach welchem die Postverwaltung bei Ermittlung der Entschädigung verfährt, wird solches nachstehend mitgetheilt.

Es ist zuvörderst nothwendig einen löblichen Verwaltungsrath mit der Ansicht bekannt zu machen, welche

den von Seiten des Post-Departements vorzulegenden Bedingungen zum Grunde liegt.

Diese Absicht besteht darin:

Die gesetzlich bestehenden Rechte der Post aufrecht zu erhalten,

Die Ausführung der Zwecke des Post-Instituts sicher zu stellen, und

Den Status quo des Finanz-Ertrages der Post möglichst zu conserviren.

Die Herren Unternehmer werden die Richtigkeit und Nothwendigkeit dieser Haupt-Gesichtspunkte, welche das Post-Departement den Eisenbahnunternehmern gegenüber zu fonteniren hat, anerkennen, darin aber auch zugleich eine Bürgschaft finden, daß die Post weit entfernt ist, mehr erreichen zu wollen, als sie bereits effectiv besigt.

Es ist wohl vornehmlich der Entschädigungspunkt, der den Herren Unternehmern Besorgniß erregt haben mag.

Hoffentlich werden Selbige vollständig zufrieden gestellt werden, wenn sie sich von den Prinzipien näher unterrichtet haben, die dabei befolgt werden sollen.

Die Grundlage der gegenseitigen Vereinbarung beruht in den, von dem Königlichen Staats-Ministerio festgesetzten, und von Sr. Majestät dem Könige genehmigten allgemeinen Concessions-Bedingungen; dieselben lauten wörtlich wie folgt:

„Die vorstehenden Bestimmungen finden im Verhältnisse zur Postverwaltung nicht Anwendung, es ist vielmehr das Verhältniß zu derselben in jedem einzelnen Falle nach folgenden Grundsätzen besonders zu reguliren:

1. Die Postverwaltung wird ihre Vorrechte den Unternehmern für eine verhältnismäßige Entschädigung in so weit abtreten, als der Betrieb der Eisenbahnen auf Privatrechnung es unumgänglich erheischt.

2. Sie wird sich jedenfalls die Berechtigung vorbehalten, die Eisenbahn zur Beförderung von Posten zu benutzen. Geschieht dies durch die Betriebsmittel der Unternehmer, so wird sich die Postverwaltung mit diesen über eine kontraktlich dafür zu gewährende Entschädigung verständigen.

3. Für den Fall, daß die Post die Eisenbahn für eigene Rechnung benutzt, hat sie dafür das allgemein festgesetzte Bahngeld an die Unternehmer der Bahn zu entrichten, dagegen aber auch gleiche Berechtigung wie jeder andere Concurrent.

Demgemäß ist mit der Post-Verwaltung von jeder Gesellschaft, vor Ertheilung der Concession, eine besondere Vereinbarung zu treffen.“

Die Feststellung der Entschädigung der Post ist auf die Prinzipien der Gegenseitigkeit basirt. Der Zweck ist darauf gerichtet, den unzweifelhaft nachzuweisenden Effect-

tiv-Verlust der Post, unter Zugrundelegung des Ertrages den der Status quo des letzten Jahres vor Einrichtung der Eisenbahn nachweist, mit Anschluß der wahrscheinlichen künftigen Steigerung dieses Ertrages, festzustellen. Zugleich wird dadurch der Gesellschaft das Mittel dargeboten, durch Mitwirken für die Zwecke der Post, diesen Verlust und resp. die Entschädigung in dem Maaße zu vermindern, wie diese Mitwirkung sich vermehrt.

Folgende Auseinandersetzung wird dieses näher darthun:

Es muß zuvörderst wiederholt bemerkt werden, daß es sich nur darum handeln kann, der Post den möglichst genau auszumittelnden wirklichen Verlust zu ersetzen, Denn daß die Post (oder der Staat) den Eisenbahnunternehmern mit irgend einem Theile der gegenwärtigen Post-(Staats-) Revenüen ein namhaftes Opfer nicht zu bringen habe, werden die Unternehmer sich selbst sagen. Jede Ausgabe, welche die Post für Erfüllung der ihr obliegenden Zwecke, an die Eisenbahn-Unternehmer zu machen haben würde, kann also nur den Verlust derselben vermehren.

Für jetzt und so lange die Eisenbahn nicht existirt, kann der wirkliche Verlust der Post, nur sehr ungewiß nach wahrscheinlichen Voraussetzungen berechnet werden.

Um der Sache möglichst nahe zu treten, möge hier der Calcul nach folgenden Wechselfällen zur Erläuterung dienen.

Angenommen

I. Fall. a. Die Post verliert alle Passagiere, die bisher mit den Posten nur zwischen Düsseldorf und Elberfeld und nicht weiter reisen. Reisende dieser Art werden nach dem technischen Ausdrucke der Post „Local-Reisende“ genannt.

b. Bei den Fahr- und Schnellposten werden drei Viertel der von Düsseldorf und weiterher nach Elberfeld und über Elberfeld weitergehenden und der von Elberfeld und weiterher nach Düsseldorf und über Düsseldorf weitergehenden Reisenden die Eisenbahn benutzen.

c. Die Fahrten der Lohnfuhrleute zwischen Düsseldorf und Elberfeld werden ganz aufhören.

d. Von den Extraposten wird die Hälfte zur Eisenbahn übergehen

e. Das Porto für nicht Postzwangspflichtige, von Düsseldorf nach Elberfeld und zurück zu versendende Pakete wird verloren gehen.

f. Die Unternehmer werden die für etwa weiterherkommende und weitergehende Personen und Postgüter beizubehaltenden Posten zwischen Düsseldorf und Elberfeld auf der Eisenbahn mientgeldlich befördern.

II. Fall. Sämmtliche Voraussetzungen bleiben dieselben, nur ad b tritt statt drei Viertel nur die Hälfte des

Verlustes am Personengelde bei den Fahr- und Schnellposten für weitergehende und weiterkommende Reisende zwischen Düsseldorf und Elberfeld ein.

III. Fall. Alle Einzelheiten bleiben wie ad 2 mit Ausnahme des Extrapostverkehrs, der sich statt um die Hälfte nur um den vierten Theil vermindert.

IV. Fall. Die Voraussetzungen ad I. bleiben dieselben, die Unternehmer verlangen aber für den Transport der Postwagen das tarifmäßige Bahngeld.

ad I. würde der Verlust und resp. die zu gewährende Entschädigung wie folgt zu stehen kommen:

a. Das Personengeld für den Localverkehr, ^{fl. Sgr. S.} welcher ganz verloren geht, beträgt	11,233	4	—
b. Bei den durchgehenden Fahr- und Schnellposten tritt ein Verlust am Personengelde ein, von	4,276	19	9
c. An Lohnfuhr-Abgabe geht verloren	459	6	—
d. An Extrapost-Verdienst-Geldern geht verloren die Hälfte	1,449	5	7
Abtrag	105	2	3
Expeditions-Gebühren	26	13	9
	1,580	21	7
e. An Porto für die über 40 lb schweren nicht postzwangspflichtigen Pakete	1,464	11	3
f. Für Beförderung der Güter von und nach der Eisenbahn	300	—	—
g. An Kosten für extraordinäre Posttransporte im Winter bei Schneetreiben und wenn etwa die Eisenbahn nicht befahren werden kann	200	—	—
	19,500	Thaler.	

h. Davon gehen ab die Ersparnisse für weniger zu haltende Pferde und Wagen, imgleichen die Postillon-Trinkgelder. Auf andere Kosten der Postverwaltung hat die Eisenbahn-Anlage keinen Einfluß. Die Haupt-Ersparnis wird durch die weniger zu haltenden Pferde bewirkt. Der Calcul dieser Kosten beruht auf einer, für die Eisenbahn-Unternehmer ganz sichern Grundlage, nämlich: dem Status quo des letzten Jahres vor Anlage der Bahn wie folgt:

Es sind z. B. zu Düsseldorf im Jahr 1836 nach den vorliegenden Post-Registern effectiv angespannt worden 30,700 Pferde. Dazu ist ein contractlicher Pferdestand von 94 Stück erforderlich gewesen. Gesezt künftig würden nach I. nur 24,650 Pferde zur

Transport 19,500 — —

Anspannung kommen, so ergibt dieses eine Verminderung der contractlichen Zahl von 19. Stück, wofür sich die contractmäßigen Unterhaltungskosten auf Thlr. 4,750 belaufen. In Elberfeld sind im Jahre 1836 effectiv 20,300 Stück angespannt worden. Hierzu ist ein contractlicher Pferdestand von 75 Stück erforderlich. Künftig werden nach I. nur angespannt 15,200 Stück, folglich ergibt sich ein Ersparnis von 19 Stück, wofür in Elberfeld Thlr. 5,700 nach dem contractmäßigen Satze gezahlt werden.

Dazu die Ersparnis an Wagonbau- und Unterhaltungskosten circa 2,000
Ferner Postillon-Trinkgelder u. 1,300

13,750 14,000 — —

bleibt Verlust in runder Summe 5,500 — —

Wahrscheinlich wird es nicht möglich sein, selbst wenn alle Voraussetzungen zutreffen, den Pferdestand um soviel in der Wirklichkeit zu vermindern, wie vorstehender Calcul besagt. Die Post würde aber dann darauf verzichten, für diesen Mehraufwand an Unterhaltungskosten von den Eisenbahn-Unternehmern Entschädigung zu verlangen, und sich darauf beschränken, bei Ermittlung des durch die Eisenbahn-Beförderungen ersparten Pferde-Bedarfs das obige Rechnungs-Prinzip zum Grunde legen.

In dem Falle ad II. vermindert sich der obige Verlust auf 4,076 Thlr. — ^{fl. Sgr. S.} denn die ad I. nachgewiesenen . . . 5,500 — — vermindern sich um den dritten Theil der Personengeld-Einnahme ad b Thlr. 1,425 16 7

bleibt Verlust Thlr. 4,074 13 5

In dem Falle ad III. würde der Verlust etwa wie ad I. zu stehen kommen.

Der in diesem Falle zum Vortheil der Post sich noch herausstellende Betrag wird durch die für den Extrapost-Dienst mehr zu unterhaltenden Pferde etwa gerade aufgewogen.

In dem Falle ad IV. dagegen würde sich der Verlust ad I oder II genau um soviel erhöhen, als den Unternehmern an Bahngeld gezahlt werden müßte.

Aus dieser Darstellung geht evident hervor, daß Gewinn und Verlust, Leistung und Gewährung, im Zu-

teresse beider Theile, der Post sowohl als der Unternehmer, auf das Genaueste abgewogen werden. Alle den Berechnungen zum Grunde zu legenden Zahlenverhältnisse beruhen auf sichern und authentischen Angaben, wovon sich die Bevollmächtigten der Unternehmer jederzeit aus den Postregistern hier selbst überzeugen können. Es ist mithin den Unternehmern das Mittel dargeboten, die Entschädigung an die Post möglichst zu vermindern, jenachdem sie der Post Ausgaben ersparen oder Einnahmen belassen.

Das Verhältniß ist dadurch ein völlig gegenseitiges, und um so vortheilhafter für das Interesse der Unternehmer, als der Transport der Postwagen denselben höchst wahrscheinlich gar keine Mehr-Ausgaben verursachen wird. Auf einen Transport der bloß gehenden Postgüter kann übrigens die Post nicht eingehen. Denn wenn jede Post auf der Strecke von Düsseldorf nach Elberfeld und umgekehrt vom Postwagen auf die Eisenbahn Stück für Stück umgeladen, und von der Eisenbahn wieder auf den Postwagen Stück für Stück ausgeladen werden sollte, so würde dieses so viele Zeit und Mühe kosten, daß der Postdienst darunter leiden würde, abgesehen davon, daß es für die Unternehmer viel einfacher und weniger gefährlich ist, die Postgüter mit dem Postwagen ohne alle weitere specielle Garantie zu transportiren, als solche Stück für Stück zu übernehmen, in geeignete Räume zu verpacken und dafür Garantie zu leisten.

In
den löblichen Verwaltungsrath des Düsseldorf-Elberfelder
Eisenbahn-Unternehmens
in Düsseldorf.

Um indeß Alles zu beseitigen, was die Unternehmer zu der Meinung veranlassen konnte, die Post beabsichtige, irgend einen pekuniären Vortheil bei Benützung der Eisenbahn, soll es ganz der Wahl der Unternehmer überlassen bleiben, ob sie verlangen, daß die Post ihren Verlust auf den Grund der Post-Kassen-Bücher jährlich speciell liquidire, oder ob sie es vorziehen, mit einem Pausch-Quantum gegen die Post sich abzufinden.

In letzterem Falle würde die Entschädigung nach Maafgabe der obigen ad I gedachten Voraussetzungen abzumessen sein, weil diese die größere Wahrscheinlichkeit für sich haben.

Danach würde mithin das Entschädigungs-Quantum auf circa 5500 Thlr. jährlich anzunehmen sein. Die Unternehmer würden jedoch die für den von Düsseldorf nach Elberfeld und weiterherkommenden und weiter gehenden Postverkehr nöthigen Posten, — wobei das General-Post-Amt auf den Local-Personen-Verkehr zwischen gedachten beiden Orten Verzicht leisten würde —, unentgeltlich zu befördern haben.

Die nach Maafgabe der obigen Erörterungen entworfenen Concessions-Bedingungen erfolgen in der Anlage.

Es wäre sehr zu wünschen, daß Ein löblicher Verwaltungsrath zur Förderung der Sache einen Commissarius, oder zwei, Behufs mündlicher Unterhandlung nach Berlin sendete.

Berlin, den 28. März 1837.

Der General-Postmeister
gez. Nagler.

Bedingungen

unter denen das Post-Departement den Gebrauch der Eisenbahn zwischen Düsseldorf und Elberfeld zu regelmäßigen Privat-Transporten gestattet.

1. Die Post ertheilt den Unternehmern der Eisenbahn die Erlaubniß, zwischen Düsseldorf und Elberfeld Personen und solche Sachen (Pakete), welche nicht dem Postzwange unterworfen sind, an bestimmten Tagen und Stunden zu befördern, und leistet zugleich Verzicht auf die Abgabe von der Personenbeförderung für Lohn. Durch die Benützung dieser Concession wird der Post der gesammte Local-Personen-Verkehr und ein Theil der Paket-Beförderung zwischen beiden Orten, imgleichen ein Theil des Personen-Transports für weiterreisende und weiterherkommende Passagiere, so wie etwa die Hälfte des Extrapost-Verdienstes und der Abtrag von den Lohnfahrten zwischen obigen beiden Orten wahrscheinlich entzogen werden.

2. Die Post wird von dem Tage der Eröffnung der Eisenbahn an, die jetzigen Journaliere-Fahrten zwischen Düsseldorf und Elberfeld einstellen und künftig nur solche Fahrgelegenheiten zwischen beiden Orten beibehalten oder resp. errichten, die nach dem durch die Eisenbahn-Fahrten nicht abgeholfenen Bedürfnisse der Communication, nach dem Ermessen des General-Post-Amtes noch erforderlich sein möchten.

3. Die Unternehmer machen sich dagegen verbindlich, diejenigen Posten, welche vom General-Post-Amte dazu für geeignet gehalten werden, zwischen Düsseldorf und Elberfeld von den Abfahrtsplätzen der Eisenbahn an beiden Orten auf die ganze Länge der Bahn hin- und herwärts unentgeltlich zu befördern. Die Unternehmer werden nach

Maßgabe des unter dem 20. Februar d. dem General-Post-Amte mitgetheilten Plane vom 1. April bis 1. Octb. täglich viermal und vom 1. October bis 1. April täglich dreimal einen Dampfswagen von Düsseldorf nach Elberfeld und eben so oft von Elberfeld nach Düsseldorf absenden. Dem General-Post-Amte steht frei, eine jede dieser Gelegenheiten zu Beförderung der ad 2 gedachten beladenen Postwagen hin- und herwärts unentgeltlich zu benutzen, mit der Beschränkung, niemals mehr als einen beladenen Post- und einen beladenen Behwagen zur Bahn zu liefern.

4. Das General-Post-Amt wird diese Postwagen-Beförderung für den Transport von Personen, die nur zwischen Düsseldorf und Elberfeld reisen, nicht benutzen.

5. Die Unternehmer entrichten für die ihnen hiernach abgetretenen Rechte der Post als Ersatz des Verlustes, der dadurch bei den Post-Revenüen entsteht, ein jährliches Entschädigungs-Quantum von Thlr., welches postnumerando in Quartals-Raten prompt an die General-Post-Casse zu zahlen ist. Sie machen sich verbindlich, dem General-Post-Amte die Kosten zu vergüten, welche entstehen möchten, wenn etwa durch Hindernisse, die die Unternehmer zu beseitigen im Stande sind, weniger Fahr-

ten auf der Eisenbahn täglich gemacht werden sollten, als im §. 3 bestimmt worden ist.

6. Wenn für die Zwecke der Post eine Veränderung der Abgangszeiten der von Düsseldorf und Elberfeld ausgehenden Eisenbahn-Fahrten, besonders bei allenfalliger künftiger Aenderung des von der Gesellschaft vorgelegten Planes der täglichen Fahrten, erforderlich werden sollte, so wird hierüber gegenseitige Vereinigung Statt finden.

7. Diese Vereinbarung ist vorläufig, von Eröffnung der Bahn an gerechnet, auf fünf Jahre gültig. Beiden Theilen steht eine sechsmonatliche Kündigung vor Ablauf dieser Zeit frei. Findet die Kündigung nicht Statt, so ist gegenwärtiger Vertrag auf folgende fünf Jahre gültig. Nach Ablauf der contractlichen Frist von fünf Jahren wird die Regulirung eines neuen Uebereinkommens vorbehalten. Auch während der Dauer dieses Vertrages wird eine neue Regulirung vorbehalten, wenn die Bahn von Elberfeld aus sich weiter fortsetzen sollte, oder wenn Nebenbahnen sich etabliren, wodurch eine wesentliche Veränderung des Post-Betriebes zwischen Düsseldorf und Elberfeld herbeigeführt wird.

Anlage C.

Revidirter und nach Vorschrift ergänzter Entwurf des Statuts für die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn-Gesellschaft.

A. Grundbedingungen der Erlaubniß zu öffentlichen Eisenbahnen, durch Privat-Unternehmungen.

(Verfügungen des Chefs der Verwaltung für Handel, Fabrication und Bauwesen vom 19. Juni 1836 u. 21. Febr. 1837.)

Anm. Zur Unterscheidung sind die Bestimmungen der Verfügung vom 21. Februar 1837 durch Anführungszeichen (,) bezeichnet.

I. Nachdem die vorläufige Genehmigung zur Anlage einer Eisenbahn in der beabsichtigten Richtung im Allgemeinen ertheilt worden, wird der Chef der Verwaltung für Handel, Fabrication und Bauwesen eine Frist bestimmen, binnen welcher der Nachweis zu führen ist, daß das für das Unternehmen überschläglich erforderliche Kapital wenigstens bis zur Höhe von zwei Dritttheilen gezeichnet, und die Gesellschaft nach einem von den Aktienzeichnern vereinbarten Statute wirklich zusammengetreten sei.

II. In diesem Statut, welches zur Allerhöchsten Genehmigung einzureichen ist, müssen hinsichtlich der Aktien und der Verpflichtungen der Aktienzeichner folgende Grundsätze beobachtet werden: 1. Die Aktien, deren Anfertigung

stempelfrei erfolgen kann, dürfen auf den Inhaber gestellt werden. 2. Die Ausgabe der Aktien darf vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrags derselben nicht erfolgen, und eben so wenig die Ertheilung von Promessen, Interimsscheinen u. dgl., welche auf den Inhaber gestellt sind. Ueber Partialzahlungen dürfen bloß einfache Quittungen auf den Namen lautend ertheilt werden. 3. Der erste Zeichner der Aktie ist für die Einzahlung von 40 pCt. des Nominal-Betrags der Aktie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden. 4. Nach Einzahlung von 40 pCt. steht der Gesellschaft nach dem