

# Amtsblatt

der

## Königlichen Regierung zu Düsseldorf.

Stück 30.

Jahrgang 1878.

**737. 708. Allerhöchster Erlaß,**  
betreffend die Uebernahme des Betriebes der an die  
Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft concessio-  
nirten Eisenbahnen von Winterswyk nach Gelsen-  
kirchen und nach Bocholt durch die Bergisch-Märkische  
Eisenbahn-Gesellschaft.

**Wir Wilhelm,**

von Gottes Gnaden König von Preußen &c.

Nachdem die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-  
Gesellschaft den Betrieb der ihr concessionirten Eisen-  
bahnstrecken von Winterswyk nach Gelsenkirchen und  
nach Bocholt durch den anliegenden Vertrag vom 18.  
und 25. Januar beziehungsweise 12. Februar 1878 der  
Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überlassen  
hat, wollen Wir zu der Uebernahme des Betriebes  
durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft  
Unsere landesherrliche Zustimmung hierdurch ertheilen.

Urkundlich unter Unserer Höchst eigenhändigen Unter-  
schrift und beigedrucktem königlichen Inseigel.

Gegeben Berlin, den 26. Juni 1878.

Im Allerhöchsten Auftrage Seiner Majestät des Königs  
(L. S.) gez. Friedrich Wilhelm, Kronprinz.  
gggez. Otto Graf zu Stolberg, Leonhardt.  
Falk. G. von Kamake. Friedenthal. von  
Bülow. Hofmann. Graf Eulenburg.  
Maybach. Hobrecht.

**Vertrag,**

betreffend die Ueberlassung des Betriebes auf den Eisen-  
bahnen von Winterswyk nach Gelsenkirchen und Bocholt  
an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

Zwischen der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-  
Gesellschaft, vertreten durch deren Director, Secretair  
und Verwaltungsrath, der Holländischen Eisenbahn-  
Gesellschaft, vertreten durch deren Administrationsrath  
und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, ver-  
treten durch die königliche Eisenbahn-Direction zu  
Elberfeld, sowie durch die Deputation der Actionaire,  
wird mit Zustimmung der General-Versammlungen der  
Actionaire dieser Gesellschaften und vorbehaltlich der  
Bestätigung der betheiligten Staatsregierungen folgender  
Vertrag geschlossen.

Art. 1. Die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-  
Gesellschaft verpflichtet sich in Ausführung der ihr von  
der Niederländischen Regierung unter dem 27. März  
und 15. October 1872 und von der Preussischen  
Regierung unter dem 1. December 1875 ertheilten

Ausgegeben zu Düsseldorf am 27. Juli 1878.

Concessionen eine Eisenbahn von Zutphen über Win-  
terswyk, Vorken und Dorsten nach dem Bahnhof Bismarck  
der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bei Gelsen-  
kirchen, sowie eine Eisenbahn von Winterswyk nach  
Bocholt zu bauen. Auf der Strecke von Zutphen bis  
zur Niederländisch-Preussischen Landesgrenze in der  
Richtung auf Vorken hat dieselbe den Betrieb für die  
Dauer ihrer Concession an die Holländische Eisenbahn-  
Gesellschaft zu Amsterdam durch die Vereinbarungen  
vom 14. December 1874/31. März 1875 und 19. Januar  
1877, welche der Bergisch-Märkischen Eisenbahn in  
beglaubigter Abschrift mitgetheilt sind, und ohne deren  
Zustimmung nicht sollen aufgehoben oder verändert  
werden können, übertragen. Auch die Genehmigung  
der Niederländischen Regierung zur Aufhebung oder  
Veränderung der letztgedachten Vereinbarungen bleibt  
selbstverständlich erforderlich.

Die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft  
überläßt nunmehr den Betrieb auf den Linien von  
Winterswyk bis Bahnhof Bismarck und Bocholt der  
Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft und zwar  
bezüglich des Niederländischen Theiles derselben für die  
Dauer ihrer Concession, bezüglich der im Preussischen  
Gebiete belegenen Strecken für immer, jedoch mit der  
in Art. 22 des Vertrags festgesetzten Einschränkung  
betreffend die Bahn nach Bocholt.

Die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft erklärt sich  
damit einverstanden, daß an ihrer Stelle auf dem Nie-  
derländischen Theile der Strecke von Winterswyk bis  
Bahnhof Bismarck die Bergisch-Märkische Eisenbahn-  
Gesellschaft den Betrieb übernimmt. Die Niederländisch-  
Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft entbindet die Hollän-  
dische Eisenbahn-Gesellschaft von allen auf diese Strecke  
bezüglichen Vereinbarungen.

Art. 2. Die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-  
Gesellschaft bewirkt die Ausführung der im Art. 1  
gedachten Eisenbahnen nach Maßgabe der Concessions-  
bedingungen, der im Art. 1 erwähnten, für die Strecke  
von Zutphen-Winterswyk in Kraft bleibenden Verein-  
barungen mit der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft  
und der im Art. 3 nachfolgenden, für die Strecken von  
Winterswyk nach Bismarck und Bocholt geltenden  
Bestimmungen.

Sie hat insbesondere dafür zu sorgen, daß die Eisen-  
bahn von Zutphen bis Winterswyk nicht später vollendet  
wird, und dem Betriebe übergeben werden kann, als

die Strecke von Winterswyf bis zum Bahnhofe Bismarck; die ganze Linie ist demgemäß binnen längstens drei Jahren nach Aushändigung der Concessions-Urkunde für das Preussische Gebiet fertig zu stellen und dem Betriebe zu übergeben, sofern nicht die Preussische Regierung eine Verlängerung der Baufrist bewilligt; in letzterem Falle ist diese bewilligte Fristverlängerung auch gegenüber der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gültig.

Die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft bleibt übrigens in jedem Falle bezüglich der Fertigstellung und Inbetriebsetzung der Haupt- und Zweigbahn im Niederländischen Gebiete an die Concessionsbedingungen vom 27. März und 15. October 1872 gebunden.

Art. 3. Die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft hat die Bahnen von Winterswyf nach Bismarck und Bocholt mit allen für den Schienenweg erforderlichen Arbeiten, als Brücken, Durchlässe, Wegebrücken, Uebergängen, Sicherheits- und Ab schlufsvorrichtungen, Entfernungs- und Neigungszeigern, optischen und electromagnetischen Signalen, ferner die Bahnhöfe mit festem Zubehör, als Gleisen, Weichen, Drehscheiben, Wasserbassins, nebst den zur Füllung nöthigen Maschinen, Wasser- und Lastkränen, Brückenwaagen und Einfriedigungen, Lagerplätzen und Laderampen, Laternenpfählen, sowie nebst Vorplätzen und Zufuhrwegen, endlich die für den Dienst und das Publikum nothwendigen Baulichkeiten nebst der inneren Ausstattung mit feststehenden Maschinen, Ofen, Kochherden, Waschkesseln und dergleichen herzustellen.

Für die Ausführung sind unbeschadet der Verpflichtung den Concessionsbedingungen für die Niederländischen Strecken vom 27. März und 15. October 1874 nachzukommen, diejenigen Grundsätze und Vorschriften maßgebend, welche zwischen der Niederländisch-Westfälischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft durch die Verhandlung vom 30. Dezember 1876 und die zu derselben paraphirten Kostenschläge und generellen Projecte festgesetzt worden sind.

Soweit die Art der Ausführung nach der Verhandlung vom 30. Dezbr. 1876 und deren Anlagen nicht wird geregelt werden können, haben sich darüber die Niederländisch-Westfälische und die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaften unter einander zu verständigen. Insbesondere sind alle wichtigeren Prospective durch gemeinschaftliche Uebereinkunft beider Gesellschaften festzustellen. Der Bauplan für den Bahnhof Winterswyf soll zwischen der Niederländisch-Westfälischen, der Holländischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft vereinbart werden.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft liefert das bewegliche Inventar und die Betriebsmittel für die Eisenbahnen von Winterswyf nach Bismarck und Bocholt, vorbehaltlich der nachfolgenden besonderen Bestimmungen für den Bahnhof Winterswyf.

Art. 4. Zu den Verhandlungen, welche die Landespolizeibehörde behufs Prüfung der Projecte vornimmt,

sollen Vertreter der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft hinzugezogen werden. Letztere hat das Recht durch ihre Beamten von dem Staube und der Art der Ausführung auf den Strecken von Winterswyf nach Bismarck und Bocholt jederzeit an Ort und Stelle Kenntniß zu nehmen; den hiermit beauftragten Beamten, sowie der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld ist Seitens der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft jede auf die Ausführung des Baues bezügliche Auskunft zu ertheilen.

Art. 5. Sobald die Bahn von Zutphen bis zum Bahnhof Bismarck nach der Erklärung der beteiligten Staatsregierungen und nach dem Auerkenntniß der Holländischen, beziehungsweise der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, welches von jeder derselben für die ihrem Betriebe zufallende Strecke abzugeben ist, auf ihrer ganzen Länge in betriebsfähigen Zustand gesetzt sein wird, hat die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Betriebe auf der Strecke von Winterswyf nach Bismarck zu beginnen. Wenigstens drei Monate zuvor ist derselben Seitens der bauenden Gesellschaft von der bevorstehenden Herstellung des betriebsfähigen Zustandes Kenntniß zu geben.

Die Uebergabe des Betriebes an die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft wird mittelst protokollarischer Verhandlung vollzogen, um vorläufig festzustellen, in welchem Zustande sich die Bahn befindet, welche Gegenstände zu derselben gehören und welche Arbeiten die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft etwa noch Behufs vertragsmäßiger Vollendung der Bahn auszuführen hat. Den Ansprüchen, welche in letzterer Hinsicht die Bergisch-Märkische Bahn stellt, ist Seitens der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft mit möglichster Beschleunigung zu genügen, andernfalls die Bergisch-Märkische Bahn berechtigt ist, die Vollendungsarbeiten auf Kosten der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft selbst auszuführen.

Die Bestimmungen dieses Artikels gelten auch für die Uebernahme des Betriebes auf der Zweigbahn von Winterswyf bis Bocholt.

Art. 6. Die Unterhaltung der Bahn und aller Zubehörungen geht mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft über, welcher zur Deckung der daraus während des ersten auf die Betriebseröffnung folgenden Jahres entstehenden Kosten Seitens der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft für die Bahn von Winterswyf nach Bismarck die Summe von drei und sechszig tausend Mark und für die Bahn von Winterswyf nach Bocholt die Summe von zwölf tausend Mark in vierteljährlichen gleichen Raten überwiesen wird.

Nach Ablauf des ersten auf die Betriebseröffnung folgenden Jahres, wird durch endgültige Verhandlung zwischen den Vertretern der Niederländisch-Westfälischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft festgestellt, welche Anforderungen etwa noch die letztere Gesellschaft in Bezug auf die vertragsmäßige Vollendung

der Bahn zu machen hat. Hinsichtlich der Ausführung derartiger nachträglich zu leistenden Arbeiten gelten die bezüglichlichen Bestimmungen in Art. 5. Später dürfen Nachforderungen in Bezug auf die Ausführung der Bahn Seitens der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht mehr gestellt werden.

Die Akten und Pläne betreffend die Erwerbung der Terrains für die Eisenbahnen von Winterswyk nach Bismarck und Bocholt werden der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft überwiesen, sobald und soweit die Abwicklung der Ansprüche der früheren Eigenthümer erfolgt sein wird, jedoch mit Ausnahme derjenigen Pläne und Akten, welche von der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft an die Niederländische Regierung in Erfüllung der Concessionsbedingungen von 1872 für die Niederländischen Strecken eingeschickt sind.

Alle Erweiterungen und Ergänzungen der ursprünglichen Anlage, insbesondere auch die etwaige Legung eines zweiten Fahrgeleises werden von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft auf eigene Rechnung ausgeführt.

Art. 7. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft führt den Betrieb nach den Bedingungen der im Art. 1 erwähnten Concessionen der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche in Bezug hierauf von ersterer Gesellschaft gegenüber den Staatsregierungen vertreten wird. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft ist gehalten, innerhalb der Niederlande auf Verlangen der Niederländischen Regierung einen Geschäftsführer und ein Domizil zu bezeichnen, wo derselben die Erlasse, Mittheilungen und Aufforderungen zugestellt werden, welche die Niederländischen Aufsichtsbehörden an die Bergisch-Märkische Bahn zu richten haben.

Den Bestimmungen im Art. 9 des Niederländischen Gesetzes vom 9. April 1875 (Staatsblad Nr. 67) „tot regeling van de dienst en het gebruik der spoorwegen“ hat die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft im Uebrigen nachzukommen.

Art. 8. Alle Einnahmen aus dem Betriebe der Eisenbahnen von Winterswyk nach Bismarck und Bocholt fließen in die Kasse der Bergischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Als eigene Einnahmen der Strecke Winterswyk-Bismarck und Winterswyk-Bocholt aus dem Betriebe werden angesehen die Einnahmen aus dem Personen-, Güter- und Depeschen-Verkehr, die von Seiten dritter Verwaltungen für die Mitbenutzung der Strecke etwa gezahlten Bahngelder, die Einkünfte aus der Verpachtung der Lagerplätze, Restaurationen, Grasnutzungen, Trennstücke und Gebäude und die sonstigen extraordinären Einnahmen, soweit sie nicht aus dem Dienste der Transportverwaltung entspringen.

Alle übrigen Einnahmen namentlich die für verkaufte alte Materialien, für verkaufte Druckmaschinen, für die Beförderung und Reinigung und Unterhaltung der Postcoupees, für die Benutzung und Vermietung von Locomotiven und Wagen, für Strafwagenmieten, an Zinsen und die sonstigen extraordinären, aus dem Dienste der Transportverwaltung entspringenden Einnahmen

werden dagegen als eigene Einnahme der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft betrachtet.

Von der letzteren Gesellschaft werden alle Betriebsausgaben, zu welchen die Versicherungsprämien und Steuern jeglicher Art zu rechnen sind, bestritten.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft zahlt dagegen an die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft vom Tage der Betriebseröffnungen eine feste jährliche Rente, welche während der ersten zehn auf die Betriebseröffnung folgenden Jahre vier Procent, in allen folgenden Jahren fünf Procent des wirklich für die Eisenbahnen von Winterswyk nach Bismarck und Bocholt nach Maßgabe der Anschläge aufgewendeten Anlagekapitals beträgt. Die Rente wird jedoch höchstens für das anschlagsmäßige Anlagekapital berechnet, nämlich für sieben Million zweihundert ein und neunzig tausend Mark bezüglich der Bahn von Winterswyk nach Bismarck und für eine Million fünf hundert fünfzehn tausend Mark bezüglich der Bahn von Winterswyk nach Bocholt. Die jährliche Rente für die Bahn von Winterswyk nach Bismarck kann daher in keinem Falle den Betrag von zweihundert ein und neunzig tausend sechshundert vierzig Mark während der ersten zehn Betriebsjahre und von dreihundert vier und sechszig tausend fünfhundert fünfzig Mark in allen folgenden Jahren übersteigen, ebenso die jährliche Rente für die Bahn von Winterswyk nach Bocholt in keinem Falle den Betrag von sechszig tausend sechshundert Mark während der ersten zehn Betriebsjahre und fünf und siebenzig tausend sieben hundert fünfzig Mark in allen folgenden Jahren.

Würde jedoch bei der ersten Anlage der Bahn von Seiten der Landesregierung die Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen der Linie von Winterswyk nach Bismarck und der Venlo-Hamburger Eisenbahn bei Dorsten gefordert und dieselbe durch die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft ausgeführt werden, so erhöht sich in diesem Falle das Anlagecapital der Strecke von Winterswyk nach Bismarck um ein hundert dreizehn tausend Mark und dem entsprechend die bezüglichliche von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zu zahlende jährliche Rente während der ersten zehn Betriebsjahre um vier tausend fünf hundert zwanzig Mark in den folgenden Jahren um fünftausend sechshundert fünfzig Mark. In dem obenerwähnten Anlagecapital der Bahn Winterswyk-Bismarck von sieben Million zwei hundert ein und neunzig tausend Mark sowie der Bahn Winterswyk-Bocholt von ein Million fünf hundert fünfzehn tausend Mark ist je ein Drittel der Baukosten des Bahnhofes Winterswyk enthalten. Die Kosten, welche durch die Einführung der von Winterswyk kommenden Bahn in den Bahnhof Bismarck auf dem Bahnhofs selbst entstehen, werden durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft getragen; die auf diesem Bahnhof entstehenden Einnahmen wie z. B. Lagergelder, Restaurationspächte,

Expeditionsgebühren dagegen auch lediglich der letzteren zu Gute gerechnet.

Art. 9. Die Höhe des Anlagekapitals wird unmittelbar nach Beendigung des Baues auf Grund der der Bergisch-Märkischen Bahn vorzulegenden Baurechnungen durch besondere Verhandlung zwischen der Niederländisch-Westfälischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn festgestellt und zwar in folgenden getrennt zu haltenden Abtheilungen:

1. Die Preussische Strecke der Linie Winterswyk-Bismarck.
2. Die Niederländische Strecke der Linie Winterswyk-Bismarck.
3. Die Preussische Strecke der Linie Winterswyk-Bocholt.
4. Die Niederländische Strecke der Linie Winterswyk-Bocholt.
5. Der Bahnhof Winterswyk.

Bei der Feststellung des Anlagekapitals für den Bahnhof Winterswyk hat die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft mitzuwirken. Erfolgt der Abschluß der Baurechnungen nicht längstens binnen 2 Jahren nach der Eröffnung des Betriebes, so ist die Bergisch-Märkische Bahn befugt, die Zahlung der Rente so lange zu sistiren, bis der Abschluß erfolgt ist. Die auf diese Weise zurückgehaltene Rente wird der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft nach stattgefundenem Abschluß der Baurechnungen sofort überwiesen.

Bis zur schließlichen Feststellung des Baukapitals zahlt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft vorläufig die vereinbarte Maximal-Rente und findet dann später nach Abschluß der Baurechnungen die Begleichung der etwa zu viel gezahlten Rentenbeträge statt.

Art. 10. Steigt die jährliche vorbezeichnete eigene Bruttoeinnahme der Eisenbahn von Winterswyk nach Bismarck über ein Million fünfzig tausend Mark, so erhält von dem Ueberschusse über diesen Ertrag die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft außer der ihr in Art. 8. zugewiesenen Rente ein Viertel der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft drei Viertel. Nach Fertigstellung der Eisenbahn von Winterswyk nach Bocholt, und so lange die Bergisch-Märkische Eisenbahn den Betrieb auf dieser Linie führt, wird die Bruttoeinnahme der Eisenbahnen von Winterswyk nach Bismarck und Bocholt zusammen ermittelt und der Ueberschuß mit welchem derselbe die Summe von eine Million zwei hundert sieben und sechszig tausend Mark jährlich übersteigt zu einem Viertel der Niederländisch-Westfälischen, zu drei Vierteln der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft zugewiesen.

Art. 11. Die in Art. 8 festgesetzte Rente wird der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft in Kalenderquartalen postnumerando, der ihr zufallende Antheil an dem Ueberschuß über die in Art. 10 bezeichneten Bruttoerträge, welche der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft allein verbleiben, nach Feststellung der Bruttoeinnahme des Kalenderjahres überwiesen.

Die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft hat das Recht, von den Büchern, in welchen die Einnahmen ihrer Linien nachgewiesen werden, Einsicht zu nehmen. Sie ist ferner befugt jederzeit sich Kenntniß von dem Zustande zu verschaffen, in welchem sich diese Bahnen befinden.

Art. 12. Der Bahnhof Winterswyk wird nicht nur für die Linie Zutphen-Winterswyk, sondern überdies auch für die Linien Winterswyk-Bismarck und Winterswyk-Bocholt benutzt werden. Die Verwaltung dieser Station übernimmt die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft. Dieselbe ernimmt den Stations-Vorsteher, sowie die übrigen Beamten der Station. Die Bergisch-Märkische Bahn ist jedoch befugt, auf dem Bahnhof Winterswyk eigene Materialien-Verwalter, Werkstatts-Wagenkontroll- und Revisions-Beamte, Locomotiv- und Wagenputzer, Billet-, Gepäck- und Güterexpeditionsbeamte, Wiegemeister und Güterbodenarbeiter anzustellen. Sie sowohl, als die Holländische Eisenbahn-Gesellschaft kann verlangen, daß ihr bei der ursprünglichen Anlage der Station innerhalb derselben besondere Räume für ihren Billet-, Gepäck- und Güterdienst, für die Unterbringung ihrer Betriebsmaterialien, Locomotiven und Wagen mit den erforderlichen Nebenräumen zugewiesen werden. Soweit und solange die Bergisch-Märkische Bahn von der Befugniß eigene Beamte auf Station Winterswyk anzustellen keinen Gebrauch macht, wird der bezügliche Dienst von den Beamten der Holländischen Bahn und in gemeinsamen Räumen ausgeführt.

Das bezügliche Inventar und die Utensilien für den gemeinschaftlichen Dienst der Station, sowie für die gemeinsam benutzten Räume werden von der Holländischen Eisenbahn beschafft, es wird darüber von Beginn des gemeinsamen Dienstes an ein ordnungsmäßiges Verzeichniß Seitens der Holländischen Eisenbahn geführt; zwei Drittheile der Beschaffungskosten werden von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft getragen.

Das Inventar und die Utensilien für die von einer Verwaltung allein benutzten Räume, sowie für den besonderen Dienst einer Verwaltung, liefert jede Bahn selbst und auf ihre alleinige Kosten, ebenso die Billets, Tarife, und Druckfachen. Der Stationsvorsteher leitet und überwacht den Dienst der Station; er ist für die Ordnung auf derselben verantwortlich; die Beamten der Bergisch-Märkischen Bahn, sind, sofern sie im Stationsdienst beschäftigt werden, sämmtlich, die Zug- und Fahrbeamten so lange sie sich auf der Station befinden, die Expeditionsbeamten und Güterbodenarbeiter in Bezug auf den äußeren Dienst, dem Stationsvorsteher unterstellt.

Die den Dienst beider Verwaltungen versehenen Beamten haben den Anweisungen jeder derselben in Bezug auf den eigenen Dienst und Verkehr dieser Verwaltungen Folge zu leisten; diese Anweisungen werden stets an den Stationsvorsteher gerichtet, oder durch dessen Vermittelung den Beamten zugestellt. Der Stationsvorsteher hat für die Ausführung der Anweisungen Sorge zu tragen, die Verwaltungen werden sich bemühen ihre reglementarischen und sonstigen Vorschriften für

diese Beamten in möglichste Uebereinstimmung zu bringen. Auf Verlangen der Holländischen oder der Bergisch-Märkischen Bahn ist für den Dienst der Station Winterswyk ein besonderes Reglement durch Einvernehmen beider Verwaltungen festzustellen.

Art. 13. Jede auf der Station Winterswyk erwachsende Transporteinnahme einschließlich aller Nebengebühren, wie beispielsweise auch der Krahngelder, Lagergelder, Strafmietthen, des Erlöses für verkaufte Drucksachen und Tarife, ferner die Depeschengebühren, fließt derjenigen Verwaltung zu, welche den bezüglichen Verkehr auf ihren Linien ermittelt und wird zu deren alleinigen Gunsten verrechnet.

Die Einnahmen aus der Verpachtung der Lagerplätze, Restauration, Trennstüde, Gebäude, der Erlös aus dem Verkauf des Grazes, der Böschungen, sowie der abgängigen Oberbaumaterialien und andere ähnliche Nebeneinkünfte, der Station Winterswyk werden von der Holländischen Bahn eingezogen, aber auf die gemeinschaftlichen Ausgaben (Art. 14 und folgende) in Abrechnung gebracht.

Art. 14. Alle Ausgaben, welche durch den gemeinschaftlichen Dienst auf der Station Winterswyk entstehen (Art. 15 und 16) ausschließlich jedoch der zur Verzinsung und Amortisation des Anlagkapitals dieser Station erforderlichen Beträge, werden von der Holländischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn nach Verhältnis ihres bezüglichen Verkehrs getragen.

Der Verkehr jeder Verwaltung wird nach der Zahl der Personen- und Güterwagengachsen ermittelt, welche sowohl beladen als leer für den Dienst derselben von der Station Winterswyk abgehen.

Art. 15. Der gemeinschaftliche Dienst auf Bahnhof Winterswyk umfaßt die Unterhaltung und Erneuerung der gesammten Stationsanlagen inclusive der Geleise, Weichen, Drehscheiben u., die Bewachung der Geleise, die Handhabung der Signale und Telegraphen, die Wasserbeschaffung, die Ausübung der Bahnpolizei, ferner den gesammten Stations- und Expeditionsdienst, insofern nicht für diesen Dienst gemäß Art. 12 von der Bergisch-Märkischen Bahn besondere Beamte, Arbeiter angestellt sind. In letzterem Falle werden die persönlichen und sächlichen Kosten derjenigen Dienstverrichtungen, für welche jede Verwaltung ihr besonderes Personal hält, zu Lasten der diesem Personal vorgelegten Verwaltung verrechnet. Ebenso werden bei Ueberweisung besonderer Räume für den Dienst einer der beiden Verwaltungen die Kosten der Unterhaltung, Heizung und Beleuchtung dieser Räume von jeder Verwaltung für sich gedeckt.

Die Abgaben aller Art, welche von dem Terrain der Bahn erhoben werden, sowie die Feuerversicherungsgebühren sind von der Holländischen Eisenbahn zu entrichten und gehören zu den Ausgaben des gemeinschaftlichen Dienstes. Der Rangirdienst wird von der Holländischen Bahn geleitet, aber im Einvernehmen beider Verwaltungen geordnet. Soweit in demselben Maschinen für den Verkehr beider Theile beschäftigt sind, werden für die Rangirfumde, welche im gemeinsamen Dienst

geleistet ist, vier Mark pro Stunde im Minimum für jede speciell für diesen Dienst im Feuer stehende Maschine vierzig Mark pro Tag in der Rechnung über den gemeinschaftlichen Dienst vergütet. Jede Verwaltung hat das Recht nach Maßgabe ihres Antheils an den gemeinsamen Ausgaben Maschinen für den Rangirdienst zu stellen.

Generalkosten für die obere Aufsicht über den Dienst wird die Holländische Bahn für die Verwaltung der Station Winterswyk nicht in Rechnung bringen. Die Kosten des Zug- und Fahrdienstes einschließlich der Mietthen für fremde Wagen trägt jede Verwaltung für sich.

Art. 16. Das Personal der Station Winterswyk handelt, soweit es gemeinschaftlichen Dienst versieht für dessen Rechnung und Gefahr; dagegen sofern es den Dienst nur einer der beiden Verwaltungen besorgt, unter der alleinigen Verantwortlichkeit dieser Verwaltung.

Unfälle und Schäden, welche auf dem Bahnhof Winterswyk vorkommen, werden ohne Rücksicht auf die Ursache ihrer Entstehung mit alleiniger Ausnahme der nachfolgenden Fälle auf Rechnung des gemeinschaftlichen Dienstes übertragen. Uebernommen werden:

a. Schäden an Locomotiven und Wagen von der Verwaltung, welcher dieselben gehören; gehört das Material einer dritten Verwaltung, so wird der daran entstehende Schaden in der Rechnung des gemeinschaftlichen Dienstes gedeckt;

b. Schäden, welche dem nicht im gemeinschaftlichen Dienste verwendeten Personal zugefügt werden, von der vorgelegten Verwaltung;

c. Schäden und Verluste, welche den Reisenden, Gepäckstücken, Vieh- oder Frachtgütern zugefügt werden, von der Verwaltung, welcher die Einnahme für den Transport derselben gebührt und falls beide Verwaltungen an dem Transport theilhaftig sind, von beiden Verwaltungen nach Verhältnis der jeder für die Sendung gebührenden Einnahmen;

d. Schäden und Unfälle an Personen und Sachen, die nicht zum Verkehr einer der contrahirenden Verwaltungen gehören, sowie am Personal des gemeinsamen Dienstes, sofern die Beschädigung nicht durch den gemeinschaftlichen Dienst, sondern durch Züge einer der beiden Verwaltungen herbeigeführt ist, von der Verwaltung, welcher der Zug gehört.

Schäden und Unfälle, welche außerhalb des Bahnhofes Winterswyk vorkommen, werden auch dann, wenn ein Verschulden des Personals dieser Station vorliegt, von der Verwaltung getragen, welche die von dem Schaden oder Unfall betroffene Bahnstrecke betreibt.

Art. 17. Nach Beginn des gemeinschaftlichen Dienstes werden alle Aenderungen, Ergänzungen und Erweiterungen der Station Winterswyk, soweit dieselben für diesen Dienst erforderlich sind, im Einvernehmen zwischen der Holländischen und der Bergisch-Märkischen Bahn festgestellt und von ersterer ausgeführt.

Die daraus entstehenden Kosten werden zu einem Dritttheil von der Holländischen zu zwei Dritttheilen

von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft getragen.

Anlagen für den besonderen Dienst einer Verwaltung kann diese Verwaltung, soweit nicht der Dienst der anderen dadurch beeinträchtigt wird, nach Benehmen mit der letzteren selbst, sowohl auf der Station wie im Anschluß an dieselbe ausführen und trägt deren Kosten allein.

Art. 18. Die Rechnungen über die gemeinschaftlichen Ausgaben der Station Winterswyk werden bei Abschluß jedes Kalenderjahres von der Holländischen Bahn aufgestellt und der Bergisch-Märkischen Bahn zur Aneignung, soweit diese es verlangt, mit allen Belägen zugesandt.

Es bleibt der Holländischen Eisenbahn vorbehalten quartalsweise Abschlagszahlungen auf ihr daraus zu erwartendes Guthaben zu fordern.

Der Zeitpunkt, mit welchem der gemeinschaftliche Dienst der Station Winterswyk beginnt, wird durch besondere Verständigung festgesetzt.

Art. 19. Die Holländische und Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft werden mit aller Kraft bemüht sein, die Vereinbarungen betreffs der Station Winterswyk in solcher Weise zur Ausführung zu bringen, daß der darin angestrebte Zweck voller Ausnutzung derselben für jeden Theil möglichst vollständig erreicht wird.

Die Holländische Bahn wird insbesondere dafür Sorge tragen, daß ihre im gemeinschaftlichen Dienst verwendeten Beamten die Interessen beider Verwaltungen mit strengster Unparteilichkeit wahren.

Beamte oder Arbeiter, welche aus dem Dienste der Bergisch-Märkischen oder Holländischen Bahn entlassen worden sind, dürfen ohne Zustimmung der entlassenden Verwaltung von der Holländischen beziehungsweise Bergisch-Märkischen Bahn auf Station Winterswyk nicht verwendet werden. Der Bergisch-Märkischen Bahn ist das Recht vorbehalten, den Dienst auf der Station Winterswyk durch Commissäre nach jeder Richtung insoweit zu revidiren, als die Handhabung von Einfluß ist auf den eigenen Verkehr. Bei Meinungs-Unterschieden, welche aus der gemeinschaftlichen Benutzung der Station hervorgehen, soll auf Verlangen einer der beiden Verwaltungen eine gemeinsame Erörterung und nöthigenfalls eine gemeinschaftliche Untersuchung des bezüglichen Sachverhaltes durch beiderseitige Vertreter stattfinden.

Änderungen in den Bestimmungen der Art. 12—19 über die gemeinschaftliche Benutzung der Station Winterswyk können zwischen der Holländischen und Bergisch-Märkischen Eisenbahn ohne Zuziehung der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn vereinbart werden.

Art. 20. Die Wirksamkeit dieses Vertrages endigt für die Strecken im Niederländischen Gebiet, wenn die Niederländische Staatsregierung dieselben übernimmt oder die Concession für dieselben nach Maßgabe der Bedingungen vom 27. März und 15. October 1872 zurückzieht. In diesem Falle, sowie bei Ablauf der der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft für das Niederländische Gebiet erteilten Concession hat die

Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft die bezüglichen Strecken mit allen Erweiterungsanlagen, wie doppelten Geleisen u. a. m. und nebst dem gesammten beweglichen Inventar an die Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft in gutem Zustande zu übergeben. Letztere bezahlt der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft die Erweiterungsanlagen nach den Herstellungskosten, die Inventargegenstände nach dem zeitigen Gebrauchswert.

Falls der Niederländische Staat die Strecken von Winterswyk nach der Landesgrenze beide, oder eine von beiden, übernimmt, ist die Bergisch-Märkische Bahn berechtigt, den Betrieb auf der Strecke Bocholt-Landesgrenze, oder falls sie bereits diese Strecke käuflich, gemäß Art. 21 erworben hat, das Eigenthum daran an die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft zurückzugeben.

Der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wird in diesem Falle der Werth der von ihr ausgeführten Erweiterungen, sowie des Inventars oder falls sie Eigenthümerin geworden ist, auch noch der Kaufpreis von der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaft zurückertattet.

Art. 21. Die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft ist befugt, die im preussischen Gebiet belegenen Strecken der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft zusammen oder auch allein, die Eisenbahn von der Landesgrenze nach Bismarck, jederzeit, die Eisenbahn von der Landesgrenze nach Bocholt jedoch nur mit der im Art. 22 bestimmten Einschränkung, käuflich gegen Zahlung der wirklich von der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaft aufgewendeten Anlagekosten zu übernehmen.

Die Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft ist im Falle des Erwerbes durch die Bergisch-Märkische Bahn verpflichtet, alle Ansprüche ihrer Gläubiger auf die verkauften Strecken zu beiseitigen. Die Rechte der Bergisch-Märkischen Bahn aus diesem Vertrage sollen auch gegen dritte Erwerber der Bahn geltend gemacht werden dürfen, jedoch verpflichtet sich die Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft, ihre Rechte auf die oben gedachten preussischen Strecken weder durch Verkauf, noch durch Fusion auf dritte zu übertragen, es sei denn, daß sie zuvor die Bergisch-Märkische Bahn zur Geltendmachung ihres Rechts zum Ankauf aufgefordert und daß die Bergisch-Märkische Bahn nicht binnen drei Monaten nach geschehener Aufforderung erklärt hat von ihrem Kaufrechte Gebrauch machen zu wollen.

Mit Abschluß des Kaufvertrages endigt bezüglich der veräußerten Strecken zwischen der Niederländisch-Westfälischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft das, durch diesen Vertrag begründete Verhältnis, während dasselbe für die übrigen Strecken bis zu dem durch Art. 20 alinea 1 bezeichneten Termin fortbesteht.

Die von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft demnach allein für diese Strecken oder bei Uebernahme der Niederländischen Strecken durch den Niederländischen Staat allein für die Preussischen Strecken zu zahlende Rente wird nach Verhältnis des für dieselben von der

Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn aufgewendeten Anlagekapitals zu den gesammten Baukosten der Eisenbahnen von Winterswyk nach Bismarck und Bocholt ermittelt.

Art. 22. Die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft ist befugt, mit den ihrem Betriebe überlassenen Strecken Anschlußbahnen zu gewerblichen Etablissements, sowie Hauptbahnen für den öffentlichen Verkehr ohne Zustimmung der Niederländisch-Westfälischen Eisenbahn, allein mit Genehmigung der bezüglichen Aufsichtsbehörden in Verbindung zu setzen.

Der Betrieb auf der Zweighahn von Winterswyk nach Bocholt oder sofern die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft diese Linie käuflich erwirbt, das Eigenthum daran ist nebst allen durch diesen Vertrag damit verbundenen Rechten und darauf lastenden Verpflichtungen von der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft an die Holländische Eisenbahngesellschaft oder auf deren Verlangen an eine dritte Bahnverwaltung abzutreten, falls eine directe Verbindung zwischen Winterswyk oder einem anderen Punkte der Linie Winterswyk-Bismarck und Arnheim, beziehungsweise einem anderen Punkte der Niederländischen Rheineisenbahn hergestellt sein wird. Die übernehmende Bahnverwaltung hat in diesem Falle der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft die Kosten der Erweiterungsbauten und des Inventars nach den Bestimmungen des Art. 20 zu erstatten und, falls die Bergisch-Märkische Bahn Eigenthümerin der Strecke auch den Kaufpreis für dieselbe zu zahlen.

Die Bedingungen, unter welchen die übernehmende Bahnverwaltung an der Benutzung des Bahnhofes Winterswyk Theil zu nehmen hat, werden demnächst durch Verständigung zwischen der Holländischen und Bergisch-Märkischen Eisenbahn festgesetzt. Die von der Bergisch-Märkischen Bahn an die Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft gemäß der Artikel 8 und 10 zu zahlenden Beträge an Rente reduciren sich bei Abgabe der Eisenbahn von Winterswyk nach Bocholt wiederum in dem durch diesen Artikel bezeichneten Verhältniß.

Die Ueberlassung des Betriebes an eine andere als die Holländische Eisenbahngesellschaft kann bezüglich der im Niederländischen Gebiet liegenden Strecke nicht ohne Zustimmung Seitens der Niederländischen Regierung stattfinden.

Auch behält ungeachtet der Bestimmungen in den Artikeln 20 bis 22 die Deutsche Reichs- beziehungsweise Preussische Staatsregierung ihrerseits für die Regelung der Eigenthums-, Betriebs- und Concessions-Verhältnisse nach Maßgabe des Art. 4 alinea 2 und des Art. 5 alinea 3 bis 5 der Uebereinkunft zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden betreffend die Herstellung der Eisenbahnen von Zutphen über Winterswyk nach Gelsenkirchen und Bocholt vom 31. Juli 1875, sowie nach Maßgabe der Art. 3 und 7 der Preussischen Concessionsurkunde vom 1. December 1875 freie Hand. Ebenso bleibt der im Art. 8 alinea 2 der Preussischen

Concessionsurkunde enthaltene Vorbehalt der Preussischen Regierung das Eigenthum der innerhalb ihres Gebiets belegenen Strecken zu erwerben, unverändert bestehen.

Art. 23. Streitigkeiten über die Ausführung dieses Vertrages sollen mit Ausschluß des Rechtsweges durch Schiedsgerichte entschieden werden, welche von drei Richtern zu bilden sind, wenn die Differenz zwischen nur zweien der contrahirenden Gesellschaften entstanden ist und von fünf Richtern, wenn an der Differenz die drei Contrahenten dieses Vertrages theilhaftig sind. Jede an dem schiedsrichterlichen Verfahren theilhaftige Verwaltung ernennt einen Schiedsrichter, wozu zwei Obmänner treten, wenn das Schiedsgericht aus fünf Mitgliedern bestehen soll, nur einer bei Schiedsgerichten von drei Mitgliedern.

In ersterem Falle ernennt der Präsident des Deutschen Landgerichts zu dessen Bezirk die Station Bismarck gehört und das Niederländische Gericht zu dessen Bezirk die Station Winterswyk gehört, je einen Obmann. Für Schiedsgerichte von drei Mitgliedern wird der Obmann von dem Niederländischen Gericht, zu dessen Bezirk die Station Winterswyk gehört, bestellt, wenn die Streitigkeit zwischen den beiden Niederländischen Gesellschaften entstanden ist, oder die Station Winterswyk oder die in den Niederlanden belegenen Bahnstrecken betrifft, dagegen von dem Präsidenten des vorbezeichneten Deutschen Landgerichts soweit bei der Differenz andere Punkte des gegenwärtigen Vertrages in Betracht kommen. Die Bestimmungen dieses Artikels finden auch dann Anwendung, wenn die vorgesehene gemeinschaftliche Verständigung zwischen den theilhaftigen Verwaltungen nicht erreicht wird.

Art. 24. Von diesem Vertrage kann die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft zurücktreten, falls die Eisenbahn von Bismarck nach Zutphen nicht binnen der in Art. 2 bestimmten Frist betriebsfähig fertig gestellt ist.

Art. 25. Die Kosten des Vertrages einschließlich der Stempel trägt die Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft. Sofern es zu dem im Art. 21 vorgesehenen Kaufe kommt, werden die Kosten und Stempel des dann abzuschließenden Vertrages durch die Bergisch-Märkische Eisenbahngesellschaft gedeckt.

Art. 26. Durch diesen Vertrag wird an den bestehenden oder noch zu erlassenden allgemeinen Bestimmungen über Eisenbahnen, an dem Inhalt des im Art. 22 erwähnten Staatsvertrages vom 31. Juli 1875, sowie an den Bedingungen der Niederländischen Concessions vom 27. März beziehungsweise 15. October 1872 und der Preussischen Concessions vom 1. December 1875 nichts geändert; die vertragsschließenden Eisenbahngesellschaften bleiben diesen Vorschriften unterworfen und kann in keinem Falle durch diesen Vertrag von den in den Niederlanden bestehenden oder noch zu erlassenden allgemeinen Bestimmungen oder auch von den Concessionsbedingungen vom 27. März und 15. October 1872 abgewichen werden und bleibt die Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft den Concessions-Be-

dingungen gemäß gebunden.

Winterzwyl, den 18. Januar 1878.

Die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn-Gesellschaft.

gez. J. H. Nivel, Director.

gez. A. Pabbruwe Gun, Secretair.

Der Verwaltungsrath.

gez. von Nagell, Präsident.

Amsterdam, den 25. Januar 1878.

Der Administrationsrath der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft.

gez. J. Messchert van Vollenhoven, Präsident.

gez. W. van Loon, Secretair.

Elberfeld, den 12. Februar 1878.

Königliche Eisenbahn-Direction.

gez. Jonas.

Die Deputation der Actionaire der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.

gez. Dancó.

Für richtige Abschrift

(L. S.) Frost, Geheimer Kanzlei-Secretair.

### Inhalt des Reichs-Gesetzblattes.

738. 706. Das zu Berlin am 13. Juli 1878 ausgegebene 23. Stück des Reichs-Gesetzblattes enthält:

Nr. 1258. Rechtsanwaltsordnung. Vom 1. Juli 1878.

### Verordnungen u. Bekanntmachungen der Provinzial-Behörden.

739. 702. Der bisherige Gesang- und Vorschullehrer am Gymnasium zu Culm Bruno Ogurkowski ist von uns zum ordentlichen und Musik-Lehrer bei dem Schullehrer-Seminar zu Kempen ernannt worden.

Coblenz, den 10. Juli 1878.

Königl. Provinzial-Schul-Collegium: v. Bardeleben.

740. 703. In Folge eines Beschlusses des Bundesraths werden folgende Bestimmungen erlassen:

1. Nach der in der Bekanntmachung vom 26. Januar 1874 unter Nr. 1 erteilten Vorschrift findet beim Export von Branntwein in Fässern die Ermittlung des Nettogewichts, auf Grund dessen die Steuervergütung berechnet wird, durch Abzug einer Normaltara von dem durch Verwiegung festzustellenden Bruttogewicht statt, welche für Fässer bis zu 7 Centner Bruttogewicht 22 Prozent und für Fässer über 7 Centner Bruttogewicht 20 Procent beträgt.

Diese Normaltara kommt nur noch bei den bis Ende Oktober d. J. zur Abfertigung gelangenden Branntwein-Exporten zur Anwendung; dagegen beträgt bei den vom 1. November d. J. ab abzufertigenden Branntwein-Exporten die Normaltara für Fässer bis zu 5 Centner Bruttogewicht: 21 Prozent, für Fässer über 5 Centner bis zu 8 Centner Bruttogewicht: 18 Prozent, für Fässer über 8 Centner Bruttogewicht: 17 Procent.

2. Die übrigen Bestimmungen der Bekanntmachung vom 26. Januar 1874 bleiben auch

fernerweit in Kraft.

3. Die Vorschriften für die Feststellung des Nettogewichts beim Export von Branntwein in Fässern, wie dieselben vom 1. November d. J. ab gelten, kommen von demselben Zeitpunkte ab auch für die Feststellung des Nettogewichts bei der Erhebung der Uebergangsabgabe von Branntwein in Fässern zur Anwendung.

Berlin, den 8. Juli 1878.

Der Finanz-Minister. gez. Sobrecht.

Vorstehende Bekanntmachung wird hiermit zur öffentlichen Kenntniß gebracht.

Cöln, den 13. Juli 1878.

Königl. Provinzial-Steuer-Direction.

### Verordnungen u. Bekanntmachungen der Königlichen Regierung.

741. 714. Der Schleusenwärter Krummsinger zu Mülheim a. d. Ruhr ist durch Erlass des Herrn Ministers für die landwirtschaftlichen Angelegenheiten vom 15. v. Mts. zum Staats-Aufsichtsbeamten für die Ruhr-Fischerei bei Mülheim und Broich ernannt worden.

Düsseldorf, den 15. Juli 1878. I. III. 2480.

### Verordnungen u. Bekanntmachungen anderer Behörden.

742. 704. Auszug

aus der Dienstordnung des Königlichen Landgerichts zu Düsseldorf, während der Ferien des Jahres 1878.

Artikel 1. Die Ferienkammer wird eröffnet am 1. August 1878, Vormittags 9 Uhr.

Die öffentlichen Sitzungen derselben finden Statt am 1., 9., 10., 12., 13., 23., 24., 26., 27. August und am 6., 7., 9. 10., 20., 21., 23., 24. und 30. September, Vormittags 9 Uhr.

Artikel 2. Die Sitzungen vom 1., 9. und 23. August, sowie am 6., 20. und 30. September sind zunächst für die Zuchtpolizei-Appellationsfachen bestimmt.

Artikel 3. Zur Erledigung der Oppositionen in Substantiationsfachen sind die Sitzungen vom 10., 24. August und 7., 21. September bestimmt.

Artikel 4. Die Referé-Sitzungen werden gehalten am 10., 24. August und am 7., 21. September, Nachmittags 4 Uhr. Die Sachen sind Tags vorher anzumelden.

Artikel 5. Zur Anmeldung der Ehecheidungsfachen sowie zur Präsentation der olographischen Testamente sind der 10., 24. August und 7., 21. September Nachmittags 4 Uhr bestimmt. Die Präsentation der Testamente ist Tags vorher anzumelden.

Artikel 6. Die Rathskammer-Sitzungen in Civil- und Straffachen haben Statt vorbehaltlich anderweitiger Bestimmungen des Vorsitzenden der Kammer bezüglich einzelner Sachen am 10., 24. August und 7., 21. September cr., Nachmittags 4 Uhr.

Artikel 7. Die Sitzungen der Zuchtpolizei-Kammer finden Statt am 9., 10., 12., 13., 24., 26., 27. August

und am 7., 9., 10., 21., 23., 24., 30. September d. J.,  
Vormittags 9 Uhr.

Düsseldorf, den 10. Juli 1878.

Der Landgerichts-Präsident: gez. *Sellweg.*

Der Ober-Sekretair: gez. *Frölich.*

Für die Richtigkeit dieses Auszuges

Der Ober-Sekretair des Landgerichts, Kanzlei-Rath:  
*Frölich.*

**743.** 709. Die Eröffnung der gewöhnlichen Assisen  
im Bezirke des königlichen Landgerichts zu Düsseldorf  
für das III. Quartal 1878 wird hiermit auf **Montag  
den 23. September d. J.** festgesetzt und der königl.  
Appellations-Gerichts-Rath Herr Fuzius zum Präsidenten  
derselben ernannt.

Gegenwärtige Verordnung soll auf Betreiben des kgl.  
Herrn General-Procurators in der gesetzlichen Form  
bekannt gemacht werden.

Cöln, den 18. Juli 1878.

Der Erste Präsident des königl. Rheinischen Appellations-  
Gerichtshofes, Geheimer Ober-Justizrath:  
gez. Dr. *H. Heimsoeth.*

Für gleichlautende Ausfertigung

(L. S.) Der Ober-Sekretair: *Hermanns.*

**744.** 711. Nach der Bekanntmachung des Kaiserlichen  
General-Postamts vom 28. November 1871, betreffend  
die Befreiung der portopflichtigen Dienstbriefe von dem  
für unfrankirte Briefe zu erhebenden Zuschlagporto  
(Amtsblatt der königl. Regierung zu Düsseldorf Nr. 49  
vom 2. Dezember 1871), ist auf den portopflichtigen un-  
frankirten Dienstbriefen behufs der Befreiung derselben  
vom Zuschlagporto der Vermerk „Portopflichtige Dienst-  
sache“ vollständig auszusprechen und damit derselbe  
gleichmäßig in die Augen falle, oben links in der Ecke  
auf der Adressseite der Briefe niederzuschreiben.

Diese Bestimmung wird nach einer Mittheilung der  
Kaiserlichen Postverwaltung vielfach nicht beachtet, die  
portopflichtigen unfrankirten Dienstbriefe werden viel-  
mehr häufig nur mit dem abgekürzten Vermerk „P. D. S.“  
versehen.

Da die letztere Bezeichnung im Postbetriebe zu Irr-  
thümern und Weiterungen Veranlassung giebt und ins-  
besondere die Belegung der betreffenden Briefe mit dem  
Zuschlagporto zur Folge hat, so bringe ich für die  
amtliche Correspondenz in gerichtlichen Angelegenheiten  
die der obenangezeigten Bekanntmachung entsprechende  
Bezeichnung der portopflichtigen unfrankirten Dienstbriefe  
hiermit in Erinnerung.

Cleve, den 14. Juli 1878.

Der Ober-Procurator: *Ring.*

**745.** 715. Das Publikum wird darauf aufmerksam  
gemacht, daß jede an die Gerichts-Depositalkasse zu be-  
wirkende Geldzahlung, sowie jede Deposition von Kost-  
barkeiten, Staatspapieren und anderen auf den Inhaber  
lautenden Dokumenten nur in Gegenwart der drei zur  
Depositalkasse gehörigen Gerichtspersonen, welche  
aus einer, in jedem Gerichtslokal anhängenden Be-  
kanntmachung zu ersehen sind, gültigerweise geleistet  
werden kann.

Auch müssen die Quittungen über die zum Depositum  
erfolgten Zahlungen und Ablieferungen immer von diesen  
drei Beamten ausgestellt werden.

Hamm, den 24. Juli 1878.

Königliches Appellationsgericht.

**746.** 716. Die Fahrchein-Verkaufsstelle in Baerl auf  
dem Personenpostkurse zwischen Homberg und Drjov  
wird mit Ablauf d. Mts. aufgehoben, es bleibt aber  
die Posthaltestelle daselbst bestehen.

Düsseldorf, den 24. Juli 1878.

Der Kaiserliche Ober-Post-Director, Geheimer Postrath:  
*Friedrich.*

### Sicherheits-Polizei.

**747.** 679. Der Firma Stein & Augustin sind aus  
ihrem Geschäftslocale zu Barmen Jägerstraße 114  
unter erschwerenden Umständen gestohlen worden:  
1. in der Nacht vom 26. zum 27. April dieses Jahres  
ein Geldkistchen enthaltend Geld im Betrage von etwa  
vierhundert Mark darunter englisches Gold & Kupfer,  
sowie ein Coupon der Russischen Boden Credit Actien-  
Gesellschaft;

2. in der Nacht vom 29. zum 30. Juni dieses Jahres  
Geld im Betrage von etwa 240 Mark.

Ich ersuche alle diejenigen, welche über den Verbleib  
des gestohlenen Geldes oder über den Thäter Auskunft  
ertheilen können, mir davon ungesäumt Anzeige zu  
machen.

Elberfeld, den 9. Juli 1878.

Der Ober-Procurator: *Lützeler.*

**748.** 683. Es sind gestohlen worden:

1. dem Deconomen Friedrich Hollmann zu Vogelheim  
in der Zeit vom vorigen Herbst bis zum diesjährigen  
Frühling circa 40 Reckenpfähle; (998—78).

2. dem Kaufmann Franz Tuttmann zu Essen am 8.  
Juni cr. eine goldene Damenhalskette (Drathgestlecht);  
(1391—78).

3. dem Lehrer Daniel Sponheimer in Cronenberg  
am 20. Juni cr. ein Portemonnaie, enthaltend außer  
mehreren Geldstücken, Briefmarken und einem Schlüffel-  
chen, sowie einem neuen Stimmpfeifen, welches an  
einer Seite mit einem Ringe versehen ist, einen Zins-  
Coupon Nr. 17 der Norddeutschen Grund-Credit-Bank  
zu dem Hypotheken-Antheilschein Nr. 17757 im Betrage  
von 15 Mark, fällig am 1. April 1878; (1398—78).

4. dem Bergmann Ludwig Bockermann zu Essen  
in der Nacht vom 24. zum 25. Mai cr. circa 200  
Pfd. Speck, 1 Schinken und 3 Würste; (1192—78).

5. dem Bergmann Johann Horring zu Essen Ende  
Mai cr. 1 kupferner Wasserkessel, 1 goldener Trauring,  
3 grauleinene, rothgestreifte Handtücher, 1 weißleinenes  
Handtuch und 1 Handstüber; (1193—78).

Jeder, der über die Thäterschaft oder den Verbleib  
der gestohlenen Sachen Auskunft geben kann, wird auf-  
gefordert, mir oder der nächsten Polizei-Behörde davon  
Mittheilung zu machen.

Essen, den 2. Juli 1878.

Der Staatsanwalt: *Schlüter.*

### Personal-Chronik.

#### 749. 712. A. Kommunal-Verwaltung.

Ernannt: a) die Landwirthe Heinrich Holland zu Been und Theodor Berweyen zu Menzelen zum ersten und zweiten Beigeordneten der Bürgermeisterei Been, und b) der Beigeordnete Volkmar zu Laupendahl zum Stellvertreter des Standesbeamten des die Landbürgermeisterei Mintard umfassenden Standesamtsbezirks.

#### B. Kataster-Verwaltung.

Dem Kataster-Kontrolleur Schupp ist die Verwaltung des Kataster-Amtes Mörz definitiv übertragen worden.

#### C. Medizinal-Verwaltung.

Der approbirten Hebamme, Ehefrau G. A. Theis zu Monchau bei Ronsdorf ist die Erlaubniß zur Errichtung einer Privat-Entbindungs-Anstalt dortselbst erteilt worden.

#### D. Schul-Verwaltung.

Angestellt im Monat Juni 1878 folgende Lehrer und Lehrerinnen.

##### a. provisorisch:

1. Arens, Friedrich, an der kath. St. Gertrudisch. in Essen.
2. Auernhammer, Clara, an der evang. Volkssch. in Hagen.
3. Barth, Helena, an der evang. Volkssch. in Lant.
4. Braun, Josef, an der kath. Volkssch. in St. Hubert.
5. Deussen, Angela, an der kath. Volkssch. in Traar.
6. Drolshagen, Maria, an der kath. Hefler Volkssch. in Alteneffen.
7. Fuhrmann, Theodor, an der kath. Volkssch. in Holsterhausen.
8. Güldner, Ernst, an der evang. Volkssch. in Dhünn.
9. Gutschmidt, Carl, an der evang. Volkssch. in Leichlingen.
10. Hackmann, Wilhelm, an der kath. Volkssch. in Boichold.
11. Halm, Heinrich, an einer evang. Volkssch. in Elberfeld.
12. Hasselhoff, Aug., an einer Volkssch. in Grefeld.
13. Klein, August, an der evang. Volkssch. in Rheidt-Geneiden.
14. Kolb, Friedr., an einer kath. Volkssch. in Solingen.
15. Leichner, Otto, an einer evang. Volkssch. in Cronen-

berg. 16. Lieser, Johannes, an der evang. Volkssch. in Handweiser. 17. Lindner, Richard, an einer evang. Volkssch. in Elberfeld. 18. Rieforth, Johann, an der kath. Volkssch. in St. Tönis. 19. Romahn, Anna, an der III. kath. Volkssch. in Altdorf. 20. Sack, Ernst, an der evang. Volkssch. in Drevennd. 21. Schell, Otto, an einer evang. Volkssch. in Elberfeld. 22. Schmitz, Otto, an einer evang. Volkssch. in Stachelhausen. 23. Schwabe, Otto, an einer evang. Volkssch. in Elberfeld. 24. Senden, Josef, an der kath. Volkssch. in Damm. 25. Thumm, Anna, an der kath. Mädchensch. in St. Tönis. 26. Trecker, Sibilla, an der kath. Volkssch. in Broich. 27. Trimborn, Gerhard, an der kath. Volkssch. in Berendonk. 28. Volz, Christian, an der kath. Volkssch. in Heisingen.

##### b. definitiv:

1. Bovelet, Gertrud, an der kath. Volkssch. in Kempen.
2. Dorrenbach, Ida, an der kath. Schule Rohrmühle zu Gladbach.
3. Drekmann, an der kath. Volkssch. in Spellen.
4. Eickschlag, Adolf, an der parität. Schule in Clauberg.
5. Hammer, Richard, an der evang. Brucher Schule in Barmen.
6. Herzler, Heinrich, an der evang. Volkssch. in Stoppenberg.
7. Hestermann, Luise, an der Unterbarmer höhern Töchterch. zu Barmen.
8. Hoppe, Johann, an einer Volkssch. in Mülheim.
9. Hubers, Jakob, an der kath. Volkssch. in Styrum.
10. Kirch, Therese, an einer kath. Volkssch. in M.-Gladbach.
11. Kleinen, Friedr. Wilh., an der kath. Schule Rohrmühle in M.-Gladbach.
12. Lüster, Josefina, an der St. Johannisch. in Essen.
13. Nicolaus, Wilhelm, an der evang. Volkssch. in Holsterhausen.
14. Müller, Bertha, an einer evang. Schule in Elberfeld.
15. Ragoński, Gottfried, an der evang. Volkssch. in Hoerstgen.
16. Schäfer, Helene, an der Unterbarmer höhern Töchterch. in Barmen.
17. Schneider, Jakob, an einer evang. Schule in Essen.
18. Stratmann, Hauptlehrer, an der kath. II. St. Gertrudisch. in Essen.

#### 750. 3329.

#### Zusammenstellung

Nr. der Bekanntm.	der in den öffentlichen Anzeigern Nr. 102, 103 und 104 zur Besetzung angezeigten, gegenwärtig vakanten Dienststellen.	Meldung bis zum
3329	Zwei Lehrerinnen an der kath. Volksschule in Neukerk, Kreis Geldern. Einkommen: 1199 resp. 1044 Mark.	18/8
3330	Lehrer an der evangelischen Volksschule in Hohenhagen, Kreis Lennep. Einkommen: 1500 Mark, freie Wohnung und Garten.	balddigt
3364	Zwei katholische Lehrerinnen in der Bürgermeisterei Vorbeck, Kreis Essen. Einkommen 1050 resp. 900 Mark, steigend von 5 zu 5 Jahren um 75 M. bis 1350 resp. 1200 Mark, freie Wohnung und Vergütung für Reinigen und Heizen.	4/8
3365	Lehrerin an der katholischen Volksschule in Umeren St. Georg, Kreis Kempen. Einkommen: 1050 Mark.	1/8
3366	Lehrer an der katholischen Schule in Weissenberg bei Neuß. Einkommen: 1150 Mark und freie Wohnung.	
3367	Hauptlehrer und Klassenlehrer an der evangelischen Volksschule in Eisernstein, Kreis Lennep. Einkommen des ersteren: 1425 Mark, freie Wohnung und Garten. Einkommen des letzteren: 1275 Mark und Miethschädigung von 150 Mark resp. 180 Mark.	balddigt
3368	Lehrerin an der katholischen Schule in Anstel, Kreis Neuß. Einkommen: 900 Mark, und freie Wohnung.	10/8
3398	Lehrer an der evangelischen Volksschule in Grottenbeck, Kreis Mettmann. Einkommen: 1200 Mark und freie Wohnung.	balddigt
3399	Lehrer an der katholischen Knabenschule in Revelaer, Kreis Geldern. Einkommen: 1194 Mark.	
3369	Kreiswundarzt in Tecklenburg.	1/9

# Extra-Blatt

zum

## 30. Stück des Amtsblattes der Königlichen Regierung zu Düsseldorf.

### Verordnungen u. Bekanntmachungen der Königlichen Regierung.

751. 718. Auf Antrag des Ober-Bürgermeisters und Geheimen Regierungsraths Bredt zu Barmen haben wir das demselben unterm 15. v. Mts. ertheilte Com-missorium zurückgezogen und den Ober-Bürgermeister

Jaeger zu Elberfeld auf Grund des §. 24 des Wahl-Reglements vom 28. Mai 1870 (B. G.-B. p. 275) zum Wahl-Commissar für die auf den 30. d. Mts. angeetzten Reichstagswahlen im II. die Stadtkreise Elberfeld und Barmen umfassenden Wahlkreise unsers Bezirks ernannt.

Düsseldorf, den 26. Juli 1878.

I. I. 1687.

Ausgegeben zu Düsseldorf am 27. Juli 1878.

Redigirt im Bureau der Königlichen Regierung. — Düsseldorf, L. Voss & Co., Königliche Hofbuchdrucker.



106  
Gebrauch

Die erste der folgenden drei Aufgaben ist die

Bestimmung der Mittelwerte der Beobachtungen  
für die verschiedenen Klassen der Beobachtungen  
und die Bestimmung der Mittelwerte der Beobachtungen  
für die verschiedenen Klassen der Beobachtungen