

Besondere Beilage.

zum Stück 49 des Amtsblatts der Königl. Regierung zu Münster.

Ausgegeben Münster, den 7. Dezember 1899.

Konzessions-Urkunde,

betreffend

den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Ibbenbüren über Brochterbeck, Tecklenburg, Lengerich und Versmold nach Gütersloh mit einer Abzweigung von Brochterbeck nach dem Dortmund-Ems-Kanal (Teutoburger Wald-Eisenbahn) durch die Teutoburger Wald-Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir **Wihelm**,

von Gottes Gnaden König von Preußen etc.

Nachdem von dem Komitee, welches sich zur Gründung einer Aktien-Gesellschaft unter der Firma: Teutoburger Wald-Eisenbahn-Gesellschaft gebildet hat, darauf angetragen worden ist, dieser Gesellschaft die Konzession zum Bau und Betriebe einer für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten, den Vorschriften der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unterworfenen vollspurigen Nebeneisenbahn von Ibbenbüren über Brochterbeck, Tecklenburg, Lengerich und Versmold nach Gütersloh mit einer Abzweigung von Brochterbeck nach dem Dortmund-Ems-Kanal (Teutoburger Wald-Eisenbahn) zu ertheilen, wollen Wir diese Konzession sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigentums nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen unter den nachstehenden Bedingungen hierdurch ertheilen.

I.

Die Gesellschaft bildet sich unter der Firma: „Teutoburger Wald-Eisenbahn-Gesellschaft“ und nimmt ihr Domizil und den Sitz ihrer Verwaltung in Tecklenburg oder unter Genehmigung des Mi-

nisters der öffentlichen Arbeiten an einem anderen, an der Bahn gelegenen Orte.

Die Gesellschaft ist den bestehenden, wie den künftig ergehenden Reichs- und Landesgesetzen ohne Weiteres unterworfen.

II.

Das zur plan- und anschlagsmäßigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagekapital wird auf den Betrag von 5 Millionen Mark festgesetzt.

Der Nennbetrag der von der Gesellschaft auszugebenden Aktien darf den Betrag des festgesetzten Anlagekapitals nicht übersteigen. Das Aktienkapital ist baar und voll einzuzahlen und lediglich zur plan- und anschlagsmäßigen Vollendung und Ausrüstung der Bahn zu verwenden.

Es bleibt der Gesellschaft überlassen, einen Theil der auszugebenden Aktien (Vorzugs-Aktien) ein Vorzugsrecht vor den übrigen Aktien (Stamm-Aktien) hinsichtlich der Vertheilung des Reinertrages des Unternehmens bis zu 4 Prozent des Nennbetrages dieser bevorzugten Aktien, sowie für den Fall der Liquidation der Gesellschaft hinsichtlich der Vertheilung des Gesellschafts-Vermögens einzuräumen. Im Uebrigen dürfen den Inhabern derselben keine anderen Rechte als den Inhabern der übrigen Aktien eingeräumt werden.

Die Aktien dürfen erst nach der Betriebsöffnung der Bahn ausgegeben werden.

Den Aktionären kann nach der vollen Leistung des Nennbetrages der Aktien bis zum Ablaufe desjenigen Kalenderhalbjahres, in welchem der Betrieb der Bahn eröffnet wird, jedenfalls aber nicht über dasjenige Kalenderhalbjahr hinaus, in welchem die im Artikel VIII Nr. 4 festgesetzte Baufrist abläuft, soweit die erübrigten Mittel solches zulassen, die Gewährung von Bauzinsen bis zu 4^o/_o des Nennwerths ihrer Aktien zugesichert werden.

III.

Die gesammte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung ist einem Vorstande zu übertragen, welcher die Gesellschaft mit den gesetzlichen Befugnissen und Verpflichtungen des Vorstandes einer Aktien-Gesellschaft vertritt und für die Geschäftsführung,

insoweit dieselbe der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist.

Die Wahl des Vorstandes oder, falls derselbe aus mehreren Personen bestehen soll, die Wahl des Vorsitzenden und der technischen Mitglieder bedarf der Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Die Geschäftsordnung für den Vorstand unterliegt der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten.

Sofern die oberste Betriebsleitung nicht durch den Vorstand selbst erfolgt, finden die vorstehenden Bestimmungen auch auf die Wahl und die Geschäftsordnung des oder der obersten Betriebsleiter Anwendung.

IV.

Die Mitglieder des Aufsichtsraths und des Vorstandes, sowie sämtliche Beamten der Gesellschaft müssen Angehörige des Deutschen Reiches sein und, soweit nicht vom Minister der öffentlichen Arbeiten Ausnahmen zugelassen werden, im Inlande ihren Wohnsitz haben.

V.

Die Staatsregierung ist berechtigt, sich in den Fällen, wo sie das staatliche Interesse für betheiliget erachtet, bei den Versammlungen und den Verhandlungen des Aufsichtsraths und der General-Versammlung der Aktionäre durch einen Kommissar vertreten zu lassen. Um die Ausübung dieses Rechts zu ermöglichen, ist der Staatsregierung von allen diesen Versammlungen und Zusammenkünften rechtzeitig unter Vorlage einer die vollständige Angabe der Berathungsgegenstände enthaltenden Tagesordnung Anzeige zu machen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, in den Fällen, in welchen er es für nöthig erachtet, die Berufung außerordentlicher Generalversammlungen zu verlangen.

VI.

Alle die juristische Persönlichkeit der Eisenbahngesellschaft, welcher die in Rede stehende Konzession als ein an ihre Person gebundenes Recht ertheilt ist, abändernden Beschlüsse der Gesellschaft, überhaupt alle Abänderungen ihres Gesellschaftsvertrages, welche nach dem in dieser Hinsicht lediglich und allein entscheidenden Ermessen der Staatsregierung den Voraussetzungen nicht entsprechen, unter denen die Konzession ertheilt ist, erlangen nur durch die Genehmigung der Staatsregierung Gültigkeit.

Die Gesellschaft hat alle ihren Gesellschaftsvertrag betreffenden Generalversammlungsbeschlüsse, bevor sie diese beim Handelsgericht zur Eintragung anmeldet, der Staatsregierung mit dem Antrage auf die vorbezeichnete Prüfung und Bestätigung vor-

zulegen und die Entscheidung der Staatsregierung der Anmeldung beim Handelsgericht beizufügen.

Zusbesondere bedürfen Beschlüsse der Gesellschaft, welche die Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen, die Uebertragung des Betriebes der eigenen Bahn an Andere, die Auflösung der Gesellschaft oder die Verschmelzung mit einer anderen Gesellschaft aussprechen, oder durch welche sonst die Bahnanlage oder deren Betrieb aufgegeben werden soll, zu ihrer Gültigkeit der Bestätigung der königlichen Staatsregierung.

Diese Bestätigung ist auch zur Aufhebung dergleichen Beschlüsse früherer Generalversammlungen erforderlich, welche vom Staate genehmigt waren.

VII.

Für den Bau und Betrieb der Bahn ist die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (Reichsgesetzblatt Seite 764) mit den Aenderungen vom 24. März 1897 (Reichsgesetzblatt Seite 166) und vom 23. Mai 1898 (Reichsgesetzblatt Seite 355), sowie den dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen (vergl. § 55 der Bahnordnung) maßgebend. Die Spurweite der Bahn soll 1,435 m betragen.

VIII.

Für den Bau insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. Der Staatsregierung bleibt vorbehalten:
 - die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte,
 - die Bestimmung der Zahl und der Lage der Stationen,
 - die Feststellung der Entwürfe aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen, sowie die Feststellung der Entwürfe für die Betriebsmittel und ihre Anzahl.

Dem Staate bleibt für alle durch die Ausführung der genehmigten Entwürfe bedingten Benachtheiligungen seines Eigenthums oder seiner sonstigen Rechte der Anspruch auf vollständige Entschädigung nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen gegen den Konzessionar vorbehalten.

2. Die Bahn von Ibbenbüren nach Gütersloh muß so gebaut und ausgeübt werden, daß die Ueberführung von Personenzügen mit 56 Achsen mittelst schwerer Lokomotiven in einständiger Aufeinanderfolge nach beiden Richtungen möglich ist. Von dieser Forderung wird bei der Abzweigung von Brochterbeck nach dem Dortmund-Ems-Kanal so lange abgesehen, als diese Strecke Stichbahn bleibt.
3. Der Konzessionar hat allen Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der

beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen.

4. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens binnen zwei und einhalb Jahren nach Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister in Gemäßheit des nachstehenden Artikels XVIII. erfolgen.

Für die Vorlage der ausführlichen Bauentwürfe sowie für die Inangriffnahme, die Fortführung, die Vollendung und Inbetriebnahme der einzelnen Strecken und Bauwerke der Bahn können vom Minister der öffentlichen Arbeiten besondere Fristen festgesetzt werden.

5. Für den Fall, daß der Konzessionar mit der Erfüllung der ihm bezüglich des Bahnbaues obliegenden Verpflichtungen, insbesondere der rechtzeitigen plan- und anschlagsmäßigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn in Verzug kommen sollte, ist er zur Zahlung einer Verzugsstrafe von 5 Prozent des auf 5 000 000 Mark festgesetzten Baukapitals mit der Maßgabe verpflichtet, daß die Entscheidung darüber, ob und bis zu welchem Betrage die Verzugsstrafe als verfallen anzusehen ist, mit Ausschluß des Rechtsweges dem Minister der öffentlichen Arbeiten zusteht.

Zur Sicherstellung dieser Verpflichtungen hat der Konzessionar bei der General-Staatskasse den Betrag von 250 000 Mark — „Zweihundert und fünfzigtausend Mark“ baar oder in Preussischen Staats- oder vom Staate Gewährleisteten Werthpapieren oder in inländischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen — unter Berechnung aller dieser Werthpapiere nach dem Kurswerthe — nebst den noch nicht fälligen Zinscheinen und Zinscheinanweisungen zu hinterlegen und in gerichtlicher oder notarieller Akunde mit der Maßgabe zum Pfande zu bestellen, daß dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Befugniß zusteht, durch Verwendung oder Veräußerung der verpfändeten Werthpapiere zum jeweiligen Börsenkurse die verfallenen Strafbeträge einzuziehen. — Die Rückgabe der zur Kaution etwa gehörigen Zinscheine erfolgt in deren Verfallterminen, kann jedoch von dem bezeichneten Minister untersagt werden, wenn nach seinem allein entscheidenden Urtheile der Konzessionar den Bau verzögern sollte. Auch ist der bezeichnete Minister ermächtigt, nach Maßgabe des Fortschritts des Baues und der Ausrüstung der Bahn einen entsprechenden Theil der Kaution schon vor völliger Vollendung des Baues und der Ausrüstung der Bahn zurückgeben zu lassen.

6. Falls die oben festgesetzte allgemeine Baufrist oder eine der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten besonderen Baufristen nicht innegehalten wird, kann nicht nur die bezeichnete Verzugsstrafe eingezogen, sondern auch die ertheilte Konzession durch landesherrlichen Erlass zurückgenommen und die im § 21 des Gesetzes vom 3. November 1838 vorbehaltene Versteigerung der vorhandenen Bahnanlagen eingeleitet werden. Sofern die Staatsregierung von dem Vorbehalte der Versteigerung der Bahnanlagen Gebrauch zu machen beabsichtigt, soll jedoch die Zurücknahme der Konzession nicht vor Ablauf der in dem angezogenen § 21 festgesetzten Schlußfrist erfolgen.

IX.

Für den Betrieb insbesondere gelten folgende Bestimmungen:

1. Die Feststellung und die Abänderung des Fahrplans erfolgt unter den nachfolgenden Beschränkungen durch die staatliche Aufsichtsbehörde. Der Konzessionar soll nicht verpflichtet sein, zur Vermittelung des Personenverkehrs mehr als zwei Wagenklassen in die Züge einzustellen. Auch soll derselbe, so lange die Bahn nach dem hierfür allein maßgebenden Ermessen der Aufsichtsbehörde vorwiegend von nur örtlicher Bedeutung ist, nicht angehalten werden können, mehr als zwei der Personenbeförderung dienende Züge in jeder Richtung zu fahren. Die Feststellung des Fahrplans derjenigen Züge, welche der Konzessionar freiwillig über die Zahl 2 hinaus fahren läßt, wird bei Wahrung der bahnpolizeilichen Vorschriften dem Ermessen des Konzessionars überlassen.
2. Für die ersten fünf Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar bleibt dem Konzessionar die Bestimmung der Preise sowohl für den Personen- als für den Güterverkehr überlassen. Für die Folgezeit unterliegt die Feststellung und die Abänderung des Tarifs der Genehmigung der staatlichen Aufsichtsbehörde. In Betreff des Güterverkehrs werden jedoch nach Ablauf jenes fünfjährigen Zeitraums, so lange die Bahn nach dem hierfür allein entscheidenden Ermessen der Aufsichtsbehörde vorwiegend von nur örtlicher Bedeutung ist, wiederkehrend von fünf zu fünf Jahren Höchsttariffsätze für die einzelnen Güterklassen unter Berücksichtigung der finanziellen Lage des Unternehmens von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgestellt. Dem Unternehmer bleibt überlassen, nach Maßgabe der reichs- und landesgesetzlichen Vorschriften innerhalb der Grenzen dieser Höchstsätze die Sätze für die Tarifklassen nach eigenem Ermessen festzusetzen und Erhöhungen wie Ermäßigungen

der Tariffklassenfätze ohne die Zustimmung der Aufsichtsbehörde vorzunehmen.

Auch ist der Konzessionar verpflichtet, das jeweilig auf den preussischen Staatsbahnen bestehende Tarifsystem anzunehmen und hinsichtlich der Einrichtung direkter Tarife die für die preussischen Staatsbahnen jeweilig bestehenden allgemeinen Grundsätze zu befolgen, wenn und soweit solches von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für erforderlich erachtet wird.

3. Der Konzessionar hat mit der Eröffnung des Betriebes der ganzen Bahn einen Erneuerungsfonds und neben dem in den Artikeln 239 b und 185 b des Handelsgesetzbuchs in der Fassung des Gesetzes, betreffend die Komanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften, vom 18. Juli 1884 (Reichsgesetzblatt Seite 123 ff. vorgeschriebenen Reservefonds (Bilanz-Reservefonds) einen Spezial-Reservefonds nach den bestehenden Normativbestimmungen und dem zur Ausführung der letzteren unter Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten aufzustellenden, von Zeit zu Zeit der Prüfung zu unterziehenden Regulative zu bilden.

Der Erneuerungsfonds und der Spezial-Reservefonds sind sowohl von einander, als auch von anderen Fonds der Gesellschaft getrennt zu halten.

Der Erneuerungsfonds dient zur Bestreitung der Kosten der regelmäßig wiederkehrenden Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel.

In den Erneuerungsfonds fließen:

- a) der Erlös aus den entsprechenden abgängigen Materialien;
- b) eine den Betriebseinnahmen alljährlich zu entnehmende Rücklage, deren Höhe durch das Regulativ festgesetzt wird;
- c) die Zinsen des Erneuerungsfonds.

Der Spezial-Reservefonds dient zur Bestreitung von solchen durch außergewöhnliche Elementar-Ereignisse und größere Unfälle hervorgerufenen Ausgaben, welche erforderlich werden, damit die Beförderung mit Sicherheit und in der, der Bestimmung des Unternehmens entsprechenden Weise erfolgen kann.

In den Spezial-Reservefonds fließen:

- a) der Betrag der nach dem Gesellschaftsvertrage verfallenen, nicht abgehobenen Dividenden und Zinsen;
- b) eine im Regulative festzusetzende, alljährlich den Betriebseinnahmen zu entnehmende Rücklage;
- c) die Zinsen des Spezial-Reservefonds.

Erreicht der Spezial-Reservefonds die Summe von 100 000 Mark, so können mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die Rücklagen so lange unterbleiben, als der Fonds nicht um eine volle Jahresrücklage wieder vermindert ist.

Die Werthpapiere, welche zur zinstragenden Anlage der vereinnahmten und nicht sofort zur Verwendung gelangenden Beträge zu beschaffen sind, werden durch das Regulativ bestimmt.

Läßt der Ueberschuß eines Jahres die Deckung der Rücklagen zum Erneuerungsfonds oder Spezial-Reservefonds nicht oder nicht vollständig zu, so ist das Fehlende aus den Ueberschüssen des oder der folgenden Betriebsjahre zu entnehmen. Abweichungen hiervon sind mit Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten zulässig. Für die Rücklagen geht der Erneuerungsfonds dem Spezial-Reservefonds vor.

X.

Der Konzessionar ist verpflichtet:

- a) seine Betriebsrechnung nach den vom Minister der öffentlichen Arbeiten zu erlassenden Vorschriften einzurichten, der Regierung zu der von letzterer zu bestimmenden Zeit den jährlichen Betriebsrechnungsabluß einzureichen und seine Kassenbücher vorzulegen;
- b) der Aufstellung der Rechnung den Zeitraum von Anfang April jedes Jahres bis Ende März des folgenden Kalenderjahres als Rechnungsjahr zu Grunde zu legen;
- c) die von den Aufsichtsbehörden zu statistischen Zwecken für nöthig erachteten Nachweisungen sowie deren Unterlagen auf seine Kosten zu beschaffen und den Aufsichtsbehörden in den von ihnen festgesetzten Fristen einzureichen.

XI.

Der Konzessionar ist verpflichtet, hinsichtlich der Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern, insoweit sie das 40. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, die für die Staatseisenbahnverwaltung in dieser Beziehung — und insbesondere bezüglich der Ermittlung der Militäranwärter — bestehenden und noch ergehenden Vorschriften zur Anwendung zu bringen.

Auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten hat der Konzessionar für die Beamten des Bahnunternehmens nach Maßgabe der Grundsätze, welche bis zum Erlaß des Gesetzes, betreffend die Pensionirung der unmittelbaren Staatsbeamten pp., vom 27. März 1872 für die Staatseisenbahnen bestanden haben, und für die Arbeiter nach Maßgabe der jetzt und künftig für die Staatsbahnen bestehenden Grundsätze Pensions-, Wittwen- und Unterstützungskassen einzurichten und zu denselben die erforderlichen Zuschüsse zu leisten.

XII.

Die Verpflichtungen des Konzeßionars zu Leistungen für die Zwecke des Postdienstes regeln sich nach dem Eisenbahn-Postgesetz vom 20. Dezember 1875 (Reichsgesetzblatt für 1875 Seite 318) und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen, jedoch mit der Erleichterung, daß für die Zeit bis zum Ablauf von acht Jahren vom Beginne des auf die Betriebseröffnung folgenden Kalenderjahres an Stelle der Artikel 2, 3 und 4 des Gesetzes die im Erlasse des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879) Centralblatt für das Deutsche Reich Seite 380) getroffenen Bestimmungen treten.

Sofern innerhalb des vorbezeichneten Zeitraumes in den Verhältnissen der Bahn in Folge von Erweiterungen des Unternehmens oder durch den Anschluß an andere Bahnen oder aus anderen Gründen eine Aenderung eintreten sollte, durch welche nach der Entscheidung der obersten Reichs-Aufsichtsbehörde die Bahn die Eigenschaft als Nebeneisenbahn verliert, tritt das Eisenbahn-Postgesetz mit den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen ohne Einschränkung in Anwendung.

XIII.

Der Konzeßionar ist verpflichtet, sich den, bezüglich der Leistungen für militärische Zwecke bereits erlassenen oder künftig für die Eisenbahnen im Deutschen Reiche ergehenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen zu unterwerfen.

XIV.

Der Telegraphen-Verwaltung gegenüber hat der Konzeßionar diejenigen Verpflichtungen zu übernehmen, welche für die preussischen Staatsbahnen jeweilig gelten.

XV.

Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluß an die Bahn mittelst Zweigbahnen, als die Mitbenutzung der Bahn ganz oder theilweise gegen zu vereinbarende, nöthigenfalls vom Minister der öffentlichen Arbeiten festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

XVI.

Nach Eröffnung des Betriebes ist der Konzeßionar zur Aenderung und Erweiterung der Bahnanlagen, sowie zur Vermehrung der Gleise auf den Bahnhöfen und der freien Strecke verpflichtet, sofern und soweit der Minister der öffentlichen Arbeiten solches im Verkehrsinteresse oder im Interesse der Betriebssicherheit oder im Interesse der Landesverteidigung für erforderlich erachtet. Soweit diese Anforderungen lediglich im Interesse der Landesverteidigung erfolgen, sind die desfalligen Kosten dem Konzeßionar zu erstatten, wenn nicht im Wege der Gesetzgebung andere, für den Konzeßionar alsdann maßgebende Bestimmungen (vergl. Artikel I)

getroffen werden. Im Uebrigen fallen die betreffenden Kosten dem Konzeßionar zur Last.

XVII.

Sollten nach dem Ermessen des Ministers der öffentlichen Arbeiten oder der obersten Reichs-Aufsichtsbehörde die Voraussetzungen wegfallen, unter denen auf die Bahn bei ihrer Konzeßionirung die Anwendung der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands für statthaft erklärt ist (vergl. Artikel XII. am Schlusse), so ist der Konzeßionar verpflichtet, auf Erfordern des bezeichneten Ministers die baulichen Einrichtungen und den Betrieb der Bahn nach Maßgabe der für Hauptbahnen bestehenden Bestimmungen den desfalligen Anordnungen des Ministers entsprechend umzuändern. Kommt der Konzeßionar dieser Verpflichtung innerhalb der ihm dieserhalb gesetzten Frist nicht nach, so hat er auf Verlangen der Staatsregierung das Eigenthum der Bahn nebst allem Zubehör gegen Gewährung der in Nr. 4 unter a, b und c des § 42 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 bezeichneten Entschädigung, mindestens aber gegen Zahlung des auf den Bau der Bahn verwendeten Anlagekapitals an den Staat oder einen von der Staatsregierung zu bezeichnenden Dritten abzutreten.

XVIII.

Die Aushändigung einer Ausfertigung dieser Konzeßionsurkunde an die Gesellschaft, sowie ihre Veröffentlichung in Gemäßheit des Gesetzes vom 10. April 1872 (Gesetz-Samml. Seite 357) erfolgt erst, nachdem die Zeichnung des gesammten Aktienkapitals durch Vorlegung beglaubigter Zeichnungsscheine dem Minister der öffentlichen Arbeiten nachgewiesen, und zugleich die Kreditfähigkeit der Zeichner von ihm als genügend bescheinigt befunden ist, nachdem der Staatsregierung der mit den Konzeßionsbedingungen in volle Uebereinstimmung zu setzende Gesellschaftsvertrag vorgelegt und diese Uebereinstimmung nachgewiesen ist, nachdem ferner die Hinterlegung der unter Artikel VIII. 5 vorgeschriebenen Kaution und Verpfändungsurkunde stattgefunden hat, und nachdem endlich die Gesellschaft rechtzeitig und rechtsgiltig errichtet ist.

In letzterer Beziehung wird bestimmt, daß binnen einer von heute ab zu berechnenden sechsmonatigen Ausschlußfrist die Eintragung jenes von der Staatsregierung als mit der Konzeßion übereinstimmend befundenen Gesellschaftsvertrages in das Handelsregister bewirkt werden muß, zu welchem Zwecke dem Handelsgerichte eine beglaubigte Abschrift der Konzeßionsurkunde und die Erklärung der Staatsregierung bezüglich jener Uebereinstimmung vom Gründungs-Komitee vorzulegen sind.

Wird diese Eintragung binnen der vorbezeichneten Frist nicht herbeigeführt, so ist die gegenwärtig erteilte Konzeßion ohne Weiteres erloschen,

in welchem Falle jedoch die hinterlegte Kaution zurückgegeben werden soll.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insignel.

Gegeben Weimar, den 19. April 1899.

(L. S.) gez. **Wilhelm R.**

gegehez. Fürst zu Hohenlohe. von Miquel.
Thielen. Boffe.

Frhrr. von Hammerstein. Schönstedt.

Frhrr. von der Rede. Brafeld.

von Gofler. Graf von Pofadowfky.

B. von Bülow. Tirpiz.

Bekanntmachung.

Als ständiger Kommissar für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über die am 19. April dieses Jahres Allerhöchst Konzessionirte Eisenbahn von Jobbenbüren über Brochterbeck, Tecklenburg, Lengerich und Verzmold nach Gütersloh mit einer Abzweigung von Brochterbeck nach dem Dortmund-Ems-Kanal (Teutoburger Waldeisenbahn) im Sinne des § 46 des Gesetzes über Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 (G. S. S. 505 ff.) ist der Präsident der königlichen Eisenbahndirektion zu Münster i/W. bestellt worden.

Berlin, den 23. November 1899.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

IV. A. 9052/99.