

Mitteilung des Senats

vom 22. Februar 1907.

Inhaltsverzeichnis.

1. Kleinbahn Bremen-Thedinghausen	S. 127.
2. Arbeitshaus	„ 139.
3. Reichstagswahlen	„ 141.

1. Kleinbahn Bremen-Thedinghausen.

Nachdem durch die Beschlüsse vom 15./27. September 1905 der Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb in Frankfurt a. M. für die von ihr projektierte Kleinbahn Bremen-Thedinghausen ein verlorener Zuschuß von 50 000 M. nach Maßgabe einiger näherer Bestimmungen bewilligt worden ist (Verhdlg. 1905, S. 821, 847), hat die genannte Gesellschaft in Verbindung mit der Deutschen Eisenbahngesellschaft A.-G., Frankfurt a. M., sich verpflichtet, der Bremisch-Hannoverschen Kleinbahn, die die Konzession für sich nachsuchen werde, zur Durchführung des Unternehmens der Erbauung und des Betriebes einer vollspurigen Kleinbahn von Huchting nach Thedinghausen das erforderliche Kapital zur Verfügung zu stellen. Im Anschluß hieran hat, unter ausdrücklicher Zustimmung der Aktiengesellschaft für Bahn-Bau und -Betrieb, die Bremisch-Hannoversche Kleinbahn, indem sie das Projekt mit Erläuterungsbericht und das Verzeichnis der zu enteignenden Grundstücke sowie den Höhenplan — Anlagen 1 bis 7 — überreichte, um die Erteilung der Konzession für den auf bremischem Gebiet liegenden Teil der Bahn sowie um die Zustimmung zur Enteignung des erforderlichen Geländes gebeten und dabei angeführt, daß die für das Unternehmen beantragten Subventionen überall endgültig genehmigt seien. Der Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten, der Landherr und der Vertreter der von der Bahn berührten Gemeinde Huchting haben sich mit dem Projekt einverstanden erklärt.

Für die Form der Genehmigung ist ein Vorbild, das sich bewährt hat, in der für die Kleinbahn Bremen-Tarmstedt erteilten Genehmigungsurkunde und in dem zugehörigen Gesetz (Gesetzblatt 1898, S. 89 u. 139) gegeben. Bei der Tarmstedter Bahn ist durch die Aufnahme der einschlägigen Bestimmungen des preussischen Kleinbahngesetzes in die bremische Genehmigungsurkunde erreicht worden, daß die preussische und die bremische Urkunde in ihrem sachlichen Inhalt und in der Paragraphenzahl übereinstimmen. Da indes eine Übereinstimmung der zu erteilenden Genehmigungsurkunden bei der Kleinbahn nach Thedinghausen, die die Gebiete von vier Staaten berührt, von vornherein ausgeschlossen erscheinen mußte, zumal in den mitbeteiligten Staaten Preußen und Oldenburg die eisenbahngesetzlichen Bestimmungen sich nicht decken, und da ferner auch in Betracht kam, daß nicht die preussische, sondern die oldenburgische Strecke an die bremische Strecke des neuen Unternehmens grenzt, so erschien es rätlich, für die bremische Genehmigungsurkunde sich nach dem im Jahre 1898 hier aufgestellten Muster zu richten, um auf diese Weise für die beiden im bremischen Gebiet belegenen Kleinbahnstrecken eine einheitliche Grundlage zu gewinnen.

Selbstverständlich jedoch mußte für eine Anzahl von Hauptpunkten in den Genehmigungsurkunden der beteiligten Staaten im allgemeinen Interesse und im Interesse des Bahnunternehmens eine Übereinstimmung herbeigeführt werden. Diese Punkte betreffen insbesondere die Genehmigungsdauer, die Beschaffenheit der Bahn und die Betriebsmittel, die Beförderungspreise und den Fahrplan, die Betriebsführung und Aufsicht und die Wahrung einheitlicher Betriebsführung für den Fall gänzlicher oder teilweiser Übertragung der Bahn an einen Dritten. Auf dem Wege kommissarischer Verhandlungen ist über alle diese und eine Reihe anderer Fragen nach gegenseitigem Austausch der Entwürfe für die Genehmigungsurkunden die gewünschte Verständigung erzielt worden.

Von Wichtigkeit für das Unternehmen und für die dabei vertretenen bremischen Interessen ist die Frage des Anschlusses der projektierten Kleinbahn an die oldenburgische Staatsbahn nach Bremen. In seiner Mitteilung vom 15. September 1905 hat der Senat diese Frage bereits berührt und

bemerkt, daß die Personenzüge bis zur Station Bremen-Neustadt unter Bildung direkter Tarife durchgeführt werden würden und auch für den Güterverkehr die Bildung direkter Tarife der Stationen der Kleinbahn mit den oldenburgischen Stationen und so auch mit Bremen-Hauptbahnhof in Aussicht genommen sei. Nachdem von der Königlich Preussischen Regierung hiergegen, soweit die Gütertarife in Frage kommen, Bedenken geltend gemacht waren, weil bei den geplanten betrieblichen und tarifariischen Einrichtungen die preussische Teilstrecke nicht mehr als Kleinbahn im Sinne der erleichternden Vorschriften des preussischen Gesetzes vom 28. Juli 1892 angesehen werden könne, ist unter den Regierungen vereinbart, daß direkte Gütertarife mit der Kleinbahn nur für den Stückgutverkehr der Kleinbahnstationen und zwar nur mit Bremen-Hauptbahnhof und Delmenhorst sowie mit den zwischengelegenen Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn eingeführt werden, während für den Wagenladungsverkehr der Kleinbahn mit den Staatsbahnen die auch sonst übliche Ermäßigung der Abfertigungsgebühr um 2 % für 100 kg eintreten soll. Ferner hat das Großherzoglich Oldenburgische Staatsministerium zu dieser Frage darauf hingewiesen, daß es bezüglich der zugestandenen Durchführung der Personenzüge und der Erstellung direkter Tarife zwar nicht beabsichtige, in absehbarer Zeit eine Änderung eintreten zu lassen, daß es jedoch außer Stande sei, sich in dieser Beziehung auf alle Zeit rechtlich zu binden und daß es sich daher eine Änderung für den Fall vorbehalten müsse, daß der Betrieb der Oldenburgischen Hauptbahn durch den Mitbetrieb der Kleinbahn beeinträchtigt werde oder daß sonstige schwerwiegende Gründe zu der Änderung nötigten. Da ein mehreres nicht zu erreichen ist, wird man sich bei diesen Erklärungen, die im übrigen den tatsächlichen Bedürfnissen Rechnung tragen, beruhigen müssen.

Anlage 8.

Indem der Senat der Bürgerschaft den Entwurf eines Gesetzes mit der Genehmigungsurkunde, betreffend die Kleinbahn Huchting-Theedinghausen, hierneben zugehen läßt, bemerkt er zu dem Entwurf im einzelnen das Folgende:

- A. Wegen des Gesetzes ist zu vergleichen Gesetzblatt 1898, S. 89 u. 139
- B. Genehmigungsurkunde.

§ 2, Abs. 3. Es erschien zweckmäßig, die Unternehmerin zu verpflichten, daß sie sich auch die Kreuzung ihrer Gleise durch neue Verkehrswege nach der Entscheidung des Kommissars in Eisenbahnangelegenheiten gefallen lassen müsse.

§ 6. Die Bewilligung des verlorenen Zuschusses ist von Senat und Bürgerschaft unter anderem an die Bedingung geknüpft (Verhdlg. 1905, S. 823), daß die Bahn spätestens am 1. Oktober 1908 dem Betriebe übergeben werden müsse. Dieser Termin läßt sich nicht mehr einhalten. Es ist daher mit den anderen Regierungen für die Ausführung der Bahn als Termin der 1. April 1909 vereinbart.

§§ 10, 11. Diese Bestimmungen sind dem Entwurf der preussischen Genehmigungsurkunde entnommen.

§ 15 a. Die im zweiten Satz des Abs. 1 dem Kommissar in Eisenbahnangelegenheiten beigelegte Befugnis entspricht der größeren Spezialisierung einer Anzahl von Vorschriften, bei denen sich öfter Änderungen als erwünscht oder als erforderlich erweisen können (siehe z. B. §§ 21, 23).

§ 17. Wie zu §§ 10, 11. Der Inhalt des § 17 der Genehmigungsurkunde für die Tarmstedter Bahn ist in den § 19 aufgenommen.

§ 21. Hierzu ist zu verweisen auf Gesetzblatt 1901, S. 144. Die dort getroffenen Bestimmungen haben in einigen Punkten noch Ergänzungen erfahren.

§§ 22, 23. Diese Paragraphen sind nach den in den letzten Jahren in Preußen erlassenen Vorschriften vervollständigt.

Die Kleinbahn hat gegen den Entwurf der Genehmigungsurkunde nichts zu erinnern gefunden.

Der Plan und das Verzeichnis der beteiligten Grundeigentümer haben gemäß §§ 7, 8 des Enteignungsgesetzes in der Zeit vom 20. bis 31. Dezember v. J. zu jedermanns Einsicht ausgelegt und zwar im Hause des Vorstehers der Landgemeinde zu Huchting, die im bremischen Staatsgebiet allein von dem Bahnbau berührt wird. Innerhalb der Auslegefrist sind beim Senate die beiden folgenden Einwendungen*) gegen den Plan erhoben:

*) Die Eingaben liegen an der Kanzlei des Bürgeramts aus.

- 1) Die Landleute Joh. Hinr. Bornemann und Joh. Hinr. Nobel in Kirchhuchting und Martin Stubbe in Moordeich, vertreten durch den Rechtsanwalt Dr. Broecker, verlangen neben einer Preisforderung von 2 M. für das Quadratmeter eine gute Entwässerung und Einfriedigung ihres Landes, Stubbe ferner auch eine Überwegung des Bahnkörpers im Interesse der Bewirtschaftung seines durch die Bahnanlage in zwei Teile zerlegten Grundstücks.

Was die Preisforderung anlangt, so wird diese Frage im Enteignungsverfahren, wenn der Kleinbahn der freihändige Ankauf nicht gelingen sollte, ihre Erledigung finden. Die übrigen Punkte: Entwässerung, Einfriedigung und Überwegung, gehören ins Planfeststellungsverfahren.

- 2) Der Landmann Heinrich Stührmann in Kirchhuchting wendet gegen den Plan ein, daß die Bahnlinie sein Grundstück fast diagonal durchschneide und dadurch dessen Wert sehr beeinträchtige. Die Bahn könne ebenso gut westlich an seinem Grundstück vorbeigeführt werden, ohne daß dadurch die Interessen anderer Grundeigentümer geschädigt werden würden.

Hierzu ist zu bemerken, daß nach den Berichten der Eisenbahnbauprüfung und der Deich- und Wegbauinspektion der aus der Art der Durchschneidung des Grundstücks hergeleitete Einwand der außerordentlichen Entwertung nicht zutrifft; im übrigen wird die Erörterung dieses Punktes im Enteignungsverfahren zu erfolgen haben. Wegen der verlangten Verlegung der Bahnlinie unter Vermeidung des Stührmannschen Grundstücks haben die Bauinspektionen berichtet, daß eine solche Verlegung zur Folge haben müsse, daß auch der projektierte Bahnhof Kirchhuchting verlegt werde. Während er jetzt vorteilhaft an den Endpunkten mehrerer zusammenstoßender Grundstücke liege, würde bei Umgehung von Stührmanns Grundstück der Bahnhof weiter von Kirchhuchting weggerückt werden und eine ungünstige Durchschneidung anderer, verschiedenen Besitzern gehörenden Grundstücke stattfinden.

Der Senat erachtet die beiden erhobenen Einwendungen nicht für geeignet, ihrertwegen von der beantragten Enteignung Abstand zu nehmen.

Er beantragt daher, indem er bemerkt, daß die Bremisch-Hannoversche Kleinbahn darum gebeten hat, baldmöglichst eine Beschlußfassung herbeizuführen, die Bürgerschaft wolle

- 1) sich mit der Enteignung der in dem beigefügten Verzeichnisse aufgeführten Grundstücke durch die A. G. Bremisch-Hannoversche Kleinbahn in Frankfurt a. M. als Unternehmerin einverstanden erklären,
- 2) dem Entwurf des Gesetzes und der Genehmigungsurkunde die Mitgenehmigung erteilen.

Gesetz, betreffend die nebenbahnähnliche Kleinbahn Huchting-Thedinghausen.

Anlage 8.

Vom 1907.

Der Senat verordnet im Einverständnis mit der Bürgerschaft:

Die in der nachfolgenden Genehmigungsurkunde getroffenen Bestimmungen über die Rechtsverhältnisse zwischen der Unternehmerin und dritten Personen, sowie über das Verfahren und die Zuständigkeit der Behörden zur Regelung dieser Rechtsverhältnisse haben für alle Beteiligten verbindliche Kraft.

Die Beschwerde an den Senat gegen die von den Behörden auf Grund der Bestimmungen der Genehmigungsurkunde erlassenen Verfügungen und Entscheidungen ist in den Fällen der §§ 2 Absatz 3, 2 a, 2 b und 4 a Absatz 4 bei Meidung des Verlustes innerhalb vier Wochen nach dem Tage der Eröffnung oder Zustellung schriftlich zu erheben.

Beschlossen Bremen, in der Versammlung des Senats am
und bekannt gemacht am 1907.

Genehmigungsurkunde.

Der Aktiengesellschaft „Bremisch-Hannoversche Kleinbahn“ zu Frankfurt a. M., welche den Bau und den Betrieb einer im Bremischen Staatsgebiet bei Huchting unter Anschluß an die dortige Eisenbahnstation beginnenden, über Stühr und Brinkum nach Thedinghausen führenden nebenbahnähnlichen Kleinbahn in Normalspur für die Beförderung von Personen und Gütern mittelst Dampfkraft übernehmen will, wird hiermit für den im Bremischen Staatsgebiet liegenden Teil dieses Bahnunternehmens, vorbehaltlich der Rechte Dritter, die Genehmigung unter folgenden Bedingungen erteilt:

§ 1.

Die Genehmigung gilt auf die Dauer von 99 Jahren vom Tage der Veröffentlichung der Genehmigungsurkunde an.

Die nach Ansicht des Senats wesentlichen Erweiterungen oder sonstigen wesentlichen Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes im Bremischen Gebiete bedürfen der Genehmigung des Senats.

§ 2.

Die Bahnlinie ist im Bremischen Staatsgebiet in der Weise zur Ausführung zu bringen, wie sie in dem Lageplan vom Dezember 1905, in dem Erläuterungsbericht vom 23. Dezember 1905 und in dem Höhenplan vom 22. Januar 1907 zur Darstellung gebracht ist. Die bezeichneten Pläne sind dementsprechend mit Genehmigungsvermerk vom heutigen Tage versehen; eine beglaubigte Abschrift des Erläuterungsberichts ist der Ausfertigung dieser Genehmigung angeheftet.

Bei der demnächstigen Ausführung sind diejenigen Festsetzungen, Änderungen und Ergänzungen zu beachten, welche durch den nach §§ 2a und 2b festzustellenden Bauplan nachträglich angeordnet werden.

Vorbehalten wird, die Unternehmerin jederzeit zur Gestattung der Einführung von Anschlußgleisen für den Privatverkehr und der Kreuzung ihrer Gleise durch neue Verkehrswege mit oder ohne Gleisbahnen anzuhalten. Art und Ort der Einführung oder Kreuzung unterliegen der Genehmigung des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten. Derselbe hat mangels gütlicher Vereinbarung der Interessenten auch die Verhältnisse der Bahnunternehmerin und des den Anschluß oder die Kreuzung Beantragenden zu einander zu regeln, insbesondere die der Ersteren für die Benutzung oder Veränderung ihrer Anlagen zu leistende Vergütung, vorbehaltlich des Rechtsweges, festzusetzen.

§ 2a.

Mit dem Bau der Bahn darf erst begonnen werden, nachdem der Bauplan durch den Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten — im Einvernehmen mit dem Landherrn — in folgender Weise festgestellt worden ist:

- 1) Der Planfeststellung werden die bei der Genehmigung vorläufig getroffenen Festsetzungen zu Grunde gelegt.
- 2) Plan und Beilagen sind in den betreffenden Gemeindebezirken während vierzehn Tage zu Jedermanns Einsicht offenzulegen. Zeit und Ort der Offenlegung sind ortsüblich bekannt zu machen.

Während dieser Zeit kann jeder Beteiligte im Umfange seines Interesses Einwendungen gegen den Plan erheben. Auch die beteiligten Gemeindevorsteher haben das Recht, Einwendungen zu erheben, welche sich auf die Richtung des Unternehmens oder auf Anlagen der in dem folgenden § 2b gedachten Art beziehen.

Diejenige Stelle, bei welcher solche Einwendungen schriftlich einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben sind, ist in der Bekanntmachung zu bezeichnen.

- 3) Nach Ablauf der Frist (2, Absatz 1) sind die gegen den Plan erhobenen Einwendungen in einem nötigenfalls an Ort und Stelle abzuhaltenden Termine, zu dem die Unternehmerin und die Beteiligten (2, Absatz 2) vorgeladen werden müssen und Sachverständige zugezogen werden können, zu erörtern.

4) Nach Beendigung der Verhandlungen wird über die erhobenen Einwendungen beschlossen und erfolgt darnach die Feststellung des Planes sowie der Anlagen, zu deren Errichtung und Unterhaltung die Unternehmerin verpflichtet ist.

Der Beschluß wird der Unternehmerin und den Beteiligten zugestellt.

Der Feststellung (Absatz 1) bedarf es nicht, soweit eine Planfestsetzung zum Zwecke der Enteignung stattfindet.

Soweit aus der beabsichtigten Bahnanlage Nachteile oder erhebliche Belästigungen der benachbarten Grundbesitzer und des öffentlichen Verkehrs nicht zu erwarten sind, und es sich nicht um die Benutzung öffentlicher Wege handelt, behält sich der Senat vor, nach Vorbringung der in den § 4 und § 28 bezeichneten Nachweise den Beginn des Baues ohne vorgängige Planfeststellung zu gestatten.

§ 2 b.

Der Unternehmerin ist bei der Planfeststellung die Herstellung derjenigen Anlagen aufzuerlegen, welche die den Bauplan festsetzenden Behörden (§ 2 a) zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachteile oder im öffentlichen Interesse für erforderlich erachten, desgleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit dieselbe über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.

§ 3.

Für den Bahnkörper und den Oberbau, sowie für die Betriebsmittel sind die in dem Erläuterungsbericht vom 23. Dezember 1905 gemachten Angaben maßgebend.

Dabei bleibt hinsichtlich der Konstruktion und der näheren Ausführung des Oberbaues und der Betriebsmittel die Genehmigung bis zur Vorlage der betreffenden Konstruktionszeichnungen vorbehalten.

Die Prüfung der Brücken, Durchlässe und sonstigen Bauwerke und die Genehmigung der Bahnhofsanlagen wird bis zur Vorlage der Spezialpläne vorbehalten.

§ 4.

Bezüglich der durch die Bahn berührten Eisenbahnanlagen und Grundstücke der Oldenburgischen Staatsbahnverwaltung ist vor dem Beginne der Bauausführung auf diesen Anlagen die vorherige Vereinbarung mit der Großherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten nachzuweisen.

§ 4 a.

Soweit ein öffentlicher Weg oder Wasserzug benutzt werden soll, hat die Unternehmerin die Zustimmung der aus Gründen des öffentlichen Rechts zur Unterhaltung des Weges oder Wasserzuges Verpflichteten beizubringen.

Die Unternehmerin ist mangels anderweitiger Vereinbarung zur Unterhaltung und Wiederherstellung des benutzten Teiles des Weges oder Wasserzuges verpflichtet und hat für diese Verpflichtung Sicherheit zu bestellen.

Die Unterhaltungspflichtigen (Absatz 1) können für die Benutzung des Weges oder Wasserzuges ein angemessenes Entgelt beanspruchen.

Die Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen kann durch einen Beschluß des Kreis Ausschusses ergänzt werden. Durch den Ergänzungsbeschluß wird, unter Ausschluß des Rechtsweges, zugleich über die an die Unternehmerin gestellten Ansprüche entschieden.

§ 5.

Bei späteren Ergänzungen der Bahnanlagen und der Betriebsmittel darf ohne Zustimmung des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten von der genehmigten Konstruktion nicht abgewichen werden.

§ 6.

Die Ausführung der Bahn in allen ihren Teilen von Guchting bis Thedinghausen und die Ausrüstung derselben, d. h. die vollständige projektmäßige Herstellung

der Bahn, sowie die Bereitstellung der Betriebsmittel muß längstens bis zum 1. April 1909 bewirkt sein. Die Festsetzung des Bauplans ist spätestens innerhalb zweier Monate nach Genehmigung dieser Urkunde zu beantragen.

Für den Fall, daß die Ausführung der Bahn innerhalb der gestellten Frist nicht bewirkt wird, ist die Unternehmerin zur Zahlung einer Geldstrafe von 1000 Mark für jeden Monat, den sie im Verzuge bleibt, wobei der angefangene Monat als voll gilt, an die Generalkasse in Bremen mit der Maßgabe verpflichtet, daß, unter Ausschluß des Rechtsweges, dem Senate die Entscheidung darüber zusteht, ob und bis zu welchem Betrag die Strafe als verfallen anzusehen ist.

Die Betriebseröffnung muß sodann auf der vorbezeichneten Gesamtstrecke binnen zwei Wochen nach der landespolizeilichen Abnahme derselben erfolgen und diese wiederum von der Unternehmerin binnen vier Wochen nach bewirkter Herstellung der gesamten Bahnanlage (Absatz 1) nachgesucht sein, widrigenfalls eine Verzugssstrafe verwirkt wird, für welche die Bestimmungen des Absatzes 2 gelten. Zur Eröffnung des Betriebes bedarf es der Erlaubnis des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten. Die Erlaubnis ist zu versagen, sofern wesentliche in der Bau- und Betriebsgenehmigung gestellte Bedingungen nicht erfüllt sind.

§ 7.

Für alle durch die Ausführung des genehmigten Bauplans bedingten Benachteiligungen des Eigentums oder sonstiger Rechte Dritter hat die Unternehmerin nach Maßgabe des Gesetzes Ersatz zu leisten.

Die Unternehmerin ist ferner verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, daß während der Ausführung des Baues sowie demnächst bei der späteren Unterhaltung und Reparatur der Bahnanlagen die Benutzung der öffentlichen Wege und Wasserzüge nicht verhindert wird.

Alle Mehrleistungen, die dem jetzt bestehenden Zustande gegenüber durch die Bahnanlagen den Unterhaltungspflichtigen für die Unterhaltung der Wege und Vorflutanlagen erwachsen, sind von der Unternehmerin zu tragen.

§ 8.

Für die Dauer der Genehmigung (§ 1) hat die Unternehmerin die Bahn ordnungsgemäß zu betreiben und zu diesem Zwecke fortwährend dem öffentlichen Verkehrsbedürfnisse entsprechend auszurüsten und in einem solchen Zustande zu erhalten, daß die Beförderung von Personen und Gütern mit Sicherheit und auf die dem Verkehrsbedürfnisse entsprechende Weise, sowie mit der in § 9 dieser Genehmigung festgesetzten größten Geschwindigkeit erfolgen kann.

Für den Fall, daß der Betrieb auf der Bremischen Bahnstrecke ohne genügenden Grund unterbrochen oder eingestellt werden sollte, ist die Unternehmerin zur Zahlung einer Geldstrafe von 100 Mark für jeden Tag an die Generalkasse in Bremen verpflichtet mit der Maßgabe, daß, unter Ausschluß des Rechtsweges, dem Senate die Entscheidung darüber zusteht, ob und bis zu welchem Betrage die Geldstrafe als verwirkt anzusehen ist.

§ 9.

Die größte zulässige Geschwindigkeit auf freier Strecke beträgt dreißig Kilometer in der Stunde; im übrigen bleibt es für die zu erlassende Betriebsordnung vorbehalten, diejenigen Strecken zu bestimmen, wo eine geringere Geschwindigkeit innegehalten werden muß oder eine größere Geschwindigkeit zuzulassen ist.

§ 10.

Um bei Wegübergängen auf das Herannahen des Zuges aufmerksam zu machen, hat der Lokomotivführer das an der Lokomotive befindliche Läutewerk zu benutzen.

Die Stellen, wo das Läuten mit der Glocke zu beginnen hat, sind durch Tafeln auf der zur Fahrrihtung rechts gelegenen Seite der Bahn zu bezeichnen. Außerdem sind auf den die Bahn kreuzenden Wegen, soweit nicht Ausnahmen gestattet sind, in entsprechender Entfernung Warnungstafeln aufzustellen.

Die Anordnung weiterer Sicherheitsvorkehrungen bleibt für den Fall eintretenden Bedürfnisses vorbehalten.

§ 11.

Die Anordnung von Schutzanlagen gegen die von dem Bahnbetriebe drohende Feuergefährdung bleibt für den Fall eintretenden Bedürfnisses vorbehalten.

§ 12.

Zur Sicherung der planmäßigen Herstellung und der Betriebseröffnung der Bahn zu den im § 6 vorgesehenen Terminen und der dafür vorgesehenen Geldstrafen hat die Unternehmerin während der Bauzeit bis zur Inbetriebnahme der Bahn bei der Bremer Bank, Filiale der Dresdner Bank, den Betrag von 5000 M. in solchen auf den Inhaber lautenden Schuldverschreibungen, in denen nach Bremischen Gesetzen die Anlegung des Vermögens von Mündeln zulässig ist, unter Berechnung derselben nach dem Kurswert, nebst den noch nicht fälligen Zinscheinen zu hinterlegen und unter notarieller Beglaubigung mit der Maßgabe zum Pfande zu bestellen, daß dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten die Befugnis zusteht, durch Veräußerung der verpfändeten Verschreibungen zum jeweiligen Börsenkurse die etwa verfallenen Strafbeträge einzuziehen.

Die Rückgabe der zur Sicherheit gehörigen Zinscheine erfolgt an deren Verfalltermine; dieselben können jedoch von dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten zurückbehalten werden, wenn nach seinem Urteile der Bau verzögert und durch die Verzögerung die Innehaltung der Baufrist in Frage gestellt wird.

§ 13.

Zur Sicherung der Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Betriebes im Sinne des § 9 dieser Genehmigung und der für den Fall der Unterbrechung desselben vorgesehenen Geldstrafen hat die Unternehmerin während der Dauer der Genehmigung in gleicher Weise, wie im § 12 angegeben, mit einem Betrage von 5000 Mark bei der Bremer Bank, Filiale der Dresdner Bank, Sicherheit zu leisten.

Es können von ihr zu diesem Zweck die in Gemäßheit des § 12 hinterlegten Schuldverschreibungen gemäß den daselbst getroffenen näheren Bestimmungen gleichfalls zum Pfande bestellt werden.

§ 14.

Die nach den §§ 12 und 13 bestellte Sicherheit ist zugleich für die nach § 4a Absatz 2 und § 7 Absatz 2 der Unternehmerin obliegenden Verpflichtungen verhaftet, derart, daß die zuständige Behörde das Recht hat, wenn die Unternehmerin ihren Verpflichtungen nicht nachkommt, die erforderlichen Arbeiten auf deren Kosten auszuführen und die entstandenen Kosten aus der Sicherheit zu decken.

§ 15.

Sofern die nach den §§ 12 und 13 bestellte Sicherheit während der Dauer der Genehmigung in Anspruch genommen wird, ist dieselbe sofort entsprechend zu ergänzen.

§ 15 a.

Rücksichtlich der Erfüllung der Genehmigungsbedingungen ist die Unternehmerin der Aufsicht des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten unterworfen. Der Kommissar ist befugt, unwesentliche Änderungen der Genehmigungs-urkunde im Benehmen mit der Unternehmerin als Nachträge zu dieser Urkunde zu genehmigen.

Zur Durchführung der von der Aufsichtsbehörde auf Grund der Genehmigungs-urkunde getroffenen Anordnungen können gegen die Unternehmerin Geldstrafen bis zu 200 M. in jedem einzelnen Falle erkannt werden.

§ 15 b.

Die Genehmigung kann durch Beschluß des Senats zurückgenommen werden, wenn die Ausführung der Bahn oder die Eröffnung des Betriebes nicht innerhalb der im § 6 vorgesehenen oder der nachträglich verlängerten Frist erfolgt, oder wenn nach Ermessen des Senats der Bau oder der Betrieb ohne genügenden Grund unterbrochen oder eingestellt oder wiederholt gegen die Bedingungen der Genehmigung in wesentlichen Beziehungen verstoßen wird.

§ 15 c.

Bei Zurücknahme der Genehmigung wird die für die Unterhaltung und Wiederherstellung öffentlicher Wege und Wasserzüge bestellte Sicherheit, soweit sie für den bezeichneten Zweck nicht in Anspruch zu nehmen ist, herausgegeben. Mangels anderweiter Vereinbarung hat der Wegeunterhaltungspflichtige die Wahl, die Wiederherstellung des früheren Zustandes, auf Kosten der Unternehmerin, nötigenfalls unter Beseitigung in den Weg eingebaute Teile der Bahnanlage, oder gegen angemessene Entschädigung den Übergang der letzteren in sein Eigentum zu verlangen.

Macht der Unterhaltungspflichtige von dem ersteren Rechte Gebrauch, so geht das Eigentum der zurückgelassenen Teile der Bahnanlage auf den Unterhaltungspflichtigen unentgeltlich über.

Im öffentlichen Interesse kann der Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten eine Frist festsetzen, vor deren Ablauf der Unterhaltungspflichtige nicht berechtigt ist, die Wiederherstellung des früheren Zustandes zu verlangen.

§ 15 d.

Ob und inwieweit bei Zurücknahme der Genehmigung (§ 15 b) die für die Ausführung der Bahn oder die fristgemäße Eröffnung oder die Aufrechterhaltung des Betriebes bestimmten Geldstrafen verfallen, entscheidet, unter Ausschluß des Rechtsweges, der Senat.

§ 15 e.

Die Unternehmerin ist verpflichtet, sich den Anschluß anderer Bahnen gefallen zu lassen, sofern der Senat mit Rücksicht auf die Konstruktion und den Betrieb der anzuschließenden Bahnen den Anschluß für zulässig erachtet. Der Senat entscheidet auch darüber, wo und in welcher Weise der Anschluß erfolgen soll, regelt, in Ermangelung einer gütlichen Vereinbarung, die Verhältnisse beider Unternehmer zu einander und setzt, vorbehaltlich des Rechtsweges, die der Unternehmerin für die Benutzung oder Veränderung ihrer Anlagen zu leistende Vergütung fest.

§ 15 f.

Hat das Unternehmen nach Entscheidung des Senats eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen, daß es als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln ist, so hat der Bremische Staat das Recht, das Unternehmen unter den gleichen Bedingungen zu erwerben, unter denen Preußen den auf Preussischem Gebiete liegenden Teil würde erwerben können.

Dieses Recht kann der Bremische Staat an Preußen abtreten.

§ 16.

Die Einrichtung des Fahrplans wird für die ersten drei Betriebsjahre dem Ermessen der Unternehmerin überlassen, wobei jedoch die nach § 9 festgesetzten und festzusetzenden Zuggeschwindigkeiten beachtet sein müssen.

Die Unternehmerin hat täglich in beiden Richtungen mindestens drei Personenzüge mit zweiter und dritter Wagenklasse, welche der zweiten und dritten Wagenklasse der Hauptbahnen entsprechen, fahren zu lassen.

Die Festsetzung der Beförderungspreise steht der Unternehmerin für die Zeitdauer von fünf Jahren nach der Betriebseröffnung zu.

Nach Ablauf der bezeichneten Zeiträume erfolgt in Bezug auf die Feststellung der Fahrpläne und der Beförderungspreise weitere Bestimmung der Aufsichtsbehörde und eine in Zeiträumen von je fünf Jahren erfolgende Neuprüfung der Bestimmung.

Die Unternehmerin hat den Fahrplan, die Beförderungspreise und die allgemeinen Beförderungsbedingungen, sowie jede Abänderung dieser Anordnungen dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten vierzehn Tage vor ihrer Einführung in zwei Exemplaren mitzuteilen.

Ferner sind die Fahrpläne und die Beförderungspreise für den Personen- und Güterverkehr, sowie die Abänderungen derselben fünfzehn Tage vor ihrer Einführung durch das für die amtlichen Bekanntmachungen bestimmte Bremische Blatt,

sonie durch Aushang in den Bahnhöfen und Wartehallen öffentlich bekannt zu machen. Die Güterbeförderungspreise sind auch in den zur Güterabfertigung bestimmten Räumen an dem Publikum zugängiger Stelle zur öffentlichen Kenntnis zu bringen.

Die angelegten Beförderungspreise haben gleichmäßig für alle Personen oder Güter Anwendung zu finden.

Ermäßigungen der Beförderungspreise, die nicht unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann zu Gute kommen, sind unzulässig.

Den vom Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten zu Aufsichtsreisen verwendeten Beamten der Eisenbahnbauinspektion ist für diese Reisen freie Fahrt in beliebiger Wagenklasse zu gewähren. Reisen zur Abnahme von Privatanschlußbahnen gehören zu den Aufsichtsreisen.

§ 17.

Die den Ausschluß von der Beförderung oder die nur bedingte Zulassung von Gegenständen regelnden Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, sowie die späteren Änderungen dieser Vorschriften sind — mit Ausnahme der Vorschriften unter B 2 in § 50 der Eisenbahn-Verkehrsordnung — auch für die Kleinbahn verbindlich.

Mit Zustimmung des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten können Abweichungen von diesen Bestimmungen zugelassen werden.

§ 18.

Alle im äußeren Betriebsdienste beschäftigten Bediensteten (Maschinenführer, Schaffner, Kontrolleure, Haltestellenvorsteher usw.) müssen diejenige körperliche und geistige Fähigkeit und diejenige Zuverlässigkeit besitzen, welche ihre Berufspflicht erfordert.

Zu Maschinenführern dürfen nur solche Personen angenommen werden, die nach einer mindestens sechsmonatigen Arbeit in einer Maschinenbau- oder Maschinenreparaturwerkstätte und nach mindestens ebenso langer Lehrzeit als Maschinenführer durch eine Prüfung und durch Probefahrten ihre Befähigung nachgewiesen haben.

Ob und inwieweit aus besonderen Gründen eine kürzere Beschäftigung in einer Maschinenwerkstätte und als Lehrling für ausreichend zu erachten ist, bestimmt der Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten.

Über alle im äußeren Betriebsdienste beschäftigten Bediensteten sind Nachweisungen zu führen, die über ihr Alter, ihre etwaigen gerichtlichen und disziplinarischen Bestrafungen und über sonstige, für die Befähigung und Zuverlässigkeit für ihren Dienst erheblichen Umstände Auskunft geben müssen.

Auf Erfordern sind diese Nachweisungen dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten vorzulegen.

Bedienstete, welche sich als unfähig oder als unzuverlässig für ihren Beruf erwiesen haben, sind auf Erfordern des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten aus ihrem Dienste zu entlassen.

§ 19.

Die mit der Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung betrauten Personen (Vorstand) sind dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten alsbald anzuzeigen.

Die zum Verkehr mit dem Publikum berufenen Beamten müssen bei ihrer Dienstaussübung durch Dienstkleidung oder ein sonstiges gleichmäßiges Abzeichen als solche kenntlich sein.

§ 20.

Die Betriebsmaschinen sind vor ihrer Einstellung in den Betrieb und nach Vornahme erheblicher Änderungen, sowie außerdem von Zeit zu Zeit einer Prüfung gemäß der Anordnung des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten zu unterwerfen.

§ 21.

I. Jeder Angestellte der Kleinbahn ist verpflichtet, die beim Betriebe der Kleinbahn vorkommenden Unfälle und außergewöhnlichen Betriebsereignisse sofort

auf dem schnellsten Wege — möglichst telegraphisch oder telephonisch — dem Betriebsleiter der Kleinbahn anzuzeigen.

Sofern mehrere Angestellte bei einem Unfälle oder einem außergewöhnlichen Betriebsereignisse zugegen sind, genügt die Anzeige eines der Anwesenden.

II. Der Betriebsleiter hat seinerseits weiter anzuzeigen:

- a. der die technische Aufsicht führenden Eisenbahnbehörde
 - 1) die im Kleinbahnbetriebe vorgekommenen Unfälle, bei denen eine Tötung oder Verletzung von Personen stattgefunden hat,
 - 2) alle durch den § 315 des Reichsstrafgesetzbuches bedrohten, vorsätzlichen Gefährdungen eines Bahntransportes,
 - 3) die durch Fahrlässigkeit (vergl. § 316 des Reichsstrafgesetzbuches) herbeigeführten Gefährdungen von Bahntransporten,
 - 4) jede durch Entgleisung von Kleinbahnzügen, Maschinen oder Wagen oder durch sonstige Veranlassungen herbeigeführte, erhebliche — d. h. mutmaßlich über zwölf Stunden andauernde — Betriebsstörung (ausschließlich der durch Schneeverwehungen hervorgerufenen),
 - 5) jeden durch Über- oder Anfahren von Fuhrwerken zc. auf Bahnübergängen oder auf mitbenutzten Straßen verursachten Unfall,
 - 6) erhebliche Beschädigungen von Fahrzeugen der Kleinbahn (z. B. durch Kesselerplosion) und
 - 7) erhebliche Beschädigungen am Eigentume dritter durch die Kleinbahn.
- b. dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten die Fälle unter a 1, 2, 4 und 6, ferner die Unfälle zu a 5, wenn dieselben erheblich sind.
- c. dem zuständigen Staatsanwalt die Fälle unter a 1, 2 und 5, letzteren nur bei erheblichen Unfällen.
- d. der Ortspolizeibehörde (dem Gemeindevorsteher) die Fälle unter a 1, 2, 4 und 5, letztere nur bei erheblichen Unfällen.

Die Anzeige hat an die benannten Behörden im Falle zu a 1 sofort telegraphisch, im übrigen binnen 24 Stunden in Form eines schriftlichen Berichts zu erfolgen.

Bei leichten Verletzungen von Personen, welche unzweifelhaft infolge eigener Unvorsichtigkeit oder Ungeschicklichkeit entstanden sind, sowie bei nicht unmittelbar mit dem Betriebe zusammenhängenden Verletzungen, sofern dabei eine nach § 232 des Reichsstrafgesetzbuchs auch ohne Antrag des Verletzten strafbare Handlung oder Unterlassung eines Dritten nicht anzunehmen ist, genügt eine Anzeige bei der Ortspolizeibehörde (Gemeindevorsteher) und zwar mittels schriftlichen Berichts innerhalb 24 Stunden.

III. Der Betriebsleiter hat bei jedem Unfälle durch eine sofort vorzunehmende schriftliche Vernehmung der beteiligten Angestellten und durch sonstige Ermittlungen die Ursachen des Unfalles möglichst festzustellen, insbesondere klar zu legen, ob der Unfall durch die Schuld eines Angestellten der Kleinbahn hervorgerufen worden ist.

IV. Die Verhandlungen sind nach Abschluß sofort der technischen Aufsichtsbehörde zu übersenden, welche sie in den an den Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten gemeldeten und in allen sonstigen Fällen, in denen sie dies für erforderlich hält, an diesen weiterendet. Der Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten veranlaßt die Weiterendung an den Staatsanwalt, soweit diese notwendig ist.

V. Über die vorgekommenen bedeutsamen Unfälle ist nach der Zeitfolge eine Nachweisung zu führen, in der die Unfälle (Ort, Zeit, Hergang, Folgen, Schuldfrage getroffene Maßnahmen) in gedrängter Kürze zu erörtern sind.

Als „bedeutsame“ Unfälle sind anzusehen:

- 1) Alle bei fahrplanmäßigen Zügen vorgekommenen Entgleisungen und Zusammenstöße, auch wenn dabei weder Personen verletzt, noch Fahrzeuge oder sonstige Einrichtungen beschädigt worden sind.

- 2) Unfälle beim Rangieren, bei denen ein Materialschaden von mindestens 1000 M. entstanden ist.
- 3) Diejenigen persönlichen Verunglückungen, welche bei bewegten Fahrzeugen vorgekommen sind und eine mindestens vierzehntägige Dienstunfähigkeit der Verletzten zur Folge gehabt haben.
Als bewegt ist ein Eisenbahnfahrzeug auch dann anzusehen, wenn es einen Stoß erleidet.
- 4) Lokomotivkessel-Explosionen.

VI. Auf Erfordern des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten und der technischen Aufsichtsbehörde sind die für den Unfall verantwortlich zu machenden Angestellten der Kleinbahn aus dem äußeren Betriebsdienste sofort zu entlassen.

VII. Über die Beseitigung von Betriebsstörungen im Sinne der Nr. II a 4 ist dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten und der technischen Aufsichtsbehörde sofort schriftliche Anzeige zu erstatten.

§ 22.

Die Unternehmerin ist verpflichtet, über das Bahnunternehmen dergestalt jährliche Rechnung zu führen, daß der Reinertrag und die von ihr gezahlte Dividende und das auf die plan- und anschlagsmäßige Herstellung und Ausrüstung der Bahn sowie die im Bremischen Staatsgebiet liegende Teilstrecke verwendete Bankapital mit Sicherheit ersehen werden kann.

Der Aufsichtsbehörde (§ 15 a, Abs. 1) ist der Rechnungsabluß jährlich einzureichen und Einsicht der Rechnungsbücher zu gestatten.

§ 23.

Im Interesse der Aufrechterhaltung eines regelmäßigen und sicheren Betriebes ist ein Erneuerungsfonds sowie ein Spezialreservefonds nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu bilden:

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

Es sind jedoch hieraus von den Betriebsmitteln nur die Kosten ganzer Lokomotiven und Wagen, von den Oberbaumaterialien dagegen auch die Kosten einzelner Stücke zu bestreiten. Der Ersatz einzelner Teile von Betriebsmitteln (Siederohre usw.) muß auf Rechnung des Betriebsfonds erfolgen.

In den Erneuerungsfonds fließen:

- 1) der Erlös aus den entsprechenden abgängigen Materialien,
- 2) die Zinsen des Fonds selbst,
- 3) eine aus den Überschüssen der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben zu entnehmende jährliche Rücklage.

Die Bestimmung der Höhe dieser Rücklage bleibt einem vom Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten zu erlassenden, in fünfjährigen Zeiträumen einer Nachprüfung zu unterziehenden Regulativ vorbehalten.

Die zeitweilige Entbindung von weiteren Rücklagen für den Fall, daß nach dem Ermessen des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten der Erneuerungsfonds eine ausreichende Höhe erlangt haben sollte, bleibt vorbehalten.

Lassen die Betriebsergebnisse eines Jahres die Deckung der Rücklagen zum Erneuerungsfonds nicht oder nicht vollständig zu, so ist das Fehlende aus den Überschüssen des oder der folgenden Betriebsjahre zu entnehmen. Abweichungen hiervon bedürfen der Genehmigung des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten.

II. Der Spezialreservefonds dient zur Bestreitung von Ausgaben, die durch außergewöhnliche Elementarereignisse und größere Unfälle hervorgerufen werden.

Diesem Fonds sind zuzuführen:

- 1) der Betrag der verfallenen, nicht abgehobenen Dividenden und Zinsen,
- 2) die Zinsen des Fonds selbst,

- 3) eine aus dem Reinertrage zu entnehmende jährliche Rücklage, deren Betrag ebenfalls durch ein vom Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten zu erlassendes, in fünfjährigen Zeiträumen nachzuprüfendes Regulativ festgesetzt wird.

Erreicht der Spezialreservefonds den Betrag von 5% des Anlagekapitals, so können für die Dauer dieses Bestandes weitere Rücklagen unterbleiben.

III. Der Erneuerungsfonds und der Spezialreservefonds sind sowohl von einander, als auch von anderen Fonds des Unternehmens getrennt zu verwalten.

Die zu den Fonds zu vereinnahmenden Beträge sind, sofern sie nicht sofort zur Verwendung gelangen, in Wertpapieren, welche bei der Reichsbank beliehbar sind, zinstragend anzulegen.

§ 23a.

Das Unternehmen unterliegt, soweit es das Bremische Staatsgebiet berührt, den Bremischen Gesetzen und obrigkeitlichen Anordnungen.

Es ist wegen privatrechtlicher Ansprüche, die aus Anlaß der Bahnanlage im Bremischen Gebiete oder des Betriebes derselben erhoben werden, der Bremischen Gerichtsbarkeit unterworfen.

Die Gesellschaft haftet für alle Entschädigungsansprüche, die infolge der Bahnanlage an den Bremischen Staat gemacht und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt oder unter ihrer Zuziehung gerichtlich festgestellt werden.

Die Unternehmerin hat, sobald der Senat es für erforderlich erachten sollte, einen in Bremen wohnhaften Bevollmächtigten zu bestellen, an welchen Verfügungen der Bremischen Behörden und Gerichte mit für die Unternehmerin verbindlicher Kraft erlassen und zugestellt werden können.

§ 23b.

Die Unternehmerin hat auf ihren Bahnhöfen die nach dem Ermessen des Kommissars des Senats in Eisenbahnangelegenheiten für Sicherheits- und Steuerzwecke erforderlichen Räume auf ihre Kosten herzustellen und zu unterhalten.

§ 24.

Für die Verpflichtungen der Unternehmerin im Interesse der Militärverwaltung und zwar des Landheeres einschließlich der Schutztruppen und der Marine finden die Bestimmungen sinngemäße Anwendung, die für den auf Preussischem Gebiete liegenden Teil der Bahn erlassen sind oder noch erlassen werden.

§ 24a.

Die Unternehmerin unterliegt nachfolgenden Verpflichtungen gegenüber der Postverwaltung:

1) Sie hat auf Verlangen der Postverwaltung mit jeder für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt einen Postunterbeamten mit einem Briefsack und, soweit der Platz reicht, auch andere zur Mitfahrt erscheinende Unterbeamte im Dienst gegen Zahlung der Abonnementsgebühr oder, falls solche nicht besteht, der Hälfte des tarifmäßigen Personengeldes zu befördern.

2) Sie ist außerdem verpflichtet, mit jeder für den regelmäßigen Beförderungsdienst bestimmten Fahrt:

a. Postsendungen jeder Art durch Vermittlung des Zugpersonals zu befördern, und zwar Briefbeutel, Brief- und Zeitungspakete gegen eine Vergütung von 50 Pfennig für jede Fahrt, die anderen Sendungen gegen Zahlung ihres Stückguttariffes, oder, sofern dieser Betrag höher ist, gegen eine Vergütung von 2 Pfennig für je 50 kg und das km der Beförderungstrecke nach dem monatlichen Gesamtgewicht der von Station zu Station beförderten Poststücke;

b. in Zügen, mit denen in der Regel mehr als ein Wagen befördert wird, eine Abteilung eines Wagens für die Postsendungen, das Begleitpersonal und die erforderlichen Postdienstgeräte, gegen Zahlung der in den Artikeln 3 und 6 des Reichsgesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichsgesetzblatt S. 318) und den dazu gehörigen Vollzugsbestimmungen festgesetzten Vergütung, sowie gegen Entrichtung ihres halben Stückguttariffes einzuräumen.

3) Die Postverwaltung ist berechtigt, auf ihre Kosten an den Bahnwagen einen Briefkasten anbringen und dessen Auswechselung oder Leerung an bestimmten Haltestellen bewirken zu lassen.

§ 25.

Werden durch die Ausführung oder den Betrieb der Bahn Veränderungen der Reichs- oder Bahn-Telegraphenlinien erforderlich, in welcher Hinsicht die Entscheidung vorbehalten bleibt, so sind dafür die im einzelnen Falle, nach Anhörung der zuständigen Oberpost- oder Eisenbahn-Direktion von dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten zu treffenden Anordnungen maßgebend und es sind die durch die Verlegung entstehenden Kosten seitens der Unternehmerin der Post- oder Eisenbahn-Hauptkasse zu ersetzen.

§ 26.

Falls die Aktiengesellschaft „Bremisch-Hannoversche Kleinbahn“ die Ausführung oder den Betrieb der Bahn einem andern Unternehmer übertragen will, bedarf dies der Genehmigung des Senats.

§ 27.

Der Senat behält sich vor, im Interesse der Vereinfachung des Geschäftsverfahrens nach näherer Verständigung mit den übrigen beteiligten Regierungen Preußens, Oldenburgs oder Braunschweigs die Wahrnehmung einzelner, nach dieser Genehmigung den Bremischen Behörden zustehender Befugnisse an eine der anderen Regierungen zu übertragen.

§ 28.

Bezüglich der im Preussischen, im Oldenburgischen und im Braunschweigischen Staatsgebiet liegenden Teile des Bahnunternehmens liegt es der Unternehmerin ob, die Genehmigung der zuständigen Behörden zu erwirken und diese dem Kommissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten in urkundlicher Form einzureichen.

Bevor den Bestimmungen des ersten Absatzes genügt ist, darf auch im Bremischen Staatsgebiet mit der Bauausführung nicht begonnen werden.

Beschlossen Bremen, in der Versammlung des Senats am
und bekannt gemacht am

2. Arbeitshaus.

Der Senat teilt der Bürgerschaft die von der Verwaltung des Arbeitshauses eingereichte Abrechnung für das Rechnungsjahr 1905 hierneben zur Kenntnisnahme mit.

Anlage.

Bilanz vom 31. März 1906.

Debet.		Kredit.	
1906 März 31.		1906 März 31.	
An Kassa	5 057 65	Per Konto der Korrigenden	738 63
" Administrationskonto	2 557 28	" Kreditorenkonto	145 10
" Staatsanleihekonto	266 585 20	" Kapitalkonto	869 762 82
" Handfeilen-Darlehenskonto	553 300 —	" Reingewinn	19 269 61
" Fabrikationskonto	13 667 14		
" Wirtschaftskonto	1 060 01		
" Immobilienkonto der Desinfektionsanstalt	21 000 —		
" Debitorenkonto	16 399 30		
" Fuhrwerk	1 650 —		
" Arbeitsanstaltkonto	3 832 41		
" Inventarkonto	4 807 17		
	<u>889 916 16</u>		<u>889 916 16</u>

Gewinn- und Verlustkonto.

Debet.		Kredit.	
1906 März 31.		1906 März 31.	
An Immobilienkonto der Desinfektionsanstalt, Abschreibung	3 480 —	Per Fabrikationskonto	5 666 42
" Inventarkonto, Abschreibung	12 078 17	" Wirtschaftskonto	3 635 92
" Unkostenkonto	27 362 40	" Arbeitsanstaltkonto	932 74
" Gehalt	1 619 40	" Arbeitsverdienstkonto	22 221 59
" Fuhrwerk	1 666 80	" Zinsen	40 172 58
" Beleuchtungskonto	5 578 58	" Staatsanleihekonto	416 —
" Feuerungskonto	1 906 98		
" Dienstbotenlohnkonto	83 31		
" Invaliditäts- und Altersversicherungskonto	19 269 61		
" Reingewinn	<u>73 045 25</u>		<u>73 045 25</u>

3. Reichstagswahlen.

Die Wahldeputation hat über die Reichstagswahlen den anliegenden Bericht erstattet. Der Senat erteilt dem Antrage der berichtenden Deputation seine Zustimmung mit dem Bemerken, daß er nach Lage der Sache von einer Befragung der Finanzdeputation Abstand genommen hat, und ersucht die Bürgerschaft, ihm darin beizutreten.

Bericht.

Anlage.

Auf das Generalbudget 1906, Ordentliche Ausgaben IX „Reich und Auswärtiges“ sind durch Beschlüsse des Senats vom 20. Dezember 1906 (Verhdlgn. S. 1166) und der Bürgerschaft vom 16. Januar 1907 (Verhdlgn. S. 76) für die Reichstagswahl 15 000 M. bewilligt. Infolge der erforderlich gewordenen Stichwahl sind diese Mittel überschritten. Die Feststellungen haben die Notwendigkeit einer weiteren Nachbewilligung von 7500 M. ergeben.

Die unterzeichnete Deputation beehrt sich, demgemäß behufs Deckung des Fehlbetrages bei Senat und Bürgerschaft eine weitere Nachbewilligung von 7500 M. auf das Generalbudget 1906, Ordentliche Ausgaben IX „Reich und Auswärtiges“, zu beantragen.

Bremen, den 18. Februar 1907.

Die Wahldeputation.

(gez.) **Buff.**

(gez.) **L. Lange.**

THE HISTORY OF THE

The history of the city of London, from the first settlement of the Britons, to the present time, is a subject of great interest and importance. It is a subject which has attracted the attention of many writers, and has been the subject of many valuable works. The history of the city of London is a subject which is of great interest and importance to all who are interested in the history of the British Empire.

The history of the city of London is a subject which is of great interest and importance to all who are interested in the history of the British Empire. It is a subject which has attracted the attention of many writers, and has been the subject of many valuable works. The history of the city of London is a subject which is of great interest and importance to all who are interested in the history of the British Empire.

By the Rev. John G. ...

London: ...