

§ 4. Die für die Erleuchtungssteuer getroffenen gesetzlichen Bestimmungen gelten auch für diese Steuer, soweit dieses Gesetz nichts Anderes bestimmt.

§ 5. Für die Dauer der ersten drei Betriebsjahre wird diese Steuer mit $\frac{1}{2}$ per Mille des Grundsteuerwerths von dem Eigenthümer und mit 1 pCt. des Miethpreises von dem Miether erhoben und zwar zuerst für dasjenige Quartal des Kalenderjahres, in welchem der Betrieb der Wasserkunst eröffnet wird.

§ 6. Für denselben Zeitraum beträgt der Staatsbeitrag zur Wasserkunst für den Wasserverbrauch zu öffentlichen Zwecken 40,000 Mark.

§ 7. Nach Ablauf der drei ersten Betriebsjahre wird der Staatsbeitrag und der Steuersatz alljährlich durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft festgestellt.

§ 8. § 1, Satz ein des Gesetzes den Betrieb betreffend, unter Wegfall der Worte „nach Maßgabe des Tarifs,“ und unter Hinzufügung der Worte: „Dabei sind die Bestimmungen des Tarifs der Wasserkunst maßgebend.“

§ 9. § 2 daselbst.

§ 10. § 3 daselbst, Satz 1; sodann: In Brandsfällen ist die Feuerwehr befugt, jede Privatleitung zu benutzen. Wenn Wassermesser vorhanden sind, wird das durch die Feuerwehr verbrauchte Wasser dem Consumenten nicht berechnet.

§ 11. § 4 daselbst.

§ 12. § 5 daselbst.

§ 13. § 6 daselbst in folgender Fassung: Jedermann darf die öffentlichen Freibrunnen zur Entnahme des zu seinem gewöhnlichen Haushaltsbedarf nöthigen Wassers benutzen. Die Entnahme von Wasser zu gewerblichen Zwecken ist verboten. Das Wasser der Freibrunnen darf nur fortgeschafft werden in Gefäßen, welche getragen werden, namentlich ist die Ableitung verboten. Ebenso ist das Spülen, Waschen und Reinigen von Sachen an den Freibrunnen verboten. Die Hebel geschlossen werden. Jede fahrlässige oder absichtliche Vergeudung des Wassers der Freibrunnen, namentlich durch Dessen derselben, ist verboten.

§ 14. § 7 daselbst.

§ 15. § 8 daselbst.

Zu widerhandlungen gegen die Vorschriften der §§ 10—14 werden mit einer Geldstrafe bis zu 150 Mark oder mit Haft geahndet.

§ 16. § 11 daselbst, mit dem Eingange: Es steht zc. (jedoch) §§ 10, 11 und 18.

§ 17. § 12 daselbst in folgender Fassung:

Entstehen zwischen den Consumenten und der Verwaltung der Wasserkunst Streitigkeiten über die Benutzung derselben, so ist der Consument verpflichtet, den schriftlich zu erlassenden Anordnungen der Verwaltung der Wasserkunst Folge zu leisten, bis das zuständige Gericht, an welches die Berufung innerhalb 6 Wochen freisteht, einen anderweitigen Bescheid abgegeben hat.

Handelt der Consument den get offenen Anordnungen zuwider, so steht der Verwaltung der Wasserkunst frei, den Wasserzufluß abzusperren.

§ 18. § 10 daselbst.

§ 19. § 3 des Gesetzes die finanziellen Verhältnisse betreffend in folgender Fassung:

Die Ansprüche des Staats für das von der Wasserkunst in den beiden letzten Monaten vor Eröffnung eines Debitverfahrens und im ersten Monat nach derselben gelieferte Wasser genießen dasselbe Privileg, welches dem Staat nach § 154, 8 der Erbe- und Handfestenordnung für geliefertes Gas zusteht.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 5. Juli 1872.

1. Gasanstalt.

Dem Wunsche der Bürgerschaft entsprechend, hat der Senat die Deputation für die Gasanstalt beauftragt, über die Frage, ob Verlegung der letzteren oder Herrichtung von Filialen sich empfehle, zu berathen und zu berichten.

2. Güterschuppen zu Bremerhaven.

3. Grunderwerb für Vergrößerung des Hauptbahnhofs.

In Betreff dieser Gegenstände tritt der Senat dem Beschlusse der Bürgerschaft bei.

4. Häfentarife.

Den von der Deputation für Häfen und Eisenbahnen in Anlaß der Münzreform beantragten Abänderungen der Häfentarife ertheilt der Senat seine Zustimmung.

5. Neue Verkehrswege zwischen Neustadt und Bahnhof.

Der Senat ist damit einverstanden, daß dem Antrage der Baudeputation gemäß der ihr zur Disposition gestellte Vorschuß um 150,000 Mark erhöht werde.

6. Straßen- und Canalanlagen in der östlichen Vorstadt.

Auch der Senat ertheilt den Anträgen der Baudeputation (S. 435 und 436 der Verhandl.) seine Zustimmung und bewilligt die für Canalanlagen und Straßenanlagen geforderten Gelder.

7. Friedenskirche.

Die Bauherren der neugebildeten Gemeinde der Friedenskirche haben dem Senate die Bitte vorgetragen, daß die Staatsabgabe für Uebertragung des Eigenthums an dem Immobile, welches die Friedenskirche nebst Pfarrhaus und Zubehör enthält, von Seiten des Vereins für innere Mission an die von ihnen vertretene Gemeinde erlassen werden möge. Zur Begründung dieses Gesuchs führen sie an, daß diese Uebertragung nur einen lediglich formellen Character trage, da materiell der Erwerb des Grundstücks, sowie die Erbauung von Kirche und Nebengebäuden durch den Verein für innere Mission von Anfang an nur für die neuerdings ins Leben getretene Gemeinde erfolgt sei, welche, als damals noch nicht existirend auch nicht als Rechtssubject habe auftreten können, während der genannte Verein nur als interimistischer Vertreter der jetzigen Gemeinde gehandelt habe. Die Bauherren glaubten daher, daß in dem vorliegenden, sich schwerlich wiederholenden Falle zu Gunsten der im Wesentlichen mittellosen Gemeinde und des uneigenmüthigen Vereins wohl von der buchstäblichen Vorschrift des Gesetzes abgewichen werden könne. Der Senat kann die hervorgehobenen Billigkeitsgründe nur vollkommen anerkennen und ersucht die Bürgerschaft, sich mit ihm zu einem willfährigen Beschlusse zu vereinigen.

8. Verbesserung eines Theils der Weserdeiche.

Auch der Senat ertheilt der Deputation den in dem Bericht (Verh. S. 361) formulirten Auftrag, behält sich in Betreff der übrigen Anträge indeß seine weitere Erklärung vor.

9. Benlo-Hamburger Eisenbahn.

Nachdem am 1. d. M. der Vertrag mit Preußen wegen Durchführung der Benlo-Hamburger Eisenbahn durch das Bremische Staatsgebiet abgeschlossen worden ist, befindet sich der Senat nunmehr in der Lage, im Verfolg seiner Mittheilung vom 30. Juni v. J. auch diesen Vertrag nebst dem dazu gehörigen Schlußprotokoll der Bürgerschaft in Abschrift hieneben zugehen zu lassen. Der Wunsch der Königlich Preussischen Regierung, zunächst die wegen Regelung der Zollverhältnisse erforderliche Vereinbarung abzuwarten, hat einen früheren Abschluß dieses Vertrages verhindert, zu dessen Erläuterung das Nachstehende zu bemerken ist.

Erforderlich war ein Staatsvertrag auch nach dem Abschluß des Uebereinkommens mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft schon aus dem Grunde, weil die Ueberschreitung der beiderseitigen Staatsgrenzen mittelst der Eisenbahn der Verständigung beider beteiligten Regierungen bedarf. Daß hinsichtlich der Punkte, an welchen die Grenze überschritten wird, sowie überhaupt für die Bahnanlage im Bremischen Gebiet die mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft getroffenen Vereinbarungen maßgebend sind, wird durch die Bestimmungen der Artikel I. und II. des jetzt abgeschlossenen Vertrages gesichert. Vor Allem erschien es aber wichtig,

Anlagen A & B.

auch die Verpflichtungen der Gesellschaft hinsichtlich der Durchführung der regelmäßigen Personenzüge durch das Bremische Gebiet, sowie in Betreff der Tarife von Seiten der Preussischen Regierung anerkannt, bezw. bestätigt zu sehen. Auch dies darf durch die Bestimmungen des Art. IV. für erreicht gelten, trotz der Vorbehalte, welche zu Gunsten der Preussischen Regierung dabei gemacht sind. Denn einen mitbestimmenden Einfluß auf die Genehmigung der Fahrpläne und der Tarife konnte Bremen bei der geringen Länge der Bahn auf seinem Gebiet nicht beanspruchen, es darf sich begnügen, in dieser Hinsicht gewisse Grundsätze im Allgemeinen als Regel anerkannt zu sehen. Daß für Abweichungen von dieser Regel, welche die künftige Entwicklung der Verkehrsverhältnisse im öffentlichen Interesse vielleicht erforderlich macht, die Preussische Regierung sich ihre Freiheit bewahren wollte, war eine nicht wohl abzuweisende Forderung. Im Hinblick auf dieses in den Verhältnissen begründete Zugeständniß ist die ausdrückliche, vertragsmäßige Erklärung, daß dabei den Interessen Bremens jede mit den öffentlichen Interessen vereinbarliche Berücksichtigung zu Theil werden soll, immerhin von Werth.

Die ohne Vorbehalt getroffene, einer ähnlichen Vorschrift des Preussisch-Hamburgischen Vertrages vom 18. März 1868 entsprechende Bestimmung, daß die im Verkehr mit Bremen zur Anwendung zu bringenden Tarifeinheitsätze die auf der Strecke Köln-Minden geltenden nicht überschreiten dürfen, ist deshalb wichtig, weil die Concurrenzverhältnisse für diese Strecke stets niedrige Tarife nothwendig machen. Daß dabei die Strecke von Harburg nach Hamburg bis auf das Doppelte ihrer wirklichen Länge berechnet werden darf, ist eine Folge desselben Vertrages und durch die Kostspieligkeit der Elbüberbrückung gerechtfertigt. Der Schlußsatz des Artikels sichert, daß diese höhere Berechnung der gedachten Strecke im Verkehre mit Bremen nur eintritt, soweit sie für den Verkehr mit Hamburg stattfindet, es sei denn, daß die Preussische Regierung Ausnahmen gestatten würde.

Hinsichtlich des Verkehrs zwischen Bremen und Hamburg sichert der Preussisch-Hamburgische Vertrag — abgesehen davon, daß dessen Erfüllung von Bremen nicht beansprucht werden kann — nur eine zweimalige tägliche Verbindung in beiden Richtungen, indem er bestimmt, daß auf der Venlo-Hamburger Bahn zwischen dem Rhein und Hamburg täglich in jeder Richtung mindestens zwei durchgehende Personenzüge und von denselben mindestens einer mit nicht geringerer Fahrgeschwindigkeit befördert werden soll als derjenigen, welche jetzt oder künftig für die Courierzüge zwischen Köln und Berlin Anwendung findet. Es erschien wünschenswerth, wenn auch voraussichtlich das Bedürfniß des Verkehrs selbst dahin führen wird, Sorge zu tragen, daß es dem ohne Zweifel sehr stark sich entwickelnden Personenverkehr zwischen Bremen und Hamburg von vorn herein nicht an ausreichender Transportgelegenheit fehle, die Preussische Regierung hat sich daher verpflichtet, bei der ihr zustehenden Genehmigung der Fahrpläne darauf zu achten, daß während der Tageszeit von 6 Uhr Vormittags bis 11 Uhr Abends eine wenigstens viermalige Personenbeförderung in beiden Richtungen jeder Zeit stattfindet.

Die übrigen Artikel entsprechen größtentheils wörtlich dem erwähnten Preussisch-Hamburgischen Vertrage, der unter im Ganzen ähnlichen Verhältnissen abgeschlossen ist.

Dies gilt zunächst von Art. III., dessen Bestimmungen theils selbstverständlich, theils bereits thatsächlich erledigt sind, weshalb letzteres, um mißverständliche Deutungen auszuschließen, im Schlußprotokoll unter 1 ausdrücklich bemerkt worden ist. Die unter 2 daselbst hinzugefügte weitere Erläuterung, sowie die Bestimmungen des Artikels V. sichern für den Bremischen Staat das Obergewaltungsrecht über die Bahnanlagen und den Bahnbetrieb innerhalb seines Gebiets in Uebereinstimmung mit den in den Art. 7, 18 und 21 des Vertrags mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft enthaltenen Abreden.

Die Artikel VII.—X. bedürfen einer weiteren Erläuterung nicht. Die bezüglichen Verpflichtungen sind von Seiten der Köln-Mindener Gesellschaft durch den Art. 14 des mit derselben abgeschlossenen Vertrages übernommen, nach dessen Art. 12 derselben auch die Herstellung der zollamtlichen Einrichtungen obliegt, welche vom Bundesrath gefordert werden können.

Art. XI. entspricht der im Art. 19 Alin. 2 des Vertrags mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft enthaltenen Voraussetzung; die Bestimmung unter 3 des Schlußprotokolls beugt einer Mißdeutung vor, zu welcher die anderen Eisenbahnverträgen entnommene Fassung jenes Artikels etwa Anlaß geben könnte. Die zu Gunsten der Gesellschaft ausgesprochene Steuerbefreiung soll sich lediglich auf die das Eisenbahnunternehmen selbst betreffenden Staatsabgaben beziehen.

Nach Art. 42 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 hat die Preussische Regierung das Recht, jede Bahn nach Ablauf von 30 Jahren nach erfolgter Betriebseröffnung gegen Zahlung des fünfundzwanzigfachen Betrages der durchschnittlichen Dividende der letzten fünf Jahre zu erwerben. Hinsichtlich der auf Bremischem Gebiet liegenden Strecke der Bahn würde freilich zu solchem Erwerbe die diesseitige Zustimmung erforderlich sein. Diese aber durch den Vertrag, wie die Königlich Preussische Regierung wünschte, im Voraus zu erteilen, ist um so mehr gerechtfertigt, da Bremen gleichzeitig durch den Art. XII. das Recht erhält, für solchen Fall, wosfern es dies vorziehen sollte, selbst das Eigenthum der gedachten Bahnstrecke zu erwerben und dieselbe demgemäß in eigene Verwaltung zu nehmen.

Außer den in dem Vertrage berührten Punkten war die Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung hinsichtlich der in den Artikeln 9 und 11 des Vertrages mit der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft getroffenen Abreden erforderlich, nach welchen einerseits dieselbe nicht wegen Betriebsstörungen und Erschwerungen, die in Folge der Verlegung und Erhöhung des Bahnkörpers der Staatsbahn etwa für diese entstehen möchten, in Anspruch genommen werden kann, andererseits die Staatsbahn die Hälfte der Kosten der zwischen den Güterbahnhöfen herzustellenden Verbindungsbahn, abzüglich des auf Oldenburg fallenden Theils dieser Kosten zu tragen hat. Es erschien jedoch nicht angemessen, über diese beiden Punkte, welche lediglich privatrechtliche Verhältnisse der gemeinschaftlichen Staatsbahn betreffen, Erklärungen in den gegenwärtigen Vertrag aufzunehmen, und konnte davon schon deshalb abgesehen werden, weil nicht nur die Eisenbahndirection zu Hannover sich mit den erwähnten Bestimmungen einverstanden erklärt, sondern auch bereits unterm 17. Juni v. J. der Königlich Preussische Handelsminister dazu seine Genehmigung ausgesprochen hat.

Somit findet der Senat den von seinen Commissaren abgeschlossenen Vertrag den Verhältnissen entsprechend und trägt kein Bedenken, denselben zu ratificiren, sobald die Bürgerschaft, wie er hiemit beantragt, dem Vertrage ihre Genehmigung erteilt haben wird.

Anlage A

zur Mittheilung des Senats
vom 5. Juli 1872.

Staats-Vertrag

zwischen Preußen und der freien Hansestadt Bremen in Betreff der
Durchführung der Venlo-Hamburger Eisenbahn durch das Bremische
Gebiet.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen, und der Senat der freien Hansestadt Bremen, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahn-Verbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu vermehren, haben zum Zwecke einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanz-Rath Ernst Eduard Hitzgrath
und

Allerhöchstihren Geheimen Regierungs-Rath Hermann Duddenhausen,
sowie

Allerhöchstihren Geheimen Finanz-Rath Adolph Scholz;

Der Senat der freien Hansestadt Bremen:
den Senator Friedrich Ludolph Grave und
den Regierungs-Secretair Dr. Diedrich Schmidt,
welche vorbehältlich der Ratification folgenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die Königlich Preussische Regierung und der Senat der freien Hansestadt Bremen verpflichten sich wechselseitig, der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, welche die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Benlo über Osnabrück nach Hamburg erhalten hat, die Durchführung dieser Bahn durch das Bremische Staatsgebiet zu gestatten.

Artikel II.

Die Bahnanlage im Bremischen Staatsgebiet soll, soweit nicht das Königlich Preussische Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und der Senat der freien Hansestadt Bremen im Einvernehmen mit einander nachträgliche Abänderungen und Ergänzungen genehmigen oder anordnen, nach den Bau-Projekten erfolgen, welche bei den bezüglichen Vertrags-Verhandlungen zwischen Bremen und der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft als maßgebend angenommen sind, wonach die Einmündung der Bahn in das Bremische Gebiet bei Hemelingen resp. Sebaldsbrück und die Ausmündung zwischen Oberneuland und Sagehorn erfolgen soll.

Artikel III.

Behufs dieser Bahn-Anlage verleiht der Senat der freien Hansestadt Bremen der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft nach Maßgabe ihres Gesellschafts-Statuts auch im Bremischen Gebiete die Rechte einer Corporation und die Befugniß zur Expropriation. Die Gesellschaft soll jedoch nach wie vor ihr Domicil und den Sitz ihrer Verwaltung in Preußen behalten und, ungeachtet der Ausdehnung ihres Unternehmens auf das Bremische Gebiet, in Bezug auf alle Maßnahmen, welche die Verhältnisse der Gesellschaft als solcher und die Beaufsichtigung und Verwaltung ihrer Unternehmungen im Allgemeinen betreffen, lediglich von der Königlich Preussischen Regierung ressortiren. Insbesondere sollen die Bestätigung künftiger Abänderungen der Gesellschafts-Statuten, die Genehmigung der Erweiterung des Unternehmens, der Emission neuer Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen, die Dotirung des Reserve- und Erneuerungsfonds lediglich der Königlich Preussischen Regierung anheimgestellt bleiben.

Artikel IV.

Ingleichen soll die Genehmigung und die Abänderung der Fahrpläne, sowie die Genehmigung der Tarife und Tarif-Abänderungen auch für die auf Bremischem Gebiete belegene Strecke der Benlo-Hamburger Eisenbahn lediglich und allein der Königlich Preussischen Regierung zustehen, welche den Interessen Bremens jede mit den öffentlichen Verkehrs-Interessen vereinbarliche Berücksichtigung gewähren wird.

Demgemäß wird die Königlich Preussische Regierung, welche der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft für den Güterverkehr die Ausführung einer directen Verbindungsbahn von Hemelingen nach Sagehorn gestattet hat, die Cöln-Mindener Eisenbahn-Verwaltung anhalten, die fahrplanmäßigen Personen-, Schnell- und Courier-Züge, welche auf der Benlo-Hamburger Eisenbahn in der einen oder anderen Richtung über Bremen hinausgehen, auf der im Artikel II. des gegenwärtigen Vertrages bezeichneten Bahnlinie durch das Bremische Gebiet zu führen, insoweit nicht nach dem Ermessen der Königlich Preussischen Regierung durch die öffentlichen Verkehrs-Interessen andere Dispositionen erfordert werden.

Außer den im Artikel 10 des Staats-Vertrages zwischen Preußen und Hamburg vom 18. März 1868 vereinbarten, zwischen dem Rhein und Hamburg durchzuführenden Zügen sollen zwischen Bremen und Hamburg, soweit das Bedürfnis des Verkehrs es erfordert, besondere Localzüge eingerichtet werden und täglich in der Zeit von 6 Uhr Vormittags bis 11 Uhr Abends in jeder von beiden Richtungen wenigstens eine viermalige Personenbeförderung (einschließlich der in diese Tageszeit fallenden durchgehenden Züge) stattfinden.

Bezüglich der Tarife wird insbesondere bestimmt, daß die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft auf ihrer Benlo-Hamburger Bahn im Verkehre mit Bremen,

sowohl im Binnen- als im durchgehenden Verkehre keine höheren Tarif-Einheitsätze in Anwendung bringen darf, als auf ihrer Stammbahn-Strecke Cöln-Minden jeweilig Geltung haben werden. Die Strecke Harburg-Hamburg ist bei dieser Tarif-Berechnung höchstens zu einer Länge von drei Meilen in Ansatz zu bringen. Ferner soll die Gesellschaft auf ihrer Venlo-Hamburger Bahn die Tarife für den Verkehr nach und von Bremen thunlichst nach denselben Grundsätzen, wie die Tarife für den Verkehr nach und von Hamburg normiren und für Ausnahmen von dieser Regel der Genehmigung des königlichen Handels-Ministeriums bedürfen.

Artikel V.

Die Landeshoheit verbleibt in Ansehung der Bahnstrecke im Bremischen Gebiete ausschließlich der freien Hansestadt Bremen.

Dem Senate ist es vorbehalten, zur Regelung des Verkehrs zwischen ihm und der Gesellschaft, sowie zur Handhabung der ihm zuständigen Aufsichts- und Hoheitsrechte, einen besonderen Commissarius zu bestellen. Derselbe hat die Beziehungen des Senats zu der Eisenbahn-Verwaltung in allen Fällen wahrzunehmen, die nicht zum directen gerichtlichen oder polizeilichen Einschreiten der competenten Behörden geeignet sind.

Wegen aller Entschädigungs-Ansprüche, die aus Anlaß der Eisenbahn-Anlage im Bremischen Gebiete oder des Betriebes derselben gegen die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft erhoben werden möchten, hat die Gesellschaft sich der Bremischen Gerichtsbarkeit zu unterwerfen.

Artikel VI.

Die Eisenbahn-Beamten sind während ihres Aufenthaltes auf Bremischem Gebiete den Bremischen Gesetzen und Anordnungen unterworfen; jedoch sollen die Beamten, welche beim Bau und Betrieb der Bahn im Bremischen Gebiete stationirt werden, dadurch keine Aenderung ihrer Unterthanen-Verhältnisse erleiden und, wenn sie nicht Bremische Staatsangehörige sind, während ihres dienstlichen Aufenthaltes nur denjenigen Steuern und Personallasten unterworfen sein, welche nach den Bremischen Gesetzen unter gleichen Verhältnissen für alle eine Geschäfts- oder Erwerbsthätigkeit ausübende Fremde zur Anwendung kommen.

Artikel VII.

Für die Bahnpolizei sind die bezüglichlichen Reichsverordnungen maßgebend, über die etwa zu erlassenden Ausführungsbestimmungen werden beide Regierungen vor dem Erlasse sich benehmen und gleichlautende Bestimmungen zu erzielen suchen.

Artikel VIII.

Die Regelung der Zollverhältnisse erfolgt nach Maßgabe der zwischen den Zollvereinsstaaten und freien Hansestadt Bremen abgeschlossenen Verträge vom 26. Januar 1856, 14. December 1865 und der zu diesen Verträgen gehörenden Nebenabreden und Ausführungsvorschriften, sowie nach Maßgabe der von dem Bundesrathe des Deutschen Reichs wegen Anwendung dieser Verträge auf die im Bremischen Gebiete liegende Bahnstrecke bereits erlassenen oder noch zu erlassenden Anordnungen.

Artikel IX.

In Betreff der Telegraphen-Verwaltung soll die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft verpflichtet sein, sowohl unentgeltlich zu gestatten, daß längs der Bahn die Staats-Telegraphen unter den von der Deutschen Reichs-Regierung festzusetzenden Bedingungen angelegt werden, als auch nach Maßgabe der Anordnungen der Reichs-Regierung auf den Bahn-Telegraphen Staats- und Privat-Depeschen zu befördern.

Artikel X.

Für Kriegsbefschädigungen und Demolirungen, mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, soll die Gesellschaft weder vom Staate noch vom Reiche einen Ersatz in Anspruch nehmen können.

Artikel XI.

Die königlich Preussische Regierung wird von dem Unternehmen der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft einschließlich der im Bremischen Gebiete belegenen

Bahnstrecke nach Maßgabe ihrer Gesetze vom 30. Mai 1853 und 21. Mai 1859, sowie der dazu ergehenden abändernden und ergänzenden Bestimmungen eine Eisenbahnabgabe erheben. Von demjenigen Theile dieser Abgabe, welcher durch die Betriebs-Ergebnisse der Bahn von Venlo über Osnabrück nach Bremen und Hamburg einschließlich der Zweigbahn nach Sagehorn, sowie der Zweigbahn von Haltern nach Essen bezw. Gelsenkirchen aufkommt, wird die Königlich Preussische Regierung diejenige Quote, welche bei Repartition nach Verhältniß der Länge dieser Bahnen sich für die im Bremischen Gebiete gelegene Bahnstrecke von Beginn des auf die Betriebs-Eröffnung der ganzen Bahnlinie Venlo-Hamburg folgenden Kalenderjahres ab ergeben wird, alljährlich an den Senat der freien Hansestadt Bremen überweisen und an die von ihm zu bezeichnenden Einnahmestellen abführen lassen.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen wird dagegen die Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft von allen anderen Abgaben freilassen, namentlich von derselben kein Concessionsgeld fordern, auch wegen ihres Bahneigenthums und Bahnbetriebes auf Bremischem Gebiete weder Grundsteuer, noch Gewerbe- und Einkommensteuer in Anspruch nehmen.

Artikel XII.

Sollte die Königlich Preussische Regierung, dereinst, sei es auf Grund des § 42 ihres Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838, oder im Wege des Vertrages oder aus sonstigem Rechtstitel die Venlo-Hamburger Eisenbahn erwerben, so wird, in Ansehung der im Bremischen Gebiete belegenen Strecke dieser Bahn, der Senat der freien Hansestadt Bremen hierzu die Zustimmung nicht versagen, soll aber zugleich berechtigt sein, alsdann zu jeder Zeit von der Königlich Preussischen Regierung die Uebertragung des Eigenthums der im Bremischen Gebiete liegenden Bahnstrecke gegen Erstattung eines nach Verhältniß des Anlagecapitals zu berechnenden Theiles des aufgewendeten Erwerbspreises zu verlangen. Sowohl für diesen Fall, als auch, wenn es sonst vorkommen möchte, daß die der Gesellschaft erteilten Concessionen in dem einen oder in dem anderen Gebiete, oder in beiden Gebieten erlöschen, sind beide Hohe contrahirende Regierungen einverstanden, daß der einheitliche Betrieb der Bahn nicht aufhört, und werden deshalb sofort das Nöthige vereinbaren, um den Betrieb für beide Gebiete im Zusammenhange nach dem Zwecke und den Modalitäten dieses Vertrages ununterbrochen fortzusetzen.

Artikel XIII.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur Ertheilung der Eingangs vorbehaltenen Ratification vorgelegt und die Auswechselung der Ratifications-Urkunden binnen 16 Wochen zu Berlin bewirkt werden.

Zur Beurkundung haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beidruckung ihrer Siegel eigenhändig unterzeichnet.

So geschehen zu Berlin, am 1. Juli 1872.

(L. S.) (gez.) **Hixigrath.**

(L. S.) (gez.) **Grave.**

" " **Duddenhausen.**

" " **D. Schmidt.**

" " **Scholz.**

Anlage B
zur Mittheilung des Senats
vom 5. Juli 1872.

Schluß-Protokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten von Preußen und Bremen sind heute zusammengetreten, um den in Betreff der Durchführung der Venlo-Hamburger Eisenbahn durch das Bremische Gebiet vereinbarten Staatsvertrag unterschriftlich zu vollziehen.

Bei dieser Veranlassung sind in das gegenwärtige Schluß-Protokoll noch die folgenden Erklärungen niedergelegt worden, welche mit dem Vertrage selbst, sobald dieser ratificirt sein wird, gleiche Gültigkeit haben sollen, ohne daß es einer besondern ausdrücklichen Ratification dieses Schluß-Protokolls bedarf.

1.

Nachdem von Seiten des Senats der freien Hansestadt Bremen der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft bereits durch den mit derselben abgeschlossenen Vertrag vom 2/10. Mai 1871 die Concession zur Durchführung der Venlo-Hamburger Eisenbahn durch das Bremische Gebiet sowie die erforderliche Expropriationsbefugniß ertheilt worden ist, sind die bezüglichlichen Bestimmungen der Artikel I. und III. damit für erledigt zu erachten.

2.

Durch die im Artikel III. der Königlich Preussischen Regierung allein vorbehaltene Beaufsichtigung des Cöln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens im Allgemeinen, sowie durch die Ihr anheimgestellte Genehmigung fernerer Erweiterungen des Unternehmens soll das Beaufsichtigungs- und Genehmigungsrecht des Senats der freien Hansestadt Bremen in Bezug auf den Bau und den Betrieb der im Bremischen Gebiete zur Ausführung kommenden Eisenbahnanlagen und deren etwaige Erweiterungen nicht beeinträchtigt werden.

Bei der in demselben Artikel bezüglich des Domicils der Gesellschaft getroffenen Bestimmung wird beiderseits vorausgesetzt, daß dadurch der Gerichtsstand des Contractes, der belegenem Sache oder des begangenen Verbrechens nicht aufgehoben werde.

3.

Unter den im 2. Absatz des Artikels XI. erwähnten „allen anderen Abgaben“ sollen nur solche Abgaben verstanden werden, welche der Gesellschaft mit Bezug auf das in Rede stehende Eisenbahnunternehmen sonst etwa auferlegt werden könnten.

4.

Zum Artikel XII. bemerkten die Bremischen Commissarien, daß die Ratification des Vertrages von Seiten des Senats der freien Hansestadt Bremen erst erfolgen könne, nachdem die Bremische Bürgerschaft denselben genehmigt habe.

Hierauf wurden die zwei Ausfertigungen des Vertrags, nachdem dieselben mit dem vereinbarten Entwurfe übereinstimmend befunden worden, von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt. Die beiderseitigen Bevollmächtigten haben je eine Ausfertigung des Vertrags und des gegenwärtigen Schluß-Protokolls an sich genommen.

So geschehen Berlin, den 1. Juli 1872.

(gez.) **Hitzig**.

(gez.) **Dudenhausen**.

(gez.) **Scholz**.

(gez.) **Grave**.

(gez.) **D. Schm.**

