

Die eigentliche Verwaltung würde ohnehin noch den alten Deputationen in dem laufenden Jahre verbleiben müssen. Die Budgets für 1871 können aber von den neuen Deputationen erst berathen und eingereicht werden, nachdem die technischen Abtheilungen geordnet und die Instructionen für die obern und niedern Baubeamten ausgearbeitet sind; hierzu fehlt aber bis zu dem Termin, an welchem die Budgets einzureichen sind, die erforderliche Zeit, und es bleibt daher nur übrig, den bestehenden Deputationen noch die Entwerfung der Budgets für 1871 zu überlassen, was auch ohne Nachtheil wird geschehen können.

Der Senat fordert daher die Bürgerschaft auf, hierzu ihre Zustimmung zu ertheilen und sodann ihrem Erbieten gemäß ihre Mitglieder für die Baudeputation und die Deputation für die Häfen und Eisenbahnen namhaft zu machen.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 21. September 1870.

Eisenbahn von Langwedel nach Uelzen.

I.

Nachdem die Bürgerschaft unterm 23. Juni v. J. auf den Antrag des Senats vom 18. dess. Mts. und Jahres sich damit einverstanden erklärt hatte, daß der Senat sich mit der Preussischen Regierung über den Bau einer Eisenbahn von Langwedel nach Uelzen auf alleinige Rechnung des Bremischen Staats verständige, hat der Senat, unter gleichzeitiger Berathung mit dem Vertrauensauschusse der Bürgerschaft, die erforderlichen Verhandlungen zu diesem Zwecke mit der Preussischen Regierung eingeleitet, welche unterm 17. Juli d. J. zum Abschlusse eines Vertrages geführt haben, dessen Abdruck die heutige Mittheilung begleitet. Indem der Senat die verfassungsmäßige Genehmigung der Bürgerschaft zu demselben beantragt, fügt er die folgenden Bemerkungen zur näheren Erläuterung der einzelnen Artikel hinzu.

Anlage 1.

Da die zu bauende Eisenbahn nur Preussisches Gebiet berührt, so konnten in dem Vertrage im Wesentlichen auch nur diejenigen Bedingungen zum Ausdruck kommen, welche in Form einer Concession die Preussische Regierung solchen Privatunternehmern und Actiengesellschaften vorschreibt, die innerhalb des Preussischen Staates Eisenbahnen bauen wollen. Für diese Bedingungen sind bestimmte Eisenbahn-Gesetze des Preussischen Staates maßgebend, auf die in dem vorliegenden Vertrage auch Bezug genommen ist, soweit es erforderlich war; von manchen andern, durch die Eisenbahn-Gesetze vorgeschriebenen Bedingungen hat jedoch abgesehen werden können, da sie Sicherungsmaßregeln gegen bauende Actiengesellschaften und Privatunternehmer betreffen, welche dem Bremischen Staate gegenüber nicht nöthig erachtet wurden.

Demnach wird im Art. I bestimmt, daß die Feststellung der Bahnlinie und ihrer Stationen und die Genehmigung der speciellen Bauprojecte dem Preussischen Handelsministerium vorbehalten bleibt.

Bremischerseits wird die Bahnlinie durch Specialvorarbeiten unter Leitung des Baudirectors Berg gegenwärtig ermittelt, zu welchem Zwecke durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 27. Mai/1. Juni d. J. die erforderlichen Geldmittel bewilligt worden sind. Hierüber und über die Ausführung des Baues muß weitere Mittheilung vorbehalten bleiben.

Daß die Bahn für ein Doppelgeleise eingerichtet wird, ist auch im diesseitigen Interesse, weil eine starke Benutzung derselben in Zukunft erwartet werden darf und später der Ankauf des erforderlichen Grund und Bodens nur zu erhöhten Preisen geschehen könnte. Oberbau und Schienen werden zunächst nur für ein Geleise hergerichtet.

Wegen des zu stellenden Betriebmaterials wird das Nähere hierunter mitgetheilt werden.

Der Anschluß der Bahn einerseits an die von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu bauende, zum Theil schon fertige Bahnstrecke von Uelzen über Stendal nach Berlin, andererseits in Langwedel an die bestehende, Preußen und Bremen gemeinschaftlich gehörende Bahn Wunstorf-Bremen, ist gesichert.

Die im Art. II. der Preussischen Regierung ausbedungene Landeshoheit über die Bahnstrecke und das Verhältniß der Bahnbeamten zu den Preussischen Behörden erklären sich dadurch, daß die Bahn auf Preussischem Gebiete gebaut wird und bedarf es dafür keiner weiteren Erläuterung.

Durch Art. III. wird für Bremen das Recht zur Expropriation des für den Bahnbau erforderlichen Areals erlangt, und zwar nach dem in der Provinz Hannover noch geltenden Enteignungsgesetze.

Die Verhandlungen mit den betreffenden Eigenthümern sind Bremischerseits schon eingeleitet und stellen in der Hauptsache ein günstiges Resultat in Aussicht.

Das im Abdruck beigelegte Preussische Eisenbahn-Gesetz vom 3. Novbr. 1838 bestimmt das Verhältniß des Eigenthümers der Bahn zum Preussischen Staate und zum Publikum, was den Bau und den Betrieb anbelangt. Selbstredend kommen die für Aktien-Gesellschaften gültigen Bestimmungen hinsichtlich der Ausgabe von Aktien zc. bei dem vorliegenden Vertrage gar nicht in Betracht. Ueberhaupt enthält das Gesetz manche Vorschriften, welche, wie schon erwähnt, dem Staate Bremen gegenüber nicht zur Anwendung kommen werden. Andererseits mußte auf dieses Gesetz Bezug genommen werden, da es alle Eisenbahn-Unternehmungen innerhalb des Preussischen Staates trifft. — Von dem ebenfalls im Abdruck beigelegten Gesetze vom 16. März 1867, die Eisenbahnabgabe betreffend, konnte das Bremische Unternehmen ebenso wenig ausgenommen werden, weil dieses Gesetz alle nicht im Besitze des Preussischen Staates befindlichen Eisenbahnen trifft und zu einer Befreiung von der Steuer besondere Gründe nicht vorgebracht werden konnten, die nicht ebensowohl zu Gunsten der durch Aktiengesellschaften oder Private gebauten Eisenbahnen sprächen; für diese Eisenbahnen ist aber schon durch das Gesetz vom 30. Mai 1853 dieselbe Abgabe vorgeschrieben.

Den Bedingungen des Art. IV, soweit sie den Betrieb betreffen, wird durch ein Uebereinkommen mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, welches hierunter des Weiteren besprochen werden wird, genügt.

Was den Bau anbelangt, so ist vorläufig nur verabredet worden, daß, falls Bremen die Ausführung desselben durch Königlich Preussische Eisenbahntechniker wünschen sollte, darüber eine besondere Vereinbarung mit dem Königlich Preussischen Handels-Ministerium zu treffen sein werde.

Der Art. V handelt von den Anordnungen für die bei dem Bau der Bahn beschäftigten Arbeiter. Die näheren Bestimmungen sind durch das Gesetz vom 21. December 1846 festgestellt, von dem gleichfalls ein Abdruck anliegt. Ueber die etwa nöthigen Zuschüsse zu der einzurichtenden Krankencasse besagt der §. 21 dieses Gesetzes das Nähere.

Im Art. VI sind die Vorbehalte stipulirt, welche die Preussische Regierung hinsichtlich des Fahrplans und der Tarife für den Personen- zc. und Güterverkehr zu machen berechtigt ist. Der Fahrplan für die Personen- und Güterzüge wird Bremischerseits thunlichst im Anschlusse an die Züge der einmündenden Bahnen ebenso, als auch nach dem damit wahrscheinlich correspondirenden hiesigen Bedürfnisse einzurichten sein. Die Genehmigung eines solchen Fahrplans wird Seitens des Preussischen Handelsministeriums schwerlich je beanstandet und eine Abänderung desselben nur dann verlangt werden, wenn wichtige allgemeine Interessen sie erheischen.

Die Genehmigung der Personen- und Güter-Tarife und einer etwaigen Abänderung derselben steht dem Preussischen Handelsministerium auf allen innerhalb des Preussischen Staates gelegenen Eisenbahnen zu. Da die Tendenz der desfalligen Verfügungen des Handelsministeriums dahin geht, einer nicht gerechtfertigten Erhöhung der Tarife entgegenzutreten, eine Ermäßigung derselben aber zu fördern bzw. nicht zu hindern, so kann für die Bremischen Interessen aus diesem Vorbehalte die Befürchtung einer Benachtheiligung nicht entnommen werden, weil Bremen's Handelspolitik, deren Zwecken die in Rede stehende Eisenbahn ja dienen soll, billige Frachttarife stets anstreben wird und derartige Tarife, sofern sie nicht in finanzieller

Anlage II.

Anlage III.

Anlage IV.

Hinsicht ruinös wirken, nicht minder förderlich für das Eisenbahninteresse erachtet werden müssen, indem sie namentlich auch den wichtigen Transit-Güterverkehr auf diese Bahn lenken werden.

Für diesen durchgehenden Verkehr sind denn auch Verabredungen getroffen, welche eine Erschwerung und eine differentielle Behandlung desselben gegenüber dem Localverkehr ausschließen. Bremischerseits konnte um so eher darauf eingegangen werden, als eine erschwerende und differentielle Behandlung durchgehender Güter den allgemeinen Handelsprincipien Bremens widersprechen würde und als nur solchen Eisenbahnverwaltungen dergleichen Zugeständnisse gemacht werden sollen, welche dieselben Erleichterungen gewähren; zudem darf mit Zuversicht erwartet werden, daß das Königlich Preussische Handelsministerium unberechtigte Forderungen in- und ausländischer Bahnverwaltungen nicht unterstützen werde.

Daß der Personentransport auch in vierter Wagenklasse auf der neuen Bahn bewirkt werde, kann dem Localverkehr nur förderlich sein.

Die Einführung des Eimpfennigtarifs für Kohlen, Coaks &c. wird durch Art. 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bestimmt.

So weit thunlich, ist für die ungehinderte Durchführung der Personen- und Güterzüge über den Anschlußpunkt Langwedel eine Verabredung getroffen und eine Verpflichtung dazu am Schlusse des Art. VI. anerkannt worden.

Die Art. VII., VIII. und IX. handeln von den Verpflichtungen des Eigenthümers der Bahn gegenüber der Militär-, Post- und Telegraphenverwaltung des Norddeutschen Bundes, wie sie allgemein für die innerhalb der Norddeutschen Bundesstaaten befindlichen Eisenbahnen Geltung haben.

Im Art. X. verpflichtet sich Bremen zur Einrichtung von Unterstützungs- &c. Cassen für die Beamten und Arbeiter der Bahn nach den für die Preussischen Staatsbahnen gültigen Grundsätzen und im Art. XI. zur Anstellung von Militäranwärtern des Bundesheeres nach Maßgabe des Reglements vom 16./20. Juni 1867. Beide Verpflichtungen ergeben sich aus der Sachlage von selbst.

Der Art. XII. gestattet den Anschluß anderer Bahnen an die Strecke Langwedel-Nelken nach dem in §. 41 der Verfassung des Norddeutschen Bundes festgestellten Grundsätze. Das Recht der Benutzung der Bahn durch andere Unternehmer gegen bestimmte Bahngeldsätze ist durch das Preussische Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 bezüglich aller Preussischen Bahnen schon ausbedungen worden, bis jetzt aber noch nicht zur practischen Anwendung gelangt.

Art. XIII. behält der Preussischen Regierung das Recht vor, die Bahn mit allem Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren zu erwerben, ein Recht, welches ebenfalls kraft des mehrerwähnten Gesetzes vom 3. November 1838 der Regierung hinsichtlich aller im Preussischen Staate gelegenen Privatbahnen zusteht.

Es hätte zwar diesem nach ausbedungen werden können, daß der aus den letzten fünf Jahren resultirende jährliche Durchschnittsreinertrag als Grundlage der Berechnung des an Bremen zu erstattenden Werthes der Bahn gelten solle; allein dadurch wäre von vorn herein eine so complicirte Rechnungsführung und die Bildung nicht nur eines Erneuerungsfonds, sondern auch eines besondern Reservefonds erforderlich geworden, daß Bremischerseits davon abgesehen werden mußte und vorgezogen ward, für den Fall des Ankaufs der Bahn Seitens Preußens die Erstattung des Anlagecapitals auszubedingen.

Art. XIV. bestimmt, daß eine anderweitige Veräußerung der Bahn ohne Zustimmung der Preussischen Regierung nicht geschehen kann. Eine Uebertragung des Betriebes an eine andere Eisenbahnverwaltung ist zulässig unter Vorbehalt der Genehmigung des Preussischen Handelsministeriums.

Dem Art. XV. gemäß hat die Ratification des Vertrages binnen 12 Wochen, also bis zum 8. October incl. zu erfolgen.

II.

In ihrem Beschlusse vom 23. Juni v. J. hatte die Bürgerschaft hinsichtlich des demnächstigen Betriebes auf der neu anzulegenden Bahn sich wie folgt erklärt:

„Die Bürgerschaft ist ferner damit einverstanden, daß der Senat mit der Preussischen Regierung wegen der Uebernahme des Betriebes auf der Bahn Lang-

wedel-Uelzen und der Instandhaltung derselben von Seiten der Direction der Staatsbahnen in Hannover gegen einen gewissen Procentsatz von den Brutto-Einnahmen Verhandlungen anknüpfen; jedoch bevormundet sie dabei ausdrücklich, daß für Bremen ein völlig mitbestimmender Einfluß auf Feststellung von Tarifen, Frachtsätzen, Fahrplänen und dergleichen gesichert werden muß durch einen Bremischen Vertreter mit Befugnissen, wie andere Eisenbahndirectionen in der angegebenen Hinsicht haben, sei es durch einen Commissar des Senats, sei es durch einen Betriebsdirector oder sonstigen technischen Beamten, der von Bremen anzustellen ist.

„Falls wider Erwarten in letzterwähnter Beziehung ein zufriedenstellendes Arrangement mit der Preussischen Regierung nicht zu erzielen sein sollte, so ist sie auch damit einverstanden, daß mit der Direction der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft wegen Uebernahme des Betriebes und der Instandhaltung unter gleichem Vorbehalt Verhandlungen angeknüpft werden.“

In Gemäßheit dieses Beschlusses hat der Senat zunächst mit der Preussischen Regierung wegen Uebernahme des Betriebes *cc.* unterhandelt; bei allem Entgegenkommen derselben konnte aber dennoch eine Vereinbarung im Sinne des Beschlusses nicht zu Stande kommen, hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Preussische Regierung den mit der Uebernahme des Betriebes *cc.* gegen einen gewissen Procentsatz von den Bruttoeinnahmen verbundenen Risiko ohne ausdrückliche verfassungsmäßige Genehmigung nicht auf sich nehmen konnte, ihr Anerbieten der Selbstkostenberechnung dagegen diesseits nicht annehmbar gefunden wurde, überdem auch die sonstigen von der Bürgerschaft aufgestellten Bedingungen Preussischerseits manchen Bedenken begegneten.

Der Senat leitete daher Unterhandlungen mit der Direction der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ein; da diese Gesellschaft die Bahn von Berlin über Stendal nach Uelzen baut, so mußte ihr nicht allein an der Ausführung des Baues der Bahnstrecke Uelzen-Langwedel, sondern auch an einem einheitlichen Betriebe auf beiden, sich ergänzenden Bahnen gelegen sein, und daher konnte Bremischerseits vorausgesetzt werden, daß sich ein Uebereinkommen mit der Direction der genannten Gesellschaft über den Betrieb und die Instandhaltung der Bahn unter den von der Bürgerschaft aufgestellten Bedingungen unschwer werde erreichen lassen. Diese Voraussetzung hat sich auch als richtig erwiesen; es ist unterm 20. Mai d. J. ein Vertrag abgeschlossen worden, welcher den Bremischen Interessen vollkommen entspricht. Der Senat theilt diesen Vertrag der Bürgerschaft hieneben mit und beantragt dessen verfassungsmäßige Genehmigung. Außer der Seitens der Direction der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vorbehaltenen Genehmigung des Gesellschaftsausschusses ist auch die Genehmigung des Königlich Preussischen Handelsministeriums zu diesem Vertrage einzuholen; seit dem Abschlusse des Staatsvertrages am 17. Juli haben die Zeitverhältnisse es noch nicht erlaubt, diese Genehmigung zu erwirken, es steht jedoch zu erwarten, daß dieselbe seiner Zeit werde erteilt werden.

Zur Erläuterung der einzelnen Paragraphen des Vertrages diene das Folgende.

§. 1. Da die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Instandhaltung der Bahn zu übernehmen hat, so mußte ihr das Recht einer beschränkten Einwirkung auf den Bau eingeräumt werden, sobald derselbe diesseits einem Unternehmer übertragen werden sollte; im Fall der Ausführung desselben durch Königlich Preussische Regierungs-Baubeamte verzichtet sie auf dieses Recht.

Wann die zunächst eingleisig zu bauende Bahn durch ein zweites Geleise zu vervollständigen sein wird, muß von der Frequenz der Bahn und dem aus ihr entspringenden Bedürfnis abhängen. Es wird vorerst nur das Terrain für zwei Geleise beschafft, die Dammschüttung aber ebensowohl, wie die Legung des zweiten Schienengleises später nach Bedarf ausgeführt werden; die Dammschüttung kann nämlich seiner Zeit ohne Störung des Betriebes sehr wohl hergestellt werden, während die Kosten der sofortigen Ausführung sich Jahre lang nicht verzinsen würden. Daß Dammschüttung und Schienenlegung alsdann der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft übertragen werden, ist schon deshalb zweckmäßig, weil sie den Betrieb führen und sich diesem am besten anbequemen wird.

Daß der Bahnhof in Uelzen den Bahnen Langwedel-Uelzen und Uelzen-Stendal gemeinschaftlich diene, liegt im beiderseitigen Interesse. Ein bestimmtes

Uebereinkommen über Bau, Benützung und Vertheilung der Kosten mußte bis zu dem Zeitpunkte vorbehalten werden, wann über die einschlägigen Verhältnisse ein genaues Urtheil sich bilden lassen.

§. 2 sichert der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, wie sie es beanspruchen kann, die Ueberweisung einer betriebstüchtigen Bahn zu und bestimmt, daß im Fall der Herstellung derselben durch einen Unternehmer dieser für die Verpflichtungen Bremens einzutreten hat, selbstverständlich nachdem beide Contrahenten seine Leistungsfähigkeit für den beregten Zweck als genügend anerkannt haben werden.

§. 3 giebt dasjenige im Einzelnen an, was zur Herstellung einer betriebstüchtigen Bahn und ihrer Nebenanlagen als erforderlich angesehen werden soll.

Im §. 4 werden die Rechte und Pflichten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft mit Bezug auf deren Uebernahme des gesammten und ausschließlichen Betriebes der Bahn festgestellt. Es wird wohl nöthig sein, zur Erläuterung der einzelnen Bestimmungen das Folgende hinzuzufügen.

Im Allgemeinen wird bestimmt, daß die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft den Betrieb der Bahnstrecke mindestens ebenso sorgfältig wahrzunehmen hat, wie er auf den eigenen Bahnen der Gesellschaft ausgeführt wird.

Die Betriebseröffnung erfolgt sofort nach Vollendung des Bahnbaues; es liegt also in der Hand Bremens, durch möglichst rasche Ausführung desselben die Bahn nutzbar zu machen.

Als betriebsführende Verwaltung steht der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die gesammte Geschäftsleitung, wie sie unter a, b, c, f und g näher bezeichnet ist, zu; über die dabei zulässige Mitwirkung des Bremischen Specialcommissars besagt der §. 11 das Weitere. Laut der Bestimmung unter d und e übernimmt die Gesellschaft die Unterhaltung der Bahn und Zubehör und die Stellung und Unterhaltung des Betriebsmaterials. Erstere Verpflichtung, die Unterhaltung der Bahn und Zubehör, gehört zu den von der Bürgerschaft hervorgehobenen Bedingungen, welche auch der Senat als unerläßlich erachtet, da diejenige Verwaltung, welche den Betrieb führt, indem sie die Bahn betriebstüchtig überwiesen erhält, am zweckmäßigsten für deren Erhaltung in diesem betriebstüchtigen Zustande sorgen kann. Die zweite Verpflichtung, die Stellung des Betriebsmaterials, liegt Bremen nach dem mit der Preussischen Regierung abgeschlossenen Vertrage ob. Es ist selbstverständlich, daß eine Eisenbahn mit dem erforderlichen Betriebsmaterial an Locomotiven, Personen- und Güterwagen etc. versehen sein muß; das Bedürfniß bestimmt die Zahl derselben. Für die Bahnstrecke Langwedel-Neuzen würde, wenn Bremen das Material selbst hätte anschaffen wollen, schon im Beginne des Betriebes die Auslage von $\frac{1}{2}$ Million Thalern schwerlich ausgereicht haben und diese Summe, wenn sich die von dem Bahnverkehre gehegten Erwartungen verwirklichen sollten, würde bald bis zu 1 Million Thaler und darüber anwachsen. Bremischerseits konnte man es, abgesehen von dem großen Betrage der Auslagekosten, nicht für zweckmäßig erachten, das Betriebsmaterial selbst anzuschaffen, so lange der Betrieb nicht auch von Bremen selbst geleitet wird, und wurde daher die Stellung und Unterhaltung desselben zum Gegenstand der Unterhandlung mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft gemacht, welche auch zu einem befriedigenden Resultat geführt hat, wie noch des Weiteren nachgewiesen werden wird.

Im Schlusse des §. 4 ist dafür gesorgt, daß die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auch die von Bremen der Preussischen Regierung gegenüber hinsichtlich des Betriebes zu übernehmenden Verbindlichkeiten erfüllt. Daß hingegen Bremen die Preussische Eisenbahnsteuer für die ihm zufließende Reineinnahme selbst zu erstatten übernimmt, rechtfertigt sich durch seine Eigenschaft als Besitzer der Bahn, im Sinne des §. 1 des Gesetzes vom 16. März 1867 über die Eisenbahnabgabe, und weil der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft als der betriebsführenden Verwaltung über den nach Abzug sämtlicher Betriebskosten verbleibenden Reinertrag weder Nachweis noch Verfügung zusteht.

Laut §. 5 übernimmt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Unterhaltung der Bahn in dem Zustande, in welchem sie ihr übergeben worden ist. Gegenstände, welche durch ordnungsmäßige Abnutzung in ihrer Brauchbarkeit nicht beeinträchtigt werden, wie z. B. das Mobiliar auf den Stationen, Geräthe u. dgl., werden, wenn sie nicht beschädigt sind, als in solchem Zustande erhalten anzusehen

sein. Diejen
an den Betr
verständlich
zu deren Be
durch die Be
Der
Verfügung d
Senat besag
betriebsfüh
Fond betrie
jährl. Fondel
jährlich dem
rung betrie
Da d
jährl. zu stelle
Halberstädter
Mittel v
Handelsummi
Beträglich de
Bremen we
Magdeburg-
pflichtung d
des Fonds
begnügen,
lassen, jon
Minimum
eindart mer
gelöst worde
neuerungsst
Handelsummi
dem Erlöse
2000 Thale
Im
der erforder
zu verfahren
Lor
Verantwort
§.
nächst in
nach Magde
Bremen gel
die taum ve
vermeiden
Nach
Leistungen
und zahl
dieser Betri
gegungen für
geführt, mi
Die
die Uebern
Auf solche
können. I
nehmens an
und wenn
im Voraus
man immer

sein. Diejenigen Aenderungen resp. Ergänzungen, welche nach Uebergabe der Bahn an den Betrieb, an dieser und den Nebenanlagen vorgenommen werden, muß selbstverständlich Bremen auf seine Kosten herstellen lassen, vorbehaltlich seiner Zustimmung zu deren Herstellung. Es ist in dieser Hinsicht das Interesse eines jeden Theiles durch die Bestimmungen des §. 5 vollkommen berücksichtigt.

Der §. 6 handelt von der Bildung eines Erneuerungsfonds, welchen laut Verfügung des Handelsministeriums die Verwaltung einer jeden, im Preussischen Staate belegenen Eisenbahn anzusammeln hat, um für die Instandhaltung einer betriebstüchtigen Bahn stets bereite Geldmittel in Händen zu haben. Der genannte Fond betrifft die Erneuerung des Bahnoberbaues und der Betriebsmittel; das Preussische Handelsministerium bestimmt die Quoten, welche aus den Betriebseinnahmen jährlich dem Fond zuzuführen sind, aus welchem wiederum die Kosten jener Erneuerung bestritten werden.

Da die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft das Betriebsmaterial selbst zu stellen hat, so hatte Bremen nur darauf zu halten, daß sich die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zur Dotirung des Erneuerungsfonds für die Betriebsmittel verpflichte, um den Preussischen Gesetzen zu genügen; dem Preussischen Handelsministerium wird es überlassen bleiben können, die Quote zu bestimmen. Bezüglich der Dotirung des Fonds für die Erneuerung des Bahnoberbaues hat Bremen weiter gehende Interessen, weil es bei etwaiger Aufhebung des mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages in die Verpflichtung dieser letzteren Dotirung einzutreten hat und nur den vorhandenen Bestand des Fonds überwiesen erhält. Bremischerseits konnte man sich daher nicht damit begnügen, die Quote allein durch das preussische Handelsministerium feststellen zu lassen, sondern um die diesseitigen Interessen auf alle Fälle zu wahren, mußte ein Minimum dieser Quote mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vereinbart werden. Seitens der letzteren ist diese Frage in entgegenkommender Weise gelöst worden; unter Zugrundelegung des Regulativs, welches zur Bildung des Erneuerungsfonds für die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnen vom Preussischen Handelsministerium genehmigt worden, ist die erforderliche Rücklage, abgesehen von dem Erlöse aus dem Verkaufe der alten Schwellen und Schienen, auf mindestens 2000 Thaler pro Jahr für jede Meile eingleisiger Bahn normirt.

Im §. 7. sind die Grundsätze vereinbart worden, nach denen bei Ausführung der erforderlichen Reparatur und Ergänzung der Bahn im beiderseitigen Interesse zu verfahren sein wird.

Laut §. 8 übernimmt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Verantwortlichkeit für die aus dem Bahnbetriebe entstehenden Schäden.

§. 9. bestimmt, daß aus den Einnahmen der Bahn, welche naturgemäß zunächst in die Hauptcasse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft fließen, nach Maßgabe des Bremen zustehenden Anthells monatliche Abschlagszahlungen an Bremen geleistet werden sollen, um bis zur Feststellung der definitiven Abrechnung, die kaum vor Mitte des folgenden Jahres wird geschehen können, Zinsenverlust zu vermeiden.

Nach §. 10 erhält die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft für ihre Leistungen von der gesamten Bruttoeinnahme der Bahnverwaltung zwei Drittel und zahlt an Bremen das übrige Drittel. Es braucht kaum gesagt zu werden, daß dieser Vereinbarung langwierige und ins Detail eingehende Verhandlungen vorhergegangen sind; sie haben nach Ansicht des Senats zu einem befriedigenden Resultate geführt, wie aus der nachstehenden Erläuterung hervorgehen wird.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft würde vorzugsweise auf die Uebernahme des Betriebes gegen Berechnung der Selbstkosten eingegangen sein. Auf solcher Basis hätte auch mit der Preussischen Regierung unterhandelt werden können. Allein Bremischerseits mußte gewünscht werden, vom Beginne des Unternehmens an auf eine Einnahme zur Verzinsung des Anlagecapitals rechnen zu können, und wenn schon über die Höhe der Einnahme und der dadurch zu erzielenden Zinse im Voraus auch nur annähernd Zuverlässiges gar nicht zu ermitteln ist, so mußte man immerhin vor der Eventualität sich zu schützen suchen, daß bei geringem Verkehre

im Anfange des Betriebes die wirklichen Kosten desselben die ganze Einnahme oder doch den größten Theil derselben absorbiren würden.

Daher wurde mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft über einen Procentsatz der Bruttoeinnahme verhandelt, welcher derselben für die von ihr zu übernehmenden Leistungen zu vergüten sei.

Es würde zu weit führen, wenn in dieser Vorlage ausführlich die verschiedenen Modalitäten besprochen werden sollten, welche bei der Verhandlung in Vorschlag gebracht wurden; es wird vielmehr genügen, denjenigen Modus des Näheren zu erörtern, welcher schließlich als Grundlage des beiderseitigen Rechnungsverhältnisses angenommen worden ist.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft erhält für ihre Leistungen zwei Drittel oder $66\frac{2}{3}\%$ der gesammten Bruttoeinnahme.

Um das Maaf dieser Vergütung richtig zu würdigen, muß man einen Vergleich mit den Betriebskosten anderer Bahnen anstellen und die Leistungen der betriebsführenden Verwaltung sich vergegenwärtigen.

Die Wunstorf-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn, mit welchen Bahnstrecken hinsichtlich ihrer Anlage und der Terrainverhältnisse, also auch der Kosten des Betriebes, die neue Bahn Langwedel-Neuzen sehr wohl zu vergleichen ist, können aus diesem Grunde, und da Bremen eigene Erfahrung aus ihrem Betriebe gesammelt hat, am besten zum Maafstabe dienen. In den ersten $9\frac{1}{2}$ Jahren 1848/1857 haben die Betriebskosten der Wunstorf-Bremer Bahn allein durchschnittlich $58,88\%$, in den folgenden $9\frac{1}{2}$ Jahren 1857/1866, von 1862 an einschließlich der Bremen-Geeste-Bahn, durchschnittlich $53,03\%$, in den beiden Jahren 1867/1868 durchschnittlich $53,54\%$ pro Jahr betragen.

In den einzelnen Jahren variiren diese Resultate von 50 bis 70 %. Der hohe Procentsatz rührt zum Theil von dem geringen Verkehre der ersten Betriebsjahre, zum Theil von großen Erneuerungskosten her, welche letztere in den einzelnen Jahren, wann sie ausgeführt werden, auf Rechnung des Betriebes gebucht werden. Der niedrige Procentsatz ist die Folge bedeutenden Verkehrs, verbesserter Betriebseinrichtungen und geringer Reparaturkosten. Im Kriegsjahre 1866 wurde nur das Allernothwendigste erneuert, daher ist der Procentsatz der Betriebskosten nur ca. 44% und als außergewöhnlich oben nicht erwähnt, immerhin aber zu berücksichtigen, daß er auf den Durchschnitt der betreffenden $9\frac{1}{2}$ Jahre Einfluß geübt hat. Bei andern Bahnen findet eine ähnliche Verschiedenheit des Verhältnisses der Betriebskosten zu den Einnahmen Statt; für eine zuverlässigere Beurtheilung, als die Erfahrung bei unsern eigenen Bahnen giebt, bieten auch die Betriebsergebnisse jener Bahnen kein Material.

Berücksichtigt man nun das auf der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn gewonnene Resultat und erwägt ferner, daß dasselbe die wirklichen Betriebs- und die alljährlich vorkommenden Erneuerungskosten, nicht aber die Kosten des Betriebsmaterials in sich schließt, welches letztere bei diesen gemeinschaftlichen Bahnen Seitens Bremens durch Capitaleinschuß für seinen halben Antheil besonders angeschafft ist und nach Bedürfniß erneuert, bezw. ergänzt wird, so wird die Vergütung von $66\frac{2}{3}\%$ nicht zu hoch erscheinen gegenüber den Leistungen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, welche auf ihre Kosten den ganzen Betrieb leitet, die Instandhaltung der Bahn, bezw. die Dotirung des Erneuerungsfonds übernimmt und sämtliche Betriebsmittel stellt und sie erneuert, bezw. ergänzt. Und um so mehr muß dieser Procentsatz als in der Billigkeit begründet erscheinen, wenn, wie der §. 10 im Weiteren ausführt, schon nach Ablauf der ersten fünf Betriebsjahre, in denen der Verkehr auf der Bahn sich doch erst entwickeln muß, eine Revision der Entschädigungsbeträge stattfinden und es dann in der Wahl Bremens stehen soll, die Vergütung entweder nach dem aus den fünf Jahren ermittelten jährlichen Durchschnittsprocentsatz der Betriebskosten oder auf Grund der wirklichen Selbstkosten für die Folgezeit zu normiren. Die Grundsätze für die Berechnung der Selbstkosten sind im Voraus festgestellt worden und entsprechen der bei andern Bahnen adoptirten Berechnungsweise.

Bremen erhält nach dem Vertrage ein Drittel oder $33\frac{1}{3}\%$ der Gesamt-Brutto-Einnahmen. Dafür liegt ihm ob: die Verzinsung und Amortisation des Anlage-Capitals, die Entrichtung der Eisenbahnsteuer und etwaige Directions-kosten. Auf

diese wird bei einem späteren Paragraphen zurückgekommen werden; über die Eisenbahnsteuer ist schon bei Besprechung des §. 4 Auskunft gegeben; die Verzinsung und Amortisation hängt von dem Abschlusse der betreffenden Anleihe ab, es läßt sich also ebensowenig über das Bedürfniß etwas Bestimmtes sagen, als über die mehr oder weniger genügende Deckung desselben aus dem $\frac{1}{3}$ Antheil an den Einnahmen, die im Voraus nicht zu berechnen sind. Es muß zunächst als befriedigend angesehen werden, daß für diese Deckung eine Einnahme überhaupt gesichert worden ist.

Durch den §. 11 ist Vorfrage getroffen worden, daß dem diesseitigen Wunsche entsprochen und ein mitbestimmender Einfluß Bremens auf Feststellung von Tarifen zc. zc. so weit möglich zugestanden werde. Es bleibt Bremen vorbehalten, einen Special-Commissar (Eisenbahn-Director) zu ernennen, welcher, von Bremen besoldet, die diesseitigen Interessen nach allen Seiten hin wahrzunehmen, dabei aber auch das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft in Bremen zu vertreten hätte, wofelbst behufs der Sicherung einer einheitlichen Verwaltung die Königlich Preussische Eisenbahn-Betriebs-Inspection die Leitung des Verkehrs von und nach der Bahn Langwedel-Melzen über die Bahnstrecke Bremen-Langwedel übernehmen wird, wie dies aus dem Art. VI des Vertrages mit Preußen und aus dem Anschlußverhältniße zu der Wunstorf-Bremer Bahn sich von selbst ergibt.

Von dieser gleichzeitigen Vertretung der Bremischen Interessen und der Angelegenheiten der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft durch den Bremischen Commissar kann eine Collision der beiderseitigen Interessen nicht wohl befürchtet werden; vielmehr steht zu hoffen, daß manche Angelegenheit, die Bremische Handels- und andere Interessen berührt, auf diese Weise zu kurzer Hand befriedigend wird erledigt werden können.

Im Uebrigen sind den Bremischen Commissaren alle Befugnisse zugestanden worden, die mit der Verwaltung des Bahnbetriebes durch das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nur irgendwie vereinbar sind.

Durch §. 12 wird die Mitwirkung Bremens bei der allgemeinen Feststellung des Fahrplans, der Fahr- und Transportpreise für Personen und Güter ausdrücklich ausbedungen. Die Ausnahmefälle sind solche, in denen die leitende Verwaltung die Befugniß sofortiger Entscheidung haben muß, wenn nicht Nachtheile für den Bahnbetrieb entstehen sollen; bei dem Fahrplan handelt es sich nur um Extrazüge, bei den Tarifen um Ermäßigungen im Verbands-Verkehre, denen Bremen, auch wenn es vorher zu einer Erklärung aufgefordert werden könnte, aus verschiedenen Gründen unbedingt zustimmen würde.

Laut §. 13 ist der Vertrag auf die Dauer von zehn Jahren geschlossen, weil ein kürzerer Zeitraum der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, welche die Anschaffung von Betriebsmaterial und andere außergewöhnliche Leistungen zu übernehmen hat, nicht genehm sein konnte; aus demselben Grunde wurde eine Kündigungsfrist von zwei Jahren als nothwendig erachtet.

Im §. 14 behält sich Bremen für den Fall der Aufhebung des Vertrags das Recht vor, einen Theil des durch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft angeschafften Betriebsmaterials gegen Taxe zu übernehmen. Wenngleich das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zu jeder Concession in dieser Hinsicht bereit war, so erachtete man es Bremischerseits doch für zweckmäßig, höchstens die Hälfte zu beanspruchen, weil man der Ansicht war, daß es sich demnächst empfehlen möchte, neues Material anzuschaffen, wozu die Kündigungsfrist von zwei Jahren Zeit genug lassen würde, während man andererseits eines Theils der vorhandenen Betriebsmittel bei der Auseinandersetzung für alle Fälle sich zu versichern für gut hielt.

Was die Bestimmungen wegen der beim Erlöschen des Vertrags zu übernehmenden Beamten anbetrifft, so versteht es sich von selbst, daß Bremen hinsichtlich derselben gewisse Verpflichtungen eingehen mußte, welche jedoch nur bestimmte Kategorien von Beamten, die für den Betrieb der Bahn unbedingt erforderlich sind, betreffen und auch genau begrenzt sind.

Durch §. 15 sind etwaige aus dem Vertrage entstehende Streitfragen auf den schiedsrichterlichen Weg verwiesen und über die Wahl der Schiedsrichter Bestimmung getroffen.

III.

Was nun die Ausführung des Baues der Bahn anlangt, so kann dieselbe entweder durch Bremen selbst, oder durch Vermittelung der Preussischen Regierung, oder endlich durch einen Generalunternehmer geschehen.

Es wird zu überlegen sein, ob es dem dieseitigen Interesse entsprechend erachtet werden könne, daß Bremen den Bau selbst ausführe, sei es durch einen Bremischen Baubeamten oder durch einen für diesen Zweck besonders anzustellenden Techniker, wobei nicht ausgeschlossen wäre, daß die Ausführung einzelner Bauobjecte und die Lieferung gewissen Materials, als Schienen, Schwellen &c. an Specialunternehmer überlassen würde.

Im andern Falle würde das Königlich Preussische Handelsministerium durch seine Baubeamten den ganzen Bau ausführen lassen. Das Handelsministerium hat sich nicht ohne Weiteres dazu bereit erklärt; allein es ist gegründete Aussicht vorhanden, daß es auf Ansuchen Bremens in einer oder der andern Weise die Hand dazu bieten werde. Es würden dann die wirklichen Baukosten Bremen in Rechnung gestellt werden.

Der dritte Fall wäre die Ausführung des Baues durch einen Generalunternehmer. Ein solcher Unternehmer würde die ganze Bahn gegen eine bestimmte Pauschsumme zu bauen sich verpflichten müssen. Es läßt sich nicht läugnen, daß es viel für sich hat, wenn man die Kosten des ganzen Baues von vorn herein genau kennt und den vielen Weitläufigkeiten entgeht, welche namentlich damit verbunden sein würden, wenn Bremen selbst bauen wollte. Ein Generalunternehmer muß jedoch im Stande sein, genügende Garantien zu bieten, hinsichtlich seiner Solvenz und reeller Bauausführung. In ersterer Hinsicht wird man eben nur mit Personen contrahiren müssen, bei denen kein Zweifel darüber bestehen kann, daß sie den Bau vertragsmäßig zu Ende führen werden, gleichviel ob Nutzen oder Schaden für sie aus der Entreprise entsteht; in letzterer Hinsicht wird ein bündiger Contract abzuschließen sein, bei dessen Formulirung und Ausführung die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft um so mehr theilhaftig ist, als sie die Instandhaltung der Bahn übernehmen muß. Ihrer Mitwirkung bei Feststellung der Bedingungen und bei Controlirung der Bauarbeiten darf Bremen sich daher vergewissert halten und ist in dem §. 1 des Vertrages mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft dieser auch die Befugniß dazu eingeräumt.

Es sind auch schon Anerbietungen und Bewerbungen von Seiten verschiedener Generalunternehmer eingegangen. In wie weit diese Offerten beachtenswerth sein möchten, konnte der Senat nicht entscheiden, so lange nicht Specialvoranschläge der Kosten des Baues zur Verfügung standen. Auf den Antrag des Senats vom 27. Mai d. J. hat die Bürgerschaft zum Zweck der Bearbeitung des Bauprojectes die Summe von 20,000 Thalern Gold bewilligt. Der Baudirector Berg ist, wie schon erwähnt, mit dieser Bearbeitung beauftragt worden und hat unter Hinzuziehung geeigneter Techniker die Arbeit bereits so weit gefördert, daß binnen Kurzem das Bauproject nebst Kostenanschlag fertig sein wird.

Der Senat behält sich vor, sobald dieses Material vorliegt, hinsichtlich der am zweckmäßigsten zu erachtenden Art der Ausführung des Baues und der Anschaffung der hiezu erforderlichen Geldmittel sich weiter zu äußern.

Anlage I
zur Mittheilung des Senats
vom 21. September 1870.

Staats - Vertrag

zwischen Preußen und der freien Hansestadt Bremen wegen Herstellung
einer Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel

vom 17. Juli 1870.

Seine Majestät der König von Preußen und der Senat der freien Hansestadt Bremen, von dem Wunsche geleitet, die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staatsgebieten zu vermehren, haben behufs einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Hermann Duddenhausen,

der Senat der freien Hansestadt Bremen,

den Senator Friedrich Ludolf Grave,

welche vorbehaltlich der Ratification nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben.

Artikel I.

Die Königlich Preussische Regierung gestattet der freien Hansestadt Bremen, eine für Rechnung der letzteren zu bauende und zu betreibende Locomotiv-Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel, behufs Anschlusses derselben einerseits an die von Stendal nach Uelzen und andererseits von Langwedel nach Bremen führende Eisenbahn, herzustellen.

Die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Orte, wo nach Maßgabe des Verkehrsbedürfnisses jetzt oder künftig Stationen für den Personen- oder Güterverkehr anzulegen sind, und die Genehmigung der speciellen Bauprojecte bleibt dem Königlich Preussischen Handelsministerium vorbehalten.

Die Bahn wird für ein Doppelgeleise eingerichtet, jedoch vorläufig nur mit Einem Schienengeleise versehen und mit dem, den Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Betriebsmaterial ausgerüstet.

Artikel II.

Die Landeshoheit über die Bahnstrecke bleibt der Königlich Preussischen Regierung ausdrücklich vorbehalten. Auch sollen an der Bahnstrecke nur die Hoheitszeichen des Preussischen Staats errichtet werden dürfen.

Die Bahnbeamten sind rücksichtlich der Disciplin der competenten Aufsichtsbehörde, im Uebrigen aber den Preussischen Gesetzen und Behörden unterworfen.

Artikel III.

Auf dies Eisenbahn-Unternehmen sollen die in dem betreffenden Preussischen Landestheile geltenden gesetzlichen Vorschriften über die Expropriation und das Recht zu vorübergehender Benutzung fremder Grundstücke für Eisenbahnzwecke Anwendung finden.

Bezüglich des Baus und Betriebs der Bahn ist die freie Hansestadt Bremen den

bestehenden und künftigen Preussischen Landesgesetzen und insbesondere den Bestimmungen des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 über die Verpflichtungen der Eisenbahngesellschaften in ihrem Verhältnisse zum Preussischen Staate und zum Publikum unterworfen. Demnach finden auf das Unternehmen auch das Gesetz vom 16. März 1867 über die Eisenbahn-Abgabe sowie etwa künftig noch ergehende desfallige Vorschriften Anwendung.

Artikel IV.

Die von der freien Hansestadt Bremen für Bau und Betrieb der Bahn einzusetzende Verwaltung muß in Preußen ihr Domicil haben. Diese Verwaltung hat in allen die Bahn betreffenden Angelegenheiten gegenüber dem Preussischen Staate und gegenüber dem Publikum die völlig uneingeschränkte Befugniß, die freie Hansestadt Bremen zu vertreten.

Die Verwaltung ist wegen aller Entschädigungsansprüche, welche in Folge des Baus und Betriebs der Bahn erhoben werden, der Entscheidung der zuständigen Königlichen Gerichte unterworfen, und sollen die gegen sie in Vertretung der freien Hansestadt Bremen rechtskräftig ergehenden, gerichtlichen und Administrativentscheidungen ohne Weiteres für die freie Hansestadt Bremen verbindlich sein.

Behufs der technischen Leitung des Baus und Betriebs der Bahn ist zum Mitgliede oder Vorstände dieser Verwaltung ein Beamter zu bestellen, welcher die formelle Qualifikation zum Königlich Preussischen Eisenbahnbaumeister besitzen muß. Die Wahl dieses Beamten und die demselben zu ertheilende Geschäftsinstruction bedarf der Genehmigung des Königlich Preussischen Handelsministeriums.

Es bleibt eine besondere Vereinbarung zwischen dem Königlich Preussischen Handelsministerium und der freien Hansestadt Bremen darüber vorbehalten, ob und unter welchen Bedingungen die Preussische Regierung die Ausführung des Baus der Bahn für Rechnung der freien Hansestadt Bremen übernehmen will.

Artikel V.

Der Eisenbahn-Unternehmer hat den Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden, pünktlich nachzukommen und die aus diesen Anordnungen erwachsenden Ausgaben, insbesondere auch die durch die etwaige Anstellung eines besonderen Polizei-Aufsichtspersonals entstehenden Kosten zu tragen. Er ist verpflichtet, die nöthigen Zuschüsse zu der in Gemäßheit des Gesetzes vom 21. December 1846 (Gesetz-Sammlung für 1847, Seite 21) für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankencasse zu leisten. Nicht minder wird Unternehmer den Anforderungen der zuständigen Behörde wegen Genügnung des kirchlichen Bedürfnisses der beim Bau beschäftigten Beamten und Arbeiter bereitwillig Folge leisten und erforderlichen Falls auch die Tragung der dadurch etwa bedingten Kosten übernehmen.

Artikel VI.

Dem Preussischen Staate bleibt vorbehalten:

- a. die Genehmigung, nöthigenfalls auch die Abänderung des Fahrplans;
- b. die Genehmigung der Tarife für den Personen- und Güterverkehr, sowie jeder Abänderung derselben.

Die freie Hansestadt Bremen wird den Personen-Transport in vier Wagenklassen bewirken und ist auf Verlangen Preußens verpflichtet, auf der Bahn bei größeren Entfernungen den Einpennigtarif für den Transport von Kohlen und Coaks und event. der übrigen im Artikel 45 der Verfassung des Norddeutschen Bundes bezeichneten Gegenstände einzuführen.

Die freie Hansestadt Bremen übernimmt die Verpflichtung, soweit das Königlich Preussische Handelsministerium es im Verkehrsinteresse für nöthig erachtet, jederzeit auf dessen Verlangen künftig mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst directer Expedition und directer Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls vom Königlich Preussischen Handelsministerium festzusetzende Vergütung zu willigen. Bezüglich dieser directen Tarife ist die freie Hansestadt

Bremen verpflichtet, auf Verlangen des Königlich Preussischen Handelsministeriums auf Ihrer in diesem neu einzurichtenden durchgehenden Verkehr zu berührenden Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitssatz pro Centner und Meile zuzugestehen, welchen Sie auf dieser Strecke für die gleichartigen Transportgegenstände in Ihrem Localtarife erhebt. Sollte Sie jedoch in einem anderen durchgehenden Verkehre für jene Strecke Ihrer Bahn einen unter den Localtarif-Einheitssatz pro Centner und Meile ermäßigten Satz pro Centner und Meile beziehen, so muß Sie für jene Strecke diesen ermäßigten Tariffsatz auch in dem neu zu errichtenden durchgehenden Verkehre auf Verlangen des Königlich Preussischen Handelsministeriums zugestehen.

Für durchgehende Gütertransporte wird die Erhebung einer Expeditionsgebühr für die Bahn von Langwedel nach Uelzen ausgeschlossen, wenn weder die ursprüngliche Versand- noch die letzte Adressstation an dieser Bahn liegt.

Die vorbezeichnete Verpflichtung der freien Hansestadt Bremen zur Einrichtung eines directen Verkehrs und zum Zugeständnisse des vorbezeichneten Tariffsatzes wird jedoch durch die Bereitwilligkeit der anderen betheiligten Eisenbahnverwaltungen bedingt, in diesem Verkehre ihren Tarif nach denselben Grundsätzen zu normiren, und somit für ihre in dem einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu benutzende Strecke den niedrigsten Tarifeinheitssatz pro Centner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für gleichartige Transportgegenstände in ihrem Localverkehre resp. in einem anderen durchgehenden Verkehre erheben.

Sollte die freie Hansestadt Bremen zum Zwecke der Einrichtung eines neuen directen durchgehenden Verkehrs das gleiche Zugeständniß, wie es vorstehend präcisirt ist, von einer andern Bahnverwaltung fordern und die letztere ohne von dem Königlich Handelsministerium für zulänglich erachtete Gründe sich weigern, auf den von der freien Hansestadt Bremen vorgeschlagenen directen Verkehr überhaupt einzugehen oder jenes Zugeständniß in Betreff des Tariffsatzes zu machen, so ist die freie Hansestadt Bremen an das Ihrerseits auf Erfordern des Preussischen Handelsministeriums für einen directen Verkehr, an welchem die sich weigerlich haltende Bahnverwaltung mitbetheiligt ist, gemachte frühere Zugeständniß nicht mehr gebunden.

Es soll namentlich auf die Förderung eines durchgehenden, möglichst einheitlich zu gestaltenden Personen- und Güterverkehrs zwischen Berlin und Bremen über die Route Langwedel-Uelzen Bedacht genommen, und sollen insbesondere im Personenverkehre die Schnell- und Personenzüge möglichst im directen Anschlusse ohne Wagenwechsel über die Strecke Bremen-Langwedel durchgeführt werden.

Artikel VII.

In Bezug auf die Beförderung von Truppen, Militäreffecten und sonstigen Armeebedürfnissen hat Unternehmer die Verpflichtungen zu erfüllen, welche von dem Bundesrath des Norddeutschen Bundes für die Staatsbahnen im Bundesgebiete festgestellt sind oder später festgestellt werden möchten.

Artikel VIII.

Der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes gegenüber erkennt der Unternehmer das Reglement vom 1. Januar 1868 über die Verhältnisse der Post zu den Staatseisenbahnen nebst den dazu ergehenden Abänderungen und Ergänzungen als maßgebend für die zu erbauende Bahn an.

Artikel IX.

Der Bundes-Telegraphenverwaltung gegenüber hat Unternehmer diejenigen Verpflichtungen zu übernehmen, welche von dem Bundesrath des Norddeutschen Bundes für die Eisenbahnen im Bundesgebiete festgestellt sind, oder später für die Staatsbahnen im Bundesgebiete anderweit festgestellt werden möchten.

Artikel X.

Die freie Hansestadt Bremen ist verpflichtet, nach Maßgabe der jetzt und künftig für die Preussischen Staats-Eisenbahnen bestehenden Grundsätze für ihre Beamten und Arbeiter Pensions-, Wittwen-, Verpflegungs- und Unterstützungscassen einzurichten und zu denselben die erforderlichen Beiträge zu leisten.

Artikel XI.

Die freie Hansestadt Bremen ist verpflichtet, die in der Anlage zu §. 8 des Königlich Preussischen Reglements über die Civilversorgung und Civilanstellung der Militärpersonen des Heeres und der Marine vom Feldwebel abwärts vom 16./20. Juni 1867 unter I und II. 1 C aufgeführten Unterbeamtenstellen beziehungsweise die demselben entsprechenden Stellen mit Militär-Anwärtern des Bundesheeres, soweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, zu besetzen.

Artikel XII.

Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluß an die Bahn mittelst Zweigbahnen als die Benutzung der ersteren gegen zu vereinbarende event. vom Königl. Handelsministerium festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

Artikel XIII.

Die Königlich Preussische Regierung behält sich das Recht vor, die Bahn von Uelzen nach Langwedel nebst allem zu ihr zu rechnenden Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren, vom Tage der Betriebs-Eröffnung an gerechnet, oder auch später, nach einer mindestens 1 Jahr vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlagecapitals zu erwerben. Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, soll jedoch von dem zu erstattenden Anlagecapital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Procentsatz ein dem damaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Artikel XIV.

Unter Genehmigung des Königl. Handelsministeriums kann die freie Hansestadt Bremen einer anderen Eisenbahnverwaltung den gesamten Betrieb der Bahn durch besonderen Vertrag überlassen. Zur Veräußerung der Bahn wird die Zustimmung der Preussischen Staatsregierung gleichfalls vorbehalten.

Artikel XV.

Gegenwärtiger Vertrag soll zur Ertheilung der Eingangs vorbehaltenen Ratification vorgelegt und die Auswechselung der Ratificationsurkunden binnen 12 Wochen zu Berlin bewirkt werden.

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

So geschehen zu Berlin, den 17. Juli 1870.

(gez.) Hermann Duddenhausen. (gez.) Friedrich Rudolf Grabe.
(L. S.) (L. S.)

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 21. September 1870.

G e s e t z

über die Eisenbahn-Unternehmungen. Vom 3. November 1838.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen etc. etc. haben für nöthig erachtet, über die Eisenbahnunternehmungen und insbesondere über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum Publikum, allgemeine Bestimmungen zu treffen, und verordnen demnach auf den Antrag Unseres Staatsministeriums und nach erfordertem Gutachten Unseres Staatsraths, wie folgt:

§. 1. Jede Gesellschaft, welche die Anlegung einer Eisenbahn beabsichtigt, hat sich an das Handelsministerium zu wenden, und demselben die Hauptpunkte der

Bahnlinie, sowie die Größe des zu der Unternehmung bestimmten Aktienkapitals genau anzugeben. Findet sich gegen die Unternehmung im Allgemeinen nichts zu erinnern, so ist der Plan derselben, nach den bereits erteilten und künftig etwa noch zu erlassenden Instruktionen, einer sorgfältigen Prüfung zu unterwerfen. Wird in Folge dieser Prüfung Unsere landesherrliche Genehmigung erteilt, so hat das Handelsministerium, unter Eröffnung der etwa nöthig befundenen besonderen Bedingungen und Maßgaben, eine Frist festzusetzen, binnen welcher der Nachweis zu führen ist, daß das bestimmte Aktienkapital gezeichnet und die Gesellschaft, nach einem unter den Aktienzeichnern vereinbarten Statute, wirklich zusammen getreten sei.

§. 2. Hinsichtlich der Aktien und der Verpflichtungen der Aktienzeichner finden folgende Grundsätze Anwendung:

- 1) die Aktien dürfen auf den Inhaber gestellt werden und sind stempelfrei;
- 2) die Ausgabe der Aktien darf vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrags derselben nicht erfolgen, und eben so wenig die Ertheilung auf den Inhaber gestellter Promessen, Interimscheine u. Ueber Partial-Zahlungen dürfen nur Quittungen, auf den Namen lautend, erteilt werden;
- 3) der Zeichner der Aktie ist für die Einzahlung von 40 Prozent des Nominalbetrags der Aktie unbedingt verhaftet; von dieser Verpflichtung kann derselbe weder durch Uebertragung seines Anrechts auf einen Dritten sich befreien, noch Seitens der Gesellschaft entbunden werden. Für den Fall, daß die ausgeschriebenen Partial-Zahlungen in Rückstand bleiben, ist die Bestimmung von Konventionalstrafen, ohne Rücksicht auf die sonst hinsichtlich deren Höhe gesetzlich bestehenden Beschränkungen zulässig;
- 4) nach Einzahlung von 40 Prozent hat die Gesellschaft, wenn der ursprüngliche Zeichner der Aktie sein Anrecht auf einen Andern übertragen hat, die Wahl, ob sie
 - a) den ursprünglichen Zeichner seiner Verpflichtung entlassen und sich lediglich an den Cessionar halten, oder
 - b) der Abtretung ungeachtet, den ursprünglichen Zeichner noch ferner in Anspruch nehmen will, in welchem Fall die Gesellschaft gegen den Cessionar keinen Anspruch hat.

Der hierüber von dem Vorstande der Gesellschaft zu fassende Beschluß ist beim Ausschreiben der nächsten Partialzahlung bekannt zu machen.

- 5) Bei jeder folgenden Cession treten dieselben Bestimmungen ein, welche unter 4. für die erste gegeben worden sind.
- 6) Wenn nach Einzahlung von 40 Prozent die ferneren Partialzahlungen nicht eingehen, so ist die Gesellschaft berechtigt, entweder
 - a) den Zahlungspflichtigen weiter in Anspruch zu nehmen, oder
 - b) denselben, unter Aufhebung seiner Verpflichtung gegen die Gesellschaft, des bereits Gezahlten und aller Rechte aus den bisherigen Zahlungen verlustig zu erklären. Bis zu dem Betrage, mit welchem die auf diese Weise ausscheidenden Interessenten theilhaftig waren, dürfen neue Aktienzeichnungen zugelassen werden.

§. 3. Das Statut ist zu Unserer landesherrlichen Bestätigung einzureichen; es muß jedoch zuvor der Bauplan im Wesentlichen festgestellt worden sein.

So lange die Bestätigung nicht erfolgt ist, bestimmen sich die Verhältnisse der Gesellschaft und ihrer Vertreter nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften über Gesellschafts- und Mandatsverträge. Mittels der Bestätigung des Statuts, welches durch die Gesetzsammlung zu publiziren ist, werden der Gesellschaft die Rechte einer Korporation oder einer anonymen Gesellschaft erteilt.

§. 4. Die Genehmigung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte wird dem Handelsministerium vorbehalten, eben so sind die Verhältnisse der Konstruktion, sowohl der Bahn als der anzuwendenden Fahrzeuge, an diese Genehmigung gebunden. Alle Vorarbeiten zur Begründung der Genehmigung hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu beschaffen.

§. 5. Die Anlage von Zweigbahnen kann eben so, wie die von neuen Eisenbahnen überhaupt nur mit Unserer landesherrlichen Genehmigung stattfinden.

§. 6. Zur Emission von Aktien über die ursprünglich festgesetzte Zahl hinaus, ist Unsere Genehmigung nothwendig. Die Aufnahme von Gelddarlehen (womit der Kauf auf Kredit nicht gleichgestellt werden soll) bedarf der Zustimmung des Handelsministeriums, welches dieselbe an die Bedingung eines festzustellenden Zins- und Tilgungsfonds zu knüpfen befugt ist.

§. 7. Die Gesellschaft ist befugt, die für das Unternehmen erforderlichen Grundstücke ohne Genehmigung einer Staatsbehörde zu erwerben; zur Gültigkeit der Veräußerung von Grundstücken ist jedoch die Genehmigung der Regierung nöthig.

§. 8. Für den Fall, daß über den Erwerb der für die Bahn-Anlage nothwendigen Grundstücke eine Einigung mit den Grundbesitzern nicht zu Stande kommt, wird der Gesellschaft das Recht zur Expropriation, welchem auch die Nutzungsberechtigten unterworfen sind, verliehen.

Dasselbe erstreckt sich insonderheit:

- 1) auf den zu der Bahn selbst erforderlichen Grund und Boden;
- 2) auf den zu den nöthigen Ausweichungen erforderlichen Raum;
- 3) auf den Raum zur Unterbringung der Erde und des Schuttes *zc.*, bei Einschnitten, Tunnels und Abtragungen;
- 4) auf den Raum für die Bahnhöfe, die Aufseher- und Wärterhäuser, die Wasserstationen und längs der Bahn zu errichtenden Kohlenbehältnisse zur Versorgung der Dampfmaschinen, und
- 5) überhaupt auf den Grund und Boden für alle sonstigen Anlagen, welche zu dem Behufe, damit die Bahn als eine öffentliche Straße zur allgemeinen Benutzung dienen könne, nöthig oder in Folge der Bahn-Anlage im öffentlichen Interesse erforderlich sind.

Die Entscheidung darüber, welche Grundstücke für die obigen Zwecke (Nr. 1—5.) in Anspruch zu nehmen sind, steht in jedem einzelnen Falle der Regierung, mit Vorbehalt des Rekurses an das Ministerium, zu. Dagegen ist das Expropriationsrecht auf solche Anlagen nicht auszudehnen, welche, wie Waaren-Magazine und dergleichen, nicht den unter Nr. 5. gedachten allgemeinen Zweck, sondern nur das Privat-Interesse der Gesellschaft angehen.

§. 9. Außer dem Expropriationsrechte wird der Gesellschaft auch das Recht zur vorübergehenden Benutzung fremder Grundstücke Behufs der Einrichtung von Interims-Begen, der Materialien-Gewinnung *zc.*, ebenso, wie es bei der Anlegung und Unterhaltung von Kunststraßen dem Staate zusteht, eingeräumt. In welchem Umfange dieses Recht nach den, in den verschiedenen Landestheilen bestehenden Vorschriften geltend zu machen, und welche Grundstücke dabei in Anspruch zu nehmen sind, hat die Regierung, vorbehaltlich des Rekurses an das Handelsministerium, zu bestimmen. Jedoch ist überall das Ausgraben von Erde zur Ziegelfabrikation und von Feldsteinen, sowie die Eröffnung von Steinbrüchen und die Benutzung schon vorhandener Steinbrüche, in den durch gegenwärtigen Paragraphen den Gesellschaften beigelegten Befugnissen nicht enthalten.

§. 10. Wenn die Gesellschaft ein benachbartes Grundstück zur Unterbringung der Erde und des Schuttes in Anspruch genommen hat (§. 8. Nr. 3.), so soll, nachdem dieser Zweck vollständig erreicht ist, der Eigenthümer die Wahl haben, dieses Grundstück (nach §. 8.) der Gesellschaft fortwährend zu überlassen, oder (nach §. 9.) gegen Ersatz der Werthverminderung zurückzunehmen. Sollte jedoch der fortwährende Besitz desselben der Gesellschaft für die Sicherheit der Bahn nöthig sein, so fällt der Anspruch des Eigenthümers auf Rückgabe hinweg.

§. 11. Die Expropriation erfolgt in denjenigen Landestheilen, wo das Allgemeine Landrecht in Kraft ist, nach Vorschrift der §§. 8—11. Theil I. Titel 11.

Die Regierung ernennt die Taxatoren und leitet das Abschätzungsverfahren unter Zuziehung beider Theile. Der Eigenthümer ist verpflichtet, gegen Empfang oder gerichtliche Deposition des Taxwerths, das Grundstück der Gesellschaft zu übergeben, und wird nöthigen Falls von der Regierung hierzu angehalten.

Der Eigenthümer kann, wenn er mit der Schätzung der Taxatoren nicht zufrieden ist, auf richterliche Entscheidung über den Werth antragen. Der Gesellschaft steht ein solches Recht nicht zu.

In der Rheinprovinz, soweit das Allgemeine Landrecht daselbst nicht in Kraft ist, erfolgt die Ausübung des Expropriationsrechts (§. 8.) und die Feststellung der Entschädigungen nach den für die Expropriation dort geltenden Bestimmungen.

§. 12. Wenn bei der Entschädigung, außer dem Eigenthümer, auch Realberechtigtheiten in Betracht kommen, so hängt es von dem Ermessen der Regierung ab, ob die Entschädigungssumme gerichtlich deponirt, oder ob dafür Kaution gestellt werden soll, in welchem letzten Fall die Gesellschaft, vom Zeitpunkt der Uebergabe an, landesübliche Zinsen zu zahlen hat.

§. 13. Für die vorübergehende Benutzung von Grundstücken (§. 9.) ist die Entschädigung in gleicher Art, wie bei der Expropriation (§. 11.), zu bestimmen. Es kann aber für deren Gewährung die Bestellung einer angemessenen Kaution verlangt werden, in welchem Falle die Regierung die Sache interimistisch zu reguliren hat.

§. 14. Außer der Geldentschädigung ist die Gesellschaft auch zur Einrichtung und Unterhaltung aller Anlagen verpflichtet, welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluth-Anlagen u. dgl. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden.

Entsteht die Nothwendigkeit solcher Anlagen erst nach Eröffnung der Bahn durch eine mit den benachbarten Grundstücken vorgehende Veränderung, so ist die Gesellschaft zwar auch zu deren Einrichtung und Unterhaltung verpflichtet, jedoch nur auf Kosten der dabei interessirten Grundbesitzer, welche deshalb auf Verlangen der Gesellschaft Kaution zu bestellen haben.

§. 15. Bei der Zahlung der Geldvergütungen für Grundstücke, welche nach §. 8. der Expropriation unterworfen sind, ohne Unterschied, ob die Veräußerung selbst durch Expropriation oder durch freien Vertrag bewirkt wird, kommen die, für den Chausseebau in den verschiedenen Landestheilen hierüber bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung, auch sollen die dabei vorkommenden Verhandlungen stempel- und sportelfrei erfolgen.

§. 16. Hat die Gesellschaft ein nach §. 8. der Expropriation unterworfenen Grundstück, sei es durch Expropriation oder durch freien Vertrag erworben, so soll für dasselbe ein Anspruch sowohl auf Wiederkauf, als auf Vorkauf eintreten, wenn in der Folge entweder die Anlage dieser Eisenbahn aufgegeben oder das Grundstück zu ihren Zwecken entbehrlich wird.

§. 17. Den Anspruch auf Wiederkauf und Vorkauf hat der zeitige Eigenthümer des durch den ursprünglichen Erwerb (§. 16) verkleinerten Grundstücks.

§. 18. Den Wiederkauf kann dieser Eigenthümer in solchem Fall zu jeder Zeit geltend machen, bestreitet die Gesellschaft das Dasein der im §. 16 bestimmten Bedingungen, so tritt richterliche Entscheidung ein. Die Gesellschaft kann von ihrer Seite den Eigenthümer auffordern, sich über die Ausübung dieses Rechts zu erklären, und er verliert dasselbe, wenn er nicht binnen zwei Monaten diese Erklärung abgibt. Bei dem Wiederkauf zahlt der Eigenthümer den ursprünglichen Kaufpreis, nach Abzug der durch die bisherige Benutzung in dem Grundstück entstandenen Werthverminderung. Dagegen kann die Gesellschaft keine Verbesserungen in Anrechnung bringen, wohl aber die von ihr auf diesem Boden etwa errichteten Gebäude oder andere Anlagen hinwegnehmen.

§. 19. Der Vorkauf tritt ein, wenn die Gesellschaft das entbehrlich gewordene Grundstück anderweit zu verkaufen Gelegenheit findet. Sie hat diese Absicht, sowie den angebotenen Kaufpreis dem nach §. 17 berechtigten Eigenthümer anzuzeigen, welcher sein Vorkaufsrecht verliert, wenn er sich nicht binnen zwei Monaten darüber erklärt. Unterläßt die Gesellschaft die Anzeige, so kann der Berechtigte seinen Anspruch gegen jeden Besitzer geltend machen.

§. 20. Für alle Entschädigungs-Ansprüche, welche in Folge der Bahn-Anlage an den Staat gemacht, und entweder von der Gesellschaft selbst anerkannt, oder unter ihrer Zuziehung richterlich festgestellt werden, ist die Gesellschaft verpflichtet.

§. 21. Das Handelsministerium wird nach vorgängiger Vernehmung der Gesellschaft die Fristen bestimmen, in welchen die Anlage fortschreiten und vollendet werden soll, und kann für deren Einhaltung sich Bürgschaften stellen lassen. Im Falle der Nichtvollendung binnen der bestimmten Zeit bleibt vorbehalten, die Anlage, so wie sie liegt, für Rechnung der Gesellschaft unter der Bedingung zur öffentlichen Versteigerung zu bringen, daß dieselbe von den Ankäufern ausgeführt werde. Es muß jedoch dem Antrage auf Versteigerung die Bestimmung einer schließlichen Frist von sechs Monaten zur Vollendung der Bahn vorangehen.

§. 22. Die Bahn darf dem Verkehr nicht eher eröffnet werden, als, nach vorgängiger Revision der Anlage, von der Regierung die Genehmigung dazu erteilt worden.

§. 23. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, nach einem darüber von dem Handelsministerium zu erlassenden Reglement, der Gesellschaft übertragen. Das Reglement wird zugleich das Verhältniß der mit diesem Geschäft beauftragten Beamten der Gesellschaft näher festsetzen.

§. 24. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Bahn nebst den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne, sie kann hiezu im Verwaltungswege angehalten werden.

§. 25. Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn, an den auf derselben beförderten Personen und Gütern, oder auch an anderen Personen und deren Sachen, entsteht und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten, oder durch einen unabwendbaren äußern Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenserzatz befreiender, Zufall nicht zu betrachten.

§. 26. Für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar wird, vorbehaltlich der Bestimmungen des §. 45, der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Konkurrenten, den Transportbetrieb allein zu unternehmen und die Preise sowohl für den Personen- als für den Waarentransport nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Die Gesellschaft muß jedoch

- 1) den angenommenen Tarif beim Beginn des Transportbetriebes und die späteren Aenderungen sofort bei deren Eintritt, im Falle der Erhöhung aber sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzeigen und öffentlich bekannt machen, und
- 2) für die angesetzten Preise alle zur Fortschaffung aufgegebene Waaren, ohne Unterschied der Interessenten, befördern, mit Ausnahme solcher Waaren, deren Transport auf der Bahn durch das Bahn-Reglement oder sonst polizeilich für unzulässig erklärt ist.

§. 27. Nach Ablauf der ersten drei Jahre können, zum Transportbetriebe auf der Bahn, außer der Gesellschaft selbst, auch Andere, gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulirenden Vergütung (§§. 28—31 vergl. mit §. 45), die Befugniß erlangen, wenn das Handelsministerium, nach Prüfung aller Verhältnisse, angemessen findet, denselben eine Konzession zu erteilen.

§. 28. Auf solche Konkurrenten sind, in Ansehung der Bahn-Polizei, der guten Erhaltung ihrer Anstalten, sowie der Verpflichtung zum Schaden-Ersatz, dieselben Bestimmungen anzuwenden, welche in den §§. 23, 24, 25 für die ursprüngliche Gesellschaft gegeben sind.

§. 29. Die Höhe des Bahngeldes, zu dessen Forderung die Gesellschaft, in Ermangelung gütlicher Einigung mit den Transport-Unternehmern, berechtigt ist, wird in der Art festgesetzt, daß durch dessen Entrichtung, unter Zugrundelegung der wirklichen Erträge aus den letztverfloßenen Jahren,

- 1) die Kosten der Unterhaltung und Verwaltung der Bahn nebst Zubehör (mit Ausschluß der das Transport-Unternehmen angehenden Betriebs- und Verwaltungskosten) bestritten,
- 2) der statutenmäßige Beitrag zur Ansammlung eines Reservefonds für außer-gewöhnliche, die Bahn und Zubehör betreffende Ausgaben aufgebracht,

- 3) die von der Gesellschaft zu übernehmenden Lasten (einschließlich der im §. 38 gedachten) gedeckt werden können; woneben außerdem
- 4) der Gesellschaft an Zinsen und Gewinn ein, der bisherigen Nutzung entsprechender, Reinertrag des auf die Bahn und Zubehör verwendeten Anlage-Kapitals, zu gewähren bleibt, mit der weiteren Maassgabe jedoch, daß dieser Reinertrag, auch wenn die Erträge der verflossenen Jahre eine höhere Nutzung des Anlage-Kapitals gewährt hätten, nicht höher als zu 10 Prozent des letzteren, dagegen umgekehrt, auch wenn die Erträge der Vorjahre sich nicht so hoch belaufen hätten, nicht geringer als zu 6 Prozent des Anlage-Kapitals in Ansatz kommen soll. Zum Anlage-Kapital sind auch alle spätere wesentliche, von der Regierung als solche anerkannte, Meliorationen zu rechnen, in soweit dieselben durch Erweiterung des Grund-Kapitals bewirkt worden sind.

§. 30. Die Berechnung des Bahngeldes geschieht in folgender Weise:

- 1) Aus den von der Gesellschaft im letzten Vierteljahr der ersten Betriebs-Periode vorzulegenden Rechnungen der verflossenen $2\frac{3}{4}$ Jahre ist zunächst der bis dahin durchschnittlich gewonnene Reinertrag eines Jahres zu ermitteln. Dieser Reinertrag wird nach Verhältniß der auf die Bahn und deren Zubehör und auf das Fuhr- und Transport-Unternehmen nebst dem dazu gehörigen Inventar verwendeten Anlage-Kapitalien vertheilt, und der hiervon auf die Bahn und deren Zubehör fallende Antheil, mit Berücksichtigung der im §. 29 Nr. 4 gegebenen Vorschriften für den Reinertrag der Bahn angenommen. Der sonach festgestellte Reinertrag der Bahn und der jährliche Durchschnittsbetrag der in dem §. 29 Nr. 1—3 bezeichneten Ausgabe-Positionen zusammen genommen, bilden die Theilungssumme, welche der Festsetzung des Bahngeldes zum Grunde zu legen ist.
- 2) Die Frequenz der Bahn ist nach der Einnahme an Personen- und Frachtgeld zu berechnen und hierbei entweder die Zentnerzahl der Güterfracht nach Verhältniß des Personengeldes zum Frachtgelde auf Personen-Einheiten, oder auch die Personenzahl nach demselben Verhältniß auf Zentner-Einheiten zu reduzieren.
- 3) Die zu 1 ermittelte Summe, durch die Zahl des auf Personen- oder Zentner-Einheiten reduzirten Fuhr- und Transportbetriebes zu 2 getheilt, ergibt die Höhe des zu entrichtenden Bahngeldes für eine Person oder einen Zentner Waare.
Haben bei einer Bahn verschiedene Sätze des Personengeldes oder für den Güter-Transport stattgefunden, so soll bei der Reduktion zu 2 hinsichtlich des Personengeldes überall nur der niedrigste Satz, hinsichtlich des Güter-Transports aber ein Durchschnittssatz angenommen werden.
- 4) Die schließliche Feststellung des Bahngeldes für Personen und Güter erfolgt demnächst in dem bei der Reduktion auf Personen- oder Zentner-Einheiten zum Grunde gelegten Verhältnisse, mit Rücksicht auf die Verschiedenheit der bisherigen Sätze für den Güter-Transport.

§. 31. Das Bahngeld ist in bestimmten Perioden, welche das Handelsministerium für jede Eisenbahn auf wenigstens drei und höchstens zehn Jahre festzusetzen hat, von Neuem zu reguliren. Die Gesellschaft darf das festgesetzte Bahngeld nicht überschreiten, wohl aber vermindern. Sowohl der für die ganze Periode festgesetzte Tarif, als diese in der Zwischenzeit eintretende Veränderungen, sind öffentlich bekannt zu machen und auf alle Transporte ohne Unterschied der Unternehmer gleichmäßig anzuwenden. Enthält der neue Tarif eine Erhöhung des Bahngeldes, so kann diese erst sechs Wochen nach der Bekanntmachung zur Anwendung kommen.

§. 32. Es bleibt der Gesellschaft überlassen, nachdem die Regulirung des Bahngeld-Tarifs nach §§. 29 und 30 erfolgt ist, die Preise, welche sie für die Beförderung an Fuhrlohn neben dem Bahngelde erheben will, nach ihrem Ermessen

anzusetzen; es dürfen solche jedoch nicht auf einen höheren Reinertrag als 10 Prozent des in dem Transport-Unternehmen angelegten Kapitals berechnet werden.

Die Gesellschaft ist hierbei verpflichtet:

- 1) den Fracht-Tarif (sowohl für den Waaren- als für den Personen-Transport), welcher nachher ohne Zustimmung des Handelsministeriums nicht erhöht werden darf, so wie demnächst die innerhalb der tarifmäßigen Sätze vorgenommenen Aenderungen, und zwar im Falle einer Erhöhung früher ermäßigter Sätze sechs Wochen vor Anwendung derselben, der Regierung anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen; auch
- 2) für die angenommenen Sätze alle zur Fortschaffung ausgegebene Waaren, deren Transport polizeilich zulässig ist, ohne Unterschied der Interessenten zu befördern.

§. 33. Sofern nach Abzug der das Transport-Unternehmen betreffenden Ausgaben, einschließlich des in dem Statute mit Genehmigung des Ministeriums festzusetzenden jährlichen Beitrags zur Ansammlung eines Reservefonds, für die zuletzt verlaufene Periode sich an Zinsen und Gewinn ein Reinertrag von mehr als zehn Prozent des in dem Unternehmen angelegten Kapitals ergibt, müssen die Fuhrpreise in dem Maße herabgesetzt werden, daß der Reinertrag diese zehn Prozent nicht überschreite. Wenn jedoch der Ertrag des Bahngeldes das dafür in §. 29 verstattete Maximum von zehn Prozent nicht erreicht, so soll der Ertrag des Transportgeldes zehn Prozent so lange übersteigen dürfen, bis beide Einnahmen zusammengerechnet einen Reinertrag von zehn Prozent der in dem gesamten Unternehmen angelegten Kapitale ergeben.

§. 34. Um die Ausführung der in den §§. 29—33 gegebenen Vorschriften möglich zu machen, ist die Gesellschaft verpflichtet, über alle Theile ihrer Unternehmung genaue Rechnung zu führen und hierin die ihr von dem Handels-Ministerium zu gebende Anweisung zu befolgen. Diese Rechnung ist jährlich bei der vorgeordneten Regierung einzureichen.

§. 35. Wenn über die Anwendung des Bahngeld- oder des Frachttarifs zwischen der Gesellschaft und Privatpersonen Streitigkeiten entstehen, so kommt die Entscheidung hierüber, mit Vorbehalt des Rekurses an das Handelsministerium, der Regierung zu.

§. 36. Die aus dem Postregale entspringenden Vorrechte des Staats, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gehen, soweit es für den Betrieb der Eisenbahnen nöthig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschließung des Privatgewerbes aufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung von postmäßigen Versendungen unter den nachfolgenden näheren Bestimmungen zu benutzen:

- 1) Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Uebereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen.
- 2) Sie übernimmt den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwange unterworfenen Güter.
- 3) Sie übernimmt ferner den unentgeltlichen Transport derjenigen Postwagen, welche nöthig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.
- 4) Findet es die Postverwaltung nöthig, der Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor anderen Personen auf derjenigen Klasse von Bahnwagen, die dazu von der Post für immer bestimmt werden sollen, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen, zu befördern.
- 5) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Postfreipässen versehenen Personen unentgeltlich zu befördern, vorausgesetzt, daß diese nur einen Theil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen andern Theil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.
- 6) Wird der regelmäßige Postbetrieb auf einer Eisenbahn dergestalt durch die Schuld der Gesellschaft unterbrochen, daß die Postverwaltung ihren

Betrieb einstweilen durch andere Anstalten zu besorgen genöthigt wird, ist die Gesellschaft zum Ersatz des hierdurch veranlaßten Kostenaufwandes verpflichtet.

§. 37. Wird eine Konkurrenz im Transport auf der Eisenbahn gestattet (§. 27.), so sind die Konkurrenten gegen die Post zu denselben Leistungen verpflichtet, wie die ursprünglichen Unternehmer (§. 36). Für die angemessene Vertheilung dieser Lasten unter den verschiedenen Unternehmen ist bei Ertheilung der Konzession Bedacht zu nehmen.

§. 38. Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu entrichten, welche im Verhältnisse des auf das gesammte Aktienkapital, nach Abzug aller Unterhaltungs- und Betriebskosten und des jährlich inne zu behaltenden Beitrags zum Reservefonds, treffenden Ertrags sich abstuft. Die Höhe dieser Abgabe soll aber erst dann regulirt werden, wenn die zweite, innerhalb Unserer Staaten konzessionirte Eisenbahn drei Jahre in vollständigem Betriebe gewesen ist und dadurch zu einer angemessenen Regulirung die nöthigen Erfahrungen gesammelt worden sind; bis dahin ist die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihrer Einnahme erweislich erleidet, von jeder Gesellschaft mit Berücksichtigung der im §. 36 zum Vortheile der Post bestimmten Leistungen zu entschädigen.

Von der Entrichtung einer Gewerbesteuer bleiben die Eisenbahngesellschaften befreit.

§. 39. Der Ertrag der im §. 38 vorbehaltenen Abgabe soll zu keinen andern Zwecken, als zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals, verwendet werden. Ueber die Art dieser Verwendung werden Wir Unser Handelsministerium mit besonderer Anweisung versehen.

§. 40. Nach vollendeter Amortisation soll dem Unternehmen eine solche Einrichtung gegeben werden, daß der Ertrag des Bahngeldes die Kosten der Unterhaltung der Bahn und der Verwaltung nicht übersteige.

§. 41. Sollte künftig eine Konkurrenz in der Transport-Unternehmung bewilligt werden (§. 27), so wird den Konkurrenten gleichfalls eine angemessene Abgabe aufgelegt und darüber in der Konzession das Nöthige bestimmt werden.

§. 42. Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen.

Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweiten, hierüber durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung, nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

- 1) Die Abtretung kann nicht eher als nach Verlauf von dreißig Jahren, von dem Zeitpunkt der Transporteröffnung an, gefordert werden.
- 2) Sie kann ebenfalls nur von einem solchen Zeitpunkt an gefordert werden, mit welchem, zufolge des §. 31, eine neue Festsetzung des Bahngeldes würde eintreten müssen.
- 3) Es muß der Gesellschaft die auf Uebernahme der Bahn gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.
- 4) Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:
 - a) der Staat bezahlt an die Gesellschaft den fünf und zwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämtliche Aktionaire im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden ist.
 - b) Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Aktiv-Forderungen auf die Staatskasse übergehen.

c) Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahn und des zur Transport-Unternehmung gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf den Staat über, sondern es wird demselben auch der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet.

d) Bis dahin, wo die Auseinanderetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Aktien und die Uebnahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn.

§. 43. Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen, oder im Interesse der Landesvertheidigung veranlaßt werden, kann die Gesellschaft vom Staat einen Ersatz nicht in Anspruch nehmen.

§. 44. Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll binnen einem Zeitraum von dreißig Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden, anderweite Verbesserungen der Kommunikation zwischen diesen Orten und in derselben Richtung sind jedoch hierdurch nicht beschränkt.

§. 45. Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach der Bestimmung des Handelsministeriums, den Anschluß anderer Eisenbahn-Unternehmungen an ihre Bahn, es möge die beabsichtigte neue Bahn in einer Fortsetzung, oder in einer Seiten-Verbindung bestehen, geschehen zu lassen und der sich anschließenden Gesellschaft den eigenen Transportbetrieb auf der früher angelegten Bahn, auch vor Ablauf des im §. 26 gedachten Zeitraums, zu gestatten. Sie muß sich gefallen lassen, daß die zu diesem Behuf erforderlichen baulichen Einrichtungen, z. B. die Anlage eines zweiten Geleises, von der sich anschließenden Gesellschaft bewirkt werden. Das Handelsministerium wird hierüber, so wie über die Verhältnisse beider Unternehmungen zu einander, und besonders wegen der vor Ablauf der ersten drei Jahre (§. 26) statt des Bahngeldes zu entrichtenden Vergütung, das Nöthige bei der Konzession des Anschlusses festsetzen.

§. 46. Zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staates über das Unternehmen wird, nach Ertheilung Unserer Genehmigung (§. 1), ein beständiger Kommissarius ernannt werden, an welchen die Gesellschaft sich in allen Beziehungen zur Staatsverwaltung zu wenden hat. Derselbe ist befugt, ihre Vorstände zusammen zu berufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen.

§. 47. Die ertheilte Konzession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen oder besonderen Bedingungen nicht erfüllt und eine Aufforderung zur Erfüllung binnen einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

§. 48. Die Bestimmungen dieses Gesetzes über die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften zum Staate und zum Publikum, sollen auch bei den Unternehmungen derjenigen Eisenbahn-Gesellschaften, deren Statuten bereits Unsere Genehmigung erhalten haben, zur Anwendung kommen.

§. 49. Wir behalten Uns vor, nach Maaßgabe der weiteren Erfahrung und der sich daraus ergebenden Bedürfnisse, die im gegenwärtigen Gesetze gegebenen Bestimmungen, durch allgemeine Anordnungen oder durch künftig zu ertheilende Konzessionen, zu ergänzen und abzuändern und nach Umständen denselben auch andere ganz neue Bestimmungen hinzuzufügen. Sollten Wir es für nothwendig erachten, auch den bereits konzessionirten oder in Gemäßheit dieses Gesetzes zu konzessionirenden Gesellschaften die Beobachtung dieser Ergänzungen, Abänderungen oder neuen Bestimmungen aufzulegen, so müssen sie sich denselben gleichfalls unterwerfen. Sollte jedoch durch neue, in diesem Gesetze weder festgesetzte noch vorbehaltene (§. 38) und, sofern von künftig zu konzessionirenden Gesellschaften die Frage ist, später als die ihnen ertheilte Konzession erlassene Bestimmungen, eine Beschränkung ihrer Einnahmen

oder eine Vermehrung ihrer Ausgaben herbeigeführt werden, so ist ihnen eine angemessene Geldentschädigung dafür zu gewähren.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insignel.

Gegeben Berlin, den 3. November 1838.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. Müffling. v. Kamptz. Mühler. v. Kochow. v. Nagler.

Graf v. Alvensleben. v. Stülpnagel.

für den Kriegsminister.

Beglaubigt:

Düesberg.

Anlage III

zur Mittheilung des Senats
vom 21. September 1870.

G e s e z,

betreffend die Abgabe von allen nicht im Besitze des Staates oder inländischer Eisenbahn=Actiengesellschaften befindlichen Eisenbahnen.

Vom 16. März 1867.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen etc.

verordnen für alle Landestheile, in welchen das Gesetz, die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe betreffend, vom 30. Mai 1853. (Gesetz-Samml. S. 449 ff.) Geltung hat, mit Zustimmung beider Häuser des Landtages Unserer Monarchie was folgt:

§. 1.

Von dem Reinertrage aller für den öffentlichen Verkehr benutzten Eisenbahnen, welche sich nicht im Besitze des Staates oder inländischer Eisenbahn=Actiengesellschaften befinden, haben die Besitzer der Bahnen, insoweit nicht Staatsverträge ein Anderes bestimmen, eine Abgabe zu entrichten, welche nach den Bestimmungen dieses Gesetzes erhoben wird, und zwar zuerst im Jahre 1868 von dem Reinertrage des Betriebsjahres 1867.

§. 2.

Die Abgabe ist für jede Eisenbahn nach dem in jedem einzelnen Kalenderjahre aufkommenden Reinertrage (§§. 3 bis 6) zu berechnen und stuft sich nach Höhe desselben dergestalt ab, daß von einem Reinertrage bis zu einschließlich vier Prozent des Anlagekapitals (§. 6) $\frac{1}{40}$ dieses Ertrages, bei einem höheren Reinertrage aber außerdem und zwar

von dem Mehrertrage über vier bis zu fünf Prozent einschließlich $\frac{1}{20}$ dieser Ertragsquote,

von dem Mehrertrage über fünf bis zu sechs Prozent einschließlich $\frac{1}{10}$ dieser Ertragsquote,

von dem Mehrertrage über sechs Prozent $\frac{2}{10}$ dieser Ertragsquote zu entrichten sind.

§. 3.

Als steuerpflichtiger Reinertrag ist diejenige Summe anzusehen, um welche die Betriebs=Kosteinnahme die in dem betreffenden Kalenderjahre zur Verwendung gekommenen Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten übersteigt.

Bei Einrichtung eines Reserve- oder Erneuerungsfonds für die Bahn unter Genehmigung der Aufsichtsbehörde des Staates werden die Rücklagen in denselben

als Unterhaltungs- und Betriebskosten gerechnet, dagegen die aus dem Reservefonds zu bestreitenden Ausgaben außer Ansatz gelassen.

§. 4.

Zur Betriebs-Roheinnahme sind auch die tarifmäßigen Frachtbeträge von allen für Rechnung der Bahnbefitzer und Betriebsunternehmer selbst stattfindenden Beförderungen — mit Ausschluß der Beförderungen für die Zwecke der Bahnverwaltung — zu rechnen.

Ausnahmen hiervon können bei den nicht von Anfang für den öffentlichen Verkehr bestimmten Bahnen nachgelassen werden.

§. 5.

Die Besitzer der Bahn sind verpflichtet, über Einnahme und Ausgabe, sowohl des ganzen Unternehmens, als jeder einzelnen Station, ordnungsmäßig und unter Beobachtung der ihnen bekannt gemachten Anforderungen Buch zu führen, und haben sich örtlichen Revisionen der Buchführung zu unterwerfen.

Die Betriebs-Roheinnahme und die zur Verwendung gekommenen Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten sind von den Besitzern der Bahn für jedes Kalenderjahr spätestens bis zum folgenden 1. Mai zu deklariren. Der Deklaration müssen die zur Prüfung derselben erforderlichen Rechnungen und Beläge, Abschlüsse und Nachweisungen beigelegt werden.

Für jedes Kalenderjahr, für welches die vorstehend bezeichneten Verpflichtungen nicht erfüllt werden, kann der bei der Berechnung der Abgabe zum Grunde zu legende Betrag der Betriebs-Roheinnahme, beziehungsweise der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten von der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde nach pflichtmäßigem Ermessen festgesetzt werden.

§. 6.

Als Anlagekapital (§. 2) ist derjenige Betrag anzusehen, welcher auf die Herstellung der Bahn und deren Ausrüstung mit Einschluß der Betriebsmittel nützlich verwendet ist. Von den einzelnen Verwendungen während des Baues kommen die Zinsen bis zum Tage der Betriebseröffnung mit fünf Prozent insoweit in Ansatz, als nicht eine ungerechtfertigte Verzögerung der Vollendung des Baues, beziehungsweise der Betriebseröffnung stattgefunden hat.

§. 7.

Die Höhe des Anlagekapitals ist von den Besitzern der Bahn bis zum Schluß des Kalenderjahres, in welchem der Betrieb eröffnet wird, nachzuweisen und wird von der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde nach Maßgabe des §. 6 endgültig festgestellt.

Kommen die Besitzer der Bahn der desfalligen Aufforderung nicht nach, so schreitet die gedachte Behörde zur Feststellung des Anlagekapitals nach pflichtmäßigem Ermessen. Die spätere Nachweisung des Anlagekapitals bleibt den Besitzern unbenommen, ist jedoch nur für die Folgezeit wirksam.

Dieselben Vorschriften kommen hinsichtlich der Berechnung und Feststellung einer Erhöhung des ursprünglichen Anlagekapitals zur Anwendung.

Aufwendungen für die Erneuerung von Bahntheilen und Betriebsmitteln werden dem Anlagekapital nur insoweit zugerechnet, als dieselben, durch ungewöhnliche Ereignisse verursacht, weder aus den laufenden Einnahmen, noch aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds zu bestreiten sind.

Die Frist, innerhalb welcher die Besitzer der Bahn in diesem Falle den ihnen obliegenden Nachweis beizubringen haben, wird von der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde bestimmt.

§. 8.

Mehrere Eisenbahnen eines und desselben Besitzers, welche in zusammenhängendem Betriebe stehen, werden in Bezug auf die Berechnung der Abgabe (§. 2.) als ein Ganzes behandelt.

§. 9.

Als Betriebs-Roheinnahme solcher inländischen Bahnstrecken, welche mit ausländischen Bahnunternehmungen zu gemeinschaftlichem Betriebe verbunden sind, kann der nach Verhältniß der Meilenzahl berechnete Antheil an der Betriebs-Roheinnahme

des Gesamtunternehmens oder eines gewissen Theiles desselben angenommen werden. Befindet sich die Bahn im Besitze einer ausländischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft, so kann bei Ertheilung der Konzession oder durch Uebereinkommen festgestellt werden, daß ein bestimmter Theil des Aktienkapitals als Anlagekapital (§. 6.) und der hierauf jährlich zur Vertheilung kommende Ertrag als steuerpflichtiger Reinertrag (§. 3.) angesehen und bei Berechnung der Abgabe zum Grunde gelegt werde.

§. 10.

Der Betrag der zu entrichtenden Abgabe wird nach Ablauf jeden Jahres durch die von dem Finanzminister hiermit beauftragte Behörde festgesetzt und ist sodann innerhalb sechs Wochen nach Behändigung der Zahlungsaufforderung an die in letzterer benannte Kasse abzuführen.

Derjenigen Behörde, welche den Betrag der Abgabe festzusetzen hat, liegt auch deren exekutive Einziehung ob, wenn eine solche nöthig werden sollte.

§. 11.

Die Erhebung der Abgabe von denjenigen Eisenbahnen, bei denen der Staat sich durch Uebernahme einer Zinsgarantie theilhaftig hat, unterbleibt für die Jahre, in welchen in Folge der übernommenen Zinsgarantie Zuschüsse aus der Staatskasse zu leisten sind.

§. 12.

Die Minister der Finanzen und für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichem Insignel.

Gegeben Berlin, den 16. März 1867.

(L. S.) **Wilhelm.**

Gr. v. Bismarck-Schönhausen. Frh. v. d. Heydt. v. Koon.
Gr. v. Jsenpliz. v. Mühler. Gr. zur Lippe. v. Selchow.
Gr. zu Eulenburg.

Anlage IV

zur Mittheilung des Senats
vom 21. September 1870.

V e r o r d n u n g,

betreffend die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter.

Vom 21. December 1846.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen &c. &c. verordnen in Betreff der Handarbeiter, welche bei dem Bau von Eisenbahnen und bei anderen öffentlichen Bauten beschäftigt werden, nach dem Antrage Unseres Staatsministeriums was folgt:

§. 1.

Die Annahme der Arbeiter erfolgt durch diejenigen Bau-Aufsichtsbeamten, welche von der Eisenbahndirektion der Polizeibehörde (§. 25) als solche bezeichnet werden. Sofern diese Bau-Aufsichtsbeamten nicht bereits einen Diensteid geleistet haben, in welchem Falle es bei der Verweisung auf denselben bewendet, sind sie zur Beobachtung der für die ihnen übertragenen Funktionen bestehenden Vorschriften durch den Kreislandrath mittelst Handschlags an Eidesstatt ein für allemal zu verpflichten, worüber ihnen ein Ausweis zu ertheilen ist.

§. 2.

Zur Beschäftigung bei den im Bau begriffenen Eisenbahnen sind nur männliche Arbeiter nach vollendetem 17ten Lebensjahre zuzulassen; wenn Väter mit ihren Söhnen in die Arbeit treten, genügt für letztere das vollendete 15te Lebensjahr.

Frauenspersonen dürfen nur ausnahmsweise unter Zustimmung der Orts-Polizeibehörde und nur in gesonderten Arbeitsstellen beschäftigt werden.

§. 3.

Dem Arbeiter, welcher Beschäftigung erhalten kann, wird von dem Bau-Aufsichtsbeamten eine Arbeitskarte in Form der Wanderbücher ertheilt.

Die Arbeitskarte muß enthalten:

- a) den vollständigen Namen des Arbeiters;
- b) dessen Heimathsort, nebst Angabe, beim Inländer des Kreises und Regierungsbezirks, beim Ausländer der Bezirksbehörde, wozu der Ort gehört;
- c) eine Bezeichnung seiner Legitimationspapiere;
- d) die die Arbeiter betreffenden Vorschriften dieses Reglements;
- e) die für die Arbeit auf der betreffenden Bahn bestehenden besonderen Vorschriften, denen der Arbeiter sich zu unterwerfen hat;
- f) Ort, Datum, Siegel (Stempel) und Unterschrift des Bau-Aufsichts-Beamten (§. 1);
- g) Rubriken für die Vermerke §§. 4 und 16.

Das beiliegende Schema ergiebt den Inhalt der Arbeitskarten bis auf die ad. e. bei einzelnen Bahnen etwa hinzuzufügenden besonderen Vorschriften.

§. 4.

Auf Grund der Arbeitskarte hat der Arbeiter seine Legitimationspapiere bei der betreffenden Polizeibehörde einzureichen, welche den Empfang auf der Arbeitskarte vermerkt.

§. 5.

Nur nach Vorzeigung dieses Vermerks wird die wirkliche Annahme zur Arbeit und der Eintritt in eine bestimmte Arbeitsstelle gestattet.

§. 6.

Arbeiter, welche in der Nähe der Baustelle ihren Wohnsitz haben, dergestalt, daß sie während der Arbeit in ihrer gewöhnlichen Wohnung verbleiben, erhalten ebenfalls Arbeitskarten; die polizeilichen Meldungen sind jedoch für sie in der Regel nicht erforderlich.

§. 7.

Jede Arbeitskarte für fremde, nicht zur Kategorie des §. 6 gehörige Arbeiter ohne Vermerk der Polizeibehörde bleibt nur auf zwei Tage nach deren Ausstellung gültig.

§. 8.

Die Eisenbahndirektionen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, daß jeder Arbeiter beim Beginn der Arbeit über deren Bezahlung genau und vollständig in Kenntniß gesetzt wird. Bei Akkordarbeiten erhält der Schachtmeister einen Akkordzettel, welcher die Bezeichnung der Arbeit und des in Akkord gegebenen Stückes, den Inhalt desselben nach Schachtruthen oder sonstigen Einheiten und den bedungenen Preis enthalten muß; auf demselben werden auch alle etwanigen Abschlagszahlungen vermerkt. Jedem Mitarbeiter steht täglich nach vollendeter Arbeit die Einsicht des Akkordzettels zu.

§. 9.

Die Eisenbahndirektionen sind bei Ausführung der Arbeiten zur Befolgung folgender Vorschriften verpflichtet:

- a) die Arbeiterzahl der einzelnen Schachtabtheilungen soll dergestalt bemessen werden, daß sie von dem Schachtmeister vollständig beaufsichtigt werden kann;

- b) die einzelnen Affordstücke sollen in der Regel nicht größer angenommen werden, als so, daß alle 14 Tage die vollständige Abrechnung erfolgen kann;
- c) Abschlagszahlungen, welche bei ausnahmsweise unvermeidlichen größeren Affordstücken nothwendig werden, sollen nach Verhältniß der wirklich gefertigten Arbeit bemessen werden;
- d) die Zahlungstermine für Affordarbeiter wie für Tagelöhner dürfen nicht über 14 Tage auseinander liegen;
- e) die Polizeibehörden sind von Zeit und Ort der Zahlung in Kenntniß zu setzen;
- f) die Zahlung muß in der Nähe der Baustellen, darf aber keinesfalls in Schank- und Wirthshäusern erfolgen;
- g) als Schachtmeister sind nur Personen zuzulassen, deren Qualifikation und Zuverlässigkeit keinem Bedenken unterliegt;
- h) es muß ein ausreichendes Bau-Aufsichtspersonal angestellt werden, um die gegenwärtigen Bestimmungen durchzuführen, und zugleich das Verhalten der Schachtmeister gegen die Arbeiter zu überwachen;
- i) zu solchen Bau-Aufsichtsbeamten dürfen nur ganz unbescholtene Männer gewählt werden, welche des Schreibens völlig kundig sind, und von denen eine pflichtmäßige Ausführung der ihnen übertragenen polizeilichen Anordnungen mit Sicherheit zu erwarten steht;
- k) die Bau-Aufsichtsbeamten haben alle 14 Tage die namentlichen Verzeichnisse der unter ihnen beschäftigt gewesenen Arbeiter ihren unmittelbaren Vorgesetzten einzureichen.

§. 10.

Den Aufsehern und Schachtmeistern ist jedes Kreditgeben an die Arbeiter durch Lieferung von Bedürfnissen, mit Ausnahme des einfachen Geldvorschusses, untersagt.

§. 11.

Aufseher und Schachtmeister, oder deren Familienglieder dürfen keinen Schankverkehr oder Handel mit Bedürfnissen der Arbeiter betreiben.

§. 12.

Bei den Affordarbeiten haben die Arbeiter einer jeden Schacht aus ihrer Mitte zwei Mann zu wählen, welche gemeinschaftlich mit dem Schachtmeister alle Angelegenheiten der Schacht, dem Aufsichtspersonal gegenüber, verhandeln. Es dürfen aus einer Schacht niemals mehr, als diese drei Personen zum Empfange der von der Bauverwaltung an die Schachtmeister zu leistenden Zahlung oder zur Anbringung von Beschwerden sich einfinden. Erscheinen dennoch mehr, als drei Arbeiter aus einer Schacht bei solchen Veranlassungen, so sollen sie zurückgewiesen und nach Befinden bestraft werden.

§. 13.

Alles Hazardspiel ist den Arbeitern streng verboten. Die Schachtmeister und Bau-Aufsichtsbeamten haben die Pflicht, sobald sie wahrnehmen, daß Arbeiter an dergleichen Spielen Theil nehmen, hiervon sofort der Polizeibehörde Anzeige zu machen, damit unverzüglich der Thatbestand festgestellt und nach den bestehenden Strafgesetzen gegen die Schuldigen gerichtlich verfahren werde.

§. 14.

Arbeiter, welche sich nach erfolgter Annahme zur Arbeit Veruntreuungen oder andere Vergehen zu Schulden kommen lassen, die eine Kriminalstrafe nach sich ziehen, werden sofort entlassen. Auch Trunkenheit, Widerseßlichkeit gegen die Anordnungen der Bau-Aufsichtsbeamten, Uebertretungen der Vorschrift des §. 11, jede Theilnahme an Hazardspielen, Anstiften von Zänkereien und Streitigkeiten begründen, abgesehen von den nach den bestehenden Gesetzen verwirkten Strafen, die Entlassung aus der Arbeit.

§. 15.

Wenn Arbeiter auf ihren Antrag oder zur Strafe entlassen werden, so soll deren Bezahlung sobald als thunlich, jedenfalls aber am nächsten regelmäßigen

Zahlungstage, erfolgen. Findet die Entlassung auf Kündigung Seitens des Aufsichts-personals nach Vollendung der Arbeit oder bei Unterbrechung derselben statt, so muß stets sofort für Abrechnung und Auszahlung gesorgt werden.

§. 16.

In jedem Falle ist der Grund der Entlassung auf der Arbeitskarte vom Beamten (§. 1) zu vermerken, und nur gegen Aushändigung der mit diesem Vermerk versehenen Arbeitskarte werden dem Arbeiter seine Legitimationspapiere von der Polizeibehörde zurückgegeben.

§. 17.

Die Entlassung aus der Arbeit hat nach Maaßgabe der Größe des Vergehens oder der Wiederholung die Ausschließung von der Arbeit

- a) auf der betreffenden Baustelle,
- b) auf der betreffenden Eisenbahn

zur Folge.

Die Ausschließung ad a. und b. erfolgt durch den betreffenden Beamten (§. 1), doch ist dazu die Zustimmung des nächsten Vorgesetzten erforderlich. Die Polizeibehörde bemerkt das Erforderliche auf der Legitimationsurkunde, und giebt im Falle ad b. der Polizeibehörde des Heimathsorts des Arbeiters Nachricht.

§. 18.

Der Bau-Aufsichtsbeamte (§. 1) ist verbunden, jeden Arbeiter auch auf Antrag der Polizeibehörde zu entlassen.

§. 19.

Von der Strafentlassung einheimischer Arbeiter (§. 6) und der Veranlassung dazu ist die Polizeibehörde in Kenntniß zu setzen.

§. 20.

Die Vorschriften, welche die Bauverwaltung zur Sicherstellung eines geordneten Arbeitsbetriebs, sowie zur Verminderung von Gefahr und Beschädigung für nothwendig hält, sind auf der Baustelle durch Anschlag bekannt zu machen.

Die Uebertretung dieser Vorschriften kann durch Ordnungsstrafen bis zu Einem Thaler, die der Bau-Aufsichtsbeamte (§. 1), oder dessen Vorgesetzter festsetzt, geahndet werden. Der Betrag dieser Strafen ist an die Krankenkasse (§. 21) abzuführen.

§. 21.

Bei allen Eisenbahnbauten sind für die Arbeiter Krankenkassen mit Berücksichtigung folgender Grundsätze einzurichten:

- a) jeder nicht handwerksmäßig beschäftigte Arbeiter ist verpflichtet, der Krankenkasse beizutreten;
- b) bei der ganzen Bahn wird pro Mann und Woche ein gleicher Beitrag zur Krankenkasse eingezogen, welcher einen Silbergröschten nicht übersteigen soll;
- c) jedem Erkrankten wird freie ärztliche Hülfe, freie Arznei und ein mäßiges, pro Mann und Tag bei der Bahn gleichmäßig festgesetztes Verpflegungsgeld verabreicht.

An Stelle des letzteren tritt, nach Umständen, die Aufnahme in eine Krankenanstalt. — Der Anspruch an die Kasse hört jedenfalls mit dem Ablaufe von 14 Wochen auf.

Sollten die Beiträge der Arbeiter nicht hinreichen, um die der Krankenkasse obliegenden Verpflichtungen zu erfüllen, so darf von den Direktionen der bereits konzessionirten Eisenbahngesellschaften erwartet werden, daß sie die erforderlichen Zuschüsse bereitwillig leisten werden, in den künftig zu ertheilenden Konzessionen soll dies den Gesellschaften ausdrücklich zur Bedingung gemacht werden. Etwanige Ueberschüsse hat die Direction zur Unterstützung der beim Bau verunglückten Arbeiter, oder deren Hinterbliebenen nach pflichtmäßigem Ermessen zu verwenden.

§. 22.

Von den Eisenbahndirektionen wird die möglichste Beförderung der Sparsamkeit unter den Arbeitern erwartet. Die Bauverwaltung hat für jede Bahnabtheilung einen Baurendanten zu bestellen, der zu verpflichten ist, von jedem Arbeiter, der von seinem verdienten Lohne seiner Familie ein Ersparniß übersenden will, den

Geldbetrag anzunehmen und unter Berücksichtigung der bewilligten Portofreiheit in die Heimath des Arbeiters zu senden.

Auch ist dieser Rendant zu verpflichten, von jedem Arbeiter auf dessen Verlangen an jedem Zahltag Ersparnisse anzunehmen, darüber in einem Buche dem Arbeiter zu quittiren, den Betrag aufzubewahren, und solchen an jedem Zahltag auf Verlangen des Arbeiters ganz oder theilweise gegen Aushändigung der Quittung zurückzuzahlen.

Für diese Aufbewahrung, Rückzahlung und Versendung darf dem Arbeiter nichts in Abzug gebracht werden. Auch bleibt die Bauverwaltung für die Sicherheit der von den Arbeitern eingezahlten Ersparnisse unter allen Umständen verhaftet.

§. 23.

Um den Arbeitern Zeit und Gelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes zu geben, darf die Bauverwaltung an Sonn- und Festtagen nicht arbeiten lassen. Nur in ganz besonderen Fällen, wenn Gefahr im Verzuge obwaltet, z. B. bei schwierigen Grundbauten im Wasser, ist eine Ausnahme zu gestatten, zu der aber jedesmal die Genehmigung der Polizeibehörde erforderlich. Auch die Ablohnung der Arbeiter darf an Sonntagen nur ausnahmsweise und muß alsdann so erfolgen, daß solche mindestens eine Stunde vor dem Gottesdienst beendet ist, oder eine Stunde nach demselben beginnt.

§. 24.

Als Eisenbahnarbeiter gelten alle für den Bahnbau beschäftigten Arbeiter; sie mögen von den Eisenbahndirektionen unmittelbar oder durch Entrepreneurs angestellt sein. Im letzteren Falle muß in den betreffenden Entrepriskontrakten bestimmt werden, inwieweit die aus gegenwärtigen Vorschriften entspringende Verpflichtung auf den Entrepreneur übergeht, während überall die Eisenbahndirektion für deren Erfüllung verantwortlich bleibt. Insbesondere sind die Direktionen gehalten, den Entrepreneurs die Verpflichtung aufzulegen, daß nur Bau-Aufsichtsbeamte von der §. 9 ad i bezeichneten Befähigung bestellt werden, von denen auch die §. 9 ad k erwähnten Arbeiterverzeichnisse an die Bahningenieure einzuliefern sind.

§. 25.

Die Regierungen haben die Ausführung dieser Vorschriften zu überwachen. Die zu bestellenden Bau-Aufsichtsbeamten stehen rücksichtlich der durch gegenwärtige Verordnung ihnen übertragenen polizeilichen Funktionen zunächst unter der Aufsicht des betreffenden Landraths.

Soweit das Einschreiten der Lokal-Polizeibehörden durch die bestehenden Gesetze nicht begründet ist, sind die Landräthe zur Vollziehung der in dieser Verordnung enthaltenen polizeilichen Anordnungen befugt und verpflichtet; dieselben können sich aber, wenn die Baustellen von ihrem Wohnsitz zu entfernt sind, geeignete Polizeibehörden mit Genehmigung der vorgesetzten Regierung substituiren. Jede solche Substitution muß in geeigneter Weise zur öffentlichen Kenntniß gebracht werden.

§. 26.

Die vorstehenden Bestimmungen sollen auch auf andere öffentliche Bau-Ausführungen (Kanal- und Chausseebauten etc.) Anwendung finden, welche von den Regierungen dazu geeignet befunden werden.

§. 27.

Auf Handarbeiter, welche bei handwerksmäßig auszuführenden Arbeiten beschäftigt werden, findet diese Verordnung keine Anwendung.

§. 28.

Die Minister des Innern und der Finanzen haben die Behörden über die Ausführung dieser Verordnung mit der erforderlichen Anweisung zu versehen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichem Insigne.

Gegeben Charlottenburg, den 21. December 1846.

(L. S.)

Friedrich Wilhelm.

Prinz von Preußen.

v. Boyen. Mähler. Rother. Eichhorn. v. Thile. v. Savigny.
v. Bodelschwingh. Gr. zu Stolberg. Uhden. Frhr. v. Canitz.
v. Duesberg.

Arbeitskarte.

- a) (Vor- und Zuname) alt Religion
 b) (Heimathsort) Kreis Reg. Bezirk

 c) kann am Bau
 Arbeit erhalten.
 den ten 18
 (L. S.) gez. N. N.
 d) (Bescheinigung über die abgelieferte Legitimation.)
 e) (Entlassungsvermerk.)

A. Allgemeine Vorschriften.

Der Arbeiter unterwirft sich nachstehenden Vorschriften und erkennt solche durch seine Namensunterschrift an.

(für den Fall, daß der Arbeiter nicht schreiben kann, hat derselbe sie in Gegenwart eines Zeugen zu unterkreuzen.)

- 1) Der Schachtmeister erhält beim Beginn der Arbeit einen Affordzettel, welcher die Bezeichnung der Arbeit und den dafür bedungenen Preis enthält, wofür die Arbeit untadelhaft ausgeführt werden muß.
- 2) Jedem Mitarbeiter der Schacht steht die Einsicht des Affordzettels zu jeder Zeit zu.
- 3) Mindestens alle 14 Tage erfolgen Zahlungen, und in sofern die übernommenen Affordstücke während dieser Zeit nicht vollständig ausgeführt sind, werden Abschlagszahlungen nach Verhältniß des Werths der wirklich gefertigten Arbeit geleistet.
- 4) Die geleisteten Abschlagszahlungen werden jedesmal auf dem Affordzettel vermerkt.
- 5) Dem Schachtmeister wird bei jeder Zahlung noch ein besonderer Zettel eingehändigt, welcher nachweist, wofür die Zahlung geleistet worden.
Diesen Zettel, welcher mit der Unterschrift und dem Siegel (oder Stempel) des Bau-Aufsichtsbeamten versehen ist, hat der Schachtmeister auf Verlangen jedem einzelnen Arbeiter vorzuzeigen.
- 6) Bei den Affordarbeiten haben die Arbeiter einer jeden Schacht aus ihrer Mitte zwei Mann zu wählen, welche gemeinschaftlich mit dem Schachtmeister alle Angelegenheiten der Schacht, sowohl dem Aufsichtspersonal gegenüber, als für die richtige und fleißige Beförderung der Arbeit, die richtige Führung der Tagesliste, sowie für die einem jeden Arbeiter gebührende richtige Zahlung, zu sorgen haben. Es dürfen aus einer Schacht niemals mehr als diese drei Personen zur Empfangnahme der von der Schacht verdienten Zahlung oder zur Anbringung von Beschwerden sich einfänden.

Erscheinen bei solchen Veranlassungen mehr als die drei dazu bestimmten Arbeiter aus einer Schacht, so ist dies als eine Verletzung der bestehenden Ordnung anzusehen und werden die Uebertreter sofort aus der Arbeit entlassen.

- 7) Den Aufsehern und Schachtmeistern, wie deren Familiengliedern, ist jeder Schankverkehr oder Handel mit Bedürfnissen der Arbeiter streng untersagt.
- 8) Der Schachtmeister muß nach der ihm erteilten Anweisung des Bau-Aufsehers für die richtige Ausführung der Arbeit sorgen. Wird durch sein Verschulden die Arbeit nicht richtig ausgeführt, so daß eine Abänderung stattfinden muß, so haftet er seinen Mitarbeitern für die vergeblich gefertigte Arbeit, welche nicht bezahlt wird, mit dem ihm zustehenden Lohne und dem ihm gebührenden Schachtmeistergelde.
- 9) Jeder Arbeiter hat den Anweisungen und Anordnungen seines Schachtmeisters und den sämtlichen Aufsichtsbeamten pünktlich Folge zu leisten. Beschwerden

der Affordarbeiter sind durch die Vertreter der Schacht bei dem Bau-Aufsichtsbeamten anzubringen. Unfolgsamkeit und Widerspenstigkeit zieht Entlassung nach sich.

- 10) Ohne besondere Erlaubniß des Bauaufsehers darf kein Arbeiter aus einer Schacht in eine andere übertreten.
- 11) Arbeiter, welche Karren, Karrbretter oder sonstige Geräthe aus einer andern Schacht entwenden, um solche zu ihrer Arbeit zu gebrauchen, werden entlassen.
- 12) Hazardspiel, Trunkenheit, Anstiftung von Zank, Streit oder Schlägerei haben sofortige Entlassung aus der Arbeit zur Folge.
- 13) Wenn Arbeiter auf ihren Antrag oder zur Strafe entlassen werden, so findet ihre Bezahlung am nächsten regelmäßigen Zahltag nach dem Verhältniß der von ihnen gefertigten Arbeit Statt.
- 14) Die erfolgte Entlassung des Arbeiters wird auf der Arbeitskarte vermerkt. In besonderen Fällen wird auf Ansuchen des Arbeiters demselben über seine Führung und sein Verhalten während seiner Beschäftigung auf der Baustelle ein Attest ertheilt. Erfolgt die Entlassung zur Strafe, so wird dem Arbeiter, nach Bewandniß der Umstände, die Wiederanstellung auf der betreffenden Baustelle oder bei der ganzen Eisenbahn versagt.

In beiden Fällen bemerkt die Polizeibehörde das Erforderliche auf dem Legitimationsdokumente, im letzteren Falle wird der Heimathsbehörde Nachricht gegeben.

- 15) Von der Strafenlassung einheimischer Arbeiter und der Veranlassung dazu wird die Polizeibehörde in Kenntniß gesetzt.
- 16) Haben die Arbeiter einer Schacht gegründete Beschwerde gegen den Bau-Aufsichtsbeamten zu führen, so muß sich der Schachtmeister mit den zwei dazu erwählten Arbeitern an den nächsten Vorgesetzten desselben wenden.

Der Letztere untersucht den Gegenstand der Beschwerde an Ort und Stelle und entscheidet darüber pflichtmäßig nach dem Befunde. Dieser Entscheidung haben sowohl der Bau-Aufsichtsbeamte als die Arbeiter sich zu unterwerfen.

- 17) Arbeiter, welche eine Ersparniß von dem verdienten Lohne ihrer Familie übersenden wollen, können sich hierzu der bewilligten Portofreiheit bedienen. Auch steht den Arbeitern frei, um ihr erspartes Lohn gegen Diebstahl oder sonstige Verluste zu sichern, dasselbe den von der Bauverwaltung dazu bestellten Rendanten an jedem Zahltag zur Aufbewahrung zu übergeben, welcher darüber Quittung ertheilt und den ihm behändigten Betrag auf Verlangen an jedem Zahltag ganz oder theilweise gegen Aushändigung der Quittung zurückzahlen hat. Für diese Aufbewahrung und Rückzahlung darf dem Arbeiter nichts in Abzug gebracht werden.

B. Besondere Bestimmungen für die betreffende Baustelle.

- 18) Bei den Affordarbeiten erhält der Schachtmeister von dem jeder Arbeiterschacht ausgezahlten Lohne vorweg von jedem Thaler als Entgelt oder Entschädigung (Schachtmeistergeld) für die ihm obliegenden Verrichtungen (§. 8 der vorstehenden allgemeinen Vorschriften).
- 19) Zum Bauaufseher dieser Schacht ist der und zu dessen nächsten Vorgesetzten (§. 16 der vorst. allg. Vorschriften) der Herr bestellt.
- 20) Zum Rendanten, an welchen Ersparnisse (§. 17 der allgemeinen Vorschriften) abgeliefert werden können, ist der Herr bestellt.
- 21) Jeder Arbeiter ist verpflichtet, der Krankenkasse beizutreten und hat dazu wöchentlich von seinem Lohne einzulassen, wofür er im Erkrankungsfall freie ärztliche Hülfe, freie Arznei und so lange er nach dem Ermessen der Bauverwaltung arbeitsunfähig ist, täglich Verpflegungsgeld erhält. — An Stelle des Verpflegungsgeldes kann auch die Aufnahme in eine Krankenanstalt nach dem Ermessen der Bauverwaltung und auf deren Kosten angeordnet werden. — Auf eine längere Zeit als der von 14 Wochen hat auf Verpflegungsgeld kein Arbeiter Anspruch.
- 22) Jeder Arbeiter hat die besonderen Vorschriften, welche die Bauverwaltung zur Sicherstellung eines geordneten Arbeitsbetriebes, sowie zur Vermeidung von

Gefahr und Beschädigung auf der Baustelle durch Anschlag bekannt gemacht hat, pünktlich zu befolgen. — Die Uebertretung dieser Vorschriften wird mit Geldstrafen, die durch den Aufsichtsbeamten oder durch dessen Vorgesetzten bis zum Betrage von Einem Thaler festzusetzen sind, geahndet werden.

Der Betrag dieser Strafen wird an die vorgedachte Krankenkasse abgeführt.

Anlage V

zur Mittheilung des Senats
vom 21. September 1870.

V e r t r a g

wegen Uebernahme des Betriebs auf der Eisenbahn Langwedel-Uelzen.

Nachdem von der Königlich Preussischen Regierung der freien Hansestadt Bremen die vertragsmäßige Ertheilung einer Concession zur Erbauung und zum Betriebe einer Eisenbahn von Langwedel nach Uelzen in Aussicht gestellt worden ist, haben Herr Senator **Grave** als Bevollmächtigter des Senats der freien Hansestadt Bremen, und unter Vorbehalt der Genehmigung desselben, sowie Herr Regierungsrath **Lent** Namens und im Auftrage des Directorii der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, vorbehaltlich der Genehmigung des Gesellschaftsausschusses, rücksichtlich der Uebernahme des Betriebes auf dieser Eisenbahn für den Fall der Ertheilung der gedachten Concession nachfolgenden Vertrag abgeschlossen.

§. 1.

Die freie Hansestadt Bremen wird den Bau der gedachten Eisenbahn in Gemäßheit der ihr zu ertheilenden Concession der Königlich Preussischen Regierung ausführen lassen.

Der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft wird für den Fall, daß der Bau der Bahn nicht von der Königlich Preussischen Regierung ausgeführt wird, die Befugniß eingeräumt, durch einen Commissar resp. durch hiermit zu beauftragende Beamte von den Entwürfen sowie von der Ausführung des Baues während der ganzen Zeit desselben Kenntniß zu nehmen und hierauf bezügliche Vorschläge zu machen.

Von Bremischer Seite werden solche Vorschläge thunlichst berücksichtigt werden, insbesondere in der Richtung, daß die dem Ersatze unterworfenen Gegenstände den bei den Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnen eingeführten Einrichtungen conform beschafft werden.

Das Terrain der Bahn soll zwar sogleich für zwei Gleisen beschafft, der Oberbau jedoch vorerst eingleisig angelegt werden. Sobald sich der Senat überzeugt, daß die Anlage des zweiten Gleises durch das Interesse des ordnungsmäßigen Betriebs geboten ist, wird derselbe hierzu auf Bremische Kosten schreiten und die Ausführung auf Grund eines vereinbarten Kostenanschlags, der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft übertragen.

In Uelzen wird ein zur gemeinschaftlichen Benutzung bestimmter Bahnhof für die Stendal-Uelzen und Langwedel-Uelzener Bahn nach einem gemeinschaftlich festzusetzenden Plane und Kostenanschlage angelegt werden.

§. 2.

Nach Vollendung der Bahn wird dieselbe nebst Nebenanlagen rücksichtlich der Betriebstüchtigkeit vor der landespolizeilichen Revision derselben durch gemeinschaftliche Commissare geprüft werden. Der landespolizeilichen Abnahme wird ein Commissar der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft beiwohnen.

Sollten bei Aufstellung der Entwürfe oder bei der Ausführung des Baues oder nach Vollendung desselben im gütlichen Wege nicht zu beseitigende Differenzen

über die Vollständigkeit und Solidität der Anlage, wie dieselben zu einem ordnungsmäßigen Betrieb nothwendig sind, auftauchen, so entscheidet hierüber das Königlich Preussische Eisenbahncommissariat zu Berlin.

Etwaige Einwendungen gegen die Vollständigkeit und Solidität der Anlage sind spätestens drei Monate nach der Prüfung durch die gemeinschaftlichen Commissare geltend zu machen. Nach Ablauf dieser Frist können wegen etwa später sich findender Mängel keine Ansprüche mehr erhoben werden.

Falls die Ausführung der Bahn einem Unternehmer übertragen wird, soll dafür gesorgt werden, daß derselbe in alle die Ausführung des Baues betreffenden Bestimmungen dieses Vertrags an Stelle Bremens vertragsmäßig eintritt, und die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft wird, unter der Voraussetzung, daß die Person des Unternehmers und der mit demselben abgeschlossene Vertrag den in dieser Beziehung von ihr zu stellenden Anforderungen genügt, den Eintritt desselben in die obigen, die Ausführung des Bahnbaues betreffenden Verbindlichkeiten der freien Hansestadt Bremen genehmigen.

§. 3.

In Betreff der Herstellung der Bahn nebst Nebenanlagen werden als zur Bahn gehörig angesehen:

- a. Die Gleise mit Weichen, Drehscheiben, Uebergänge, Durchlässe, Canäle, Brücken, Wegeüberführungen und Unterführungen zc. mit vollständiger Beschaffung der Böschungen und Bettungen, die Bahnhofsanlagen an Rampen, Perrons, Wegen, Verladungseinrichtungen, Wägevorrathungen, — die Bahnhofsgebäude mit vollständiger innerer Einrichtung, namentlich mit dem für die Wartezimmer, sowie für die Expeditionslocale erforderlichen Mobiliar, ferner die Dienstgebäude längs der Bahn, endlich die zum Zwecke des Telegraphendienstes erforderlichen Anlagen und Einrichtungen, welche letztere in denselben Constructionen, wie bei den Bahnstrecken der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft hergestellt werden.
- b. Ueber die von Bremen überwiesenen Anlagen und Gegenstände wird ein Inventar mit vollständiger Beschreibung aufgenommen, nach welchem die Bahn bei der Uebernahme des Betriebs übergeben wird. Das Inventar wird in doppelter Ausfertigung aufgestellt und von beiderseitigen Commissaren anerkannt.

Nach Uebergabe der Bahn gemachte Anlagen oder angeschaffte Gegenstände werden in beiden Exemplaren des Inventars nachträglich eingetragen und soll jährlich eine Vergleichung der in demselben gemachten Abänderungen stattfinden.

§. 4.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft übernimmt den gesamten und ausschließlichen Betrieb der Bahn und wird denselben mit Sorgfalt und Genauigkeit ausführen lassen. Bremen ist in dieser Hinsicht mindestens alles Dasjenige zu fordern berechtigt, was auf den eigenen Bahnen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zur Anwendung kommt.

Die Betriebseröffnung erfolgt sofort, nachdem die Bahn betriebsfähig hergestellt sein wird.

Demgemäß liegt der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft rücksichtlich des Betriebs während der Vertragszeit insbesondere ob:

- a. Die gesamte Geschäftsleitung unter der im §. 11 vorbehaltenen Mitwirkung des Bremischen Specialcommissars, namentlich
 - alle Verhandlungen mit anderen Eisenbahnverwaltungen und dem Publikum, sowie mit den Behörden, das Rechnungswesen, die Ertheilung der Instructionen an die Beamten und Dienststellen;
- b. die Feststellung des Betriebsreglements;
- c. die Veröffentlichung der Tarife und Fahrpläne;
- d. die Unterhaltung der Bahn und Zubehör;
- e. die Stellung und Unterhaltung des Betriebsmaterials;

- f. der Transport- und Expeditionsdienst und die Bahnbewachung;
- g. die selbstständige Anstellung, Befoldung, Versetzung, Entlassung der für die Bahn erforderlichen Beamten und die Annahme und Löhnung des nöthigen Hülfspersonals und der Arbeiter.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft tritt in alle Verbindlichkeiten Bremens, welche diesem kraft des Concessionsvertrags oder sonstiger Preussischen Normen rücksichtlich des Betriebes obliegen ein, mit Ausnahme der Verpflichtung zur Entrichtung der Preussischen Eisenbahnsteuer von der Bremen zufließenden Reineinnahme der Bahn.

§. 5.

Die Unterhaltung der Bahn, der jetzigen und künftigen Nebenanlagen und Ergänzungen sowie aller sonstigen zu der Bahnanlage gehörigen Gegenstände, einschließlich der Erneuerung und des Ersatzes der durch den Betrieb unbrauchbar werdenden Gegenstände werden von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auf ihre Kosten in der Weise besorgt, daß, mit Ausnahme von Gegenständen, welche durch die ordnungsmäßige Abnutzung ihre Brauchbarkeit nicht verlieren, — Alles in dem Zustande erhalten wird, in dem es übergeben worden ist.

Erhebliche Aenderungen in den Constructionen, sowie der Ersatz von Einrichtungen oder Gegenständen durch neue, von den bisherigen verschiedene Einrichtungen, resp. Gegenstände, welche eine Erweiterung oder Verbesserung der Bahnanlage enthalten und durch das Bedürfnis des ordnungsmäßigen Betriebs geboten sind, sowie ferner Ergänzungen, welche in Folge eintretenden vermehrten Verkehrs resp. Betriebsbedürfnisses nothwendig werden, sind nur mit Zustimmung Bremen's auf dessen Kosten herzustellen. Sollten Meinungsverschiedenheiten über die Nothwendigkeit solcher Neuerungen und Erweiterungen entstehen und nicht durch directe Verständigung ausgeglichen werden können, so entscheidet das Königlich Preussische Eisenbahncommissariat zu Berlin.

Unbrauchbare oder überflüssig gewordene Gegenstände fallen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft, sofern sie auf deren Kosten durch andere ersetzt sind, außerdem aber Bremen zu.

Der Erlös aus dem Verkaufe der alten Schwellen und Schienen fließt dem Erneuerungsfond zu (cf. §. 6).

§. 6.

Für die Erneuerung des Bahnobersbaues und der Betriebsmittel werden aus dem der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zukommenden Antheil an den Betriebseinnahmen die Seitens des Königlich Preussischen Handelsministeriums zu Berlin festzusetzenden regulativmäßigen Rücklagen gemacht und angesammelt.

Die vom ersten Januar des auf die Betriebseröffnung folgenden Jahres an zu bewirkenden Rücklagen für die Erneuerung des Bahnobersbaues werden mindestens für jede Meile eingleisiger Bahnstrecken 2000 Thaler pr. Jahr betragen; außerdem fließt der Erlös aus dem Verkaufe der alten Schwellen und Schienen dem Erneuerungsfond zu. Der sich folchergehalt bildende Fond wird besonders verwaltet und fällt, wenn bei der Aufhebung dieses Vertrags ein Bestand vorhanden ist, der freien Hansestadt Bremen als Ersatz für die Abnutzung der alsdann vorhandenen noch brauchbaren Gegenstände zu. Weitere Anforderungen bezüglich der ordnungsmäßigen Abnutzung des Bahnobersbaues finden bei der Rückgabe nach Aufhebung des Vertrags nicht statt.

§. 7.

Innerhalb der festgestellten Grenzen ordnet die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die erforderliche Reparatur und Ergänzung an. Im Laufe des Sommers jeden Jahres werden beiderseitige Commissare gemeinschaftlich den Zustand der Bahn untersuchen und zugleich Vorschläge über die im folgenden Kalenderjahre event. nöthigen Ergänzungen machen. Wenn gegen diese Vorschläge, welche mit Kostenanschlägen spätestens bis 15. September dem Bremischen ständigen Eisenbahncommissar und dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vorzulegen sind, bis zum 1. November Erinnerungen von keiner Seite gemacht werden, so gelten dieselben als angenommen. Werden Erinnerungen erhoben, so wollen beide Theile sich thunlichst vor Jahreschluß darüber verständigen.

§. 8.

Die aus dem Bahnbetrieb durch Verschuldung oder andere Ursachen sich ergebenden Schäden an der Bahnanlage oder Dritten gegenüber fallen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zur Last.

§. 9.

Sämmtliche Einnahmen der Bahn werden an die Hauptkasse der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeführt und von Letzterer der Bremen zustehende Antheil nach erfolgter vorläufiger Feststellung monatlich an Bremen gezahlt. Die definitive Abrechnung erfolgt gleichzeitig mit dem Jahresabschlusse des Magdeburg-Halberstädter Eisenbahnunternehmens, und zwar, spätestens sechs Monate nach dem Schlusse des Betriebsjahrs.

§. 10.

Von der gesammten Bruttoeinnahme der Bahnverwaltung führt die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ein Drittel an Bremen ab. Die übrigen zwei Drittel der Bruttoeinnahmen bleiben jener Gesellschaft als Vergütung für die gesammten Kosten des Betriebs und die ihr nach diesem Vertrag obliegenden sonstigen Leistungen einschließlich der Rücklagen zum Erneuerungsfond.

Zu der solchergestalt zu vertheilenden Bruttoeinnahme werden auch Pacht- und Mietherträge aus den zur Bahn gehörigen Grundstücken und Gebäuden, sowie sonstige Nebennutzungen derselben, Straf gelder und dergleichen gerechnet. Dagegen bleibt das bei Gelegenheit der Bahnanlage und Expropriation etwa erworbene Grundeigenthum, welches nicht zur Bahnanlage gehört, und dessen Ertrag zur ausschließlichen Verfügung und für Rechnung Bremens.

In Betreff des Antheils der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft an der Betriebseinnahme wird vorbehalten, nach Ablauf von fünf Betriebsjahren eine Revision dieser Entschädigungsbeträge dahin eintreten zu lassen, ob die von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft bis dahin wirklich aufgewendeten Betriebskosten, einschließlich der Vergütung für Stellung und der Kosten für Unterhaltung der Betriebsmittel höher oder niedriger, wie die derselben zugeflossene Entschädigung ausgefallen sind. Im letzteren Falle bleibt es Bremen vorbehalten, die Entschädigung für die Folgezeit dahin zu normiren, daß entweder die wirklichen Selbstkosten und zwar in der nachstehend bezeichneten Weise oder der nach dem abgelaufenen Zeitraum für das Jahr ermittelte durchschnittliche Procentsatz der Betriebskosten in Ansatz gebracht werden.

Bei der Berechnung der Selbstkosten werden diejenigen Kosten, welche ohne Weiteres als specielle Kosten der bez. Bahn festgestellt werden können, z. B. Unterhaltung der Bahn und Bahnhöfe, Bahnbewachung etc. direct in Ansatz gebracht; für die Uebernahme der allgemeinen Verwaltung (Abrechnung etc.) wird ein Pauschale näher vereinbart; für die mit übrigen Strecken gemeinschaftlichen Kosten des Fahrpersonals, Maschinen-Reparatur etc. werden die bei dem übrigen Betriebe resultirenden Einheitsätze der Berechnung nach Maßgabe der zurückgelegten Ruhmeilen angenommen; für die Stellung und Erneuerung der Maschinen wird ein Prozentsatz (10 % der Beschaffungskosten), für die Stellung der Wagen der zur Zeit der Revision gültige Norddeutsche Wagenmiethsatz (bormalen 1 Egr. für bedeckte und offene 200 Etr. Wagen, für offene leichtere Wagen 6 Pfg. pro Achse) gerechnet.

Die Rücklagen zum Erneuerungsfond für Bahnoberbau werden als Betriebs-Ausgabe in Ansatz gebracht und alljährlich an Bremen überwiesen.

§. 11.

Die freie Hansestadt Bremen beabsichtigt mit der Langwedel-Uelzener Bahn dem Vereine deutscher Eisenbahnverwaltungen beizutreten. In soweit in Vereinsangelegenheiten Beschlüsse zu fassen und Erklärungen abzugeben sind, werden sich die freie Hansestadt Bremen, welche in allen auf die Langwedel-Uelzener Bahn bezüglichen Angelegenheiten durch den ständigen Eisenbahn-Commissar vertreten werden wird, und das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vorher verständigen; die Ausführung der Beschlüsse liegt dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ob.

Außer der Vertretung durch den ständigen Eisenbahn-Commissar behält sich Bremen vor, einen Special-Commissar (Eisenbahn-Director) zur Wahrnehmung seiner Interessen zu ernennen und denselben entweder am Sitz des Directorii der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft oder in Bremen domiciliren zu lassen. Der Letztere ist berechtigt, an den Sitzungen des Directorii, in allen Angelegenheiten, welche sich auf die bez. Bahn und den dieselbe betreffenden Verkehr zc. beziehen, mit beratthender Stimme Theil zu nehmen, außerdem aber wird das Directorium jegliche Auskunft in den bezüglichen Angelegenheiten jederzeit bereitwilligst ertheilen und die Einsicht in die Bücher und Acten der Gesellschaft gestatten, auch alle im Interesse des Unternehmens oder Verkehrs gestellten Bremischen Anträge unter Zuziehung des Specialcommissars in sorgfältige Erwägung ziehen und thunlichst berücksichtigen.

Andererseits wird der Specialcommissar Bremischer Seits beauftragt werden als Vertreter des Directorii, Angelegenheiten der bez. Bahn, welche in Bremen zum Austrag zu bringen sind, entweder direct oder unter Zuziehung der betreffenden Gesellschaftsbeamten zu ordnen und seine Vermittelung eintreten zu lassen.

Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft übernimmt es, für die Betheiligung des Bremischen Specialcommissars, als Vertreter der Langwedel-Melzener Bahn, an den Conferenzen der Eisenbahnverbände, bei welchen jene Bahn betheiligt ist, zu sorgen und demselben rechtzeitig von der Anberaumung der Sitzungen dieser Verbände unter Mittheilung der bezüglichen Protokolle Kenntniß zu geben.

Die Betheiligung an den Generalversammlungen resp. den in denselben zu fassenden Beschlüssen behält sich die freie Hansestadt Bremen vor; in denjenigen Fällen, wo eine Betheiligung Bremens nicht stattfindet, wird das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft die Vertretung wahrnehmen. Die für die Langwedel-Melzener Bahn disponiblen Vereinskarten für Oberbeamte verbleiben zur Disposition des Directorii der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft mit der Maßgabe, daß auf Wunsch der freien Hansestadt Bremen dem von derselben eventuell anzustellenden Specialcommissar eine Karte zu überweisen sein wird. — Auf der Bahnstrecke Langwedel-Melzen werden von jedem Theile die in eisenbahndienstlichen Angelegenheiten erforderlichen Freifahrtskarten ausgestellt.

§. 12.

Die generelle Feststellung des Fahrplans sowie die allgemeine Normirung der Fahr- und Transportpreise unterliegen der Verständigung der contrahirenden Theile. Es soll jedoch das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft hierdurch nicht behindert sein, im einzelnen Falle etwa erforderliche Züge außer dem Fahrplane anzuordnen, sowie Aenderungen, welche sich in den Tarifen des Verbandverkehrs, insoweit es sich hierbei um Ermäßigungen handelt, als erforderlich herausstellen sollten, zuzustimmen und sie einzuführen, resp. demgemäß in den Verbänden die entsprechenden Erklärungen abzugeben. In diesen Fällen wird das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft nachträglich der freien Hansestadt Bremen von den eingetretenen Aenderungen unverzüglich Mittheilung machen.

§. 13.

Es wird dieser Vertrag zunächst auf die Dauer von zehn Jahren vom Schlusse des Jahres der Betriebseröffnung an gerechnet geschlossen und nach Ablauf dieses Zeitraums stillschweigend von Jahr zu Jahr fortgesetzt, falls nicht mindestens zwei Jahre vor Ablauf der bestimmten oder verlängerten Vertragszeit von einer oder der anderen Seite das Vertragsverhältniß gekündigt worden ist. Im Fall einer solchen Kündigung erlischt der Vertrag am 31. December des auf die Kündigung folgenden zweiten Kalenderjahres.

§. 14.

Für den Fall einer derartigen Vertragsaufhebung behält Bremen sich vor, ob und wie weit Bremen einen Theil (jedoch höchstens die Hälfte) der für den Betrieb der Bahn Langwedel-Melzen beschafften resp. vorhandenen Betriebsmittel gegen eine durch gemeinschaftliche Commissare festzusetzende Taxe übernehmen will. Ferner verpflichtet sich Bremen diejenigen Beamten der Bahn, welche als Bahnwärter zc. und Stationsbeamte in Stationen der bez. Bahn fungiren, insoweit die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft diese Beamten nicht zurückziehen und anderweitig

verwenden kann, zu übernehmen und denselben die bis dahin erhaltenen Bezüge an Einkommen u. zu belassen, sowie die Pensionsverpflichtungen gegen dieselben zu übernehmen, wogegen die von ihnen eingezahlten Pensionsbeiträge an Bremen auszu zahlen sind. Zur Uebernahme dieser Verpflichtungen rücksichtlich derjenigen Beamten, welche nach erfolgter Vertragskündigung angestellt sind oder erhöhte Gehalte oder Pensionen zugesichert erhalten haben, ist Bremen nur dann verpflichtet, wenn die Anstellung resp. Gehalts- oder Pensionserhöhung mit seiner Zustimmung geschehen ist.

§. 15.

Stwaige aus diesem Vertrage entstehende Streitfragen zwischen beiden Theilen sollen auf schiedsrichterlichem Wege endgültig zur Entscheidung gebracht werden und zwar in der Art, daß jeder Theil ein unbetheiligtes Mitglied der Direction einer Norddeutschen Eisenbahn zum Schiedsrichter ernimmt. Diese Schiedsrichter verständigen sich über einen Obmann, um dessen Ernennung in Ermangelung einer Verständigung das Königlich Preussische Handelsministerium zu Berlin ersucht werden soll.

Dessen zur Urkunde ist dieser Vertrag in zwei gleichlautenden Exemplaren von beiden Bevollmächtigten unterzeichnet worden.

So geschehen Bremen, am 20. Mai 1870.

(gez.) Grave. (gez.) Lent.

Nachdem in
18. März und 18. April
in diesem Zwecke be-
stehende Zeit über-
müthiger Weise keine
zu Verwendung zu
Anpassung und
bestimmter Theil bere-
it. Der größere
Stückzahl angele-
get, hat aber,
werden können, mit
unbedeutender Theil
in Ueberweisung
im Frühjahr 1871
in zum sowohl je-
nigen und n-
in seinen Vorsta-
in ihm die Verfü-
geanden worden
mit den bisherige
nd Befriedigungen
zu willfahren und
zusammen.

2.

Der von
nach vollständig
und jedoch ge-
1150 Thaler
nach zwanzig
dieses Gehalts

Er für
jahre stehend,
unfähig genor-
habe machen t-
von stets mit
Jahren und m-
dauerndes körp-
halten und er
nicht vermöge.

Diese t-
genannten Le-
Bewilligung de-
wertigen Gehalt-
nach, der sein
auch abgesehen
lande während
dem Lehrerberuf
nach den bis