

Indem die Bürgerschaft schließlich sich dabei beruhigen will, daß an Stelle der von ihr gewünschten jährlichen Uebersicht über den Stand der Anstalt, solche Uebersicht nur nach jedesmaligen längeren Zwischenräumen und zuerst wieder mit Ende 1871 erteilt werde, ersucht sie den Senat, im Einverständniß mit ihr diese Berichterstattung für die Zukunft wenigstens dahin zu normiren, daß die Deputation beauftragt werde, von 5 zu 5 Jahren diese Uebersicht vorzulegen.

5. Herstellung einer Fahrbahn vom Osterdeich über den Altenwall nach der Holzpforte und Regulirung der Straße von der Tippen nach dem Stephanikirchhofe.

Die Bürgerschaft genehmigt die Herstellung einer Fahrbahn von behauenen Steinen zur Verbindung des Osterdeichs mit der Holzpforte an der Straße am Altenwall, wünscht jedoch die Ausführung dieser Anlage auf das Budget für 1868 zu verweisen und beauftragt die Straßenbaudeputation, demgemäß zu verfahren. Sie bewilligt die Regulirung der Straße von der Tippen zum Stephanikirchhof und die dafür veranschlagten 200 Thaler.

6. Entfernung der Senkgruben aus dem Areal des Bürgerparks.

Die Bürgerschaft erteilt dem Antrage der Straßenbaudeputation ihre Zustimmung unter Bewilligung der für die Arbeit veranschlagten 375 Thaler.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 31. Mai 1867.

1. Vertrag mit Oldenburg resp. Preußen, die Mitbenutzung des hiesigen Hauptbahnhofes von Seiten des Oldenburgischen Eisenbahn-Unternehmens betreffend.

In dem Staatsvertrage vom 8. März 1864 wegen Anlage einer Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen ist in den Art. 8, 14 und 17 eine Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes von Seiten des Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens stipulirt und das Weitere einer näheren Vereinbarung zwischen Bremen und Oldenburg, bezw. Hannover (jetzt Preußen), so weit dieser Staat wegen des gemeinschaftlichen Betriebes u. dabei betheiligt ist, vorbehalten worden.

Die dieserhalb gepflogenen commissarischen Verhandlungen haben zu dem Abschlusse eines Vertrages mit Oldenburg geführt, welchen der Senat der Bürgerschaft hieneben in Abschrift mittheilt und zur Erläuterung desselben das Folgende bemerkt.

Bei der Schwierigkeit, im Voraus ein auch nur annähernd richtiges Urtheil über den Umfang des Oldenburgischen Eisenbahnbetriebes sich zu bilden, ist es für zweckmäßig erachtet worden, vorläufig nur einen Vertrag auf kurze Zeit bis zum 31. December 1869 abzuschließen und für die von Oldenburg zu den Kosten des Betriebes zu leistenden Beiträge Abversionalsummen festzustellen; inzwischen sollen möglichst genaue Ermittlungen über den Oldenburgischen Eisenbahnverkehr erhoben werden. Wenn nicht bis zum 31. December 1868 gekündigt wird, dauert der Vertrag auch über den 31. December 1869 fort, eine einjährige Kündigung ist dann aber jederzeit zulässig.

Es würde unthunlich sein, den Oldenburgischen Eisenbahnbetrieb auf bestimmte Theile des Bahnhofes zu beschränken; daher hat man laut Art. 1 des Vertrages nur die Reparaturwerkstätte nebst Zubehör und den Coakschuppen von der Mitbenutzung ausgeschlossen; den Locomotivschuppen aber für eine event. zwei Locomotiven so lange eingeräumt, als der gemeinschaftliche Betrieb der Hannover-Bremer Eisenbahnen des Raumes nicht bedürfen, oder Oldenburg nicht selbst ein Maschinenhaus auf dem Bahnhofs zu bauen sich entschließt. In dieser Beziehung steht jedem Theile eine jederzeitige einjährige Kündigung zu (cf. Art. 2 und 8).

Dem Art. 3 gemäß werden sämtliche Gleisanlagen des Bahnhofes dem Oldenburgischen Betriebe ebenfalls eingeräumt; weil aber für den solchergestalt vermehrten allgemeinen Betrieb auf dem Bahnhofe die jetzigen Gleisanlagen nicht ausreichen, so werden zunächst einige Gleiserweiterungen und mehrere Parallelgleise, später auch ein besonderes Einfahrts- und Ausfahrtsgleis zu und von der Personenhalle für Oldenburgische Rechnung hergestellt, dem allgemeinen Betriebe aber nicht vorenthalten werden.

Da für's Erste nur das Nothwendige hergestellt werden soll, so ist im Art. 4 besonders hervorgehoben worden, daß Oldenburg sich der Verpflichtung nicht wird entziehen können, sobald durch den vermehrten Betrieb erweiterte Anlagen erforderlich werden sollten, für die Kosten solcher Anlagen die Verzinsung des Capitals und die Unterhaltungskosten, event. einen verhältnismäßigen Antheil derselben zu übernehmen.

Im Art. 5 verzichtet Oldenburg für jetzt auf die Anstellung eigener Bahnbeamten und im Art. 6 wird festgestellt, daß von den zwei Gleisen der Weserbahn das südliche dem Oldenburgischen Betriebe, entsprechend dem dafür bestimmten Gleise der Weserbrücke bis auf Weiteres, zugewiesen werden soll, unbeschadet des Bremen vertragsmäßig zustehenden Rechts, beide Gleise zu benutzen. Für's Erste ist es zweckmäßig, den Oldenburgischen Betrieb von dem Bremischen auf der Weserbahn getrennt zu halten.

Im Art. 7 sind die Aversionalsummen stipulirt, welche Oldenburg für die Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes und der Weserbahn an Bremen zu zahlen hat.

1) macht Oldenburg für die Dauer dieses Vertrages Gebrauch von der in Nr. 5 des Schlußprotokolls zu Art. 14 Nr. 2 Alinea 1 und Nr. 3 des Staatsvertrages vom 8. März 1864 ihm eingeräumten Befugniß, die stipulirte Aversionalsumme von jährlich 5000 Thalern Gold für darin näher bezeichnete Zinsen, Verschleiß und Unterhaltungskosten zu bezahlen.

2) zahlt Oldenburg an Bremen jährlich 4 % Zinsen der Anlagekosten der neu herzustellenden Gleise, unter Hinzurechnung des Werthes des dafür anzuweisenden Grundes.

3) zahlt Oldenburg an Bremen die Summe von $\text{Ert.}^{\text{ap}} 7580$ für die in dem Art. 7 sub c näher bezeichneten Leistungen. — Die einzelnen Positionen sind theils nach den Angaben der sachverständigen Eisenbahnbeamten berechnet, theils ist von den aus dem Durchschnitt der letzten drei Jahre zusammengestellten Ausgaben der Betriebsdirection für den Hauptbahnhof ein Zehntel genommen, als der muthmaßliche Antheil, welchen der Oldenburger Betrieb an dem allgemeinen Betriebe während der nächsten Jahre haben wird; als Beitrag zu den Unterhaltungskosten der Gleise ist dagegen ein Sechstel der Ausgaben berechnet, weil die Benutzung der Gleise verhältnismäßig größer ist als diejenige der andern Bahnhofseinrichtungen. — Die Berechnung der Unterhaltungskosten für demnächst auszuführende Gleisanlagen, über welche der definitive Plan noch ausgearbeitet werden soll, ist vorbehalten.

Dem Art. 9 des Vertrages mit Oldenburg gemäß ist die Zustimmung Preußens zu den vorstehenden Vereinbarungen, so weit sie erforderlich war, herbeigeführt und hat ihren Ausdruck in dem ebenfalls abschriftlich beifolgenden Vertrage gefunden. Außer den $\text{Ert.}^{\text{ap}} 7580$, welche Oldenburg an Bremen und dieses der gemeinschaftlichen Betriebskasse der Hannover-Bremer Eisenbahnen vergütet, weil diese die bezüglichen Ausgaben leistet, zahlt Bremen aus demselben Grunde der genannten Kasse aus der von Oldenburg zu zahlenden Aversionalsumme von 5000 Thalern Gold:

$\text{Ert.}^{\text{ap}} 765$ für Unterhaltung der Gebäude und Einrichtungen auf dem Hauptbahnhofe, nämlich ein Zehntel der jährlichen Unterhaltungskosten nach dem Durchschnitt der letzten drei Jahre, und

$\text{Ert.}^{\text{ap}} 550$ für die Preußen zur Hälfte obliegende Verzinsung der Anlagekosten des für Rechnung des gemeinschaftlichen Unternehmens der Bremen-Oester Bahn ausgeführten Theils des Bahnhofes Bremen; — nämlich gleichfalls den zehnten Theil der betreffenden Zinsensumme.

Da die Betriebskasse für gemeinschaftliche Rechnung zwischen Bremen und Preußen geführt wird, so wurde diese Berechnungsweise gewählt; Bremen erhält demnach die Hälfte der einzuzahlenden Summen aus der Abrechnung des Betriebes zurück.

Der Rest der Aversionalsumme von 5000 Thalern Gold begleicht ungefähr den zehnten Theil der Zinsen des übrigen Anlagecapitals des Hauptbahnhofs und der Weserbahn und die sonstigen in dieser Summe enthaltenen Oldenburgischen Beiträge.

Der Senat erklärt sich nach vorgängig eingeholtem Einverständnisse der Eisenbahn-deputation, mit beiden Verträgen einverstanden und ersucht die Bürgerschaft um ihre baldige Erklärung.

2. Eisenbahnfahrтарif für Auswanderer.

Nachdem der Achtgroschentarif im Anfange des Jahres 1864 mit der hannoverschen Regierung vereinbart worden war, erließ unterm 26. März des gedachten Jahres der Senat die Verordnung, daß die Beförderung der Schiffspassagiere von der Stadt Bremen nach Bremerhaven oder Geestemünde fortan nur auf der Eisenbahn oder auf Dampfschiffen, nach anderen Abgangshäfen auf Dampfschiffen oder geeigneten Fahrzeugen, die von einem Dampfschiffe in einer Fahrt geschleppt werden, — geschehen dürfe.

Als darauf im Anfange des Jahres 1865 der erwähnte billigere Tarif in Folge des vorbehaltenen Rücktritts Hannovers wiederum beseitigt wurde, fand sich auch der Senat veranlaßt, jene Verordnung insoweit aufzuheben, daß fortan die Beförderung der Schiffspassagiere, falls dieselbe zu Wasser erfolge, auf Dampfschiffen oder auf geeigneten Fahrzeugen, welche von einem Dampfschiffe in einer Fahrt geschleppt werden, geschehen solle.

Diese letztere Bestimmung ist sodann auf den Antrag der Bürgerschaft in die unterm 9. Juli v. J. publicirte, die Beförderung von Schiffspassagieren nach außer-europäischen Ländern betreffende Verordnung [S. 11 (3)] aufgenommen worden.

Da nun seitdem die Königl. Preussische Eisenbahndirection zu Hannover sich zur Wiedereinführung des Achtgroschentarifs bereit erklärt hat, sofern man diesseits die obengedachte Vorschrift vom 26. März 1864 wieder ins Leben rufe, — und der Senat die Annahme eines solchen Erbietens nur zweckmäßig erachten konnte, so hat er geglaubt, seine zustimmende Erwidierung unter der Voraussetzung, daß thunlichst für das jederzeitige Vorhandensein der erforderlichen Transportmittel werde gesorgt werden, gleichwie unter dem Vorbehalte seines Dispositionsrechts für geeignete Fälle, nicht verzögern zu sollen.

Indem der Senat der Bürgerschaft mit Rücksicht auf die angeführte, früher mit ihr über den fraglichen Gegenstand gepflogene Verhandlung nicht hat unterlassen wollen, die vorstehende Mittheilung von der Sachlage zu machen, — zweifelt er nicht, daß die Wiedereinführung des billigeren Tarifs auch ihrem Wunsch entspricht, wenn gleich dieselbe durch eine Erneuerung der Vorschrift vom März 1864, welche ohne Verzug zur öffentlichen Kunde zu bringen sein würde, bedingt ist.

3. Nachbewilligung für das Leuchtschiff Bremen.

Auch der Senat bewilligt die in dem Bericht der Häfendeputation in näher angegebener Weise beantragten 4950 Thaler.

4. Entfernung der Senkgruben aus dem Areal des Bürgerparks.

Gleichfalls genehmigt der Senat die Herausgabe von 375 Thalern für die von der Straßenbaudeputation empfohlene Arbeit.

5. Herstellung einer Fahrbahn vom Osterdeich über den Altenwall nach der Holzpforte und Regulirung der Straße von der Tippen nach dem Stephanikirchhofe.

Der Senat hat die Straßenbaudeputation angewiesen, die in ihrem Bericht für Herstellung einer Fahrbahn von behauenen Steinen zur Verbindung des Osterdeichs mit der Holzpforte veranschlagte Summe in ihr nächstjähriges Budget aufzunehmen. Zur Regulirung der Straße von der Tippen nach dem Stephanikirchhof bewilligt er die erforderlichen 200 Thaler.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 31. Mai 1867.

Zum Zwecke der in dem Staatsvertrage vom 8. März 1864 wegen Anlage einer Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen vorbehaltenen Verständigung in Betreff der Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens sind am heutigen Tage zu den deshalb verabredeten commissarischen Verhandlungen zusammengetreten:

im Auftrage des Senats der freien Hansestadt Bremen
der Senator Grave,

im Auftrage der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung
der Regierungsrath Strackerjan,

und haben den nachstehenden Vertrag, vorbehaltlich der Ratification, abgeschlossen.

Art. 1.

Die in dem Art. 8 des Staatsvertrages vom 8. März 1864 bezeichneten Localitäten und Einrichtungen auf dem Bremischen Hauptbahnhof werden ohne Ausnahme dem Oldenburgischen Eisenbahnbetriebe zur Mitbenutzung überwiesen, so lange dieser Vertrag seine Gültigkeit behält. Von der Mitbenutzung ausgeschlossen sind die Reparaturwerkstätte nebst Zubehör, der Coaksschuppen und event. der Locomotivschuppen, sobald die sub Art. 2 mit Bezug auf diesen getroffene Vereinbarung erlischt.

Art. 2.

Da von der Erbauung eines besonderen Maschinenhauses Oldenburgischerseits für jetzt noch abgesehen wird, so wird auch die Mitbenutzung des auf dem Bremischen Hauptbahnhofe belegenen Locomotivschuppens nebst Drehscheibe und Wasserstation und zwar für eine hier zu stationirende Dienst-Locomotive und eventuell für eine Reserve-Locomotive bis auf Weiteres gestattet; jedoch soll ein bedeckter Raum für Brennmaterial nicht zur Verfügung gestellt werden.

Art. 3.

Sämmtliche auf dem Bremischen Hauptbahnhofe gegenwärtig befindliche Gleisanlagen werden ebenfalls, so weit erforderlich, der Oldenburgischen Mitbenutzung überwiesen.

Außerdem übernimmt Bremen die Herstellung der auf den Antrag Oldenburgs und auf dessen Rechnung anzulegenden neuen Gleise, zunächst derjenigen Gleise, welche in der dem Conferenzprotocolle vom heutigen Tage angehefteten Karte mit rother Farbe eingezeichnet sind.

Im Weiteren soll ein besonderes Einfahrts- und Ausfahrtsgleis zu und von der Personenhalle für das Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahnunternehmen für dessen Rechnung von Bremen hergestellt, ein definitives Project für diese Anlagen ausgearbeitet und vorgelegt, inzwischen aber die Herstellung der in der obenerwähnten Karte mit rother Farbe eingezeichneten provisorischen Weichenänderungen ausgeführt werden.

Sämmtliche für Oldenburgische Rechnung herzustellende Gleisanlagen werden von der Benutzung durch den gemeinschaftlichen Betrieb der Hannover-Bremer Eisenbahnen nicht ausgeschlossen, da nur auf diese Weise kostspieligeren Anlagen für jetzt vorgebeugt werden kann.

Art. 4.

Sobald es sich herausstellen sollte, daß die gegenwärtigen Einrichtungen des Bremischen Hauptbahnhofes für den zukünftigen vergrößerten Betrieb auf demselben nicht ausreichen, wenn u. A. die Verlängerung und Ueberdachung des nördlichen Perrons der Personenhalle, die Anlage weiterer neuer Gleise, die Herstellung eines eigenen Maschinen- und Dienstgebäudes erforderlich werden sollte, wird Oldenburg die Verzinsung und Unterhaltungskosten solcher Anlagen, bezw. den verhältnismäßigen Antheil dieser Kosten übernehmen.

Art. 5.

Oldenburgischeits wird von der im Art. 19 des Staatsvertrages vom 8. März 1864 vorbehaltenen Anstellung eigener Bahnbeamten und Bahndiener auf dem Bremischen Hauptbahnhofe bis auf Weiteres abgesehen. Im Uebrigen bleibt es bei den Bestimmungen des Art. 17 des erwähnten Staatsvertrages.

Art. 6.

Von den jetzt bestehenden zwei Gleisen der Weserbahn soll das nördliche dem Bremischen, das südliche dem Oldenburgischen Betriebe bis auf Weiteres zugewiesen werden, unter Aufrechterhaltung der Bestimmung des Art. 28 des Staatsvertrages vom 8. März 1864.

Art. 7.

Für die solchergestalt vereinbarte Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes und der Weserbahn zahlt für die Dauer dieses Vertrages Oldenburg an Bremen ein wie folgt näher festgesetztes Aversum:

a) Oldenburg zahlt an Bremen die in Nr. 5 des Schlußprotokolls zu Art. 14 Nr. 2 Alinea 1 und Nr. 3 des Staatsvertrages vom 8. März 1864 stipulirte Aversionalsumme von jährlich Fünftausend Thalern Gold für die Verzinsung des Anlagecapitals der Gebäude, Gleise und sonstigen Einrichtungen des Hauptbahnhofes und der Anlagekosten der Weserbahn, für Verschleiß der Gebäude des Hauptbahnhofes und für Unterhaltung der Gebäude des Hauptbahnhofes und Unterhaltung und Bewachung der Weserbahn.

b) Oldenburg zahlt an Bremen dem Art. 14 Nr. 2 Alinea 2 des Staatsvertrages vom 8. März 1864 gemäß jährlich 4 % Zinsen der Anlagekosten der laut Art. 3 dieses Vertrages anzulegenden neuen Gleise, unter Hinzurechnung des Werthes des dafür anzuzweisenden Grundes.

c) Oldenburg zahlt an Bremen eine Aversionalsumme von jährlich Sieben Tausend Fünf Hundert und Achtzig Thalern Preussisch Courant; im Einzelnen wie folgt:

1) für Mitbenutzung des Locomotivschuppens auf dem Bremischen Hauptbahnhofe nebst Drehschreibe und Wasserstation und zwar für eine hier zu stationirende Dienst-Locomotive und eventuell für eine Reserve-
Locomotive Ert^{sch} 500

2) für Bedienung der Locomotiven, soweit diese nicht Sache des Locomotivführers und Heizers ist und für Wasserspeisung der Locomotiven » 500

3) als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung und Ergänzung, d. h. völligen Instandhaltung der jetzt auf dem Hauptbahnhofe vorhandenen Gleise und für Instandhaltung derjenigen Gleise, welche für Oldenburgische Rechnung angelegt werden sollen und in der dem Conferenz-Protokolle vom heutigen Tage angehefteten Karte mit rother Farbe eingezeichnet sind » 1310

Die Unterhaltungskosten der nach dem definitiven Plane demnächst noch anzulegenden besondern Oldenburgischen Gleise sind hierin nicht eingeschlossen und demgemäß besonders zu berechnen.

4) als Beitrag zu den Beamtenbesoldungen » 2200

5) als Beitrag zu den Arbeitslöhnen » 2000

6) für den Rangirdienst unter der Voraussetzung, daß dabei die hier etwa stationirte Oldenburgische Maschine mitwirkt, soweit sie dazu im Stande sein wird » 500

7) als Beitrag zu den Kosten für Erleuchtung, Heizung und Reinigung der Gebäude » 340

8) als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Bahngeräthe » 230

zusammen wie oben Ert^{sch} 7580

Art. 8.

Der gegenwärtige Vertrag soll unter der Bedingung einjähriger Kündigung zunächst bis zum 31. December 1869 Gültigkeit haben und alsdann, wenn nicht bis zum 31. December 1868 von der einen oder der andern Seite gekündigt worden

ist, mit der Befugniß jeder Zeit zulässiger einjähriger Kündigung fortlaufen. Diese Kündigungsfrist soll sich jedoch nicht auf die Ausführung derjenigen Anlagen beziehen, welche durch den Oldenburgischen Betrieb sich etwa künftig als erforderlich herausstellen möchten, z. B. die Anlage eines eigenen Maschinenhauses etc., vielmehr soll vom Beginn des Betriebes an hiefür eine jederzeitige Kündigung unter einer Abhülfsfrist von einem Jahre vorbehalten bleiben.

Art. 9.

Bremen erklärt dafür Sorge tragen zu wollen, daß die im Art. 17 des Staatsvertrags vom 8. März 1864 vorgesehene Zustimmung Hannovers, jetzt Preußens, zu den vorstehenden Vereinbarungen herbeigeführt werde.

So geschehen Bremen, den 9. April 1867.

Anlage II

zur Mittheilung des Senats
vom 31. Mai 1867.

Nachdem in Betreff der Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens zwischen den von Bremen einerseits und Oldenburg andererseits dazu ernannten Commissarien unterm 9. April 1867 ein Vertrag, vorbehaltlich der Ratification, abgeschlossen worden ist, sind zum Zwecke der in dem Artikel 17 des zwischen Bremen und Oldenburg behufs Ausführung des vorgenannten Eisenbahnunternehmens abgeschlossenen Staatsvertrages vom 8. März 1864 vorgesehenen Zustimmung Hannovers, jetzt Preußens, zu der oben erwähnten Vereinbarung zusammengetreten:

im Auftrage des Senats der freien Hansestadt Bremen
der Senator Grave,

im Auftrage der Königlich Preussischen Regierung
der Oberbaurath Funk,

und haben den nachstehenden Vertrag, vorbehaltlich der Ratification durch die Eisenbahncommission des Senats der freien Hansestadt Bremen und beziehungsweise durch Se. Excellenz den Königlich Preussischen Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, abgeschlossen.

Artikel 1.

Preußen genehmigt sämmtliche in dem dieser Uebereinkunft angehefteten Vertrage vom 9. April 1867 zwischen Bremen und Oldenburg wegen Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens getroffene Vereinbarungen, soweit sie das gemeinschaftliche Unternehmen der Hannover-Bremer Eisenbahnen berühren.

Artikel 2.

Bremen vergütet an die gemeinschaftliche Betriebskasse der Hannover-Bremer Eisenbahnen aus den von Oldenburg für die Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes zu zahlenden Aversionalsummen:

- Ert. 765 für Unterhaltung der Gebäude und Einrichtungen auf dem Hauptbahnhofe,
- > 550 für die Verzinsung der Anlagekosten des für Rechnung des gemeinschaftlichen Unternehmens der Bremen-Geeste Bahn ausgeführten Theils des Bahnhofes Bremen,
- > 500 für Mitbenutzung des Locomotivschuppens auf dem Bremischen Hauptbahnhofe nebst Drehscheibe und Wasserstation und zwar für eine hier zu stationirende Dienst-Locomotive und eventuell für eine Reserve-Locomotive,

- Err. 500 für Bedienung der Locomotiven, soweit diese nicht Sache des Locomotivführers und Heizers ist und für Wasserspeisung der Locomotiven,
 » 1310 als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung und Ergänzung, d. h. völligen Instandhaltung der jetzt auf dem Hauptbahnhofe vorhandenen Gleise und für Instandhaltung derjenigen Gleise, welche für Oldenburgische Rechnung angelegt werden sollen und in der dem Conferenz-Protocoll vom heutigen Tage angehefteten Karte mit rother Farbe eingezeichnet sind.

Die Unterhaltungskosten der nach dem definitiven Plane demnächst noch anzulegenden besondern Oldenburgischen Gleise sind hierin nicht eingeschlossen und demgemäß besonders zu berechnen.

- » 2200 als Beitrag zu den Beamtenbesoldungen,
 » 2000 als Beitrag zu den Arbeitslöhnen,
 » 500 für den Rangirdienst, unter der Voraussetzung, daß dabei die hier etwa stationirte Oldenburgische Maschine mitwirkt, soweit sie dazu im Stande sein wird,
 » 340 als Beitrag zu den Kosten für Erleuchtung, Heizung und Reinigung der Gebäude,
 » 230 als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Bahngeräthe,

außerdem die Unterhaltungskosten der nach dem definitiven Plane demnächst noch anzulegenden besondern Oldenburgischen Gleise.

Artikel 3.

Dieser Vertrag bleibt in so weit und so lange in Gültigkeit, als der erwähnte zwischen Bremen und Oldenburg abgeschlossene Vertrag vom 9. April 1867 oder ein Theil desselben nicht erloschen sein wird. Bremen verpflichtet sich, diesen Vertrag mit Oldenburg zu kündigen, sobald solches von Preußen als nothwendig erkannt und unter Innehaltung der im §. 8 desselben verabredeten Fristen Bremen mitgetheilt werden wird.

So geschehen 2c.

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 7. Juni 1867.

1. Budget für das Jahr 1867.

Auf den Beschluß der Bürgerschaft vom 8. v. M. erklärt sich der Senat, unter Bezugnahme auf seine Mittheilung vom 13. Mai, nunmehr wie folgt:

Ordentliche oder gewöhnliche Einnahmen.

Zu Cap. III, Posten 24: »Von Legaten an die Huchelriede und die Stadtmauer« ist der Senat damit einverstanden, daß die hinsichtlich dieser Legate bestehende Vorschrift außer Kraft gesetzt wird, und wird das hiezu Erforderliche anordnen.

Ordentliche oder gewöhnliche Ausgaben.

Zu Cap. I, Posten 4: »Gehalte und Salarien« hat der Senat zwar nichts dagegen zu erinnern, daß die in der Anlage zu seiner Mittheilung vom 12. April d. J. zusammengestellten Berichte und Erörterungen der verschiedenen theilgenommenen Behörden einer weiteren Prüfung im Kreise einer Deputation unterzogen werden; er hält jedoch dafür, daß eine solche Prüfung, der Natur des Gegenstandes nach, weit besser innerhalb der Finanzdeputation als von einer besonderen dafür niederzusetzenden Deputation vorgenommen werde, und wird, falls die Bürgerschaft sich mit dieser Modification einverstanden erklärt, die Finanzdeputation demgemäß beauftragen.