

V.

Bürger = Convents = Verhandlungen.

Am Dienstag, den 22. April 1845.



Antrag des Senats.

Der Senat kann der Ehrliebenden Bürgerschaft heute die angenehme Nachricht mittheilen, daß seine, derselben am 8. October vorigen Jahres geäußerte und gern von ihr getheilte Hoffnung eines baldigen Abschlusses der bekannten seit mehreren Jahren mit der Krone Hannover gepflogenen Verhandlungen in Erfüllung gegangen, indem Er derselben zwei von den beiderseitigen Bevollmächtigten am 14. d. unterzeichnete Staatsverträge

A. die Anlage einer Eisenbahn von Hannover nach
Bremen

Anlage A.

und

B. die Regelung verschiedener Verkehrsverhältnisse betreffend,

Anlage B.

beikommend vorlegt und damit den Antrag, sich über die Genehmigung derselben mit ihm einverstanden zu wollen, verbindet.

Wie im Leben jedes Menschen, so giebt es auch im Leben jedes Staates Augenblicke, wo man, wie einer unserer gefeiertsten Dichter sich ausdrückt:

„eine Frage frei hat an das Schicksal“.

Es sind das solche Momente, wo ein Entschluß von folgenreichster Bedeutung für die Nachkommenschaft nicht länger aufgeschoben werden kann, indem auch die Unterlassung desselben eine gleiche Verantwortlichkeit in Anspruch nehmen würde.

Wir dürfen uns nicht verhehlen, daß wir uns bei der heute zur Entscheidung gestellten Frage, — von Genehmigung der vorgelegten Uebereinkunft oder von deren Verweigerung, — in einer solchen Lage befinden. — Sie muß uns daher zu einer ernstern Würdigung derselben auffordern; — und da bei allem, was im Leben Epoche macht, Vergangenheit und Zukunft sich begegnen, so werden wir nur in gleichzeitiger Berücksichtigung beider den leitenden Faden zu finden vermögen.

Die erste betreffend, wird es hier jedoch keines weiteren Rückblicks bedürfen, als bis zu dem Zeitpunkte, wo für das gesammte deutsche Vaterland, und so auch für uns, nach jener schmachvollen Unterdrückung selbstständiger Wirksamkeit gleichsam ein neues Staatsleben begann.

Wie vor dreißig Jahren die größeren und kleineren deutschen Staaten, soviel deren aus jener Zeit der Zerstörung noch lebensfähig hervorgegangen, sich zu einem neuen gemeinsamen Bunde vereinten, drängten sich unter der Masse ihnen zu solchem Zwecke vorliegender Aufgaben vor allen diejenigen hervor, welche einer unverzüglichen Lösung bedurften. Dahin gehörte zunächst die Feststellung eines Organs zu gemeinsamer Verständigung und Beschlußnahme der erforderlichen Mittel zur Erhaltung der Selbstständigkeit und Sicherheit der Paciscenten, welches mithin auch geeignet sei zur Beseitigung der Gefahren innerer Zwietracht und äußerer Angriffe diejenigen weiteren Vereinbarungen herbeizuführen, welche durch die Feststellung der Mittel und Wege zu gütlicher oder gerichtlicher Erledigung aller Differenzen der Bundesglieder, wie durch die einer gemeinsamen Wehr und Kriegsverfassung später in's Leben getreten sind.

Wie viel jedoch noch übrig bleibe, um das, was das deutsche Reich in seinen gesunden Tagen den Genossen desselben geleistet hatte, diesen, wenn auch unter veränderten Formen, wieder zuzuführen, ist auf dem Wiener Congresse keinesweges verkannt, auch mehr als ein Grundstein dazu gelegt worden, — aber bei der bekannten plötzlichen Unterbrechung dieser Verathungen durch unerwarteten neuen Angriff des kaum besiegten Feindes mußte die endliche Lösung aller dieser Aufgaben künftiger weiterer Verständigung vorbehalten bleiben.

Der dahin gehörige 19. Artikel der Deutschen Bundesacte, welcher den Vorbehalt solcher weiteren Vereinbarung über die Handels- und Schifffahrts-Interessen der verschiedenen Deutschen Bundesstaaten ausspricht, hat jedoch bis dahin nur in Beziehung auf die letzteren, wenigstens einige gemeinsame Früchte herbeigeführt, indem auf die mehrere Deutsche Bundesstaaten durchströmenden Flüsse die auf jenem Congresse vereinbarten Regeln in Anwendung gekommen und durch nähere Verabredung der Uferstaaten von Zeit zu Zeit zu verbesserten Einrichtungen Veranlassung geworden sind.

Wie wenig aber damit für die Lösung jener Hauptaufgabe geschehen, wie dazu vielmehr der Verkehr auf Land- und Wasserwegen, durch Flußschifffahrt und durch Seeschifffahrt mit allen seinen Hilfsmitteln als ein sich wechselseitig bedingendes Ganzes ins Auge zu fassen und zu regeln sein wird, wenn jemals von einem Deutschen Nationalhandel und von einer diesen fördernden und schützenden Bundespolitik ernstlich die Rede sein soll, — wo in Deutschland ist das tiefer und lebendiger

empfunden, als in denjenigen seiner Staaten, die, wie wir, durch Lage, Geschichte und vorherrschende Tendenz zu Organen der Vermittlung Deutscher Theilnahme am Weltseehandel befähigt und darum berufen erscheinen.

So gestalteten sich denn vor unserm Blicke auch die seit einer Reihe von Jahren in allen Deutschen Staaten rege gewordenen Bestrebungen zur Entfesselung des Handels und Verkehrs, wie sie sich durch Zoll- und Steuervereine, Cartellconventionen, Transit- und Post erleichterungen, durch kunstreiche Straßenanlagen, Canalbauten, Flußcorrectionen, Gewerbeausstellungen, wie durch Handels- und Schiffahrtsverträge Einzelner mit Einzelnen kund gegeben, weder als bloß aus partiellen Bedürfnissen hervorgegangen, und auf deren Befriedigung gerichtet, noch als unabänderliche Normen künftigen Gesammtlebens, — sondern vielmehr in dem Lichte wetteifernden Ringens einzelner Glieder, um die Stellung zu gewinnen und sich zu derjenigen Beweglichkeit zu befähigen, welche dem ganzen Körper nicht fehlen darf, wenn Deutschlands hohe Bestimmung, die einer kräftigen Einheit unter Festhaltung aller Vortheile lebendiger Mannigfaltigkeit, jemals errungen und zur Wahrheit werden soll.

Der Blick auf das größere oder geringere Maas der jedem einzelnen Genossen zur Mitwirkung verliehenen Kräfte darf aber diesen Wetteifer so wenig lähmen, als der auf die mögliche Ferne des erstrebten Ziels. Es handelt sich hier nur um die Sorge für das Del in der Lampe, die keinem erlassen bleibt.

Haben sich diese Ansichten fortwährend bei uns befestigen müssen, da wir von Deutschland weder scheiden wollen noch können, ja zur Förderung unserer besonderen Interessen nicht einmal etwas zu unternehmen vermögen, das nicht von der innigsten Verbindung derselben mit den vaterländischen Gesammtinteressen Zeugniß gäbe, so ist uns dadurch zugleich die Aufgabe erwachsen, jede bedeutende Unternehmung dieser Art auch als einen wesentlichen Bestandtheil für den Organismus jenes Deutschen Gesammtlebens zu betrachten und uns deshalb für das Eingreifen in dasselbe zu fördern mit denjenigen Bundesgenossen zu verständigen, die als nächste Glieder in dieser Kette und gleiche Bestrebungen theilend, ihren Willen und ihre Kräfte mit den unsrigen zu vereinigen berufen sind.

In diesem Sinne und von dieser Richtung ausgehend ist vor 18 Jahren der Staatsvertrag abgeschlossen, welcher die Entstehung des Hafens und des Hafenlebens an der Mündung der Weser zur Folge hatte, durch deren Existenz seitdem nicht bloß einem Bremischen sondern zugleich einem Deutschen Bedürfnisse fortwährend zunehmende Befriedigung erwächst. Dem Schiffahrtsverkehr mit dem seewärts belegenen Auslande ist dadurch ein mit seltenen Ausnahmen in jeder Jahreszeit zugänglicher Ankerplatz eröffnet, und für die Sicherstellung der denselben benutzenden Fahrzeuge, sowie für die Befriedigung aller zur schnellsten Entladung und Wiederausrüstung erforderlichen Bedürfnisse auf eine Weise gesorgt worden, von deren Zweckmäßigkeit die jährlich wachsende Benugung dieser Anstalten das redendste Zeugniß giebt.

Schien dieses Unternehmen damals die schwachen Kräfte unsers Staats in einem gleich unverhältnismäßigen Grade in Anspruch zu nehmen, wie das, von welchem am heutigen Tage die Rede ist, wurde es dennoch im Glauben an die Nothwendigkeit

unseres Fortschreitens auf dem Wege practischer Theilnahme an weiterer Entwicklung nationaler Tendenzen gewagt, und hat der Erfolg diesen Glauben selbst durch ein seitdem eingetretenes Wachsthum unserer Kräfte gerechtfertigt, so darf uns das allerdings ermuthigen, auch die Consequenzen jenes Vorschritts mit glaubensvollem Blicke in die Zukunft ins Auge zu fassen.

Diese Consequenzen sind aber nicht zu verkennen. Sie ergeben sich schon aus der Janusgestalt, welche die Individualität unsers Freistaats charakterisirt. Hat derselbe bereits ein Jahrtausend hindurch kraft seiner Lage an einem Deutschland mit dem Weltmeere verbindenden Strome in Vermittlung des Deutschen Handels, und Schiffahrtsverkehrs mit dem seewärts belegenen Auslande seinen Beruf gefunden, so kann er diesem Berufe auch nur treu bleiben, nur fortfahren wollen, sich der Lösung dieser Aufgabe auf die Weise zu unterziehen, wie sie der Fortgang der Zeit jedesmal bedingt und der Wandel der Verhältnisse vorschreibt. Er kann daher jetzt nicht umhin, nach dem Vorgange der besuchtesten Seehäfen die Beschleunigung der Communicationen zu erstreben, welche mittelst Benützung der neuesten Fortschritte der Wissenschaften Ausfuhr und Einfuhr beflügelt. Er kann nicht ausgeschlossen bleiben wollen von der gesteigerten Verbrüderung, welche die Anwendung der Dampfkraft, wie bereits früher auf den Flüssen, so jetzt auf den Heerstraßen unseres Vaterlandes für alle Deutschen Stämme zusehends herbeiführt.

Wenn indeß auch diese Aufgabe bei den vorwaltenden Verhältnissen nur in Verbindung und unter Mitwirkung des uns von mehreren Seiten umgebenden Nachbarstaats zu lösen war, so fand sich dazu bereits in den allgemeinen Bestimmungen des mit demselben am 11. Januar 1827 abgeschlossenen Staatsvertrags eine in glücklicher Vorahnung solcher Zukunft vereinbarte Grundlage vor, auf der in gleicher freundlicher Verständigung nur fortgebaut zu werden brauchte.

Wenn es nämlich Art. XVI. dieses Vertrags heißt:

„Beide Staaten werden sich überhaupt in ihren Bemühungen, das gemeinsame Interesse durch vermehrte, verbesserte und erleichterte Communicationen zu fördern und den bisherigen Schwierigkeiten derselben durch gegenseitige Unterstützung und Aushülfe zu begegnen, auf alle thunliche Weise die Hand reichen und zu unterstützen bemüht sein, auch deshalb weitere freundliche Verhandlungen statt finden lassen“;

so sind bei dieser Veranlassung zugleich als Gegenstände solcher weiteren Verhandlung namentlich bezeichnet worden

„Vereinbarung über zweckdienliche Maaßregeln, die Aufrechterhaltung der gegenseitigen Abgabensysteme sicher zu stellen“,

„die zweckmäßigste Art und Weise, die Strombahnen der das Handels- und Schiffahrtsinteresse beider Staaten zunächst in Anspruch nehmenden Flüsse und sonstigen Wassercommunicationen zu verbessern“

und endlich die Zusicherung, daß über

„die

„die Frage, ob und wie die neuesten künstlichen Wegeverbesserungen auf den bedeutendsten Communicationsstraßen beider Staaten in Anwendung zu bringen seien?“

näher berathen und desfallsige Untersuchung durch Sachverständige auf gemeinschaftliche Kosten angestellt werden solle.

Keiner dieser gemeinsamen Vorsätze ist in der seitdem verflossenen Zeit folgenlos geblieben. Ueber die eine wie über die andere der gedachten Aufgaben haben vorläufige Verhandlungen und partielle Vereinbarungen statt gefunden, bis dieselben jetzt dahin gediehen sind, in ihrer Gesamtheit und in ihrem Zusammenhange dergestalt aufgefaßt zu werden, wie es sich aus den beiden heute mitgetheilten Verträgen näher ergibt.

Was den Hauptgegenstand derselben, die Erbauung einer Eisenbahn zwischen Hannover und Bremen betrifft, so nahm derselbe zuerst im Jahre 1832 die gemeinsame Aufmerksamkeit in näheren Anspruch. Es wurde dabei jedoch damals, wie das auch fast in allen andern Staaten zutraf, von der Voraussetzung ausgegangen, daß Unternehmungen dieser Art sich nur für Actiengesellschaften eignen würden, welche dann mit den betreffenden Regierungen über die Bedingungen, unter welchen ihnen die Ausführung eines solchen Plans zu gestatten sei, sich weiter zu benehmen haben würden. Unter Versuchen, solche Gesellschaften zu bilden, verstrichen darauf mehrere Jahre. Sie sind sämmtlich fruchtlos geblieben, hatten indeß doch im Herbst 1835 beiden Regierungen die Veranlassung gegeben, mit vorläufiger Untersuchung des zu einer solchen Anlage geeigneten Terrains einen Anfang zu machen, zu welchem Zwecke den damit beauftragten Hannoverschen Technikern ein Bremischer zugeordnet wurde.

In Folge der Ereignisse des Jahres 1837 trat jetzt ein längerer Stillstand in diesen Verhandlungen ein, während dessen der Senat den Gegenstand derselben jedoch nicht aus den Augen verlor. Bei der folgenreichen Wichtigkeit desselben erschien es ihm dabei als dringendes Bedürfniß, die desfallsigen Vorberathungen einer aus seiner Mitte dazu niedergesetzten Commission, durch vertraulichen Beirath von Seiten der Bürgerschaft erweitert und vervollständigt zu sehen. Er trug deshalb am 29. December 1840 bei dieser darauf an, ihm einige des vollsten Vertrauens derselben genießende Männer zu solchem Zwecke namhaft zu machen. Die Bürgerschaft entsprach dieser Aufforderung auf's Willfährigste, erwählte dazu sechs ihrer Mitglieder, sprach dabei noch den, vom Senate gern gewährten Wunsch der Theilnahme des damaligen Archivars aus und erklärte sich auch mit dem Antrage der sorgfältigsten Geheimhaltung dieser Berathungen einverstanden. — Dieselben haben seitdem unausgesetzt statt gefunden, und das vollkommenste gegenseitige Vertrauen hat im ganzen Laufe derselben vorgewaltet.

Diese gemeinschaftliche Berathung führte zunächst eine Verständigung über die großen Nachtheile und Schwierigkeiten herbei, welche das Eingehen auf eine Actienunternehmung zum Zweck der beabsichtigten Eisenbahnanlage zur Folge haben dürfte. Das gänzliche Mißlingen des auf diesem Wege erfolgten Versuchs, das Project einer Rhein-Weser-Eisenbahn in's Leben zu führen, stand als warnende Erfahrung vor

Augen, und die gefährlichen Chancen einer von der jedesmaligen Majorität wechselnder Actionaire abhängigen Leitung und Fortführung eines solchen Unternehmens konnte unmöglich verkannt werden. Von Seiten des Senats wurde auch nichts versäumt, diese Ansicht bei Gelegenheit vertraulicher Communicationen mit Hannoverschen Staatsmännern zu bevorworten, wo derselben ein erwünschter Anklang begegnete. — Die Ueberzeugung von der größeren Zweckmäßigkeit, mit solchen Anlagen von Staatswegen zu verfahren, sprach sich denn auch bei den Verhandlungen aus, welche in den Jahren 1841 und 1842 von Seiten der Königlich Hannoverschen Regierung mit den dortigen Ständen über die Erbauung von Landeseisenbahnen statt fanden. Unter den Geldbewilligungen für solche Bahnbauten, die sich anfangs auf andere Routen beschränkten, fand sich endlich im Jahre 1842 auch die für eine Bahn von Hannover nach Bremen angeführt, jedoch unter gewissen bestimmten Voraussetzungen, wozu namentlich die gehörten, daß Bremen sich erbiete, für die Hälfte der Kosten derselben Sorge zu tragen, daß die Einheit der bestehenden Eisenbahnverwaltung im Königreiche Hannover dabei gewahrt bleibe, und daß die in dem Staatsvertrage vom 11. Januar 1827 zugesicherte weitere Vereinbarung über zweckdienliche Maaßregeln, die Aufrechterhaltung der gegenseitigen Abgabensysteme sicher zu stellen, bei dieser Veranlassung gleichzeitige Erledigung finde. Diese Bedingungen gestalteten sich daher als die nicht zu umgehende Basis aller weiteren Verhandlungen zwischen Hannover und Bremen über diesen Bahnbau, welche unter den seit dem Julius 1843 dazu von beiden Seiten ernannten Commissarien stattgefunden haben, und in den vorgelegten beiden Verträgen vom 14. April d. J. zum Abschlusse gekommen sind.

Wenn diese unausgesetzt betriebenen Negotiationen, um bis dahin zu gelangen, einen Zeitraum von beinahe zwei Jahren erfordert haben, und desungeachtet der Kostenanschlag des ganzen Unternehmens nur erst approximativ angegeben werden kann, auch über den Lauf der Bahn noch einzelne eventuelle Vorbehalte in den Vertrag haben aufgenommen werden müssen, so erklärt sich das aus den bei dieser Verhandlung eingetretenen ganz eigenthümlichen Verhältnissen und den daraus hervorgehenden Schwierigkeiten vollständiger Erledigung der vorhandenen Aufgaben.

Denn, wenn auch die im Jahre 1827 stattgefundene Vereinbarung, über die zweckmäßigste Art und Weise einer solchen künstlichen Communicationsstraße näher berathen und auf gemeinschaftliche Kosten desfallige Untersuchung anstellen zu lassen, von Seiten Hannovers nie verkannt worden ist, so war doch in diesem Staate inzwischen der Entschluß gereift, ein größeres Eisenbahnnetz über das ganze Land zu erstrecken, von dem die Straße von Hannover nach Bremen nur einen Theil und die Einmündung derselben in das Bremische Gebiet den kleinsten Theil ausmacht. Jene größere Unternehmung aber erforderte zu ihrer consequenten Fortführung durch benachbarte Länder zuvörderst die Eingehung von Vertragsverhältnissen mit anderen Staaten. Mehrere der dadurch veranlaßten Bauten wurden sofort zur Ausführung gebracht; damit mußte sich aber zugleich ein Verwaltungsorganismus für das gesammte Hannoversche Eisenbahnwesen practisch gestalten, und durch das alles waren nun vielfache Rücksichtnahmen geboten worden, die bei dem ursprünglich isolirten Project der ein-

fachen

fachen Erbauung einer Eisenbahn zwischen Hannover und Bremen weder vorherzusehen waren, noch in Anschlag gebracht werden konnten.

Die erste vorläufige Vereinbarung mit der Hannoverschen Regierung konnte sich daher auch nur an die gedachten Vertragsbestimmungen von 1827 reihen und die commissarische Uebereinkunft zur Folge haben, in welcher unter dem 17. October 1843 die Wiederaufnahme der auf gemeinschaftliche Kosten anzustellenden technischen Untersuchung in einer bestimmteren Richtung festgesetzt wurde. Von dieser Uebereinkunft gab der Senat der Ehrliebenden Bürgerschaft am 26. April 1844 Kunde, und vereinbarte sich am 3. Mai 1844 mit derselben zur Niederlegung einer gemeinschaftlichen Deputation, welcher die Verwendung der zu diesem Zwecke vorläufig bewilligten Summe anvertraut wurde.

Der Fortgang dieser technischen Untersuchung brachte es nun mit sich, daß über den diesseitigen Endpunkt der Bahn und mithin über die Lage des Bremischen Bahnhofes ein Entschluß gefaßt werden mußte. Die erwähnte Deputation erstattete darüber, nach vorgängiger Berathung mit den dazu angenommenen Sachverständigen, einen Bericht, welchen der Senat der Bürgerschaft am 8. October 1844 mittheilte, und sich mit derselben an diesem Tage zugleich über die Annahme der darin enthaltenen Vorschläge, sowie seiner darauf begründeten Anträge vereinbarte. Die berichtende Deputation wurde bei dieser Gelegenheit zu einer ständigen erhoben, mit dem Charakter einer beratenden und verwaltenden für das ganze Eisenbahnunternehmen und Zubehör bekleidet und der Umfang der Competenz derselben durch Rath- und Bürgereschluß festgestellt.

Was den zweiten Vertrag, die Regelung verschiedener Verkehrsverhältnisse enthaltend, betrifft, so ist auch dieser, wie bereits erwähnt, in den allgemeinen Bestimmungen des Staatsvertrags von 1827 begründet. Auch die darin zugesicherte weitere Berathung über gemeinsame Maaßregeln, die gegenseitigen Abgabensysteme sicher zu stellen, hat seitdem zu mehrfachen Verhandlungen Anlaß gegeben. Namentlich haben solche in der Zeit stattgefunden, wo sich durch die Wahrnehmung vielfacher Veruntreuungen der die Unterweser befahrenden hiesigen, oldenburgischen und hannoverschen Leichterschiffer, welche zugleich dem Schleichhandel die Thüre öffneten, ein gemeinsames Bedürfniß für die Anordnung solcher Maaßregeln aussprach. Was damals zu keinem bestimmten Resultate gedieh, ist jetzt wieder aufgenommen und zum Abschlusse gefördert, auch einiges andere, die Erleichterung des Verkehrs Bezweckende dabei zur Erörterung gekommen. Endlich ist diese Gelegenheit nicht versäumt, einen dritten, ebenfalls bereits 1827 zur Sprache gebrachten Gegenstand, nämlich die gemeinsame Sorge für Correction und Austiefung der Niederweser wiederum anzuregen, und es ist gelungen, desfallsige willfährige Zusicherungen Hannovers in diesen Vertrag aufgenommen zu sehen.

Dies ist der geschichtliche Hergang der bisherigen Verhandlungen über diese verschiedenen wichtigen Gegenstände, die der Senat hier um so mehr in Erinnerung bringen zu müssen geglaubt hat, als der dahin einschlagende Theil der vorher angeführten Conventsprotocolle sich bewandten Umständen nach noch nicht zum Abdrucke

eignen konnte, was auch mit den heute vorgelegten Verträgen, deren nach beiderseitiger Genehmigung erfolgende Ratificationsauswechslung zuvor abgewartet werden muß, nicht minder der Fall ist.

Der Senat verkennet übrigens nicht, daß der Inhalt dieser beiden Verträge und namentlich desjenigen über die Eisenbahn, wo die Vereinbarungen über die Bedingungen und den Organismus der Gemeinschaftlichkeit, über das Verfahren bei dem Bau und über das bei dem Betriebe, um sie gehörig zu würdigen, in ihrer Besonderheit wie in ihrem Zusammenhange mit voller Aufmerksamkeit aufzufassen sind, — sowohl hinsichtlich der Mannigfaltigkeit ihrer Bestimmungen, als der Motive, aus welchen sie hervorgegangen, einer ausführlicheren Erläuterung bedürfen, als Er in dem Vorstehenden darüber zu geben vermochte. Da hiezu indeß nur die Commissarien, welche diese Verhandlungen geführt, vollständig befähigt erscheinen konnten, so hat Er dieselben veranlaßt, ihm einen umfassenden Bericht über beide Verträge zu erstatten, den Er keinen Anstand nimmt, der Ehrliebenden Bürgerschaft zu ihrer Kenntnißnahme hiebei vertraulich mitzutheilen, wenn dessen weitere Veröffentlichung, wie aus dem Inhalte hinreichend ersichtlich ist, auch nicht zulässig erachtet werden kann.

Sollte jedoch die Ehrliebende Bürgerschaft über diese oder jene der in Frage stehenden Vertragsbestimmungen noch die Ertheilung weiterer Aufklärung wünschen, und zu einer vertraulichen Unterhaltung darüber, welche selbstredend nur in einem kleineren Kreise dem Zweck entsprechend statt finden kann, einige ihrer Mitglieder delegiren wollen, so werden sowohl die mit der Unterhandlung von dem Senate beauftragten Commissarien, als, wie derselbe nicht bezweifeln darf, auch die sämtlichen Mitglieder der Eisenbahn-Deputation, welche von dem ganzen Hergange der Verhandlungen in fortlaufender Kunde erhalten sind, sich dazu mit Vergnügen bereit finden.

Sobald sich die Ehrliebende Bürgerschaft nun mit dem Senate über seinen heutigen Antrag zur Genehmigung dieser beiden Verträge einverstanden erklärt haben dürfte, wird derselbe zu weiterer Berathung über einige darauf Bezug habende Gegenstände anderweitige Gelegenheit darbieten.

Der Senat setzt übrigens voraus, daß die gemeinschaftliche Finanzdeputation der bereits am 26. April vorigen Jahres an dieselbe ergangenen Aufforderung: darüber zu berathen und zu berichten, auf welche Weise die Beschaffung der zur Ausführung des in Frage stehenden kostbaren Unternehmens erforderlichen Geldmittel am Zweckmäßigsten zu bewirken sein dürfte? — baldigst nachzukommen sich bereit finden werde, so wie Er auch an dem Einverständnisse der Ehrliebenden Bürgerschaft mit dem in dem mitgetheilten commissarischen Berichte enthaltenen, und von ihm als zweckgemäß anerkannten Vorschläge nicht zweifelt: daß alles, was das Eisenbahnunternehmen über die dadurch veranlaßten Zinszahlungen und anderen Ausgaben hinaus an reinem Ertrage etwa aufbringen dürfte, zum Abtrage unserer durch dieses Unternehmen so bedeutend sich vermehrenden Staatsschulden zu verwenden sein werde. —

Auch bei den heute von dem Senate beantragten hochwichtigen Berathungen und folgenreichen Beschlüssen wolle der Segen des Höchsten unser Leitstern sein und bleiben.

Erklärung der Bürgerschaft.

Eine Löbliche Bürgerschaft fühlt mit Einem Hochweisen Rathe die hohe Wichtigkeit und die ganze Bedeutung der Angelegenheit, welche der Gegenstand seines heutigen Antrages ist. Ein so großes Unternehmen, das unserem Staate einen ausgedehnteren, belebteren Verkehr, unserem Handel erleichterte und vermehrte Verbindungen zu eröffnen verspricht, aber zugleich auch uns die Gewißheit neuer Lasten und Verpflichtungen bringt, kann nur aus dem höheren Gesichtspunkte der allgemeinen Wohlfahrt unseres Staats, der Beförderung unserer naturgemäßen Verbindungen mit dem Nachbarstaate und der Ueberzeugung, daß auch uns für die Erweiterung unseres Verkehrs mit dem gesammten Deutschen Vaterlande kein Opfer zu groß sein müsse, betrachtet werden. In dieser Hinsicht hofft Eine Löbliche Bürgerschaft zuversichtlich, daß die Bestrebungen unseres Freistaats nicht allein überall die rechte Anerkennung, sondern ganz besonders bei unserem Nachbarstaate, dessen uns nächst liegende Provinzen mit uns den Segen unseres Handels, unserer Schifffahrt und unseres Verkehrs theilen, Entgegenkommen und Erleichterung finden werden.

Eine Löbliche Bürgerschaft dankt vor Allem den Herren aufs innigste, welche mehrere Jahre hindurch mit so regem Eifer ihre patriotischen Bemühungen den Verhandlungen über diese Eisenbahn-Verbindung gewidmet und nun zu einem Ende geführt haben, welches wir heute zwar als ein glücklich erreichtes begrüßen, aber erst dann als ein wahrhaft glückliches betrachten können, wenn der von menschlicher Ansicht erwartete und berechnete Erfolg durch den Segen des Höchsten unseren Anstrengungen zu Theil wird.

Eine Löbliche Bürgerschaft genehmigt die ihr heute vorgelegten Verträge und dazu gehörenden Anlagen mit der Krone Hannover, und bemerkt nur, daß da es in denselben nur auf die Bestimmungen der gegenseitigen Verhältnisse beider Staaten ankam, etwa darin gebrauchte Ausdrücke keine Norm für unsere inneren staatsrechtlichen Verhältnisse abzugeben vermögen. Auch sieht Sie den in den Verträgen vorbehaltenen weiteren Vereinbarungen über Tarife, Fahrpläne, Besoldungen und was sonst weiterer Beschlußnahme unterliegen möchte, entgegen.

Indem nun die von Rath und Bürgerschaft auserkorne gemeinschaftliche Deputation in den Kreis der großen Wirksamkeit einer Verwaltung des gesammten Eisenbahn-Unternehmens unserer Seits tritt, wie es durch Rath- und Bürgerbeschluß vom 8. October 1844 festgesetzt worden, muß Eine Löbliche Bürgerschaft, im Hinblick auf die Bestimmungen in den Verträgen, nur bevorworten, daß die Einem Hochweisen Rathe oder dem Commissar zukommenden Berichte, Anschläge, Abrechnungen und sonstige, den Bau, den Betrieb, das Rechnungswesen, oder die Verwaltung angehenden Mittheilungen jederzeit zur Kenntniß der gemeinschaftlichen Deputation gebracht werden, damit diese auch im Stande sei, den ihr gewordenen Auftrag in seinem ganzen Umfange zu erfüllen. Nicht minder bemerkt Sie, wie es sich zur Erhaltung

der Einheit unseres Finanzwesens von selbst versteht, daß, gleichwie alle Zahlungen für das Unternehmen aus der General-Casse geschehen, auch alle Aufkünfte und Einnahmen in dieselbe zu versiren und zur Uebersicht dafür besondere Contos nach näher zu treffenden Vereinbarungen zu eröffnen sind.

Sollte sich Ein Hochweiser Rath, wie eine Löbliche Bürgerschaft nicht zweifeln darf, hiemit einverstanden erklären, so ersucht Sie ihn, die ihr heute vorgelegten, mit der Krone Hannover abgeschlossenen Verträge Namens Rath und Bürgerschaft zu ratificiren.

Schließlich steht Eine Löbliche Bürgerschaft nunmehr ebenfalls dem Berichte der Finanz-Deputation über die Anschaffung der zu dem Eisenbahn-Unternehmen benötigten Geldmittel entgegen und wird sich nach Empfang desselben darüber, wie auch über den heutigen Antrag Eines Hochweisen Rathes hinsichtlich einer weiteren Verwendung der Ueberschüsse, als tractatlich festgesetzt ist, erklären.

Möge die gütige Vorsehung, welche unseren glücklichen Freistaat stets so gnädig beschützt hat, auch zur Ausführung des im Vertrauen auf ihre Fügungen heute Beschlossenen ihren segensreichen Beistand verleihen.

Schluß-Antwort des Senats.

Gern hat der Senat vernommen, daß die Ehrliebende Bürgerschaft sich mit dem Inhalte der ihr heute mitgetheilten beiden Staatsverträge einverstanden erklärt hat. Er wird daher zur Ratification derselben das Erforderliche verfügen.

Auch der Senat bezieht sich in allem, was künftige weitere gemeinsame Beschlusnahmen in dieser Angelegenheit, so wie die gemeinsame Berathung und Verwaltung dahin einschlagender Gegenstände durch die bestehende Deputation betrifft, auf die deshalb am 8. October vorigen Jahres erfolgten Vereinbarungen, und ist nicht minder einverstanden, daß alle uns durch dieses Unternehmen veranlaßten Ausgaben und Einnahmen ihren Weg durch die Generalcasse nehmen.

Was die von dem Senate beantragte Verwendung etwaniger Ueberschüsse betrifft, so wird diese sich zum Gegenstande weiterer Berathung und Vereinbarung eignen.

Dem freundlichen Danke an alle, die sich in dieser Angelegenheit bemüht haben, schließt sich der Senat mit Vergnügen an und entläßt die Ehrliebende Bürgerschaft unter Wiederholung seines heutigen Wunsches, daß der gütige Gott auch bei Ausführung dieses wichtigen Unternehmens uns mit seinem ferneren Segen geleiten wolle!

Anlage A.
zum Antrage des Senats.

V e r t r a g

zwischen

Seiner Majestät dem Könige von Hannover und der freien Hanse-
stadt Bremen,

die Anlegung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen
betreffend.

In weiterer Verfolgung des durch Art. XVI. des Staats-Vertrages vom 11. Januar 1827 vorgesehenen Zwecks, das gemeinsame Handelsinteresse durch vermehrte, verbesserte und erleichterte Verbindungswege zu fördern, haben Seine Majestät der König von Hannover und die freie Hansestadt Bremen eine Eisenbahn von Hannover nach Bremen für gemeinschaftliche Rechnung beider Staaten zur Ausführung zu bringen beschlossen, und hierüber, nachdem wegen der Vorarbeiten zu dieser Eisenbahn-Anlage das Erforderliche bereits durch eine vorläufige Uebereinkunft vom 17. October 1843 festgesetzt worden, Verhandlungen eröffnen lassen, auch für diesen Zweck zu Commissarien ernannt:

Seine Majestät der König von Hannover

Allerhöchst Ihren Oberfinanzrath Franz Georg Carl Albrecht,
Mitglied des Guelphen-Ordens vierter Classe, und

Allerhöchst Ihren Regierungsrath Carl Ludwig Rudolph Hoppenstedt, Mitglied des Guelphen-Ordens vierter Classe, Ritter des Königlich Preussischen rothen Adler-Ordens dritter Classe und des Herzoglich Braunschweigischen Ordens Heinrichs des Löwen;

Der Senat der freien Hansestadt Bremen

den Senator Arnold Duckwig, und

den Syndicus Johann Heinrich Wilhelm Smidt;

welche, nach Auswechselung ihrer gültig befundenen Vollmachten, unter Vorbehalt der Ratification, über nachfolgende Bestimmungen übereingekommen sind.

§. 1.

Die Hauptlinie der Eisenbahn soll von Hannover ab durch die Gegend von Neustadt am Rübenberge und Nienburg nach Verden und von Verden durch die Gegend von Achim nach Bremen geführt werden.

Die Special-Linie der Eisenbahn wird durch den Bauplan und Kostenanschlag (§. 3.) festgestellt. Es bleibt jedoch einem Jeden der beiden Theile vorbehalten, diese Feststellung innerhalb seines Gebiets einer genaueren Bestimmung zu unterziehen, soweit der Kostenanschlag dadurch nicht überschritten wird.

§. 2.

Die freie Hansestadt Bremen willigt ein, daß die Leitung des Baues der ganzen Eisenbahn und ihrer Zubehörungen (cf. jedoch §. 9.), und der oberen Aufsicht des Königlich Hannoverschen Ministerii des Innern, so wie unter Zugrundelegung der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages und etwaiger künftiger Vereinbarungen, der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direction übertragen werde.

Beide Regierungen werden für ihre resp. Staatsgebiete die dieserhalb erforderlichen Verfügungen treffen.

§. 3.

Die Ausführung des Baues der Eisenbahn erfolgt nach Maßgabe eines von beiden Theilen, auf Grund der durch Uebereinkunft vom 17. October 1843 eingeleiteten Vorarbeiten, gemeinschaftlich festzustellenden Bauplans und Kostenanschlages über die Bahn, ihre Weirwerke und das gleichzeitig in denselben mit aufzunehmende Betriebs-Material.

Es soll bei dieser Feststellung

- 1) die Spurweite der Bahn zu 4 Fuß 8½ Zoll (englisch) im Lichten der Schienen gemessen,
- 2) die Kronenbreite des Bahnkörpers und der Brücken zu 28 Fuß (hannoversch) bestimmt, jedoch
- 3) der Oberbau einstweilen nur für ein einziges Schienengeleise eingerichtet werden.

Abweichungen von dem vereinbarten Bauplane und Kostenanschlage bedürfen zwar der Zustimmung beider Theile. Ausgenommen jedoch sind hievon solche Abänderungen und genauere Bestimmungen des Bauplans hinsichtlich der Bahnhöfe, Anhaltstellen, Wege-Übergänge, Brücken, Wasser-Durchlässe, Hochbauten und anderer Weirwerke, welche, nach Maßgabe der bei der Ausführung selbst sich näher ergebenden technischen Erfordernisse, in einzelnen Punkten sich als zweckmäßig herausstellen sollten, indem die Anordnung derartiger Modificationen einem jeden Theile innerhalb seines Gebiets vorbehalten bleibt, sofern dadurch der Kostenanschlag für das einzelne Bauwerk nicht überschritten wird.

Der Kostenanschlag wird so eingerichtet werden, daß er ausreicht, um die Bahn zweckmäßig und vollständig zur Ausführung zu bringen, und es sind die Zinsen des veranschlagten Gesamt-Capitals für eine dreijährige Bauzeit zu jährlich 3½ Procent in denselben mit aufzunehmen.

Künftige Vermehrungen und Erweiterungen der vorstehend vereinbarten Bau-Anlagen auf der Hannover-Bremer Eisenbahn, wie namentlich die Herstellung eines zweiten Schienengeleises, unterliegen ebenmäßig gemeinschaftlicher Bestimmung der beiden Theile. Die Kosten derselben werden von jedem Theile zur Hälfte bestritten, durch neue Einschüsse gedeckt und als Vermehrung des Anlage-Capitals in Rechnung gebracht.

§. 4.

Die Erwerbung der zur Eisenbahn-Anlage dauernd abzutretenden oder vorübergehend zu benutzenden Grundstücke und Gerechtsame wird, nach Anleitung des Bauplans und des gegenwärtigen Vertrages (cf. §§. 1. 3.), für gemeinschaftliche Rechnung, jedoch von jedem Theile innerhalb seines Gebiets einseitig, ohne Concurrenz des andern Theils, nach Maßgabe der für sein Gebiet bestehenden Gesetze, Verordnungen und Verwaltungs-Grundsätze besorgt.

§. 5.

Die nach Maßgabe des gemeinschaftlichen Kostenanschlags erforderlichen Kosten des Baues der Eisenbahn und ihrer Beiwerte, mit Einschluß der Vorarbeiten, werden von jedem der beiden Staaten zur Hälfte bestritten, und sind die anschlagsmäßig erforderlichen Geldmittel gleichzeitig und in gleichen Raten zur Verfügung der Königlich Eisenbahn-Direction zu stellen.

§. 6.

Die Kosten der Königlich Hannoverschen Central-Verwaltung des Eisenbahnbaues durch die Königlich Eisenbahn-Direction, ihres technischen Büreau, ihres Canzlei-, Registratur-, Cassen- und Rechnungswesens, so wie der sonstigen, ihr untergeordneten, bei der Central-Verwaltung der Hannoverschen Landes-Eisenbahnen angenommenen Angestellten, werden für die Hannover-Bremer Bahn, vom Tage der Auswechselung der Ratificationen dieses Vertrages an, aus der gemeinschaftlichen Bau-Casse dieser Bahn, nach Verhältniß der gemessenen Länge derselben zu der gemessenen Länge der übrigen unter der Hannoverschen Central-Verwaltung im Bau oder im Betriebe begriffenen Eisenbahnen, mit bestritten.

§. 7.

Wenn bereits bestehende, zum Zwecke der Eisenbahn-Anlagen im Königlich Hannoverschen Gebiete errichtete Anstalten oder daselbst bereits vorhandene Geräthschaften, Werkzeuge u. für den Bau der Hannover-Bremer Bahn mit benutzt werden, so ist dafür der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung eine Vergütung aus der Hannover-Bremer Eisenbahn-Bau-Casse zu zahlen, über deren Ermittlung sich beide Theile näher verständigen werden.

§. 8.

Sollte der von beiden Theilen über die gemeinschaftlich zu tragenden Kosten des Baues der Bahn und ihrer Beiwerte festgestellte Anschlag nicht ausreichen, um den Bau planmäßig zur vollständigen Ausführung bringen zu können, so wird jeder

derselben zu gleichen Theilen für Herbeischaffung des erforderlichen Kosten = Zuschusses sorgen.

§. 9.

1) Die Eisenbahnhöfe zu Hannover und zu Bremen werden nicht gemeinschaftlich, sondern von jedem Staate durch dessen eigne Techniker für eigene und getrennte Rechnung angelegt.

2) Bei Anlegung dieser Bahnhöfe wird dafür gesorgt werden, daß sie den Erfordernissen eines zweckmäßigen Betriebes entsprechen.

3) Ueber diejenigen Bauwerke auf dem Bahnhöfe zu Hannover, welche für den Betrieb der Hannover-Bremer Bahn allein bestimmt sind, und über den für Anlegung des Bahnhofs in Bremen auszuwählenden Platz und hinsichtlich des Oberbaues und der Dienst- und Betriebs-Gebäude zum Grunde zu legenden Bauplan, wollen beide Theile vor der Ausführung sich verständigen.

§. 10.

Die nach Maßgabe des Bauplans einzurichtenden Zwischen-Bahnhöfe auf der Strecke von Hannover bis Bremen werden für gemeinschaftliche Rechnung angelegt.

Demnächstige Vergrößerungen dieser Bahnhöfe unterliegen vorgängigem gemeinschaftlichen Beschlusse.

§. 11.

Das Bestreben beider Regierungen wird dahin gerichtet sein, den Bau der Eisenbahn thunlichst zu beschleunigen und wo möglich zu bewirken, daß derselbe binnen zwei Jahren, von Feststellung des Bauplans und der Kostenanschläge angerechnet, zur Vollendung gelange.

§. 12.

Vor dem Beginn des Baues der Eisenbahn, und demnächst vor dem Beginn eines jeden Baujahrs, ist Seitens der Königlich Eisenbahn-Direction hinsichtlich der im laufenden und resp. in dem bevorstehenden Jahre muthmaßlich zu verwendenden Baukosten ein Bedürfnis-Anschlag vorzulegen und zu erläutern; nicht minder nach dem Schlusse eines jeden Baujahrs von derselben ein Bericht über den Fortgang des Baues und über die für denselben gemachten Verwendungen zu erstatten.

Von diesen vorschriftsmäßigen Eingaben erfolgt die Mittheilung an den Bremischen Senat in der besonders verabredeten Form durch Vermittelung des Königlich Hannoverschen Ministerii des Innern. Etwaige über diese Gegenstände gewünschte weitere Aufklärungen erlangt der Senat vermittelt des Bremischen Commissars (§. 32.).

§. 13.

Ueber den Bau der Bahn und ihrer Beiwerte wird von der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Direction eine besondere Rechnung geführt. In derselben sind sowohl die Kosten der auf der Bahn und in den Zwischen-Bahnhöfen errichteten Hochbauten getrennt aufzuführen (cf. §. 35.), als auch die Kosten des Bahnbaues auf Königlich Han-

Hannoverschem Gebiete von denjenigen auf Bremischem Gebiete so viel als möglich getrennt zu berechnen.

Nach Vollendung des Baues erfolgt die Rechnungsablage über denselben zunächst vor dem Königlichem Ministerium des Innern; dieses läßt die Baurechnung sammt Belegen und mit den etwaigen Monitiß dem Senate der freien Hansestadt Bremen zugehen, welcher solche gleichfalls prüfen läßt, seine Monita beifügt und nach deren Erledigung die Richtigkeit der Rechnung anerkennt. Die Decharge wird der Eisenbahn-Direction nach Einverständniß mit dem Senate der freien Hansestadt Bremen durch mehrerwähntes Ministerium ertheilt.

Ueber die gemeinschaftlich zu tragenden Anlagekosten der Bahn und ihrer Werke wird eine offene Conto geführt, welcher (cf. §. 3.) alle ferneren Kosten und Einschüsse für Vermehrung und Erweiterung gedachter Anlage eingerechnet werden.

§. 14.

Da es die Absicht der beiden Theile ist, nach Beendigung des Baues der Hannover-Bremer Eisenbahn, auch den Betrieb auf derselben einstweilen für ihre gemeinschaftliche und gleiche Rechnung führen zu lassen, so ist für die Dauer solcher Gemeinschaftlichkeit unter ihnen festgesetzt worden, daß alle, den Betrieb, die Verwaltung, Erweiterung oder Beschränkung des gedachten Eisenbahn-Unternehmens betreffende organische Anordnungen und Einrichtungen Gegenstand gemeinschaftlicher Bestimmung unter ihnen verbleiben.

Um jedoch den nach Maßgabe der obigen Vorschriften mit der Leitung des Unternehmens zu beauftragenden Behörden und Beamten die erforderliche Einheit und Beweglichkeit sicher zu stellen und den Geschäftsgang zu vereinfachen, sowie in fernerer Erwägung, daß die Betriebs-Verwaltung auf den übrigen, mit der Hannover-Bremer Bahn in genauer Verbindung stehenden, Eisenbahnen im Königreiche Hannover, unter Leitung und Aufsicht des Königlichem Ministerii des Innern, der Königlichem Eisenbahn-Direction zu Hannover übertragen ist, vereinigen sich beide Theile dahin, die Ausführung des Betriebes auf der Hannover-Bremer Eisenbahn ebenfalls und unter gleicher Oberaufsicht, (vorbehältlich jedoch des in dem Gebiete der freien Hansestadt Bremen dem Bremischen Senate zustehenden landeshoheitlichen Aufsichtsrechts), der genannten Eisenbahn-Direction zu übertragen. Ueber die nähere Regelung dieses Verhältnisses haben beide Theile vorläufig und bis zu weiterer Verständigung die in der Anlage enthaltene Uebereinkunft getroffen.

Beide Regierungen werden die dieserhalb erforderlichen Bekanntmachungen für ihre Hoheitsgebiete vor Eröffnung des Betriebes erlassen.

§. 15.

Die in Beziehung auf die Form und Controle des Cassen- und Rechnungswesens der Landes-Eisenbahnen im Königreiche Hannover bestehenden oder noch zu erlassenden allgemeinen Anordnungen sollen auch bei dem Bau und dem Betriebe der Hannover-Bremer Bahn Anwendung finden.

Um jedoch hinsichtlich der auf das Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmen fallenden Beträge der Einnahmen und Ausgaben die erforderliche Uebersichtlichkeit herzustellen und festzuhalten, werden beide Theile sich über die Einrichtung einer dahin zielenden Buch- und Rechnungsführung näher verständigen.

§. 16.

Ueber den Tarif des Fahr- und Frachtgeldes der Hannover-Bremer Eisenbahn werden beide Theile sich verständigen.

Dabei wird von dem Grundsatz ausgegangen werden:

„daß die Frachtsätze für Kaufmanns-Waaren und Producte, im Interesse des Handels, der Gewerbe und des Eisenbahn-Unternehmens, möglichst niedrig zu stellen, und daß, nach Verhältniß der Länge der gewöhnlichen Frachtstraßen in directer Richtung, für die Beförderung der Personen und Güter auf der Eisenbahn von Hannover nach Bremen und umgekehrt per Meile kein höherer Tariffatz zu erheben sei, als für Beförderung der Personen und Güter auf der Eisenbahn von Harburg nach Hannover, nach Braunschweig und nach Magdeburg per Meile zu entrichten sein wird.“

Abänderungen des Tarifs bedürfen ebenmäßig der beiderseitigen Zustimmung.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird ihr Bestreben dahin gerichtet sein lassen, bei dem Betriebe anderer, für Rechnung der Hannoverschen Landescasse verwalteten, die Hannoversche Seeküste mit dem Innern des Königreichs Hannover verbindenden, Eisenbahnen das gemeinsame Handelsinteresse beider Staaten und die Ertragsfähigkeit der Hannover-Bremer Eisenbahn so viel als thunlich zu berücksichtigen.

§. 17.

Die Einrichtung und Abänderung des Fahrplans, einschließlich der Bestimmungen über die Haltestellen, für alle Hauptfahrten auf der Eisenbahn von Hannover nach Bremen, und für diejenigen Localfahrten, bei denen das beiderseitige Gebiet berührt wird, unterliegen gemeinsamer Beschlußnahme beider Theile. Dabei wird so viel als thunlich dahin gestrebt werden, daß Abgang und Ankunft der Wagenzüge mit dem Betriebe einmündender Eisenbahnen in Zusammenhang gebracht werden.

Die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Direction soll jedoch, um den Erfordernissen des Verkehrs jederzeit möglichst vollständig Genüge leisten zu können, befugt sein, nicht nur von dem vereinbarten Fahrplane ausnahmsweise temporär abzuweichen, sondern auch Extrazüge abgehen zu lassen.

Localfahrten innerhalb des Königlich Hannoverschen Gebiets, soweit sie nicht in den Hauptfahrplan eingreifen, und unter gleichzeitiger Berücksichtigung der finanziellen Interessen des gemeinschaftlichen Unternehmens, können einseitig von dem Königlich Hannoverschen Ministerio des Innern durch die Eisenbahn-Direction angeordnet werden; ebenso vom Senate der freien Hansestadt Bremen etwaige Localfahrten im Bremischen Gebiete.

§. 18.

Bei dem Uebergange der Waaren von der Hannover-Bremer Bahn auf andere Eisenbahnen im Königlich Hannoverschen Gebiete oder umgekehrt und für die ganze Strecke ihres Verbleibens auf denselben, sind diese Waaren in der Regel ohne Aufenthalt weiter zu befördern. Wenn inzwischen bei dem Uebergange von oder nach der Hannover-Bremer Eisenbahn eine Umladung nicht zu vermeiden ist, so sollen die dadurch etwa entstehenden besonderen Kosten weder dem Absender noch dem Empfänger der Waaren zur Last gelegt, sondern als Kosten des Betriebes behandelt werden. Für den Fall, daß künftig innerhalb des Bremischen Gebiets Eisenbahnen in die Hannover-Bremer Bahn einmünden sollten, sichert die freie Hansestadt Bremen ihrerseits ein Gleiches zu.

Vergleichen, von oder nach der Hannover-Bremer Eisenbahn weiter gehende Waaren unterliegen auf den anstoßenden Hannoverschen oder Bremischen Eisenbahnen denselben Tariffätzen, welche für die gleichen Waaren und für gleiche Strecken resp. von Hannoverschen oder Bremischen Staatsangehörigen zu entrichten sind.

§. 19.

Die Einkünfte der Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmung werden zunächst zur Bestreitung der Kosten der Verwaltung, des Betriebes, der gewöhnlichen Unterhaltung und Ergänzung der Hannover-Bremer Eisenbahn und ihrer Beiwerke sowie des Betriebs-Materials, nach Maßgabe der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages, verwendet.

Der nach Abzug dieser Verwendung bleibende Ueberschuß wird jährlich nach erfolgter Rechnungsablage (cf. die Anlage zu Nr. 12. der Uebereinkunft ad §. 14.) zur Hälfte den Hannoverschen Cassen, zur andern Hälfte der freien Hansestadt Bremen überwiesen.

Es wird jedoch dabei bestimmt, daß in der Folge, nachdem das gewöhnliche Maaß der regelmäßigen Ausgaben sich näher ausgewiesen hat, von drei zu drei Monaten Abschlagszahlungen an Bremen gemacht werden sollen, sofern und soweit die vorrätigen Baarschaften solches gestatten, sowie unter Verpflichtung der Rückzahlung, sobald die folgenden Monate nicht die zur Deckung der Ausgaben erforderlichen Einnahmen liefern.

§. 20.

Wenn die Einkünfte der Hannover-Bremer Eisenbahn nicht ausreichen sollten, um die Kosten der Verwaltung, des Betriebes und der Unterhaltung derselben, sowie die Kosten ihres Antheils an dem combinirten Betriebs-Materiale, vollständig zu decken, so wird die Königlich Hannoversche Regierung und die freie Hansestadt Bremen zu gleichen Theilen für Herbeischaffung des erforderlichen Kostenzuschusses sorgen.

§. 21.

Bei Besetzung der Stellen

- 1) des mit der Ausführung des Baues der Hannover-Bremer Bahn zu beauftragenden oberen Technikers;

2) des obersten, oder — im Falle die Functionen des Betriebs-Directors und des Bahn-Ingenieurs getrennt wahrgenommen werden sollen — dieser beiden obersten, bei der Hannover-Bremer Bahn fungirenden Betriebsbeamten;

3) desjenigen Rechnungsbeamten, dem die Buchführung über die Hannover-Bremer Bahn mit aufgetragen wird,
werden das Königlich Hannoversche Ministerium des Innern und der Senat der freien Hansestadt Bremen sich über Person, Besoldung und Dienstanzweisung der zu Ernennenden vorab verständigen.

Nach Maßgabe dieser Verständigung werden die außersehenen Personen von dem Königlich Hannoverschen Ministerio des Innern förmlich angestellt und auf Grund einer zwischen dem genannten Ministerio und dem Senate vorgängig zu verabredenden Eidesformel zu getreuer Wahrnehmung ihrer Dienstobliegenheiten im beiderseitigen Interesse verpflichtet. Etwaige Entlassungen derselben aus dem Dienste werden in gleicher Weise, nach vorgängigem Einverständnisse mit dem Senate, durch das Königl. Ministerium des Innern verfügt.

Der Vorsteher des Rechnungswesens der verschiedenen, rücksichtlich des Betriebs mit der Hannover-Bremer Bahn vereinigten, Eisenbahnen wird wegen des demselben solchergestalt mit überwiesenen Rechnungswesens der Hannover-Bremer Eisenbahn ebenfalls auf getreue und unparteiische Wahrnehmung des beiderseitigen Interesse eidlich verpflichtet.

§. 22.

Ueber die Zahl und Besoldung der sonstigen, behuf des Baues und des Betriebes der Hannover-Bremer Eisenbahn anzustellenden Personen wird ein Etat zwischen dem Königlich Hannoverschen Ministerio des Innern und dem Senate der freien Hansestadt Bremen, unter gleichzeitiger Festsetzung eines Dispositionsfonds für Remunerationen und unvorhergesehene Ausgaben, verabredet werden.

Nach Maßgabe des also verabredeten Etats und der nachfolgenden Bestimmungen sind die Anstellungen der vorgedachten Personen vorzunehmen.

- 1) Die für den Bau der Eisenbahn und ihrer Zubehörungen erforderlichen Anstellungen erfolgen von Seiten Hannovers; es wird jedoch in Ansehung der für diesen Bau im Gebiete der freien Hansestadt Bremen anzustellenden Personen, dem Senate das landeshoheitliche Recht der Bestätigung vorbehalten, und von der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung die Verpflichtung übernommen, derartige Angestellte auf Antrag des Senats aus dem Bremischen Gebiete zu entfernen.
- 2) Die für den Betrieb (mit Einschluß der Unterhaltung und Verwaltung) der Hannover-Bremer Bahn erforderlichen Angestellten werden
 - a) wenn sie nur im Königlich Hannoverschen Gebiete oder bei Begleitung der Wagenzüge zwischen Hannover und Bremen und umgekehrt, eine Dienstthätigkeit ausüben sollen, von Seiten Hannovers,
 - b)

- b) wenn sie nur im Bremischen Gebiete fungiren sollen, von Seiten Bremens ernannt. Der Senat wird inzwischen vor der Ernennung die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Direction zu einer gutachtlichen Aeußerung über die Befähigung der Anzustellenden veranlassen und begründete Einwendungen wider dieselben berücksichtigen. Auch bleibt es der Königl. Eisenbahn-Direction unbenommen, dem Senate behuf der von diesem vorzunehmenden Anstellungen geeignete Personen in Vorschlag zu bringen.
- c) Zur Entlassung der bei dem Betriebe angestellten Personen ist diejenige Behörde befugt, welche dieselben angestellt hat. Der Senat wird begründeten, auf Entlassung oder Versetzung seiner Angestellten gerichteten Anträgen der Königl. Eisenbahn-Direction Berücksichtigung gewähren.

§. 23.

Sämmtliche, bei dem Bau und bei dem Betriebe der Hannover-Bremer Eisenbahn angestellte Personen sind in ihren, jene Bahn betreffenden dienstlichen Verhältnissen der Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Direction untergeordnet.

Die Königl. Eisenbahn-Verwaltung hat die Disciplinargewalt über jene Personen in Ansehung ihrer obgedachten dienstlichen Verhältnisse auch im Gebiete der freien Hansestadt Bremen, mit Einschluß des Bahnhofes in Bremen, wahrzunehmen, und ist befugt, eine Suspension derselben vom Dienste und Dienstgehalte bis zur Dauer eines Monats zu verfügen. Soll eine Suspension vom Dienste und Dienstgehalte die Dauer eines Monats überschreiten, so richtet sich das solcherhalb einzuleitende Verfahren in Ansehung der Hannoverscher Seits Angestellten nach den Hannoverschen, in Ansehung der Bremischer Seits Angestellten nach den Bremischen Gesetzen und Verwaltungs-Grundsätzen.

§. 24.

In Gemäßheit der, einem jeden der beiden Theile innerhalb seines Gebietes über die Bahnanlage zustehenden Landeshoheit, bleiben jeder Regierung die aus den Hoheitsrechten fließenden Verfügungen in Beziehung auf die Bahn-Anlage unbenommen, insoweit sie mit dem gegenwärtigen Vertrage vereinbar sind, und keine Abänderung sonst gemeinschaftlich verabredeter Bestimmungen enthalten. Jedoch wollen beide Regierungen vor Erlass solcher Verfügungen sich wo möglich zu dem Zwecke verständigen, damit thunlichst gleichmäßige Anordnungen gleichzeitig in beiden Staaten eintreten.

§. 25.

Zur Sicherung der Bahn-Anlage und der Bahnfahrten gegen Gefährdungen und Störungen, wird eine Bahnordnung zwischen beiden Staaten verabredet und von jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets öffentlich bekannt gemacht werden.

Die Aufrechthaltung und Handhabung der Bahnordnung im Umfange der ganzen Eisenbahn mit Einschluß der Bahnhöfe, ist zunächst, jedoch unter Vorbehalt einer

Mitwirkung der Polizei-Beamten, Sache der für das Eisenbahn-Unternehmen angestellten Personen. Sie sind gehalten, Uebertretungen thunlichst zu verhindern, die dennoch vorkommenden aber ungesäumt den zuständigen Landesbehörden zur Anzeige zu bringen, denen dann wegen Untersuchung und Bestrafung der Uebertreter das Erforderliche zu verfügen obliegt.

§. 26.

Beide Regierungen wollen nicht gestatten, daß auf den Bahnhöfen der Hannover-Bremer Bahn oder in sonstigen dazu gehörigen Gebäuden Spielbanken angelegt oder Hazardspiele irgend einer Art getrieben werden.

§. 27.

Die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Direction wird in ihrer Eigenschaft als Verwalterin der Hannover-Bremer Eisenbahn von beiden Theilen hiedurch bevollmächtigt, alle in Beziehung auf das Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmen entstehenden privatrechtlichen Ansprüche dritter Personen gegen das Unternehmen, oder des Unternehmens gegen dritte Personen, im Wege Rechts oder durch Vergleich zur Erledigung zu bringen, soweit nicht in diesem Vertrage ausdrücklich ein anderes bestimmt ist (cf. §§. 4. 9). In nicht dinglichen, gegen die Königlich Eisenbahn-Direction als Verwaltungs-Behörde zu erhebenden Klagesachen behält sie ihren gewöhnlichen Gerichtsstand auch in den Fällen, wenn Bremische Staatsgenossen als Kläger auftreten.

§. 28.

Hannoversche Staatsangehörige, wenn sie im Dienste der Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmung auf Bremischem Gebiete angestellt sind, bleiben im Hannoverschen Staats-Verbande und im Besitze ihrer bisherigen Wohnrechte, bis sie auf ihr Ansuchen in den Bremischen Staats-Verband aufgenommen sein werden. Im Uebrigen sind sie den Bremischen Gesetzen, soweit diese auf fremde Staatsangehörige überhaupt Anwendung finden, unterworfen, und sie haben ihren persönlichen Gerichtsstand vor demjenigen Gerichte ihres zeitigen Aufenthaltsorts, welches für Bremische Staatsgenossen in gleichen Dienstverhältnissen das zuständige sein würde.

Das Vorstehende gilt im umgekehrten Verhältnisse hinsichtlich der Bremischen Staatsangehörigen, wenn sie im Dienste der Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmung auf Königlich Hannoverschem Gebiete angestellt sind.

§. 29.

Der zum Zweck der gemeinschaftlichen Eisenbahn-Anlage und ihrer Beiverke eigenthümlich erworbene Grund und Boden wird für die Dauer dieses Vertrages insofern Gemeingut der beiden Staaten, als

- 1) Keiner derselben befugt ist, einseitig und auf eine den Zwecken des Vertrages zuwiderlaufende Weise darüber zu verfügen, und als
- 2) alle Aufkünfte des auf gemeinschaftliche Kosten ausgeführten Eisenbahn-Unternehmens, sowie bei etwanigen Veräußerungen einzelner Theile desselben,

ben, der daraus gezogene Erlös vertragsmäßig zu verwenden und zu vertheilen sein werden.

Im Uebrigen behält jedoch jeder Staat das Recht des Eigenthums an dem innerhalb seines Gebiets belegenen Grund und Boden, mithin auch das Recht zur Verhypotheccirung desselben, (wiewohl unbeschadet seiner fortwährenden Benützung zu der gemeinschaftlichen Eisenbahn in Gemäßheit dieses Vertrags), sich ausdrücklich vor.

§. 30.

Obgleich in Betreff der Bahnhöfe der Hannover-Bremer Bahn es sich von selbst versteht, daß sie gemeinschaftlicher Bestimmung und der Verwaltung durch die Behörden dieses Eisenbahn-Unternehmens nach Maßgabe des gegenwärtigen Vertrages nur insoweit unterliegen, als sie diesem Unternehmen ausschließlich oder zur Mitbenützung überwiesen sind, so wollen doch, um Mißverständnissen zu begegnen, beide Theile ausdrücklich hiemit sich vorbehalten, sowohl hinsichtlich der Mitbenützung jener Bahnhöfe für den Betrieb auf anderen einmündenden Eisenbahnen, als auch hinsichtlich etwaiger, mit denselben in Verbindung zu setzenden Waaren-Lagerungs- oder sonstigen Anstalten, mit Inbegriff der Einrichtungen für den Transport von und nach den Bahnhöfen, selbstständig Anordnungen innerhalb ihres Gebiets zu treffen.

§. 31.

In der Absicht, um durch gleichzeitige und möglichst schnelle Tilgung der für die Hannover-Bremer Eisenbahn-Anlage contrahirten Capitalschuld die Mittel für demnächstige Herabsetzung des Fahr- und Fracht-Tarifs und für sonstige, dem öffentlichen Verkehre nützliche Erleichterungen des Eisenbahn-Unternehmens zu erlangen und um einen Fonds behuf außergewöhnlicher Verwendungen zu bilden, wollen beide Theile, jeder für sich, die nachstehenden Einrichtungen treffen:

- 1) Jährlich wird mindestens $\frac{1}{2}$ Procent des auf jeden Theil fallenden Anlage-Capitals zur Dotation eines Tilgungsfonds verwandt, und zwar ohne Rücksicht, ob die Eisenbahn-Ueberschüsse des betreffenden Jahres hiezu und zur Deckung der zu entrichtenden Capital-Zinsen die Mittel bieten oder nicht.
- 2) Betragen die gedachten Ueberschüsse mehr, als zur Deckung jener Zinsen und zur Dotation des Tilgungsfonds erforderlich ist, so werden beide Theile einen Reservefonds errichten.

Dieser Reservefonds soll jedenfalls zur Bestreitung derjenigen Kosten dienen, welche nach Beendigung des Baues der Eisenbahn, sowie nach Vollendung der ersten Einrichtung ihrer Verwaltung und ihres Betriebes, durch außergewöhnliche Herstellung bereits vorhandener Anlagen veranlaßt werden.

Im Uebrigen bleibt die Beschlußnahme über die Einrichtung, weiteren Zwecke und über die Größe des Reservefonds einem Jeden der beiden Theile überlassen.

Sollten Verwendungen für neue Anlagen aus dem Reservefonds beschafft werden, so sind sie als Vermehrung des Anlage-Capitals zu buchen (cf. §. 13.).

§. 32.

Da es, mit Rücksicht auf die der Krone Hannover eingeräumte Befugniß zur Leitung und Verwaltung des gemeinschaftlichen Eisenbahn-Unternehmens, für die Befestigung des Vertrauens unter beiden Theilen wünschenswerth ist, auch den Absichten der Königlich Hannoverschen Regierung entspricht, daß an der anderen Seite das der freien Hansestadt Bremen zustehende Recht auf vollständige und fortlaufende Kenntnißnahme von dem Stande des Unternehmens gesichert und in Wirksamkeit verbleibe; so wird der Senat der freien Hansestadt Bremen sowohl zu diesem Zwecke, als auch zur Vereinfachung des Geschäftsganges, in allen, die Hannover-Bremer Bahn betreffenden und Bremens Mitwirkung erfordernden Angelegenheiten seinerseits einen Commissar ernennen, der in den vorgedachten Beziehungen das Interesse Bremens bleibend wahrzunehmen und die Verhandlungen zwischen den beiden Regierungen zu vermitteln berufen ist. Derselbe wird zugleich ermächtigt, innerhalb des Bremischen Gebiets bei Ausübung des landeshoheitlichen Obergewichtsrechtes als nächstes Organ des Senats zu handeln, auch überhaupt die Beziehungen der Königl. Eisenbahn-Direction und der einzelnen Bahnbeamten zu den Bremischen Behörden zu vermitteln und zu erleichtern.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird, dem Vorstehenden entsprechend, der Königl. Eisenbahn-Direction die nöthige Anweisung zugehen lassen, namentlich auch dahin:

- 1) über den Stand des Baues der ganzen Bahn und ihrer Beiwerte, sowie über den Gang und Erfolg des Betriebes und der Betriebs-Anstalten auf derselben, dem Bremischen Commissar auf dessen Nachfrage stets genaue Auskunft entweder unmittelbar zu geben, oder durch die angestellten Bau- oder Betriebs-Beamten geben zu lassen;
- 2) über Angelegenheiten des Bahnbaues und des Bahnbetriebes mit dem Bremischen Commissar von Zeit zu Zeit persönliche Berathung zuzulegen.

Sollte, zur Beförderung der vorstehend bezeichneten Zwecke, der Senat der freien Hansestadt Bremen in der Folge die Abordnung eines Bremischen Bevollmächtigten, mit bleibendem Aufenthalte am Sitze der Königl. Hannoverschen Eisenbahn-Direction, für rathsam erachten; so erklärt die Königl. Hannoversche Regierung sich ihrerseits für solchen Fall bereit, gedachtem Bevollmächtigten eine Theilnahme an den nur die Hannover-Bremer Bahn betreffenden Berathungen der Königl. Eisenbahn-Direction, jedoch ohne entscheidendes Stimmrecht, einzuräumen.

Die Königl. Hannoversche Regierung behält sich vor, wenn sie dies für angemessen erachten sollte, auch ihrerseits einen Commissar zu ernennen, namentlich zu dem Zwecke, um die Verhandlungen zwischen beiden Regierungen über den Bau und Betrieb der Bahn in Gemeinschaft mit dem Bremischen Commissar zu vermitteln, so wie nicht minder dessen geschäftliche Beziehungen zu der Königl. Eisenbahn-Direction zu erleichtern.

Die durch die Geschäftsführung der beiderseitigen Commissare oder Bevollmächtigten entstehenden Kosten werden nicht aus der gemeinschaftlichen Bau- und Betriebs-Casse, sondern von jedem der beiden Theile abgesondert bestritten.

Den beiderseitigen Commissaren sowie auch dem Bevollmächtigten soll als solchen freie Fahrt auf der Hannover-Bremer Bahn gewährt werden.

§. 33.

Diejenigen zwischen beiden Theilen verabredeten Anordnungen, welche einer öffentlichen Verkündigung bedürfen, werden von jeder Regierung innerhalb ihres Gebiets auf ihr geeignet scheinende Weise bekannt gemacht.

§. 34.

Wenn einer der beiden Theile beschließt, innerhalb seines Gebiets eine Eisenbahn bis an die Hannover-Bremer Bahn zu führen, so wird der andere Theil die Einmündung einer solchen Anschlußbahn zulassen.

Daneben erklärt die freie Hansestadt Bremen schon gegenwärtig, eine etwaige Weiterführung der Hannover-Bremer Eisenbahn nach der Seeße auf ihrem Gebiete gestatten und thunlichst erleichtern, auch dem Bahnhofe bei Bremen eine solche Lage und Einrichtung geben zu wollen, daß jene Weiterführung der Hannover-Bremer Bahn zweckmäßig bewerkstelligt werden kann.

Die näheren Bestimmungen über diesen Gegenstand bleiben künftiger Vereinbarung vorbehalten.

Unter gleichem Vorbehalte künftiger näherer Abrede, erklärt sich Bremen zur Gestattung und thunlichsten Erleichterung einer von seinem Gebiete aus nach Ostfriesland zu führenden Eisenbahn bereit.

§. 35.

Wiewohl es die Absicht beider Theile ist, durch den gegenwärtigen Vertrag die sie vereinigenden Interessen noch näher zu knüpfen und das zum Wohle beider Staaten bestehende Verhältniß gegenseitigen Vertrauens zu befestigen, so sind sie doch, in Erwägung, daß Umstände eintreten können, welche es wünschenswerth machen, jeden der beiden Theile in den alleinigen Besitz der auf seinem Gebiete erbauten Bahn zu setzen, in nachfolgenden Verabredungen übereingekommen:

- a) Die Königlich Hannoversche Regierung ist befugt, nach Ablauf von fünfzehn Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Eisenbahn von Hannover bis Bremen angerechnet, den gegenwärtigen Vertrag aufzukündigen und nach Ablauf eines Jahres, vom Tage der Kündigung angerechnet, die Eisenbahn nebst deren Beiwerten und Zubehörungen von Hannover bis an die Landesgränze der freien Hansestadt Bremen in ihren ausschließlichen Besitz und in alleinige Benutzung und Nuknießung zu nehmen.
- b) Macht die Königlich Hannoversche Regierung von dieser Befugniß Gebrauch, so wird sie das von Seiten der freien Hansestadt Bremen für den Bau der Hannover-Bremer Bahn und ihrer Beiwerte, unter Mitberechnung der Kosten späterer Erweiterung und Vermehrung dieser Anlagen (cf. §§. 3. 13.), sowie für die Anschaffung des Betriebs-Materials auf gemeinschaft-

liche Rechnung ausgelegte Capital, nebst den Zinsen desselben während der Bauzeit, an die freie Hansestadt Bremen zurückzahlen.

Von der zurückzahlenden Summe ist jedoch abzusehen:

- a) wegen Verschlechterung des Bahnkörpers nebst Oberbau auf Hannover'schem Gebiete, nachdem vorab auf gütlichem oder aber auf schiedsrichterlichem Wege (S. 36.) ermittelt worden, ob und um wie viel sich jene Theile wirklich verschlechtert haben, — die Hälfte des solchergestalt ermittelten Gesamtbetrages der Verschlechterung;
- β) wegen Abnutzung des combinirten Betriebs-Materials (nach Maßgabe des der Hannover-Bremer Eisenbahn daran zustehenden Antheils), desgleichen wegen Abnutzung der auf der Bahn und den Zwischen-Bahnhöfen innerhalb des Hannover'schen Gebiets befindlichen Hochbauten, die Hälfte eines s. g. Abschlags für alt, dessen Betrag entweder durch gütliche Vereinbarung oder mittelst schiedsrichterlicher Entscheidung (nach S. 36.) festzusetzen ist;
- γ) der ganze Betrag des, für den Bau der Bahn und ihrer Beiwerke hinsichtlich der Bahnstrecke im Bremischen Gebiete auf gemeinschaftliche Rechnung ausgelegten, und nach Verhältniß der gemessenen Länge dieser Bahnstrecke zu derjenigen der ganzen Hannover-Bremer Eisenbahn zu berechnenden, Capitals, nebst dessen Zinsen während der Bauzeit; nachdem auch hier vorab, wegen Verschlechterung der Bahn und Abnutzung der Hochbauten auf dieser Strecke, nach Maßgabe der obigen Bestimmungen ad α und β das Erforderliche abgesehen worden.
- c) Wenn in Gemäßheit des Vorstehenden die im Königlich Hannover'schen Gebiete belegene Bahnstrecke mittelst Bezahlung der Abtragssumme in den ausschließlichen Besitz der Königlich Hannover'schen Regierung übergegangen ist, so erlangt gleichzeitig die freie Hansestadt Bremen den ausschließlichen Besitz und die alleinige Nugnießung der in ihrem Gebiete belegenen Bahnstrecke und der Beiwerke und Zubehörungen derselben.
- d) Das vorhandene Betriebs-Material verbleibt nach Liquidation der Betriebs-Abrechnung ausschließlich der Königlich Hannover'schen Regierung.
- e) Die freie Hansestadt Bremen ist nach Ablauf von fünfzehn Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Bahn von Hannover bis Bremen angerechnet, ebenfalls berechtigt, den gegenwärtigen Vertrag aufzukündigen, um die Eisenbahnstrecke innerhalb des Bremischen Gebiets in ihren ausschließlichen Besitz nehmen zu können.

Die Grundsätze, nach welchen in diesem Falle die Auseinandersetzung des gemeinschaftlichen Capitals erfolgen soll, sei es im Wege terminlicher, mit Berücksichtigung einer Verschlechterung und Abnutzung (cf. lit. b, α u. β.) zu berechnenden, Rückzahlung der von Seiten Bremens eingeschossenen Summen, sei es durch Feststellung einer, dem halben Reinertrage der

der gemeinschaftlichen Bahn entsprechenden Rente, oder wie es sonst verabredet werden möchte, bleiben näherer Uebereinkunft vorbehalten, bis zu deren Abschluß der Betrieb nach Maßgabe der bestehenden Verabredungen fortgesetzt werden wird.

f) Für den Fall einer solchen Auflösung des gegenwärtigen Vertrags-Verhältnisses erklären beide Theile schon gegenwärtig:

- α) daß demohngeachtet die in dem §. 34. verabredeten Bestimmungen unverändert und für immer in Kraft bleiben und die beiderseitigen Handels-Interessen fortbauend in freundnachbarlicher Eintracht gewahrt und gefördert werden sollen;
- β) daß sie über eine zweckmäßige Einrichtung des Betriebes auf der ganzen Eisenbahn von Hannover bis Bremen sich verständigen wollen.

§. 36.

Etwaige, aus dem gegenwärtigen Vertrage oder über die Auslegung desselben entstehende Streitfragen zwischen den beiden Theilen sollen auf schiedsrichterlichem Wege zur Erledigung gebracht werden. Zu diesem Zwecke wird im vorkommenden Falle jeder Theil zwei unparteiische Männer zu Schiedsrichtern ernennen, welche einen Fünften sich beordnen, unter denen dann die Stimmenmehrheit über den Streitpunct definitiv, mit Ausschließung jedes dawider zu ergreifenden Rechtsmittels, entscheidet.

Können die vier gewählten Schiedsrichter sich über die Person des Fünften nicht einigen, so hat jeder der beiden Staaten einen unparteiischen Mann zu dem Zwecke zu bezeichnen, damit nach Bestimmung des Looses einer dieser beiden Männer von den vier Schiedsrichtern zugezogen werde, um durch Stimmenmehrheit den fünften Schiedsrichter erwählen zu können.

§. 37.

Es wird der gegenwärtige Vertrag den hohen Regierungen alsbald zur Ratification vorgelegt und die Auswechselung der Ratifications-Urkunden spätestens binnen zwei Monaten vorgenommen werden.

Urkundlich ist vorstehender Vertrag von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen N i e n b u r g, den 14. April 1845.

(gez.) Franz Georg Carl Albrecht.

(L. S.)

(gez.) Arnold Duckwitz.

(L. S.)

(gez.) Carl Ludw. Rud. Hoppenstedt. (gez.) Joh. Heinr. Wilh. Smidt.

(L. S.)

(L. S.)

