

Mittheilung des Senats

vom 8. December 1883.

Uebergang der Wunstorf-Bremen-Geeste-Bahn und der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn auf den Preussischen Staat.

Der Senat läßt der Bürgerschaft hieneben zwei von ihm mit der Königlich Preussischen Staatsregierung unter dem 30. November d. J. abgeschlossene Verträge, nämlich

- 1) Vertrag, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat;
 - 2) Staatsvertrag, betreffend die im Bremischen Staatsgebiet belegenen Preussischen Eisenbahnen,
- nebst dem dazu gehörigen Schlußprotokolle zur verfassungsmäßigen Genehmigung zugehen, indem er über den Hergang, welcher zum Abschluß dieser Verträge geführt hat, sowie zur Erläuterung derselben das Nachstehende bemerkt.

I.

Die Eisenbahnen von Wunstorf nach Bremen und von Bremen nach dem Ausfluß der Geeste sind, wie der Bürgerschaft bekannt, von der vormaligen Hannoverschen Regierung und Bremen auf Grund der Verträge vom 14. April 1845 und vom 28. Februar 1859 seiner Zeit für gemeinschaftliche Rechnung ausgeführt worden und wurden nach Maßgabe der vertragsmäßigen Vereinbarungen von der Hannoverschen Staatsbahn für Rechnung der beiden Staaten betrieben. In § 25 des Vertrages vom 28. Februar 1859 ist die Bestimmung getroffen, daß beide Verträge nach Ablauf einer jedesmaligen zehnjährigen Periode, vom 1. Januar desjenigen Jahres angerechnet, welcher auf die Eröffnung des Betriebs auf der gemeinschaftlichen Bremen-Geeste-Bahn folgt, durch eine, zwei volle Jahre vor Ablauf der Periode erfolgende Kündigung zur Auflösung gebracht werden können. Gleichzeitig enthalten die Verträge über die Auseinandersetzung, welche nach erfolgter Aufkündigung einzutreten habe, für beide Unternehmungen, soweit sie auf gemeinschaftliche Kosten ausgeführt sind, bestimmte Vereinbarungen, welche (vgl. § 25 des Vertrags vom 28. Februar 1859 und § 35 des Vertrags vom 14. April 1845), soweit sie hier in Betracht kommen, ihrem wesentlichen Inhalte nach dahin gehen:

- 1) Jeder Theil erlangt den ausschließlichen Besitz und die alleinige Benutzung und Nutznießung der in seinem Staatsgebiet belegenen Bahnstrecken.
- 2) Die Hannoversche Regierung zahlt das von Seiten Bremens für den Bau der Bahn und ihrer Werke, unter Mitberechnung der Kosten späterer Erweiterung und Vermehrung dieser Anlagen, sowie für die Anschaffung des Betriebsmaterials auf gemeinschaftliche Rechnung ausgelegte Kapital nebst den Zinsen desselben während der Bauzeit an Bremen zurück.

Von der zurückzahlenden Summe ist jedoch abzusetzen:

- a. wegen Verschlechterung des Bahnkörpers nebst Oberbau auf Hannoverschem Gebiete, nachdem vorab auf gütlichem oder auf scheidsrichterlichem Wege ermittelt worden, ob und um wie viel sich jene Theile wirklich verschlechtert haben — die Hälfte des solchergestalt ermittelten Gesamtbetrags der Verschlechterung;
- b. wegen Abnutzung des combinirten Betriebsmaterials (nach Maßgabe des der gemeinschaftlichen Eisenbahn daran zustehenden Antheils), desgleichen wegen Abnutzung der auf der Bahn und

den Zwischenbahnhöfen innerhalb des Hannoverschen Gebiets befindlichen Hochbauten, die Hälfte eines sogenannten Abschlags für alt, dessen Betrag entweder durch gütliche Vereinbarung oder mittelst schiedsrichterlicher Entscheidung festzusetzen ist;

- c. der ganze Betrag des für den Bau der Bahn und ihrer Werke hinsichtlich der Bahnstrecke im Bremischen Gebiete auf gemeinschaftliche Rechnung ausgelegten und nach Verhältniß der gemessenen Länge dieser Bahnstrecke zu derjenigen der ganzen gemeinsamen Eisenbahn zu berechnenden Kapitals 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 das Erforderliche abgesetzt worden.

3) Das vorhandene Betriebsmaterial verbleibt nach Liquidation der Betriebsabrechnung ausschließlich der Hannoverschen Regierung.

4) Jede Staatsregierung hat für ihr Gebiet dafür zu sorgen, daß in diesem die Unterbrechung eines Betriebes auf den betreffenden Strecken niemals eintrete; beide Regierungen wollen dann über eine zweckmäßige Einrichtung des Betriebes zu dessen Zusammenhange eine Vereinbarung treffen.

5) Auch auf der auf einseitig Bremische Kosten hergestellten Fortsetzungstrecke der Verbindungsbahn zwischen Geestmünde und Bremerhaven soll ein Betrieb für Güterbeförderung nach wie vor stattfinden. Daneben steht es der Hannoverschen Regierung frei, diesen Theil der Fortsetzungstrecke, so weit er auf Hannoverschem Gebiete angelegt ist, in ihren Besitz zu nehmen gegen Zahlung einer Summe nach freier Vereinbarung beider Kontrahenten und im Falle der Nichteinigung unter Ermittlung dieser Summe nach den oben unter 2 angeführten Grundsätzen.

Gestützt auf diese Vertragsbestimmungen und insbesondere auf Grund des § 25 des Vertrags vom 28. Februar 1859 kündigte Preußen als Rechtsnachfolger Hannovers die Eingang erwähnten Verträge, deren zehnjährige Periode mit dem 31. December 1882 ablief, am 30. November 1880 rechtzeitig auf den 31. December 1882. In dem Schreiben, durch welches die Preussische Regierung dem Senate die Aufrufung der Eisenbahnverträge zur Kenntniß brachte, wurde unter Anerkennung der Thatfache, daß der Bau der gemeinsamen Bahnen den beiderseitigen Interessen der beteiligten Staaten sich förderlich erwiesen habe, die für Preußen sich ergebende Nothwendigkeit der Kündigung mit dem komplizirten Abrechnungsverfahren begründet, welches in Folge der Zunahme der Verkehrsbeziehungen und der mehrfachen Veränderungen des Verwaltungsbezirks der Hannoverschen Staatsbahn unhaltbar geworden sei. Gleichzeitig wurde die Mittheilung hinzugefügt, daß die Preussische Regierung bereit sei „zur Aufrechterhaltung der aus dem seitherigen Gemeinschaftsverhältniß bestehenden Beziehungen zu dem Staate Bremen und zur Erzielung einer den Interessen der beiden beteiligten Staaten mehr entsprechenden anderweiten Ordnung der Verhältnisse“ eine neue vertragmäßige Regelung eintreten zu lassen, und daß sie zu diesem Behufe die Einleitung kommissarischer Verhandlungen in Anregung zu bringen sich vorbehalte.

Am 10. December 1881 wurde sodann der mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft unter dem 20. Mai 1870 wegen der Uebernahme des Betriebes auf der Langwedel-Uelzener Eisenbahn abgeschlossene Vertrag auf Grund des § 13 dieses Vertrages zum 31. December 1883, dem Endtermin der vereinbarten zehnjährigen Gültigkeitsperiode, gleichfalls gekündigt, und auch hier die Bereitwilligkeit zu einer anderweiten Verständigung mit dem Hinzufügen ausgesprochen, daß es sich empfehlen werde, die für die neue Regelung des Gemeinschaftsverhältnisses an der Wunstorf-Bremen-Geestebahn in Aussicht genommenen kommissarischen Verhandlungen auf die Verhältnisse der Langwedel-Uelzener Eisenbahn zu erstrecken.

Nachdem in der Zwischenzeit Vorverhandlungen geführt waren zum Zweck der Feststellung des Kapitals, welches bei der durch die Verträge vorgesehenen Auseinandersetzung in Bezug auf die Wunstorf-Bremen-Geeste-Bahn auf Grund der oben angeführten Bestimmungen von Preußen an Bremen zu zahlen sein würde, fanden die ersten kommissarischen Hauptverhandlungen im Juni 1882 statt.

Bei diesen Verhandlungen stellte sich alsbald heraus, daß Preußen nicht gewillt sei, die Revision der Wunstorf-Geeste-Bahn-Verträge auf denjenigen Punkt, bei dem allein sich, dem Kündigungsschreiben zufolge, Unzuträglichkeiten ergeben hatten, also auf eine Modifikation des Abrechnungsverfahrens — etwa unter Pauschalifirung der aus den Betriebsergebnissen an Bremen herauszuzahlenden Beträge — zu beschränken. Vielmehr erklärten die Preussischen Kommissare, daß es die Absicht der Preussischen Regierung sei, von ihrem vertragsmäßigen Rechte dahin Gebrauch zu machen, daß sie das ausschließliche Eigenthum der auf Preussischem Gebiete belegenen Strecken der gemeinschaftlichen Bahnen erwerbe. Da die Preussischen Kommissare auf diesem Standpunkt beharrten, und da die für diesen Eigenthumserwerb von Preußen zu übernehmenden Leistungen vertragsmäßig feststanden, so verblieben, abgesehen von der Ausgleichung von Rechnungsdivergenzen bezüglich des von Preußen für die auf seinem Gebiete belegenen Bahnstrecken herauszuzahlenden Kapitals, als Gegenstand aller weiteren Verhandlungen lediglich der auf Bremischem Gebiete belegene Theil der bisher gemeinschaftlichen Bahnen, ferner die auf einseitig Bremische Kosten beschafften an diese Bahnen sich anschließenden Anlagen (Weferbahn und Weferbahnhof; Verbindungsbahn von Geestemünde nach Bremerhaven und Bahnhof Bremerhaven), endlich die Langwedel-Uelzener Eisenbahn.

In Bezug auf diese Bahnen wurde von den Preussischen Kommissaren, welche einen käuflichen Erwerb derselben ablehnten, die Bereitwilligkeit Preußens erklärt, den Betrieb auf denselben dauernd für eigene Rechnung zu übernehmen unter den Bedingungen:

- 1) daß über den alsbaldigen für Rechnung Bremens auszuführenden Ausbau des Bahnhofs Bremen, welcher auf rund M. 9 000 000 veranschlagt wurde, eine entsprechende Verständigung erfolge;
- 2) daß dem Preussischen Staate auch auf den Bremischen Strecken völlige Freiheit in der Betriebsführung, insbesondere bezüglich der Bildung der Tarife und des Fahrplans gewährt werde;
- 3) daß gleichzeitig eine entsprechende Vereinbarung wegen der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn erfolge.

Als Pachtzins für die Ueberlassung der Bremischen Strecken der bisher gemeinschaftlichen Bahn wurde die Summe von M. 200 000 jährlich geboten, welche der bisherigen Rentabilität dieser Strecken entspreche; als Pachtzins für die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn gleichfalls die Summe von M. 200 000, wobei die Kosten der erforderlichen Ergänzungsbauten, wie bisher, Bremen zur Last fallen sollten.

Nach dieser Offerte würde Bremen für die Ueberlassung des auf Bremischem Gebiete belegenen Theils der Wunstorf-Geestebahn, sowie der Bremischen dieser Bahn dienenden Anlagen an Preußen, der finanziellen Wirkung nach, überhaupt kein Aequivalent erhalten haben, da der Einnahme an Pachtrente von M. 200 000 der Aufwand an Zinsen für die (abzüglich des auf die einmündenden Bahnen entfallenden Antheils) auf M. 5 000 000 zu veranschlagenden Umbaukosten des Bahnhofs Bremen mit jährlich M. 200 000 gegenüber gestanden hätte.

Auf diese Offerte konnte daher Bremischerseits nicht eingegangen werden. Es wurde unter Anderem hervorgehoben, daß es nicht den Verhältnissen entsprechend sei, bei Bemessung der Pachtsumme für den zukünftigen Bremischen Theil der bisher gemeinsamen Bahn lediglich die Rentabilität der Strecke zu Grunde zu legen, ohne dabei die von Bremen für Bahnhofsanlagen innerhalb seines Gebiets im Interesse der ganzen Bahn aufgewendeten bedeutenden Kapitalien in Berücksichtigung zu ziehen. In Betreff der Uelzen-Langwedeler Bahn ferner werde eine Annahme des Pachtgebots von M. 200 000 nur dann in Aussicht zu nehmen sein, wenn

Preußen die Kosten für Ergänzungsbauten seinerseits übernehme. In diesem Falle werde übrigens ein Ankauf dieser Bahn für Preußen auf dasselbe finanzielle Resultat hinauskommen, wie eine Pachtung derselben.

Ein neuer Vorschlag Preußens erfolgte mittelst Schreibens der betheiligten Ressortminister vom 6. September 1882. In demselben wurde hervorgehoben, daß es nach der besonderen Lage der Verhältnisse billig erscheine, die für die künftigen Bremischen Strecken der bisher gemeinschaftlichen Bahn zu gewährende Pachtsumme nicht lediglich nach der Rentabilität dieser Strecken, sondern unter gleichzeitiger Berücksichtigung derjenigen Aufwendungen zu bemessen, welche im Interesse des Gesamtunternehmens Bremischerseits gemacht seien. Es werde daher eine nach allen Seiten billige Grundlage, auf welcher eventuell eine Verständigung erzielt werden könne, in einer Pachtrente zu finden sein, welche den Zinsen der Kapitalkaufwendungen entspreche, die Bremen für die Herstellung von Bahnanlagen im Interesse des gegenwärtigen Verkehrs auf der künftig für Preussische Rechnung zu betreibenden Wunstorf-Geestebahn gemacht habe. Als Pachtsumme, welche diesen Grundsätzen entspreche, wurde der Betrag von M. 520 000 jährlich geboten mit dem Vorbehalt der Befugniß, die gepachteten Bremischen Bahnanlagen jederzeit gegen den fünfundzwanzigfachen Betrag der Pachtsumme eigenthümlich zu erwerben; ferner in Rücksicht auf das Interesse, welches der Bahnhofsumbau für die Wunstorf-Geestebahn und die Venlo-Hamburger Bahn habe, die Betheiligung Preußens an den Umbaukosten zu $\frac{3}{4}$ Antheil in Aussicht gestellt; endlich die Bereitwilligkeit ausgesprochen, für einen Kaufpreis von M. 5 000 000 die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn als Eigenthum zu übernehmen.

Der Senat beantwortete diesen Vorschlag, indem er, unter ausführlicher Darlegung der Situation, in welche sich Bremen durch die Kündigung der Verträge versetzt finde, darauf hinwies, daß es der Billigkeit nicht entsprechen werde, auf Grund einer Kündigung, welche ausgesprochenermaßen nur zum Zwecke einer Vereinfachung des Abrechnungsverfahrens erfolgt sei, eine Neuordnung der Verhältnisse eintreten zu lassen, welche den einen der bisherigen Gemeinschaftsinteressenten in eine schwere finanzielle Bedrängniß führen müsse. Zumal da es, wie nach den Eingangsworten der Kündigungsklausel anzunehmen sei, den ursprünglichen Kontrahenten fern gelegen habe, die Lösung des Gemeinschaftsverhältnisses von einem solchen Grunde abhängig zu machen. Auch werde nach dem Geiste des Vertrags ein Motiv zur Auseinandersetzung zwischen den Gesellschaftern nicht wohl darin gefunden werden können, daß beide Theile trotz des Unterschiedes in der Größe der in dem beiderseitigen Gebiete belegenen Strecken an den Erträgen des gemeinsamen und mit gemeinsamen Mitteln ins Leben gerufenen Unternehmens gleichmäßig participiren. Vielmehr ergäben die in die Verträge aufgenommenen Stipulationen über die Theilung des Ertrags, daß die Kontrahenten davon ausgegangen seien, es sei diese Theilung mit Rücksicht auf das von Bremen bei der Gründung des Unternehmens durch halbtheilliche Betheiligung übernommene Risiko und mit Rücksicht darauf, daß die Bahn bezüglich ihres Ertrags vornehmlich auf den bremischen Handel angewiesen sei, eine billige und angemessene. Der Senat knüpfte an diese Ausführungen nochmals den Antrag, die Revision der Verträge auf eine Vereinfachung des Abrechnungsverfahrens zu beschränken. Eventuell erkannte er an, daß die in dem Schreiben vom 6. September 1882 vorgeschlagene Grundlage für die Neuregelung der Eisenbahnverhältnisse geeignet sei, den Ausgangspunkt weiterer Verhandlungen zu bilden.

Auf dieser Grundlage fanden dann im November 1882 neue kommissarische Verhandlungen statt, nachdem der prinzipale Antrag des Senats mit dem Hinweis darauf, daß Preußen auf die für den Fall der Kündigung vertraglich vorgeschriebene Auseinandersetzung des bisherigen Miteigenthums nicht verzichten könne, abgelehnt war. Als Resultat dieser Verhandlungen, in denen auch die Summe, welche von Preußen nach Maßgabe der Vertragsbestimmungen für den Erwerb der auf Preussischem Gebiete belegenen bisher gemeinschaftlichen Bahnen, sowie für den bisher gemeinschaftlichen Betriebsmittel-Parc zu zahlen war, unter Berücksichtigung der Ergänzungsbauten in den Etatsjahren 1881/82 und 1882/83, endgültig auf M. 14 154 500 festgestellt wurde, erfolgte unter dem 19. Juni 1883 eine letzte

Offerte der betheiligten Ressortminister in Form zweier Vertragsentwürfe, welche im Wesentlichen den jetzt zur Genehmigung vorliegenden Verträgen entsprachen, und in welchen für die Abtretung der in den Entwürfen bezeichneten Eigenthums- und sonstigen Rechte eine Abfindungssumme von 36 Millionen Mark vorgesehen war. Die gelegentlich der vorangegangenen kommissarischen Verhandlungen Bremischerseits gestellten Anträge waren hierbei insofern berücksichtigt, als von einer Pacht der Bremischen Anlagen Abstand genommen und statt dessen ein sofortiger Eigenthums-erwerb gegen Zahlung des Anlagekapitals ins Auge gefaßt, und als nunmehr neben der Verbindungsbahn Geestemünde-Bremerhaven auch die Weserbahn in das Kaufgeschäft einbezogen war; ferner insofern, als der Bahnhofsumbau von Preußen auf eigene Rechnung übernommen wurde, während die Betheiligung Bremens an diesem Umbau auf einen Beitrag für die auch im städtischen Interesse liegende Herstellung von Wegunterführungen sich beschränkte. Nicht berücksichtigt war, abgesehen von der Forderung einer erhöhten Abfindungssumme, der Bremischerseits geltend gemachte Anspruch auf Uebernahme auch des Weserbahnhofs und des Bahnhofes Bremerhaven, die beide als Zubehör der gesamten Bahn zu betrachten und von Bremen im Interesse des Gesamtunternehmens hergestellt seien. Vielmehr war für den letzteren lediglich ein den kapitalisirten halben Jahresunterhaltungskosten entsprechender Betrag in die Abfindungssumme eingestellt.

Die Preussischen Ressortminister hatten bei Uebersendung der Offerte die Mittheilung hinzugefügt, daß sie zu weitergehenden Konzessionen bezüglich der zu gewährenden Abfindung oder irgend welchen wesentlichen Modifikationen der mitgetheilten Bedingungen außer Stande seien und demzufolge etwaige desfallige Anforderungen als eine Ablehnung des Angebots anzusehen genöthigt sein würden. Nichtsdestoweniger hat der Senat Angesichts der schweren finanziellen Schädigung, welche Bremen auch bei dieser Regelung noch erleiden würde, und von der Erwägung geleitet, daß die für eine weitere Erhöhung der Abfindungssumme geltend zu machenden Billigkeitsgründe wesentlich dem Verhältniß eines langjährigen Gesellschafter's zum andern und eines Bundesstaats zum andern zu entnehmen und daher außerhalb des Gebiets der ressortmäßigen Behandlung gelegen seien, sich für verpflichtet erachtet, noch einen letzten Versuch zur Erhöhung der Abfindungssumme zu machen und sich zu dem Behufe durch Vermittelung des Königlich Preussischen Ministers der Auswärtigen Angelegenheiten mit einem dahin zielenden Antrage an die Preussische Staatsregierung zu wenden. Er führte in der Begründung dieses Antrags unter rechnungsmäßiger Darlegung des Verlustes, welchen Bremen durch die in Aussicht genommene Neuregelung der Verhältnisse der Wunstorf-Geestebahn erleiden würde, des Näheren aus, daß es ihm nicht mit der Billigkeit vereinbar zu sein scheine, auf Grund einer Kündigungs-klausel, deren Tragweite bei ihrem Abschlusse nicht übersehen werden konnte, ein siebenunddreißigjähriges Societätsverhältniß dergestalt zu lösen, daß der eine Theil alleiniger Inhaber des Unternehmens und aller seiner finanziellen Vortheile werde, während der andere durch Kündigung ausgesonderte Theil nicht einmal sein Anlage-Kapital zurück erhalte, sondern neben dem Verluste seines Antheils am Reinertrage noch mit einer für die Societät und deren Zwecke übernommenen Schuldenlast von 6 Millionen Mark behaftet bleibe. Er wies darauf hin, daß Preußen an der streng vertragsmäßigen Auseinandersetzung, die dahin führen würde, daß Preußen die auf seinem Gebiete belegenen Strecken von rund 154 Kilometer Länge, Bremen die auf Bremischem Gebiet liegende Strecke von rund 19 Kilometer Länge in Besitz und Betrieb zu nehmen hätte, wobei die Preussischen Strecken durch den sich zwischen sie schiebenden Bremischen Bahn-Komplex aus ihrem Zusammenhange gerissen würden, selbst kein Interesse habe, wie denn auch zur Zeit eine andere als diese streng vertragsmäßige Auseinandersetzung zur Frage stehe, und daß daher die preussischerseits in Aussicht genommene Regelung, sofern es sich um den Ankauf des Bremischen Eisenbahnbesitzes handle, als eine neue, freie, von den bisherigen Verträgen unabhängige Vereinbarung sich darstelle, welche der Preussischen Regierung auch die formelle Grundlage biete, den Billigkeitsansprüchen Bremens gerecht zu werden und diesem wenigstens diejenige Summe als Aequivalent zu geben, welche es zur Herstellung der in Frage kommenden Anlagen angeliehen und aufgewendet

habe. Insbesondere erscheine es nicht angemessen, wenn das für die Anlage des Bahnhofes Bremerhaven und des Weserbahnhofes in Bremen aufgewendete Kapital von zusammen rund *M.* 4 300 000 bei der Abfindungssumme nicht mit in Rücksicht gezogen werde. Der erstere sei der Ausgangs- und Endpunkt der ganzen Bahn und daher ein integrierender Theil derselben, den Bremen nach der Offerte dem bisherigen Gemeinschaftsinteressenten zur Verfügung zu stellen hätte, so daß, wenn ein Entgelt nicht gewährt werde, der Preussischen Verwaltung, der es unmöglich sein werde, den Bremerhavener Verkehr mit den bestehenden Anlagen in Geestemünde zu bewältigen, und die zudem für die Betriebskosten Bremerhavens ihre Deckung in dem Bezug der Expeditions- und Ladegebühren finde, der große Werth, welchen diese Station für die Befruchtung der ganzen Bahnstrecke habe, als reiner Gewinn zufalle. Dasselbe gelte von dem Weserbahnhofe, der zur Vermittelung des Uebergangsverkehrs zwischen Eisenbahn und Weser diene und somit eine werthvolle Ergänzung der Bahn darstelle.

Dieser Antrag des Senats wurde durch eine dem Senate von dem Königlich Preussischen Gesandten bei den Hansestädten unter dem 2. November d. J. im Auftrage der Preussischen Staatsregierung behändigte Note abgelehnt. In dieser Note erklärte die Preussische Regierung, daß der Bremische Antrag auf weitere Erhöhung der Abfindungssumme nach ihrem Erachten durch Rücksichten der Billigkeit nicht zu begründen sei. Als es sich seiner Zeit um die Herstellung der Wunstorf-Bremen Eisenbahn gehandelt habe, habe das wesentlichste Interesse an dem Zustandekommen derselben auf Seite Bremens gelegen. Die Betheiligung Hannovers an der Ausführung der Bahn, welche für Bremen eine Existenzfrage gebildet, sei deshalb nur gegen das vertragsmäßige Zugeständniß solcher Vortheile zu erreichen gewesen, wie sie in den für Hannover günstigen, für den Fall der Auflösung der Gemeinschaft vorgesehenen Bedingungen enthalten seien. Wenn jetzt, nachdem Bremen fast vierzig Jahre hindurch die Vortheile des Vertrages ungestört genossen habe, und nachdem insbesondere im Jahre 1870 die damals zuerst gegebene Möglichkeit einer Lösung der Gemeinschaft des damaligen Krieges wegen unbenutzt geblieben sei, der Zeitpunkt gekommen sei, wo auch der andere Kontrahent von der ihm im Vertrage vergönnten vortheilhaften Stellung Gebrauch machen könne, so werde Bremen ein Aufgeben dieser vertraglichen Rechte nicht wohl beanspruchen können. Was sodann die Bemessung der Abfindungssumme im Einzelnen anlange, so entspreche der Abzug eines Abnutzungswerthes für die Bahnstrecke und die Betriebsmittel (abgesehen von den Vertragsbestimmungen) der Natur der Sache und einer allgemein üblichen Praxis, wie denn auch bei sämtlichen bisher stattgehabten Verstaatlichungen an dem Grundsatz festgehalten sei, daß die zur Deckung des allmählig eintretenden Verschleißes angesammelten Rücklagen, der sogenannte Erneuerungsfond, unverkürzt auf den Staat mitübergehe, dem Letzteren also für den inzwischen eingetretenen Minderwerth der vorbezeichneten Objekte der Ersatz in baar geleistet werde. Bezüglich des Bahnhofes Bremerhaven sei in Betracht zu ziehen, daß derselbe an erster Stelle dem Wasserverkehr und damit den eigenen Bremischen Seehandelsinteressen diene, und daß die gleichartigen Anlagen in Geestemünde, welche wiederum im Wesentlichen den Bremischen Seehandelsinteressen zu Gute kämen, seiner Zeit auf einseitige Kosten Hannovers hergestellt seien. Ueberdies sei für Bremerhaven in die Abfindungssumme thatsächlich ein Betrag von *M.* 1 000 000 (Zuschuß zu den Unterhaltungskosten) eingestellt; auch sei zu erwägen, daß Preußen die in Folge der tarifarischen Gleichstellung von Bremerhaven und Geestemünde gänzlich ertraglose Verbindungsbahn nach Bremerhaven mit übernehme. Der Weserbahnhof diene lediglich Bremischen Interessen und sei deshalb ebenso zu behandeln, wie andere den besonderen Interessen dienende Anschlußanlagen. Was endlich den finanziellen Effekt der in Aussicht genommenen Transaktion betreffe, so werde Bremen in Rechnung zu ziehen haben einmal, daß die Einnahmen der Wunstorf-Geeste-Bahn für das letztverflossene Betriebsjahr (über welches die Abrechnung noch nicht vorliegt) — gegenüber einer sonst allgemein beobachteten Steigerung der Verkehrseinnahme — gegen das Jahr 1881/82 um etwa *M.* 470 000 zurückgeblieben seien, sodann daß Bremen, wenn das seitherige Gemeinschaftsverhältniß bestehen bleibe, den notwendigen Umbau des Bahnhofes auf alleinige Kosten hätte

vornehmen müssen, und daß mit der für diesen Umbau Bremischerseits zu machenden Kapitalsaufwendung von etwa M. 7 000 000 eine Verminderung der Einnahme von rund M. 280 000 für das Jahr sich ergeben würde.

Da hiernach jede Aussicht, bessere Bedingungen zu erhalten, abgeschnitten war, so mußte der Senat sich entschließen, die Offerte anzunehmen. Er ermächtigte demgemäß seine Kommissare, die Verträge nach Maßgabe des Angebots vom 19. Juni 1883 vorbehaltlich der Zustimmung der Bürgerschaft abzuschließen. Dieser Abschluß erfolgte nach vorgängigen Schlußverhandlungen am 30. November d. J.

II.

Zur Beurtheilung der Frage, ob die vorliegenden Verträge unter den obwaltenden Umständen dem Interesse Bremens entsprechen, wird man sich die Situation vergegenwärtigen müssen, in die Bremen sich durch die Kündigung der bisherigen Verträge versetzt findet. Nach Maßgabe der oben angeführten Vertragsbestimmungen ist Bremen darauf angewiesen, entweder sich mit Preußen über die Neuregelung seiner Eisenbahnverhältnisse zu verständigen, oder aber den Betrieb auf den ihm verbleibenden Strecken sei es selbst zu übernehmen, sei es an einen Dritten zu verpachten. Es liegt auf der Hand, daß, von der Uelzen-Langwedeler Bahn zunächst abgesehen, ein gesonderter Betrieb der im Bremischen Staatsgebiete belegenen, rund 19 Kilometer langen, in sich nicht einmal zusammenhängenden Strecken der in wirtschaftlicher Beziehung als Einheit zu betrachtenden Wunstorf-Bremerhavener Bahn für Bremen mit Schwierigkeiten verbunden und vom Standpunkte des allgemeinen Verkehrs aus nicht wünschenswerth sein würde, und daß daher schon aus diesem Grunde eine solche Eventualität möglichst zu vermeiden sein wird. Der Senat hat indessen geglaubt, dieser Frage auch vom finanziellen Gesichtspunkte aus näher treten zu sollen, und hat demgemäß unter Hinzuziehung auswärtiger Sachverständiger ermitteln lassen, auf welche Ergebnisse bei einem selbstständigen Betriebe der erwähnten Strecken zu zählen sein dürfte. Das Resultat dieser Ermittlungen geht dahin, daß auch im günstigsten Falle nur auf eine Reineinnahme gerechnet werden könne, welche unter dem Betrage der von Preußen für die Ueberlassung der Bremischen Anlagen angebotenen Summe beziehungsweise den Kapitalzinsen derselben bleibt, wobei dann noch in Betracht zu ziehen ist, daß die Verhältnisse der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn und der Umbau des Bahnhofes Bremen außerdem zu regeln sein würden. Da hiernach der eigene Betrieb der Bremischen Bahnen, abgesehen von den allgemeinen Schwierigkeiten, welche für Bremen aus denselben erwachsen würden, auch in finanzieller Beziehung nachtheiliger sein würde, als die Regelung, über welche eine Verständigung mit Preußen erfolgt ist, und da der Lage der Sache nach die Verpachtung des Bremischen Eisenbahnbefizes an einen Dritten aussichtslos ist, so ergibt sich, daß die Annahme der Verträge, trotz der finanziellen Einbuße, welche Bremen bei dieser Lösung der Angelegenheit erleidet, geboten erscheint.

Um die finanzielle Bedeutung und Wirkung der Transaktion im Einzelnen darzulegen, wird zunächst auf die rechnungsmäßige Unterlage der Pauschal-Abfindungssumme von M. 36 000 000 einzugehen sein.

Dieselbe setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

- | | |
|---|--------------|
| 1) Kaufpreis der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn..... | M. 5 000 000 |
| 2) Bremischer Antheil an den auf Preussischem Gebiete belegenen Strecken der Wunstorf-Geestebahn, einschließlich des Betriebmaterials nach Abzug des Abnutzungswerths in Gemäßheit der Bestimmungen in § 35 des Vertrages vom 14. April 1845..... | " 14 154 505 |
| 3) Werth der im Bremischen Gebiet belegenen Strecken der Wunstorf-Geestebahn nach Abzug des Abnutzungswerths..... | " 2 923 570 |
| 4) Einseitig Bremische Anlagen, einschließlich der Verbindungsbahn Geestemünde-Bremerhaven (excl. Weserbahn, Weserbahnhof und Bahnhof Bremerhaven) nach dem Buchwerthe..... | " 11 981 635 |

Uebertrag... M. 34 059 710

	Uebertrag . . .	M. 34 059 710
5) Werth der Weserbahn	"	514 000
6) Grundstücke für die früher projectirte Verbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhof und der Venlo-Hamburger Bahn nach dem Buchwerthe	"	81 000
7) Kapitalisirter Beitrag zu den Unterhaltungskosten des Bahnhofes Bremerhaven	"	1 000 000
8) Kapitalisirter Betrag der seitherigen Eisenbahnsteuer der Venlo-Hamburger Eisenbahn	"	11 400
9) Zur Ablösung von Steuern und zur Abrundung	"	333 890
	Zusammen	M. 36 000 000

Zu 1. Das Anlagekapital der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn beträgt M. 10 254 354; die Einnahmen aus derselben für Bremen nach Maßgabe des Betriebsüberlassungsvertrags mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vom 20. Mai 1870 — ein Drittel der Bruttoeinnahme — einschließlich der Nebeneinnahmen für Pacht und Mieten und abzüglich der Ausgaben für Steuern etc., beliefen sich im Durchschnitt der Jahre 1878 bis 1882 auf M. 309 743 jährlich. Nach dem preussischen Angebote wird Bremen hiernach rund das halbe Anlagekapital einbüßen. Da indessen mit der inzwischen eingetretenen Verstaatlichung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn die Voraussetzungen weggefallen sind, auf Grund deren Bremen hoffen durfte, nach Ablauf der Gültigkeitsperiode des mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages, eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals zu erzielen, so wird der Kaufpreis von M. 5 000 000 als ein den Verhältnissen nach angemessener bezeichnet werden müssen.

Zu 2. Das von Preußen für den Erwerb der auf Preussischem Gebiet belegenen Strecken sowie für die Uebernahme des Betriebsmaterials zu zahlende Kapital war nach Maßgabe der Bestimmungen in § 35 des Vertrags vom 14. April 1845 zu ermitteln. Nach diesen Ermittlungen, welche, soweit es sich um die Abschätzung des Abnutzungswerths handelte, von einem Bremischen und einem Preussischen Baubeamten vorgenommen worden sind, ergibt sich als Anlagekapital für die Strecken der Wunstorf-Bremen-Geestebahn die Summe von . . M. 29 112 124,57 als Minderwerth " 2 900 664,92

Bleibt Werth der gesammten Bahnstrecken M. 26 211 459,65
Dazu Bauzinsen " 583 015,86

Gesamtsumme . . . M. 26 794 475,51

Davon für Bremen die Hälfte M. 13 397 237,76
Ab Werth der im Bremischen Gebiete belegenen Strecken . . . " 2 923 570,11

Demnach von Preußen für die auf Preussischem Gebiet belegenen Strecken zu zahlen M. 10 473 667,65

Dazu für Ergänzungsbauten in den Etatsjahren 1881/82 und 1882/83 unter Zugrundelegung der anslagsmäßigen Summe " 42 000,—
Summa . . . M. 10 515 667,65

Ueber die für das Betriebsmaterial von Preußen zu zahlende Summe haben lange Zeit Differenzen geschwebt. Schließlich ist der von Bremen geltend gemachte Anspruch, daß hierfür von Preußen zu vergüten sind " 3 638 838,— anerkannt worden, so daß die in Gemäßheit § 35 des Vertrags vom 14. April 1845 von Preußen zu zahlende Gesamtsumme beträgt M. 14 154 505,—

Zu 3. Das Anlagekapital für die Bremischen Strecken ist auf M. 3 156 588 festgestellt; der Minderwerth für dieselben auf " 233 018 ermittelt worden, so daß der derzeitige Werth M. 2 923 570 beträgt.

Zu 4. Preußen erwirbt hiermit und zwar zu dem Werthe, zu welchem sie Bremen zu Buche stehen, die folgenden Anlagen:

a) Hauptbahnhof Bremen (einschließlich sämtlicher a conto des Bahnhofs erworbenen Ländereien und Materialien).....	M.	10 638 630
b) Verbindungsbahn Bremerhaven-Geestemünde	"	1 133 255
c) Zweiggleise in Begejack	"	176 803
d) Eisenbahnländereien bei Burg	"	32 947
Summa...	M.	11 981 635

Zu 5. Die Kosten des Oberbaues der Weserbahn sind buchmäßig nicht festzustellen, weil dieselben mit den gleichen Kosten des Weserbahnhofs zusammen verrechnet sind; es hat daher Bremischerseits eine Ermittlung der Anlagekosten der von Preußen zu übernehmenden Weserbahn stattgefunden, deren Resultat in die Abfindungssumme eingestellt worden ist.

Die übrigen Positionen des Abfindungskapitals bedürfen keiner Erläuterung.

Der Einnahmeausfall, welchen Bremen auf Grund der vorliegenden Verträge im Vergleich mit den bisherigen Einnahmen erleiden wird, ergibt sich aus folgender Darstellung:

Nach den Jahresberichten der Deputation für Häfen und Eisenbahnen haben nach Anrechnung der von Bremen einseitig gemachten Aufwendungen für Unterhaltung und Betrieb an Reineinnahme aufgebracht:

1) die Eisenbahnanlagen Wunstorf-Geeste mit den zusammenhängenden Anlagen exclusive Uelzen-Langwedel:

für 1881/82	M.	2 057 673
" 1880/81	"	1 810 571
" 1879/80	"	1 797 508
" 1878/79	"	1 540 207
" 1877/78	"	1 520 946
	M.	8 726 905
Durchschnitt	M.	1 745 381

2) die Uelzen-Langwedeler Bahn — nach dem Betriebsüberlassungsvertrag mit dem Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vom 20. Mai 1870 Ein Drittel der Brutto-Einnahme — inclusive Nebeneinnahmen für Pacht und Miethen und abzüglich der Ausgaben für Steuern und Abgaben u.:

für 1882	M.	305 586
" 1881	"	289 314
" 1880	"	315 742
" 1879	"	342 103
" 1878	"	295 970
	M.	1 548 715
Durchschnitt	M.	309 743
	M.	2 055 124

In Zukunft wird die Reineinnahme betragen:

1) aus der Wunstorf-Geeste-Bahn mit den zusammenhängenden Anlagen:	
Zinsen der Kauffumme ... M. 31 000 000, 4 % =	M. 1 240 000
Ueberschuß aus dem Betriebe der Niederlage und	
Krahnanstalten am Weserbahnhof angenommen	" 40 000
für verbleibende Pacht und Miethen angenommen	" 2 000
	M. 1 282 000

Davon ist abzusetzen:

für die Bremen verbleibende Unterhaltung des Bahnhofs Bremerhaven angenommen	M.	75 000
des Weserbahnhofs angenommen	"	20 000
Uebertrag	M.	95 000
	M.	1 282 000

	Uebertrag	M. 95 000	M. 1 282 000
der Wege in den Gartenanlagen am Hauptbahnhofe	"	1 000	
für die zu übernehmenden Pensionen der Eisenbahnbeamten angenommen	"	20 000	
für Verwaltungskosten angenommen	"	10 000	
für Zinsen des von Bremen zu übernehmenden Anthells der Kosten der Unterführungen (Art. 4 des Vertrags) angenommen M. 250 000, 4 %	"	10 000	
			136 000
			M. 1 146 000
2) von der Uelzen-Langwedeler Bahn, Zinsen von M. 5 000 000, 4 %			200 000
			M. 1 346 000

Der Ausfall gegen die oben angeführten Einnahmen beträgt mithin

1) bei der Wunstorf-Geestebahn:

1881/82	M. 2 057 673	—	M. 1 146 000	=	M. 911 673
1880/81	" 1 810 571	"	"	"	664 571
1879/80	" 1 797 508	"	"	"	651 508
1878/79	" 1 540 207	"	"	"	394 207
1877/78	" 1 520 946	"	"	"	374 946
					M. 2 996 905

Durchschnitt M. 599 381

2) bei der Uelzen-Langwedeler Bahn:

1882	M. 305 586	—	M. 200 000	=	M. 105 586
1881	" 289 314	"	"	"	89 314
1880	" 315 742	"	"	"	115 742
1879	" 342 103	"	"	"	142 103
1878	" 295 970	"	"	"	95 970
					M. 548 715

Durchschnitt " 109 743

M. 709 124

Für die von Bremen für seine Bahnanlagen aufgewendeten Kapitalien sind

a. bezüglich der Wunstorf-Geestebahn mit Zubehör erforderlich

für Verzinsung der Anlagekapitalien à M. 37 035 800, durchschnittlich 4,14 % M. 1 533 282

dazu die oben angeführten Unterhaltungs- und sonstigen Kosten " 136 000

M. 1 669 282

Die Einnahmen werden betragen " 1 282 000

bleiben ungedeckt M. 387 282

b. bezüglich der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn:

für Verzinsung der Anlagekapitalien rund

M. 10 250 000, 4 % M. 410 000

Die Einnahmen werden betragen " 200 000

bleiben ungedeckt M. 210 000

Zusammen ungedeckt M. 597 282

III.

Einer besonderen Erwähnung bedarf das Umbauprojekt des Bahnhofes Bremen. Nach Art. 4 des Vertrags übernimmt es Preußen, den bekanntlich seit langer Zeit geplanten und im Interesse des Verkehrs erforderlichen Umbau des Bahnhofes auf seine Kosten zu bewirken. Eine Betheiligung Bremens an diesen Kosten findet nur insofern statt, als dieses zu den Herstellungskosten der Weg-

unterführungen beizutragen hat, wenn dieselben den Betrag von 1 Million Mark übersteigen, und indirekt insofern, als Bremen auf das Heimfallsrecht des an die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft überwiesenen, mit dem projektirten Bahnhofsumbau frei werdenden Areals, soweit es thatsächlich zu Bahnanlagen Verwendung gefunden hat, verzichtet (Art. 7 des Vertrags), eine Forderung, auf welcher Preussischerseits bestanden wurde, da es mit Rücksicht darauf, daß der Venlo-Hamburger Bahnhof nicht aufgehoben, sondern nur an eine auch für den Bremischen Verkehr zweckmäßigere Stelle verlegt werde, billig sei, daß Bremen den Werth dieses Areals als Zuschuß zu den Umbaukosten leiste. Da hiernach Preußen als Eigentümer der Bahn den Bahnhof umbauen wird, so hat die Einwirkung Bremens auf das Projekt selbst sich lediglich auf die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung desselben zu beschränken und da Preußen die Regelung der Bremischen Eisenbahnverhältnisse überhaupt von einer vorgängigen Verständigung über das Umbauprojekt abhängig machte, so mußte diese Prüfung und Genehmigung vor Abschluß des Vertrags erfolgen. Der Senat hat daher das von Preußen vorgelegte und in zwei Zeichnungen anbei erfolgende Projekt vom Standpunkte der Bremischen Verkehrsinteressen aus einer eingehenden Prüfung unterziehen lassen und dasselbe nach Maßgabe der in dem als Anlage 4 beigefügten Protokolle enthaltenen Bedingungen genehmigt.

Das in Rede stehende Projekt nimmt einen Centralbahnhof in Aussicht, in welchen alle in Bremen zusammentreffenden Bahnen einmünden. Der Personenbahnhof wird dabei an der bisherigen Stelle verbleiben und es wird das Hauptgebäude durch entsprechende Erweiterungsbauten für die Aufnahme des Gesamtverkehrs in der Weise eingerichtet werden, daß an Stelle des vorhandenen langen Perrons, an dem die Züge auf einem Geleise hintereinanderstehend abgefertigt werden, neben einem geräumigen Hauptperron zwei Zwischenperrons unter einer neuen, größeren Halle angeordnet werden. Die Geleise der Venlo-Hamburger Bahn werden von der Unterführung an der Schwachhauser Chaussee aus, unter Inanspruchnahme einer Ecke des Heerdenthors-Friedhofes der Personenhalle zugeführt und im weiteren Verlaufe an der östlichen Seite des Bahnhofes bis etwa zum zweiten Hufenwege weiter geleitet, von wo sie mittelst einer Kurve dem jetzigen Venlo-Hamburger Bahndamm sich wieder anschließen werden. Die Oldenburger Geleise werden von der Düsternstraße ab die westliche Seite des Bahnhofes einnehmen und an einem besonderen, die nördliche Verlängerung des Hauptperrons bildenden Perron münden. Der Güterbahnhof wird an der bisherigen Stelle verbleiben. Als Ersatz für die zu beseitigenden Schuppen No. 1 und No. 9 und 10 ist eine Verlängerung der Schuppen No. 7 und 8, eine Verbreiterung der Schuppen No. 2 und 3 und der Neubau zweier Schuppen nördlich von No. 3 in Aussicht genommen. Für künftigen Bedarf ist ein Platz östlich vom Schuppen No. 12 reservirt, welcher für eine ausgedehnte Schuppenanlage genügenden Raum bietet. Die Zufuhrstraße zum Güterbahnhof ist demnächst vom Bahnhofsplatz und von der Düsternstraße aus zu erreichen. Nördlich vom Güterbahnhofe befindet sich der Produktenbahnhof, welcher etwa 600 Achsen für freie Beladung aufnehmen kann und von der Düsternstraße und Hempfstraße, sowie vom Güterbahnhofe her mit Landsuhrwerk zu erreichen ist. An den Produktenbahnhof schließen sich nördlich die Kohlenlagerplätze zwischen Hempfstraße und zweitem Hufenweg, während für den Petroleumverkehr eine Laderampe mit den erforderlichen Geleisen an einer nördlich von dem zweiten Hufenwege abzweigenden Fahrstraße angelegt wird. Westlich von dem Produktenbahnhof und den Kohlenlagerplätzen befinden sich die zum Rangiren und Aufstellen der Güterzüge erforderlichen Geleise. Die Anschlußgeleise nach dem Schlachthofe und der Gasanstalt, welche jetzt vom Venlo-Hamburger Bahnhof abzweigen, sind so projektirt, daß die beiden Ladegerleise auf dem Schlachthofareale längs der Schlachthofstraße zu liegen kommen, während auf einem Verbindungsgeleise, welches in der Nähe des Torfstraßentunnels vom Hauptbahnhofe abzweigt, der Verkehr nach dem Schlachthofe und der Gasanstalt vermittelt wird. Die Weserbahn, welche jetzt mittelst einer bei der Düsternstraße liegenden Kurve in südlicher Richtung in den Hauptbahnhof eingeführt wird, soll demnächst mit einer nach Norden ablenkenden Kurve eingeführt werden, so daß die Güterzüge

vom Weserbahnhof und von der Neustadt auf dem kürzesten Wege zum Rangirbahnhof gelangen. Die jetzt den Bahnhof im Niveau kreuzende Straße in der Verlängerung der Rembertistraße, sowie die Hempfstraße, der zweite Hufenweg und die Osterfeuerbergstraße werden durch Unterführungen von resp. 20 m, 16 m, 12 m und 12 m Weite durch den Bahnkörper geführt, und die vorhandenen Unterführungen bei der Gasanstalt und in der Torfstraße werden durch neue, höhere und 16 m weite Unterführungen ersetzt werden. Um für die Unterführungen eine ausreichende Höhe zu gewinnen, wird der Bahnhof in seiner ganzen Ausdehnung um 0,64 m aufgehört werden, wodurch ermöglicht wird, daß die Unterführung bei der Rembertistraße, dem zweiten Hufenweg und der Osterfeuerbergstraße eine lichte Höhe von 4 m über der Fahrstraße, die Unterführungen an der Gasanstalt, der Torfstraße und der Hempfstraße eine solche von resp. 3,57 m, 3,69 m und 3,72 m erhalten. Dabei wird vermittelt Entwässerungsanlagen innerhalb der Unterführungen, sowie vermittelt Anbringung einer Betonsohle unter dem Pflaster zur Abhaltung des Grundwassers auf möglichste Trockenhaltung der Fahrbahnen der Unterführungen Bedacht genommen werden.

Eine an sich erwünschte größere Höhe der Unterführungen konnte nach Lage der Verhältnisse nicht ins Auge gefaßt werden. Die Höhe der Unterführungen ist abhängig von der Höhenlage der Straße, von der Konstruktionshöhe des Ueberbaues und von der Höhenlage der die Unterführungen kreuzenden Bahngleise. Für die Höhenlage der Straße sind die Grundwasserverhältnisse, sowie die Lage der städtischen Haupt-Entwässerungskanäle und der Wasserstand in denselben maßgebend. Auf Grund der eingehendsten Ermittlungen hat sich ergeben, daß eine tiefere Lage der Fahrstraßen, als in dem vorliegenden Projekte angenommen worden, nicht zulässig ist. Die Konstruktionshöhe des Ueberbaues ist abhängig von der Weite der Unterführungen und der Zahl der in denselben aufzustellenden Säulen; nach dem vorliegenden Projekt ist die Konstruktionshöhe auf das geringste zulässige Maß beschränkt. Eine größere Höhe der Unterführungen würde sich also nur erreichen lassen in Folge einer weiteren Höherlegung des Bahnhofes über das Maß von 0,64 m hinaus. Der Senat hat daher durch Projektirung und eingehende Untersuchung die Frage einer Aufhöhung des Bahnhofes um etwa 1,2 m näher prüfen lassen, sich aber überzeugen müssen, daß die mit einer solchen Aufhöhung verbundenen Vortheile nicht im Verhältnisse stehen zu den — in diesem Falle von Bremen allein zu tragenden — Kosten. Die Unterführungen des Hauptbahnhofes würden bei der bezeichneten Aufhöhung von 1,2 m allerdings durchweg eine Höhe von 4 m, einzelne vielleicht etwas mehr, erhalten können; auch würden an der Weserbahn die Anlage von 3,8 m hohen Unterführungen bei der Düsternstraße und dem Doventhorsteinsweg ausführbar sein, während eine Unterführung an der Nordstraße der Grundwasserverhältnisse wegen nicht in Aussicht genommen werden könnte. Die Mehrkosten würden jedoch, da eine Aufhöhung über das projektierte Maß hinaus einen Neubau des Personengebäudes und sehr wesentliche bauliche Veränderungen der übrigen Hochbauten bedingen würde, für den Hauptbahnhof rund Mk. 2 000 000, und für die Höherlegung der Weserbahn bis zur Nordstraße ca. Mk. 1 000 000 betragen, so daß von solchen Projekten Abstand genommen werden mußte.

IV.

Von den einzelnen Bestimmungen der Verträge erfordert schließlich der die Modalitäten der Zahlung regelnde Art. 8 des Vertrags noch einige Bemerkungen. Da die definitive Bestimmung des eingehenden Kaufgeldes keine andere sein kann, als die Abtragung von Staatsschulden, und da nach den Anleiheverträgen erst am 1. Januar 1885 4½procentige Staatsschuldscheine (18½ Millionen Mark) und ferner frühestens am 1. August 1885 vierprocentige Schuldscheine eingelöst werden können, beides nach vorgängiger vierteljähriger Kündigung, so mußte Bremen daran liegen, die Kapitalzahlung bis zu jenen Terminen mit Verzinsung bis dahin zu 4 % verschoben zu sehen. Würde die Kaufsumme sofort nach der Perfektion des Geschäfts in baar ausbezahlt, so würde sich Bremen in der Lage befinden, einerseits die Zinsen der

ganzen Staatsschuld nach wie vor bis zum 1. Januar und 1. August 1885 unverkürzt weiter zahlen zu müssen, ohne doch andererseits die eingegangene Kaufsumme während dieser Zwischenzeit in der Art verwerthen zu können, daß die dabei zu erzielenden Zinsen den Bedarf für Verzinsung des gleichen Betrages von Staatsobligationen annähernd decken würden. Rechnet man den unvermeidlichen Verlust nur auf ein halbes Prozent für das Jahr, so ergiebt das einen Schaden, der sich auf etwa M. 200 000 beziffern würde.

Preussischerseits wurde diese schwierige Lage Bremens nicht verkannt, und man war bereit, ihr Rechnung zu tragen. Nach längeren Verhandlungen, in denen von den Bremischen Kommissaren verschiedene andere Vorschläge gemacht waren, die indessen die Billigung der Preussischen Finanzverwaltung nicht fanden, kam die in den Vertrag aufgenommene Stipulation auf Grund beiderseitigen Einverständnisses zu Stande. Dieselbe nimmt die Baarzahlung an den von Bremen gewünschten Terminen in Aussicht, jedoch in Rücksicht auf den fernen Zeitpunkt der letzteren, der es nicht übersehen läßt, ob nicht vielleicht alsdann äußere Umstände vorhanden sind, welche die Einhaltung der Termine nur unter Schädigung der Preussischen Finanzen gestatten, mit dem Vorbehalt, daß Preußen befugt sei, nach vorgängiger rechtzeitiger Benachrichtigung Bremens, die Kapitalzahlung zu verschieben und dieselbe erst dann eintreten zu lassen, wenn es seinerseits Bremen von dieser Absicht Kenntniß gegeben hat. Man könnte gegen diese Stipulation das Bedenken äußern, daß Preußen es damit in der Hand habe, die Kapitalzahlung in eine ewige Rente zu verwandeln. Allein in Wirklichkeit dürfte dies Bedenken unbegründet sein, da Preußen nicht das geringste Interesse an einer solchen Rentenzahlung haben kann und überdies von den Preussischen Kommissaren die ausdrückliche protokollarische Zusicherung gegeben worden ist, daß von dem Vorbehalte nur in dem angedeuteten Falle werde Gebrauch gemacht werden.

Durch diese Stipulation ist es selbstverständlich nicht ausgeschlossen, daß demnächst auf Grund einer neuen Verhandlung mit der Preussischen Finanzverwaltung die Abfindungssumme oder ein Theil derselben, wenn dies, was unter Umständen der Fall sein könnte, im Interesse Bremens liegen sollte, in Preussischen Konsols zu einem angemessenen Kurse überwiesen werde. Im Hinblick auf eine solche Eventualität dürfte es daher zweckmäßig sein, schon jetzt zu beschließen, daß der Senat, vorbehaltlich des Einverständnisses der Finanzdeputation, ermächtigt sei, die Zahlung der Kaufsumme oder eines Theiles derselben statt in baar, in Preussischen Staatsschuldscheinen entgegenzunehmen.

Hiernach beantragt der Senat:

die Bürgerschaft wolle den anliegenden Verträgen ihre Genehmigung ertheilen und dabei die vorbezeichnete Ermächtigung aussprechen.

Anlage 1.

Vertrag

zwischen der freien Hansestadt Bremen und Preußen, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat.

Nachdem in Folge der Kündigung der Verträge vom 14. April 1845, die Anlegung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen betreffend, vom 28. Februar 1859 wegen Anlegung einer Eisenbahn von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste, und vom 20. Mai 1870, betreffend die Betriebsführung auf der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn, eine anderweite Regelung der Eisenbahn-Verhältnisse zwischen der freien Hansestadt Bremen und dem Königreich Preußen erforderlich geworden ist, haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Der Senat der freien Hansestadt Bremen:

den Bürgermeister Carl Friedrich Christian Buss,

den Senator Dr. jur. Hermann Heinrich Meier,

Seine Majestät der deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Ernst Grüttesien,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath Robert Ludwig Sipman,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Robert Gustav Schmidt;

von welchen Bevollmächtigten, vorbehaltlich der Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen ist.

Art. 1.

Die bisher auf gemeinschaftliche Rechnung betriebenen Eisenbahnen von Wunstorf nach Bremen und von Bremen bis zum Ausfluß der Geeste gehen mit sämmtlichem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nebst dem zur Gemeinschaftlichkeit gehörigen Betriebsmaterial (Lokomotiven, Wagen etc.) in das alleinige uneingeschränkte Eigenthum des Preussischen Staates über.

Art. 2.

Die freie Hansestadt Bremen tritt an den Preussischen Staat ferner zu Eigenthum ab:

- a. die Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel,
- b. die gesammten übrigen ihr gehörigen Eisenbahn-Anlagen — jedoch ausschließlich der im Art. 3 erwähnten — und zwar — ad a und b — mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör einschließlich der vorhandenen Trennstücke, sowie des Erneuerungsfonds der Uelzen-Langwedeler Eisenbahn.

Zu den ad b abzutretenden Bahnanlagen sind außerdem alle diejenigen von dem Bahnkörper und den Bahnhöfen getrennt liegenden Grundstücke, sowie alle diejenigen Materialien und sonstigen Mobilien zu rechnen, deren Beschaffung à conto der betreffenden Bahnbauten erfolgt ist.

Die specielle Abgrenzung des hiernach auf Preußen übergehenden Grundeigenthums soll — soweit eine solche nicht bereits besteht — demnächst durch besondere Commissarien an Ort und Stelle erfolgen.

Die freie Hansestadt Bremen wird sämmtliche Acten über den Erwerb des von ihr zur Herstellung der in das Eigenthum des Preussischen Staates übergehenden Bahnanlagen angekauften oder enteigneten Grund und Bodens an die Preussische Staatseisenbahnverwaltung herausgeben und die Auflassung des Eigenthums auf den Preussischen Staat beziehungsweise die Umschreibung des Eigenthums auf Letzteren in den Grund- und Lagerbüchern bewirken. Dieselbe ist

ferner verpflichtet, rückständige Abrechnungen oder sonstige Verpflichtungen, welche etwa noch Dritten gegenüber aus der Bauzeit bestehen, insbesondere Grunderwerbsregulirungen, Prozesse u. auf Ihre Kosten zur Erledigung zu bringen.

Art. 3.

Von der Eigenthumsübertragung (Art. 2 lit. b) bleiben ausgeschlossen:

- 1) der Bahnhof Bremerhaven bis zur Westseite des Niveau-Überganges an der Gasanstalt,
- 2) der Weserbahnhof und der Neustadtbahnhof zu Bremen nebst den Verbindungsstrecken zwischen denselben und der Weserbahn bis zur Südwestseite des Stephanithorsüberganges, sowie
- 3) die Anschlußgeleise für die Gasanstalt und den Schlachthof in Bremen, soweit dieselben auf dem zu diesen Anstalten gehörigen Grunde liegen, und das Anschlußgeleise für die Strafanstalt zu Oslebshausen.

Die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung übernimmt indeß dauernd die Führung des Betriebes auch auf diesen im Bremischen Eigenthume verbleibenden Bahnanlagen in dem bisherigen Umfange. Die dieserhalb zur Zeit bestehenden Separat-Abkommen über die Verrechnung der Kosten bleiben, soweit dieselben nicht durch den vorliegenden Vertrag, beziehungsweise durch den Staatsvertrag vom heutigen Tage, betreffend die im Bremischen Staatsgebiete belegenen Preussischen Eisenbahnen, eine Aenderung erfahren, bis auf Weiteres mit der Maßgabe in Kraft, daß der Preussische Staat in die Stelle der bisherigen Preussisch-Bremischen Gemeinschaft eintritt, dergestalt, daß Einnahmen und Ausgaben, beziehentlich Leistungen, welche bisher der Gemeinschaft angerechnet wurden, künftighin auf Preußen allein fallen.

Die bisher von Bremen selbst bewirkte bauliche Unterhaltung der für den Eisenbahnbetrieb bestimmten Anlagen auf dem Weserbahnhofs bei Bremen, vom Stephanithorsübergange ab gerechnet, sowie auf dem Bahnhofs Bremerhaven soll indeß hinfort von der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung nach ihrem Ermessen für Rechnung Bremens bewirkt werden. In Betreff umfassenderer Erneuerungen erfolgt eine vorgängige Verständigung mit Bremen.

Falls Preußen dazu übergehen sollte, auf dem linken Weserufer, etwa am Woltmershäuser Kanal, Anlagen zur Vermittelung des Uebergangsverkehrs zwischen Weser und Eisenbahn einzurichten, wird die freie Hansestadt Bremen der Preussischen Eisenbahnverwaltung für den gedachten Zweck die Mitbenutzung des Neustadt-Bahnhofes und der im Bremischen Eigenthume befindlichen Anschlußstrecken gegen eine dem Verkehrsumfange entsprechende Betheiligung an der Verzinsung des Anlage-Kapitals, sowie an den Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaues gestatten, beziehungsweise, insoweit die Benutzung des Neustadt-Bahnhofes und der Anschlußstrecken vertragsmäßig der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung überwiesen ist, den zwischen Preußen und Oldenburg wegen jener Mitbenutzung zu treffenden Verabredungen Seinerseits nicht entgegen sein.

Art. 4.

Die Preussische Regierung übernimmt es, den Hauptbahnhof in Bremen dem Verkehrsbedürfnisse entsprechend umzubauen und für die Zwecke des Benlo-Hamburger Verkehrs mit einzurichten.

Die nähere Feststellung des Umbau-Projektes sowohl in eisenbahntechnischer wie in eisenbahnpolizeilicher Beziehung steht lediglich der Königlich Preussischen Regierung zu, während in landespolizeilicher Beziehung diejenigen Anforderungen Bremens, welche in dem unter dem 20. November 1883 landespolizeilich genehmigten Umbauprojekte und in der landespolizeilichen Verhandlung, de dato Bremen, den 16. November 1883, Ausdruck gefunden haben, maßgebend sein sollen.

Wenn bei dem hiernach vorzunehmenden Umbau die Kosten der Herstellung neuer oder der Abänderung bestehender Wegeunterführungen, einschließlich der dazu gehörigen Rampenanlagen den Betrag von M. 1 000 000 übersteigen sollten, so hat die freie Hansestadt Bremen die Mehrkosten, sofern dieselben nicht mehr als höchstens 15 % jener Summe betragen, zur Hälfte zu übernehmen beziehungs-

Bahnhof
Bremen.

weise zu erstatten. Etwaige weitere Mehrkosten der Wegeunterführungen nebst Rampenanlagen, sowie ferner alle diejenigen Mehraufwendungen, welche bei dem projektirten Bahnhofsumbau etwa durch nachträgliche, über den Rahmen des unter dem 20. November 1883 genehmigten Umbauprojekts hinausgehende Anforderungen Bremens bedingt werden möchten, sind von Bremen allein zu tragen.

Desgleichen hat Bremen die Kosten, welche durch Aenderungen an der Weserbahn in ihrer Erstreckung von dem Uebergange an der Düsternstraße bis zum Stephanithorsübergange, einschließlich beider, auf Grund nachträglicher Bremischer Anforderungen nothwendig werden sollten, allein zu übernehmen. Indessen wird Preußen, sofern diese Aenderungen für die Preussische Staatseisenbahnverwaltung Ersparnisse an den Kosten der Bahnbewachung herbeiführen, einen Zuschuß leisten, welcher dem kapitalisirten Betrage dieser Ersparnisse entspricht.

Die Unterhaltung, Beleuchtung und Reinigung der Straßen und Kommunikationswege unter den Bahnüberführungen wird von der freien Hansestadt Bremen übernommen. Dasselbe gilt von dem Bahnhofsvorplatz in Bremen; etwaige Veränderungen des letzteren, welche zugleich den Bahnhofsverkehr berühren, bedürfen der vorherigen Zustimmung der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung.

Soweit der zu dem projektirten Umbau der Bahnhofsanlagen in Bremen dauernd oder vorübergehend erforderliche Grund und Boden sich im Eigenthum der freien Hansestadt Bremen befindet, wird derselbe dem Preussischen Staate unentgeltlich zum Eigenthum abgetreten, beziehungsweise, soweit nur eine vorübergehende Benutzung desselben erforderlich ist, für die Dauer dieser Benutzung unentgeltlich überlassen.

Sofern nach projektmäßiger Vollendung des in Aussicht genommenen Umbaus des Bahnhofes Bremen künftighin auf Grund Bremischer Anforderungen Erweiterungen und Umbauten desselben erforderlich werden sollten, hat die freie Hansestadt Bremen die Kosten dieser Erweiterungen und Umbauten an Preußen zu erstatten. Auch wird die freie Hansestadt Bremen bei etwaigen künftigen Erweiterungen und Umbauten des Bahnhofes, welche für Zwecke der Eisenbahnverwaltung erfolgen möchten, eine Vergütung für öffentliche Wege und Plätze, welche hierbei zu Bahnzwecken Verwendung finden müssen, nicht in Anspruch nehmen, sofern der für die abzutretenden Flächen etwa erforderliche Ersatz in natura von Preußen beschafft wird.

Die zur Zeit auf dem Bahnareale bei Bremen befindlichen städtischen Abzugskanäle, Gas- und Wasserleitungsröhre werden daselbst erhalten, beziehungsweise, sofern deren Beseitigung im Interesse der Eisenbahnverwaltung erforderlich werden sollte, Preussischerseits durch gleichwerthige Anlagen derselben Art ersetzt werden. Behufs Reparirens und Reinigens dieser Anlagen ist den Bremischen Beamten und Arbeitern der Zutritt zum Bahnhofe und die Ausführung solcher Arbeiten insoweit zu gestatten, als solches nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung ohne Störung des Betriebes angängig erscheint. Die desfalligen Kosten sind Bremischerseits zu tragen. Auch hat bei Unfällen, welche den betreffenden Beamten und Arbeitern gelegentlich der Ausführung dieser Arbeiten zustoßen möchten, die freie Hansestadt Bremen der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung die auf Grund des Haftpflichtgesetzes etwa zu gewährenden Entschädigungsbeträge zu erstatten, insofern nicht die Veranlassung des Unfalls auf einem Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder der Beamten derselben beruht.

Bahnhof
Bremerhaven.

Art. 5.

Der Bahnhof Bremerhaven wird nach Maßgabe eines von Preußen aufzustellenden Projekts, dessen Ausführungskosten — abgesehen von den Kosten des Grunderwerbes — sich indessen innerhalb des Betrages von Mk. 105 000 halten sollen, von Preußen auf Kosten der freien Hansestadt Bremen umgebaut beziehungsweise erweitert. Der erforderliche Grund und Boden wird Bremischerseits unentgeltlich zur Disposition gestellt.

Die Kosten etwaiger späterer Erweiterungen des Bahnhofes Bremerhaven sind, insoweit die neuen Anlagen lediglich im Interesse der Eisenbahnverwaltung erforderlich werden, Preussischerseits zu tragen; jedoch wird die freie Hansestadt

Bremen den hierzu erforderlichen, in Ihrem Eigenthum befindlichen Grund und Boden, und zwar sofern derselbe zur Zeit der Anforderung nicht bebaut ist, unentgeltlich, sofern sich bauliche Anlagen darauf befinden, gegen angemessene Entschädigung für die letzteren zur Disposition stellen. Diese Bestimmung bezieht sich insbesondere auf die Staatsländereien zwischen dem jetzigen Stationsgebäude und der Schifferstraße. Die freie Hansestadt Bremen wird ohne vorherige Verständigung mit der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung diese Ländereien weder veräußern, noch bebauen oder bebauen lassen.

Falls die freie Hansestadt Bremen Aenderungen der bestehenden Hafenanlagen in Bremerhaven beschließen sollte, wird sie die bezüglichlichen Projekte der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung zur Kenntniß bringen und, insoweit durch die beabsichtigten Hafenbauten gleichzeitig Aenderungen der Bahnanlagen bedingt sein sollten, über die Projekte mit der Staatseisenbahnverwaltung vorab sich verständigen. Auch wird vor Verpachtung von Lagerplätzen, sowie vor Anlegung von Lagerhäusern und Lösschvorrichtungen, sofern diese Plätze oder Anlagen mit den Geleisanlagen im Zusammenhange stehen, die freie Hansestadt Bremen sich vergewissern, daß vom Standpunkte der Staatseisenbahnverwaltung Bedenken hiegegen nicht bestehen.

Art. 6.

Verhältniß
zur
Oldenburgischen
Staatsbahn.

Nach Maßgabe des zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung und dem Senate der freien Hansestadt Bremen über die Anlegung und den Betrieb einer Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen auf Bremischem Gebiete abgeschlossenen Staatsvertrages vom 8. März 1864 steht der Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnverwaltung die Mitbenutzung der Weserbahn und des Hauptbahnhofes in Bremen für die Zwecke der Bremen-Oldenburger Bahn zu.

Die Königlich Preussische Regierung ist gehalten, diese Mitbenutzung auch fernerhin zuzulassen und den diesbezüglich der freien Hansestadt Bremen vertraglich obliegenden Verpflichtungen ihrerseits nachzukommen. Dagegen cedirt die freie Hansestadt Bremen an den Preussischen Staat alle Ansprüche vermögensrechtlicher Natur, welche ihr aus der Mitbenutzung der genannten Bahnanlagen seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung gegen die Letztere zustehen.

Die freie Hansestadt Bremen erklärt sich ferner damit einverstanden, daß Seitens der Königlich Preussischen Regierung eine direkte Verständigung mit der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung über die Modalitäten der Mitbenutzung sowie über die dafür zu zahlenden Entschädigungen getroffen wird.

Art. 7.

Benlo-
Hamburg.

Die freie Hansestadt Bremen verzichtet zu Gunsten des Preussischen Staates auf das ihr nach Art. 5 des mit der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft unter dem 2./10. November 1871 abgeschlossenen Vertrages zustehende Recht auf den Heimfall derjenigen Ländereien, welche sie der gedachten Eisenbahn-Gesellschaft für Zwecke der Benlo-Hamburger Bahn unentgeltlich überlassen hat.

Das Eigenthum dieser Ländereien, zu welchen auch das an der Stadtseite des Hauptbahnhofes am Breitenwege belegene Bahnhofsgelände mit dem darauf befindlichen Benlo-Hamburger Güterschuppen Nr. 12 zu rechnen ist, wird an den Preussischen Staat definitiv abgetreten. Es bleibt hiervon jedoch dasjenige seiner Zeit an die Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zur Anlage einer Reparaturwerkstatt überwiesene, thatsächlich indeß für Bahnzwecke nicht benutzte Terrain, welches rechts und links der Benlo-Hamburger Bahn von km 239,25 bis km 239,75 gelegen ist, ausgeschlossen, während andererseits die freie Hansestadt Bremen an Preußen auch diejenigen Grundstücke mit übereignet, welche seiner Zeit zum Zwecke der Anlage einer Verbindungsbahn zwischen den Güterbahnhöfen der Wunstorf-Bremen-Geestee- und der Benlo-Hamburger Bahn Bremischerseits erworben worden sind.

Die Königlich Preussische Regierung ist in der Disposition über das von der freien Hansestadt Bremen der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft seiner Zeit überwiesene Terrain und ebenso in der Disposition über den Seitens der genannten

Eisenbahn-Gesellschaft anderweit freihändig oder im Enteignungswege erworbenen Grund und Boden keinen anderen als den allgemeinen gesetzlichen Beschränkungen unterworfen.

Die auf diesem Areal befindlichen Abzugskanäle, Gas- und Wasserleitungsrohre sollen ohne Zustimmung der freien Hansestadt Bremen nicht beseitigt werden.

Kapitalabfindung
Bremens.

Art. 8.

Für die Abtretung der gesammten vorstehend bezeichneten Eigenthums- und sonstigen Rechte gewährt der Preussische Staat der freien Hansestadt Bremen eine Kapitalabfindung von M. 36 000 000, welche zum Betrage von M. 20 000 000 am 2. Januar 1885, zum Betrage von M. 16 000 000 am 1. August 1885 baar zu berichtigen und vom 1. April 1883 ab bis zu den gedachten Zahlungstagen in vierteljährlichen Terminen zu 4 Prozent zu verzinsen ist.

Der Königlich Preussischen Regierung bleibt jedoch vorbehalten, die Zahlung dieser Kapitalbeträge unter Fortgewähr der Verzinsung über die vorbezeichneten Termine hinaus zu verschieben. Will Sie von diesem Vorbehalte Gebrauch machen, so hat Sie dem Senate der freien Hansestadt Bremen eine entsprechende Erklärung zugehen zu lassen und zwar in Betreff der ersten Rate bis spätestens zum 15. September 1884 einschließlich, in Betreff der zweiten Rate bis spätestens zum 15. April 1885 einschließlich. Ist dies hinsichtlich einer oder beider Kapitalraten geschehen, so hat die Königlich Preussische Regierung, sobald Sie die Zahlung der Kapitalbeträge leisten will, dem Senate der freien Hansestadt Bremen wenigstens 3 Monate und 14 Tage vor den Zahlungsterminen, von denen indeß der Termin für die Rate von M. 20 000 000 nur auf den ersten Wochentag eines Kalenderquartals, der Termin für die Rate von M. 16 000 000 nur auf den ersten Wochentag des zweiten Monats eines Kalenderquartals bestimmt werden darf, davon Mittheilung zu machen.

Vom 1. April 1883 ab überläßt die freie Hansestadt Bremen dem Preussischen Staate die volle und uneingeschränkte Nutzung der nach den Bestimmungen dieses Vertrages in das Preussische Eigenthum übergehenden Anlagen und Werthe, während bis zum 31. März 1883 einschließlich für die Betheiligung Bremens an den Erträgen der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn, sowie an denjenigen der Langwedel-Neuzener Eisenbahn die seitherigen Vertragsvereinbarungen maßgebend sein sollen.

Regelung der
Beamten-
verhältnisse.

Art. 9.

Nach Maßgabe der Vereinbarung im Jahre 1854, beziehungsweise nach dem Schlußprotokolle zu dem Vertrage vom 28. Februar 1859, betreffend den Bau und Betrieb der Bremen-Geeste-Bahn, zu § 20 werden die bisher aus der gemeinschaftlichen Kasse der Wunstorf-Bremen-Geestebahnen gezahlten Beamten-Pensionen vom 1. April 1883 ab auf die eigene und ausschließliche Rechnung desjenigen der beiden contrahirenden Staaten übernommen, in dessen Diensten die betreffenden Beamten zur Zeit ihrer Pensionirung gestanden haben.

Den von der freien Hansestadt Bremen angestellten Beamten, welche zur Zeit der Perfection dieses Vertrages beim Betriebe der Wunstorf-Bremen-Geestebahnen eine etatsmäßige Stelle bekleiden, wird der Uebertritt in den Königlich Preussischen Staatsdienst gestattet.

I. Denjenigen dieser Beamten, welche von dieser Befugniß Gebrauch machen, wird für den Fall ihrer Pensionirung, welche nur nach vorgängiger Benachrichtigung des Senats der freien Hansestadt Bremen erfolgen soll, bei der Berechnung ihres Ruhegehaltes die bis zu ihrem Uebertritte bereits zurückgelegte pensionsfähige Dienstzeit mit in Anrechnung gebracht. Dasselbe geschieht bei der Berechnung der den Hinterbliebenen dieser Beamten zustehenden Wittwen- und Waisengelder.

Von den hiernach zu ermittelnden Ruhegehältern, beziehungsweise Wittwen- und Waisengeldern wird die freie Hansestadt Bremen der Königlich Preussischen Regierung denjenigen Theil erstatten, welcher dem Verhältniß der vor dem 1. April 1883 liegenden Dienstzeit zu der in Ansatz gebrachten Gesamtdienstzeit des betreffenden Beamten entspricht. Falls jedoch der in Ruhestand zu versetzende

Beamte bis zu seinem Eintritte in den Bremischen Dienst sich in Preussischen Diensten befand, soll die frühere Dienstzeit, insoweit sie ohne die Unterbrechung durch den Bremischen Dienst dem Beamten nach Preussischem Gesetze in Anrechnung hätte gebracht werden müssen, zur einen Hälfte der Bremischen, zur anderen Hälfte der Preussischen Dienstzeit hinzu gerechnet werden.

Sofern das nach Preussischen Grundsätzen festzustellende Ruhegehalt den Betrag nicht erreicht, welcher nach Bremischen Gesetzen für den Fall der Pensionirung zum 1. April 1883 zu zahlen gewesen wäre, wird der letztere Betrag als Ruhegehalt gewährt. Die hierbei gegen das nach Preussischen Gesetzen zu zahlende Ruhegehalt sich ergebende Differenz wird Seitens der freien Hansestadt Bremen getragen, beziehungsweise erstattet und nur der den Preussischen Bestimmungen entsprechende Betrag auf beide Staaten nach Maßgabe der obigen Vereinbarungen pro rata der Dienstzeit vertheilt.

Diejenigen in den Preussischen Staatsdienst übertretenden Bremischen Beamten, welche Theilnehmer der Bremischen Wittwen-Anstalt für bürgerliche Beamte sind, bleiben, wenn sie binnen drei Monaten nach Inkrafttreten des diesen Vertrag genehmigenden Preussischen Landesgesetzes durch eine schriftliche Erklärung für ihre etwaigen künftigen Hinterbliebenen auf das in den §§ 7 ff. des Preussischen Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882 (Preuß. Gesetz-Samml. S. 298 ff.) bestimmte Wittwen- und Waisengeld verzichten, von Entrichtung der im § 3 des letzteren Gesetzes bestimmten Wittwen- und Waisengeldbeiträge frei. Andernfalls sind sie berechtigt, aus der Bremischen Wittwen-Anstalt für bürgerliche Beamte auszuscheiden.

Die vorstehend sub I. vereinbarten Grundsätze finden gleichmäßige Anwendung auf den im Bremischen Staatsdienste als Vorstand der Eisenbahn-Bauinspektion angestellten höheren Baubeamten, welchen die Preussische Regierung unter thunlicher Berücksichtigung seiner gegenwärtigen Gehaltsverhältnisse in den Preussischen Staatsseisenbahndienst zu übernehmen sich bereit erklärt.

II. Diejenigen von der freien Hansestadt Bremen etatsmäßig angestellten Beamten der Wunstorf-Bremen-Geeste-Bahnen, welche von dem Rechte des Uebertritts in den Königlich Preussischen Staatsdienst keinen Gebrauch machen, verbleiben Bremische Beamte und werden von der freien Hansestadt Bremen der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung, welcher letzteren sie alsdann disciplinär unterstellt sind, zur Dienstleistung überwiesen. Die persönlichen Verhältnisse dieser Beamten werden nach Maßgabe der Bremischen Gesetze in der bisher üblichen Weise geregelt. Sofern Versetzungen der Bremischen Beamten außer Landes aus dienstlichen Rücksichten, insbesondere in Folge der Vereinfachung des Betriebes auf den Bahnhöfen in Bremen, erforderlich werden sollten, wird die freie Hansestadt Bremen auf Antrag der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung die gewünschten Versetzungen vornehmen; die Preussische Staatseisenbahnverwaltung wird derartige Versetzungen nur in thunlichst geringem Umfange in Antrag bringen.

Die Kompetenzen der zur Dienstleistung überwiesenen Bremischen Beamten werden, sofern deren Zahlung nicht direct Preussischerseits übernommen wird, der freien Hansestadt Bremen von Preußen erstattet. Die Pensionirung dieser Beamten, sowie die Feststellung der den Hinterbliebenen derselben zu gewährenden Beneficien erfolgt nach den Bremischen Gesetzen. Zu den hiernach zu zahlenden Wittwen- und Waisengeldern wird Preussischerseits ein Beitrag nicht geleistet; dagegen wird der freien Hansestadt Bremen von dem Ruhegehalte derjenige Betrag erstattet, welcher nach den obigen Bestimmungen Preussischerseits zu zahlen sein würde, wenn der betreffende Beamte von dem Rechte des Uebertritts in den Preussischen Staatsdienst Gebrauch gemacht hätte.

III. Den Bremischerseits angenommenen Diätarien, welche zur Zeit der Perfection dieses Vertrages beim Betriebe der Wunstorf-Bremen-Geestebahnen beschäftigt sind, wird Seitens der freien Hansestadt Bremen das Dienstverhältniß gekündigt; dieselben werden jedoch auf ihren Wunsch Seitens der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung ohne Schmälerung ihres bisherigen Dienst-einkommens und unter Berücksichtigung der von ihnen zurückgelegten Dienstzeiten weiter beschäftigt werden, sofern dies das Interesse des Dienstes zuläßt. Wenn

diese Beamten demnächst einen Pensionsanspruch erwerben, so erfolgt die Feststellung des Ruhegehalts, beziehungsweise die antheilige Uebernahme desselben Seitens der beiden Regierungen nach denselben Grundsätzen, welche bezüglich derjenigen etatsmäßigen Bremischen Beamten, die von dem zu offerirenden Uebertritt in den königlich Preussischen Staatsdienst Gebrauch machen, oben festgestellt sind.

Art. 10.

Aufhebung
der früheren
Verträge.

Folgende Verträge, nämlich:

- 1) der Vertrag zwischen Hannover und Bremen vom 14. April 1845, die Anlegung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen betreffend,
 - 2) der Vertrag zwischen Hannover und Bremen vom 28. Februar 1859 wegen Anlegung einer Eisenbahn von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste,
 - 3) der Staatsvertrag zwischen Preußen und der freien Hansestadt Bremen vom 17. Juli 1870 wegen Herstellung einer Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel,
 - 4) der Vertrag zwischen der freien Hansestadt Bremen und der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vom 20. Mai 1870 wegen der Uebernahme des Betriebes auf der Eisenbahn Uelzen-Langwedel,
- treten nebst sämtlichen dazu ergangenen Schlußprotokollen, Nachtragsvereinbarungen und Separatabkommen, soweit letztere nicht nach den Bestimmungen dieses Vertrages bis auf Weiteres Geltung behalten sollen, außer Kraft.

Art. 11.

Der Stempel dieses Vertrages bleibt außer Ansaß.

Die zur Uebertragung des der freien Hansestadt Bremen gehörigen, den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eigenthums, insbesondere des Grundeigenthums, auf den Preussischen Staat erforderlichen Verhandlungen vor den Gerichten und Verwaltungsbehörden genießen Stempel- und Gebührenfreiheit. Auch wird für diese Uebertragung weder eine Veräußerungs- noch sonst eine staatliche Abgabe erhoben werden.

Reich.

Art. 12.

Der Preussische Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

So geschehen Berlin, den 30. November 1883.

[L. S.] (gez.) **Carl Friedr. Chr. Buß.**
 [L. S.] (gez.) **Hermann Heinrich Meier.**
 [L. S.] (gez.) **Ernst Grüttesien.**
 [L. S.] (gez.) **Robert Ludwig Sipman.**
 [L. S.] (gez.) **Robert Gustav Schmidt.**

Staatsvertrag

Anlage 2.

zwischen der freien Hansestadt Bremen und Preußen, betreffend die im
Bremischen Staatsgebiete belegenen Preussischen Eisenbahnen.

Im Anschlusse an den am heutigen Tage zwischen der freien Hansestadt Bremen und der Königlich Preussischen Regierung vereinbarten Vertrag, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat, und mit Rücksicht auf den inzwischen erfolgten Uebergang des Cöln-Mindener Eisenbahn-Unternehmens auf den Preussischen Staat haben zum Zwecke der hierdurch erforderlichen gewordenen weiteren Verabredungen zu Bevollmächtigten ernannt,

der Senat der freien Hansestadt Bremen:

den Bürgermeister **Carl Friedrich Christian Buß**,
den Senator Dr. jur. **Hermann Heinrich Meier**;

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Oberbaurath **Ernst Grüttesien**,
Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrath **Robert Ludwig Sipman**,
Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath **Robert Gustav Schmidt**,

von welchen Bevollmächtigten, vorbehaltlich der Ratifikation, folgender Vertrag abgeschlossen ist.

Art. 1.

Die freie Hansestadt Bremen ist damit einverstanden, daß der Preussische Staat das Cöln-Mindener Eisenbahn-Unternehmen nach Maßgabe des zwischen der Preussischen Regierung und der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft am 27. August 1879 abgeschlossenen Vertrages (Preussische Gesetzsamml. S. 663) 10. Oktober eigenthümlich erwirbt.

Die zur Uebertragung des im Bremischen Staatsgebiete befindlichen Eigenthums, insbesondere des Grundeigenthums der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft auf den Preussischen Staat erforderlichen Verhandlungen genießen Stempel- und Gebührenfreiheit.

Der Staatsvertrag zwischen Bremen und Preußen vom 1. Juli 1872, sowie der Vertrag zwischen Bremen und der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft vom 2./10. Mai 1872 wegen Durchführung der Venlo-Hamburger Bahn durch Bremisches Gebiet treten außer Kraft.

An Stelle derselben treten — neben den im Eingangs erwähnten Verträge vom heutigen Tage, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat, getroffenen Vereinbarungen privatrechtlicher Natur — lediglich die Bestimmungen dieses Vertrages.

Art. 2.

Die freie Hansestadt Bremen verpflichtet sich, von dem Ihr nach Art. 34 des mit der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrages vom 8. März 1864 zustehenden Rechte, die der Letzteren für die Oldenburg-Bremer Bahn ertheilte Konzession zurückzunehmen, nicht ohne Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung Gebrauch zu machen.

Art. 3.

Die Landeshoheit über die im Bremischen Gebiete belegenen Strecken der Venlo-Hamburger Eisenbahn sowohl, wie auch der Wunstorf-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn bleibt auch nach dem Uebergange derselben auf den Preussischen Staat

der freien Hansestadt Bremen vorbehalten und soll hinfort unter Beobachtung der nachstehenden Bestimmungen ausgeübt werden:

- 1) Die allgemeine Landespolizei und die Rechtspflege in Bezug auf alle Vorgänge auf dem Bahnkörper verbleiben den Behörden der freien Hansestadt Bremen.
- 2) Die Bahnpolizei wird in Gemäßheit des jeweilig gültigen Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands von den Organen der Eisenbahn-Verwaltung ausgeübt.

Die Seitens der Königlich Preussischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung in Eid und Pflicht genommenen Bahnpolizeibeamten sind als solche auch ohne Weiteres im Gebiete der freien Hansestadt Bremen legitimirt.

- 3) Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich der im Bremischen Staatsgebiete belegenen Eisenbahnstrecken den betreffenden Organen der freien Hansestadt Bremen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

- 4) Die freie Hansestadt Bremen verzichtet ein für alle Mal darauf, die in Ihrem Staatsgebiet belegenen Preussischen Eisenbahnen, deren Betrieb resp. Eigenthum die Preussische Regierung nach dem Eingangs bezogenen, sowie nach dem gegenwärtigen Vertrage übernimmt, und den dazu gehörigen Gewerbebetrieb mit irgend welchen Steuern oder Abgaben zu belegen. Auch eine Besteuerung mit Kommunalabgaben ist nicht zulässig. Ausgeschlossen von dieser Befreiung sind Deich-, Ziel- und sonstige Verbandslasten.

Die freie Hansestadt Bremen überträgt auf den Preussischen Staat Ihren Anspruch auf den Ihr nach Maßgabe des Staatsvertrages vom 1. Juli 1872 zustehenden Antheil an der von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu entrichtenden Eisenbahn-Abgabe. Dieser Antheil wird an Bremen zuletzt für das Jahr 1882 mit dem bereits vereinbarten Betrage von M. 456 gezahlt.

- 5) Auf die Tarifbildung, auf die Art und Weise der Beförderung, sowie auf die Feststellung des Fahrplanes für die auf den Preussischen Staat übergehenden Eisenbahnen steht der freien Hansestadt Bremen eine Einwirkung nicht zu; jedoch soll

a. die bisherige gleiche Behandlung der Hafenplätze Geestemünde und Bremerhaven in Bezug auf die Höhe der Tarife für Eisenbahn-Transporte nicht ohne Zustimmung der freien Hansestadt Bremen aufgehoben werden;

b. bei wichtigeren Veränderungen der die Plätze Bremen und Bremerhaven betreffenden Tarife die freie Hansestadt Bremen zuvor gutachtlich gehört werden;

c. die Höhe der Gebühren, welche für Transporte zwischen dem Hauptbahnhof Bremen einerseits und dem Neustadtbahnhofe oder dem Weserbahnhofe in seiner jetzigen Ausdehnung andererseits zur Erhebung gelangen, lediglich nach den Selbstkosten bemessen werden.

- 6) Für die Einziehung von Stationen und Haltestellen und für die Neuerrichtung derselben innerhalb des Bremischen Gebietes, sowie für die Einstellung des Betriebes auf den den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahnen ist die Zustimmung der freien Hansestadt Bremen erforderlich. Im Uebrigen steht die Ausübung staatlicher Aufsichtsrechte über Verwaltung und Betrieb der gedachten Bahnen der freien Hansestadt Bremen nicht zu.

- 7) Die Erwerbung des zu dem Bahnhofsumbau in Bremen, sowie zu etwaigen künftigen Erweiterungen der im Bremischen Gebiete belegenen Preussischen Eisenbahnanlagen erforderlichen Grundes und Bodens und die zu den gleichen Zwecken etwa erforderliche vorübergehende

Benutzung fremder Grundstücke geschieht, soweit eine gütliche Vereinbarung mit den Betheiligten nicht zu erreichen ist, nach den Bestimmungen des Bremischen Enteignungsgesetzes.

8) An den im Gebiete der freien Hansestadt Bremen belegenen Eisenbahnen sollen nur die Hoheitszeichen der freien Hansestadt Bremen angebracht werden.

9) Der freien Hansestadt Bremen bleibt vorbehalten, die Handhabung der Ihr über die in Ihrem Gebiete belegenen Eisenbahnen zustehenden Hoheitsrechte, sowie die etwaigen Verhandlungen mit der Bahnverwaltung einer Behörde oder einem besonderen Kommissarius zu übertragen.

Diese Behörde resp. dieser Kommissarius hat die Beziehungen der freien Hansestadt Bremen zu der Eisenbahnverwaltung in allen Fällen zu vertreten, die nicht zum direkten Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichtsbehörde geeignet sind.

Die Eisenbahn-Verwaltung hat sich an diese Behörde bezw. an diesen Kommissarius in allen zu der Zuständigkeit derselben gehörigen Angelegenheiten zu wenden.

Art. 4.

Die Königlich Preussische Regierung wird bei der Verwaltung der im Bremischen Staatsgebiete belegenen Preussischen Eisenbahnen die Verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen der freien Hansestadt Bremen in gleichem Maße berücksichtigen, wie die entsprechenden Interessen der Preussischen Landestheile. Sie wird weder im Personen- noch im Güterverkehre zwischen den beiderseitigen Staatsangehörigen hinsichtlich der Zeit der Abfertigung oder hinsichtlich der Beförderungspreise einen Unterschied machen.

Dieselbe wird bei der Besetzung der Stellen der in dem Gebiete der freien Hansestadt Bremen zu stationirenden unteren Beamten, zu welchen insbesondere Bahnwärter und Weichensteller zu rechnen sind, bei sonst gleicher Anstellungsfähigkeit und Qualifikation auf die Bewerbung der Bremischen Staatsangehörigen vorzugsweise Rücksicht nehmen.

Die Angehörigen des einen Staates, welche im Gebiete des anderen Staates angestellt werden möchten, scheiden dadurch aus dem Unterthanenverbande ihres Heimathlandes nicht aus und sind während ihres dienstlichen Aufenthaltes daselbst nur denjenigen Steuern und Personallasten unterworfen, welche nach den dortigen Landesgesetzen unter gleichen Verhältnissen für Nichtstaatsangehörige zur Anwendung gelangen.

Die Eisenbahn-Beamten sind rücksichtlich ihrer dienstlichen Verhältnisse ausschließlich der Königlich Preussischen Regierung beziehungsweise deren zuständigen Organen, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Landes unterworfen, in welchem sie ihren amtlichen Wohnsitz haben.

Art 5.

Der Preussische Staat ist berechtigt, alle für Ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

So geschehen Berlin, den 30. November 1883.

[L. S.] (gez.) **Carl Friedr. Chr. Buß.**

[L. S.] (gez.) **Hermann Heinrich Meier.**

[L. S.] (gez.) **Ernst Grüttesien.**

[L. S.] (gez.) **Robert Ludwig Sipman.**

[L. S.] (gez.) **Robert Gustav Schmidt.**

Anlage 3.

Schlußprotokoll.

Die unterzeichneten Commissarien des Senates der freien Hansestadt Bremen und der Königlich Preussischen Regierung sind heute zusammengetreten, um die unter ihnen vereinbarten Verträge, nämlich:

- a. den Vertrag, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat,
- b. den Staatsvertrag, betreffend die im Bremischen Gebiet belegenen Eisenbahnen

unterschriftlich zu vollziehen.

Bei diesem Anlasse sind in dieses Schlußprotokoll noch die nachstehenden Erklärungen und Verabredungen aufgenommen worden, welche mit den Bestimmungen der Verträge selbst gleiche Gültigkeit haben sollen.

A. Zum Vertrage, betreffend den Uebergang der Bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat.

1.

Zu Artikel 2
und 7.

Das Areal des gegenwärtigen Haupt-Bahnhofes Bremen der Buntstorf-Bremen-Geeste-Bahnen nebst den zugehörigen Trennstücken und dem für die Erweiterung des Bahnhofes von der freien Hansestadt Bremen zu Lasten des Bremischen Baukontos beschafften Terrain ist in einem besonderen Uebersichtsplane ersichtlich gemacht, welcher zur allgemeinen Orientirung über Lage und Umfang des nach Art. 2 des Vertrages auf Preußen übergehenden Bahnhofsterrains dieser Schlußverhandlung in zwei Ausfertigungen beigelegt und mit den Unterschriften sämtlicher Commissarien versehen worden ist.

Dieser Uebersichtsplan stellt zugleich das nach Art. 7 des Vertrages zu überweisende Terrain der früher projectirten Verbindungsbahn, sowie die für die Benlo-Hamburger Bahnhofsanlage verwendeten Flächen und speziell auch dasjenige Areal dar, welches für diese Bahnhofsanlage von der freien Hansestadt Bremen der Köln-Mündener Eisenbahn-Gesellschaft seiner Zeit abgetreten ist. Derjenige Theil des letzteren Areals, welcher zur Anlage einer Reparatur-Werkstätte ursprünglich überwiesen, thatsächlich für Bahnzwecke indeß nicht benutzt worden ist, ist in dem Plane mit den Buchstaben a b c d und e bis m besonders bezeichnet.

2.

Zu Artikel 2

Zu Betreff einzelner Theile des den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eigenthums bestehen zur Zeit Pacht- und Miethverträge. Preußen tritt bezüglich dieser Vertragsverhältnisse in die Rechte und Verbindlichkeiten Bremens ein.

3.

Zu Artikel 2
al. 1 litt. a.

Auf den Bahnhöfen Langwedel und Münster der Langwedel-Uelzener Eisenbahn sind seiner Zeit von der freien Hansestadt Bremen für Bremische Rechnung Beamtenwohngebäude errichtet und gegen gesonderte Verzinsung des Anlage-Kapitals der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Verwaltung überwiesen worden.

Das außerhalb des Bahnterrains belegene Wohngebäude in Langwedel ist inzwischen, als für Eisenbahnzwecke dauernd entbehrlich, der freien Hansestadt Bremen zurückgegeben worden und verbleibt Bremisches Eigenthum.

Das auf Bahnterrain befindliche, noch jetzt für Bahnzwecke benutzte Dienstwohngebäude auf Bahnhof Münster dagegen geht mit der ganzen Bahnanlage in das Preussische Eigenthum über.

4.

Zu Artikel 2
al. 2.

Zu den an Preußen mit abzutretenden Dispositionsländereien gehört eine Restfläche des für Anlage der Weserbahn erworbenen Terrains südöstlich dieser Bahn zwischen der Düsternstraße und der Contrescarpe. Sofern dieses Terrain

nicht zu den Zwecken des Bahnhofsumbaues Verwendung findet, soll der freien Hansestadt Bremen das Recht zustehen, dasselbe zum Gesamtpreise von M. 130 000 — beziehungsweise, wenn nur eine theilweise Rückgewähr erfolgen kann, zu einem nach dem Flächenverhältniß zu berechnenden Theilpreise — käuflich zurückzuerwerben. Dieses Recht erlischt, wenn nicht innerhalb Jahresfrist nach beendetem Bahnhofsumbau davon Gebrauch gemacht wird.

5.

Bei der speziellen Abgrenzung des auf Preußen übergehenden Grund- ^{zu Artikel 2} eigenthums soll auf die Herstellung thunlichst regelrechter Grenzen — geeigneten ^{al. 3.} Falles unter entsprechendem Terrainaustausch — Bedacht genommen werden.

6.

Sollte künftighin die freie Hansestadt Bremen außer den im Art. 3 Nr. 3 ^{zu Artikel 3.} bezeichneten Bahnanschlüssen noch weitere Anschlußgeleise an die im Bremischen Gebiete belegenen Preussischen Bahnen entweder selbst herzustellen oder für Bremische Rechnung von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung ausgeführt zu sehen wünschen, so wird die Letztere der Herstellung dieser Anschlußgeleise, soweit dadurch der Betrieb der Hauptbahn nicht beeinträchtigt wird, nicht entgegen sein, auch auf den Wunsch Bremens den Betrieb auf denselben unter den für den Betrieb von Anschlußgeleisen im Allgemeinen üblichen Bedingungen gegen eine die Selbstkosten deckende Vergütung übernehmen.

7.

Nach Gewinnung ausreichender Erfahrungen über die jährlich auf den ^{zu Artikel 3} lesterwähnten beiden Bahnhöfen durchschnittlich erwachsenden Unterhaltungskosten wird auf eine Pauschalirung der von Bremen zu gewährenden Unterhaltungs- ^{al. 3.} Vergütung Bedacht genommen werden.

8.

Die Entwässerungseinrichtungen Bremerhavens, soweit dieselben die Ver- ^{zu Artikel 3} bindungsbahn berühren, sollen ohne Zustimmung Bremens nicht beseitigt werden; ^{al. 3.} auch wird erforderlichen Falls die Anlage neuer Gas- und Wasser-Rohrleitungen und Spülungskanäle, soweit Dieses ohne Schädigung des Bahnbetriebes angängig ist, gestattet werden.

9.

Die im Bremischen Eigenthum verbleibenden Bestände an solchen Oberbau- ^{zu Artikel 3} Materialien, welche seiner Zeit für Zwecke des Bahnhofsumbaues zu Lasten des ^{und 4.} einseitig Bremischen Materialien-Lagercontos beschafft worden sind, sollen, soweit angängig, bei dem von Preußen vorzunehmenden Umbau des Bahnhofes Bremen gegen Vergütung ihres jeweiligen Werthes, eventuell bei der von der Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung für Bremische Rechnung auszuführenden Bahnunterhaltung auf dem Bahnhofe Bremerhaven und dem Weserbahnhofe Verwendung finden.

10.

Bei dem vorzunehmenden Bahnhofsumbau sollen für die Bremische Polizei- ^{zu Artikel 4} und Steuer-Verwaltung, sowie für das Auswanderer-Nachweisungs-Büreau geeignete ^{al. 2.} Räume, mindestens im bisherigen Umfange, wieder vorgesehen und Bremen unentgeltlich zur Benutzung überlassen werden. Das Gleiche gilt für die Güterschuppen hinsichtlich der durch den Umbau etwa beseitigten Räumlichkeiten für den Bremischen Dienst (Deklarations- und Consumtionsbüreau und Wohnung für einen Bremischen Steuerbeamten).

11.

Unter den Wegeunterführungen, an deren Kosten gemäß al. 3 Art. 4 des ^{zu Artikel 4} Vertrages die freie Hansestadt Bremen eventuell sich zu betheiligen hat, ist die Unter- ^{al. 3.} führung der Schwachhauser Chaussee, bei welcher nur eine Aenderung des Ueberbaues nöthig wird, nicht mitverstanden.

Im Uebrigen sind für die Berechnung der Kosten der Wegeunterführungen nebst Rampenanlagen die Feststellungen des landespolizeilichen Protokolls de dato Bremen, den 16. November 1883, maßgebend.

12.

Zu Artikel 4. Das zwischen dem Werkstätten-Bahnhof und der Schlachthoffstraße belegene Terrain bis zur westlichen Kante der Deichkrone soll als planmäßiges Bahnhofsterrain betrachtet werden. Das übrige Terrain bis zur Schlachthoffstraße ist für spätere Erweiterungen des Bahnhofs Bremischerseits zu reserviren und soll gegen entsprechendes Terrain des Venlo-Hamburger Bahnhofs nach Maßgabe eines noch zu vereinbarenden Projectes umgetauscht werden. Für die Schlachthoffstraße ist hiebei eine Gesamtbreite von 15 Meter, von der jetzigen nordöstlichen Straßenlinie ab, anzunehmen.

13.

Zu Artikel 7. Zu einer von Bremen in Aussicht genommenen Regulirung der Straße an der Gasanstalt in der Nähe der jetzigen Unterführung der Venlo-Hamburger Bahn wird voraussichtlich die Inanspruchnahme geringfügiger Theile des jetzigen Venlo-Hamburger Bahnterrains erforderlich werden. Zu dem Austausch dieser Terrainstücke gegen entsprechende Flächen Bremischen Terrains wird die Preussische Regierung bereit sein.

14.

Zu Artikel 8. Preussischerseits ist bei der Berechnung der an Bremen zu gewährenden Kapitalabfindung der Status der Bremischen Bau-Conten vom 31. Dezember 1882 zum Grunde gelegt. Es besteht Einverständnis darüber, daß demzufolge der Erlös für die nach dem 31. Dezember 1882 von Bremen veräußerten Baumaterialien oder sonstigen Werthobjecte, welche a conto des Bahnhofs Bremen beschafft sind, von Bremen an Preußen zu erstatten ist.

Es wird ferner Preussischerseits konstatiert, daß bei Berechnung der Abfindung als Bremischer Antheil an den Kosten für Ergänzungsbauten der Wunstorf-Bremen-Oeste-Bahnen im Jahre 1882/83 die in dem Spezial-Etat des Betriebsamts Bremen hierfür vorgesehene Summe eingestellt worden ist. Man ist darüber einverstanden, daß etwaige Abweichungen der wirklichen Ausgaben gegen jene etatsmäßige Summe baar auszugleichen sind.

15.

Zu Artikel 9. Einer etwaigen Bewerbung der gegenwärtig bei der Bremischen Eisenbahn-Bauinspektion diätarisch beschäftigten Hilfsarbeiter um Beschäftigung im Preussischen Staatseisenbahndienste soll thunlichst Rücksicht getragen werden.

B. Zum Staatsvertrage, betreffend die im Bremischen Staatsgebiet belegenen Eisenbahnen.

16.

Zu Artikel 1
Absatz 3. Die aus dem Vertrage vom 2./10. Mai 1871 noch rückständigen, auf landespolizeilichen Anforderungen beruhenden Verpflichtungen, betreffend

- 1) Herstellung eines Niveau-Überganges der Hornerstraße über die Venlo-Hamburger Bahn,
 - 2) Herstellung einer Brücke zur Verbindung des nördlich der Bahn belegenen Theils des Rosendammes mit der Allee am neuen Torffanal,
 - 3) Pflasterung oder Macadamisirung der Rampen der Allee am neuen Torffanal für den Niveau-Übergang über den Venlo-Hamburger Bahndamm,
 - 4) Verlassung (Eigenthumsübertragung) des Parallelweges von der Schwachhauser Chaussee nach der Unterführung am Kuhgraben auf Bremen,
 - 5) Verbesserung der Straßen und Abwässerungsanlagen für die Unterführungen an der Schwachhauser Chaussee, am Kuhgraben, am Heerden-thoräkirchhofe und am neuen Torffanal
- werden von Preußen baldthunlichst erledigt werden.

17.

Man ist darüber einverstanden,

- a. daß die in diesem Artikel ausgesprochene Steuerbefreiung keinen Bezug hat auf dasjenige, nach Maßgabe der in Rede stehenden Verträge in das Eigenthum des Preussischen Staats übergehende Areal, welches keine Verwendung zu Bahnanlagen findet.
- b. daß zu dem nach diesen Bestimmungen steuer- und abgabefreien Gewerbebetriebe solche mit dem Eisenbahnbetriebe nicht unmittelbar zusammenhängenden Gewerbebetriebe, deren Ausübung dritten Personen auf den Bahnhöfen oder Haltestellen eisenbahnseitig gestattet werden möchten, wie insbesondere Gast- und Schankwirthschaften nicht gehören sollen.

Zu Artikel 3
No. 4.

18.

Bezüglich des Fahrplans für die Bremen-Geeste Bahn und der Anschlüsse nach Grohn-Begeack wird auf das locale Interesse Bremens, soweit angängig, Rücksicht genommen werden.

Zu Artikel 3
No. 5.

In der bisherigen Praxis, größere Auswanderertransporte über die Verbindungsbahn direkt bis Bremerhaven zu befördern, soll ohne Einverständnis Bremens eine Aenderung nicht eintreten.

Die Beförderung von Arrestanten zwischen Bremen und Oslebshausen, Begeack und Geestemünde wird auf Anfordern der Bremischen Behörden nach den Grundsätzen behandelt werden, welche dafür in Preußen maßgebend sind.

19.

Die Gebühr für Transporte nach der Neustadt wie nach dem Weserbahnhof soll bis auf Weiteres folgende Maximalsätze nicht übersteigen:

Zu Artikel 3
No. 5 c.

- a. für Wagenladungen pro Wagen M. 1,00
- b. „ Stückgüter in gewöhnlicher Fracht pro 100 kg. „ 0,05
- in minimo M. 0,10
- in maximo „ 1,00

Die Erhebung höherer als der vorbezeichneten Ueberführungsgebühren bedarf der Zustimmung Bremens.

Die Ueberführung von Eilgütern kann nicht beansprucht werden.

20.

Die seitherigen Festsetzungen, betreffend das Öffnen und Schließen der Geestedrehbrücke, sowie der Drehbrücke über den Geestemünder Kanal und über die Geeste in der Fahrstraße von Geestemünde nach Bremerhaven sollen bis auf Weiteres in Geltung bleiben und Aenderungen derselben nur im Einverständnis mit Bremen erfolgen.

Zu Artikel 4.

So geschehen Berlin, den 30. November 1883.

[L. S.] (gez.) **Carl Friedr. Chr. Buß.**

[L. S.] (gez.) **Hermann Heinrich Meier.**

[L. S.] (gez.) **Ernst Grüttesien.**

[L. S.] (gez.) **Robert Ludwig Sipman.**

[L. S.] (gez.) **Robert Gustav Schmidt.**

Anlage 4.

Verhandelt Bremen, den 16. November 1883.

Anwesend:

Als Commissarien:

- 1) des Königlich Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten:
der Geheime Oberbaurath Grüttesien,
der Geheime Regierungsrath Sipman,
- 2) des Senats der freien Hansestadt Bremen:
der Bürgermeister Buß,
der Senator Dr. Meier,
- 3) der Königlich Eisenbahn-Direktion zu Hannover:
der Regierungsrath Moellhausen,
der Bau- und Betriebs-Inspektor Leuchtenberg,
- 4) des Königlich Eisenbahnbetriebsamts hieselbst:
der Regierungsrath Wittich,
- 5) der Bremischen Bauverwaltung:
der Oberbaudirektor Franzius,
der Bauinspektor Fischer,
der Ingenieur Gracpel,
- 6) für die Bremische Landespolizei:
die oben ad 2 genannten Senatscommissare.
- 7) als Protokollführer:
der Senatssekretär Dr. von Bippen.

Die Königlich Preussische Staatsregierung, welche zur Zeit mit der Freien Hansestadt Bremen wegen anderweiter Regelung der Preussisch-Bremischen Eisenbahn-Verhältnisse in Verhandlung steht, beabsichtigt für den Fall des Zustandekommens einer der Preussischen Aufkaufs-Offerte entsprechenden Verständigung den jetzigen Hauptbahnhof Bremen in einen den gesammten Verkehr der z. Z. in Bremen einmündenden Bahnlinien aufnehmenden Central-Bahnhof umzubauen. Zur landespolizeilichen Prüfung des für diesen eventuellen Umbau von der Königlich Eisenbahn-Direktion zu Hannover im März d. J. aufgestellten und in 2 Plänen (einem Situationsplane und einem Längenprofile) vorgelegten Projektes war auf heute Termin im Lindenhof zu Bremen anberaumt worden, zu welchem sich auf Einladung der Bremischen Landespolizeibehörde die neben bezeichneten Commissarien der beiden Staatsregierungen und der übrigen betheiligten Behörden eingefunden hatten.

Nachdem seitens der Vertreter des Königlich Preussischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten ausdrücklich bevormortet worden, daß die Ausführung des in Rede stehenden Projektes nur für den Fall des demnächstigen Ueberganges der Bremischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat in Aussicht genommen sei, und nachdem weder seitens der Vertreter Bremens gegen diesen Vorbehalt, noch von landespolizeilicher Seite gegen das Projekt im Allgemeinen Einwendungen erhoben waren, ging man zur Prüfung des letzteren im Einzelnen über.

Hierbei fand sich Folgendes zu bemerken:

1) Es bestand zunächst Einverständniß darüber, daß in beiden Plänen für die in Bezug auf die Höhenlage des Bahnhofsplannums gemachten Angaben im Allgemeinen die rothen Zahlen, überall da aber, wo eine Abänderung der letzteren in Blau stattgefunden hat, die blauen Zahlen für die in minimo einzuhaltende Höhenlage des Bahnplanums maßgebend sein sollen.

2) Gegen die Voraussetzung der Bremischen Commissarien, daß bei der Ausführung der Unterführungen für die Rembertistraße, die Straße an der Gasanstalt, die Torfstraße, die Hempfstraße, den zweiten Hufenweg und die Osterfeuerbergstraße die in der nachstehenden Tabelle enthaltenen Hauptabmessungen

maßgebend sein sollen, fand sich seitens der Vertreter der Preussischen Eisenbahn-Verwaltung Nichts zu erinnern:

Bezeichnung der Unterführungen	Lichte Weite im Ganzen m	Davon entfallen auf		Mittlere lichte Höhe m
		die Fahrbahn m	die beiden Fußwege je m	
An der Rembertistraße.....	20	11,0	4,5	4,008
Bei der Gasanstalt.....	16	9,0	3,5	3,675
Torfstraße.....	16	9,0	3,5	3,690
Hempstraße.....	16	9,0	3,5	3,728
II. Hufenweg.....	12	7,0	2,5	4,050
Osterfeuerbergstraße.....	12	7,0	2,5	4,050

Unter „mittlerer lichter Höhe“ wird hierbei diejenige Höhe verstanden, welche über der Fahrbahn in jedem Punkte einer parallel zur Achse des Bauwerks, in der Mitte zwischen dem Straßenrücken und dem seitlichen Kinnsteine, gedachten Linie vorhanden sein soll.

3) Die Vertreter der Preussischen Eisenbahnverwaltung sagten zu, daß für den eisernen Ueberbau der anzulegenden Straßenunterführungen nur diejenige Höhe in Anspruch genommen werden solle, welche erfahrungsmäßig bei derartigen Ausführungen mit beschränkter Constructionshöhe erforderlich ist, sofern Bremischer Seits gestattet werde, zur Unterstützung des eisernen Ueberbaues bei den Unterführungen an der Torf- und Hempstraße je drei Säulenreihen anzuordnen, von denen die eine in der Mitte der Fahrbahn, die beiden anderen an den Längskanten der beiderseitigen Fußwege vorzusehen sind.

Die Vertreter Bremens erklärten sich mit einer derartigen Anordnung bezüglich der vorgedachten beiden Unterführungen einverstanden, während bei den übrigen vier Straßenunterführungen nur die beiden Säulenreihen an den Außenkanten der Fußwege zulässig sein sollen.

Bei Festhaltung der im Projekte vorgesehenen Höhen für die Schienenoberkante soll übrigens die Constructionshöhe (Abstand von der Schienenoberkante bis zur Unterkante des eisernen Ueberbaues) bei den Unterführungen der Rembertistraße und der Gasanstalt nicht mehr als 0,46 m, bei den Unterführungen der Torfstraße und der Hempstraße nicht mehr als 0,70 m und bei den Unterführungen des zweiten Hufenweges und der Osterfeuerbergstraße nicht mehr als 0,75 m betragen. Sofern bei der Ausführung der Unterführungen sich eine größere Constructionshöhe als erforderlich erweisen sollte, ist die Differenz durch Höherlegung des Bahnplanums zu begleichen.

4) Seitens der Bremischen Commissarien wurde die Forderung gestellt, daß die Zuführungsrampen der Fahrstraßen zu den ad 2 gedachten sechs Unterführungen mit einer Neigung, welche nicht steiler als 1:50 ist, hergestellt werden. Nur für die im Anschlusse an die Torfstraßen-Unterführung herzustellende Seitenrampe in der Plantagenstraße wurde eine Neigung von 1:40 als zulässig erachtet.

Seitens der Vertreter der Preussischen Eisenbahn-Verwaltung wurde dieser Forderung zugestimmt.

Ferner wurde für den Fall der Ausführung des in Rede stehenden Bahnhofprojektes noch Folgendes vereinbart:

5) Die Fahrstraßen in den Unterführungen, sowie auf den zugehörigen Rampen sollen ein Reihensplaster von beschlagenen Steinen und die Fußwege zu beiden Seiten der Fahrbahn einen Trottoirbelag aus gepreßtem Asphalt erhalten.

6) Zur Abhaltung des Grundwassers soll die Sohle der Unterführungen durch eine, in angemessener Stärke auszuführende Betonschicht gedichtet werden, welche so weit in die Straßenrampen und deren seitliche Begrenzungen fortzuführen ist, daß ein Uebertreten des Grundwassers thunlichst verhindert wird.

Auch sollen bei den neu herzustellenden Unterführungen Vorkehrungen getroffen werden, welche ein zeitweiliges Auspumpen der ersteren ermöglichen.

Zur Abführung des Tagewassers sollen ferner unterirdische Seitenkanäle mit den erforderlichen Straßen-Einlässen (Kostenkasten mit Wasserverschluß) in ausreichender Zahl und Weite angelegt und bis zu dem nächsten Straßenkanale oder Entwässerungsgraben fortgeführt werden.

Es bestand Einverständniß zwischen den beiderseitigen Staatskommissarien darüber, daß die sämtlichen vorstehend ad 4, 5 und 6 erwähnten Anlagen und Einrichtungen als integrierende Theile der eisenbahnseitig herzustellenden bezw. abzuändernden Wegeunterführungen gelten, und demgemäß die Kosten dieser Anlagen und Einrichtungen — einschließlich der den Adjazenten der Wege- und Rampenanlagen etwa zu gewährenden Grund- und sonstigen Entschädigungen — in vollem Umfange zu denjenigen Kosten der Wegeunterführungen gerechnet werden sollen, an deren Tragung die Freie Hansestadt Bremen nach Maßgabe der bezüglichlichen Festsetzungen des Ankaufsvertrages eventuell sich zu betheiligen haben wird.

7) Die nach dem Kanalisations-Projekte für die Stadt Bremen vorgesehenen Entwässerungskanäle sollen, soweit sie innerhalb der Grenzen des Bahnhofserweiterungsprojektes liegen, beziehungsweise mit den Unterführungsrampen zusammenfallen, gleichzeitig mit den betreffenden Straßenunterführungen hergestellt werden.

In gleicher Weise soll die Durchführung von Gas- und Wasserleitungsröhren während der Herstellung der Unterführungen und des Bahnkörpers unter thunlichster Berücksichtigung der hierbei von Bremen zu stellenden Forderungen erfolgen.

Die durch Ausführung dieser Anlagen erwachsenden Mehrkosten werden, soweit es sich nicht um den Ersatz bereits bestehender Anlagen handelt, von Bremen übernommen.

Bei Anlage der Revisionschächte für die städtischen Abzugskanäle soll den Wünschen der Stadt Bremen in Bezug auf die Lage der ersteren thunlichst entsprochen werden.

8) Die Specialprojekte der zu erbauenden Straßenunterführungen sollen thunlichst im Einvernehmen mit den zuständigen Bremischen Baubeamten ausgearbeitet werden. Dieselben sollen demnächst nebst einem Special-Situationsplane, sowie Längen- und Querprofilen der Rampen, aus denen die Lage der angrenzenden Häuser, Vorgärten, Einfriedigungen etc. mit Sicherheit erkennbar ist, der Bremischen Verwaltung vorgelegt werden, damit etwa erforderlich scheinende Aenderungen, sowie die für die Anlagen ad 6 und 7 oder sonstige Nebenanlagen in Betracht kommenden Einzelheiten vereinbart werden können. Bei dieser Gelegenheit soll ferner wegen der Höhenlage der Fußwege innerhalb der Unterführungen, deren Oberkante einstweilen auf ± 0 Bremer Pegel angenommen wird, die definitive Bestimmung, sowie endlich eine Vereinbarung darüber getroffen werden, in welcher Weise die erforderlich scheinenden Einrichtungen zum Schutze der Fußwege gegen Regen und Tropfwasser, sowie zur thunlichen Verminderung des Geräusches, welches die über die Unterführungen fahrenden Züge verursachen, anzuordnen sind.

Soweit eine Sicherung der Fahrbahn gegen Tropfenfall ohne Beeinträchtigung der Constructionshöhe sich als möglich erweisen sollte, wird hierin den Wünschen Bremens entsprochen werden.

Die definitiv vereinbarten Specialprojekte zu den Straßenunterführungen werden Bremischer Seits vollzogen und der bauausführenden Behörde wieder zugestellt, welche letztere der Bremischen Verwaltung eine beglaubigte Copie der betreffenden Pläne zugehen lassen wird.

9) Südöstlich der Unterführung bei der Gasanstalt an einer, unter Berücksichtigung der dort auszuführenden Weichenstraße noch näher zu vereinbarenden Stelle soll, sobald es Bremischerseits gewünscht wird, zur ausnahmsweisen Benutzung für solche Fuhrn, welche die Unterführungen nicht passiren können, auf Bremische Kosten ein Niveauübergang hergestellt werden, welcher für gewöhnlich eisenbahnseitig unter Verschluß gehalten und nur auf besondere Bestimmung des Stationsvorstehers geöffnet werden soll.

10) Die sämtlichen östlich des Bahnkörpers anzulegenden Parallelwege, sowie der westlich der Bahn herzustellende Parallelweg m n o sind Preussischer Seits mit Gräben zu versehen und auf der Oberfläche durch eine Kies- oder

Schlackendecke zu befestigen. Diese Wege, welche, soweit thunlich, sogleich bei Beginn des Bahnhofsumbaues anzulegen sind, werden nach ihrer Herstellung unter Entbindung der Eisenbahnverwaltung von allen Unterhaltungs- und Erneuerungspflichten, in das Bremische Eigenthum übernommen, um später als städtische oder Gemeindestraßen ausgebaut zu werden.

Sobald ein solcher Ausbau einer Straße Bremischer Seits bewirkt wird, soll auch das bis dahin für den Bahngraben benutzte Terrain an Bremen mit der Maßgabe übergehen, daß Letzteres, zur Schaffung einer anderweiten Vorfluth für die Entwässerung des Bahnplanums, soweit erforderlich, die unentgeltliche Benutzung der städtischen Entwässerungskanäle gestattet.

11) Der westlich des Bahnkörpers zwischen dem zweiten Hufenweg und der Düsternstraße vorgesehene Parallel- beziehentlich Zufuhrweg c bis h wird eisenbahnseitig hergestellt und gepflastert.

Der Theil dieses Weges zwischen der Hempstraße und der Düsternstraße g h soll gleich nach der Herstellung zur öffentlichen Straße gemacht werden, während der Theil zwischen der Hempstraße und dem zweiten Hufenwege c bis f als Zufuhrweg für die Kohlenlagerplätze dienen soll. Indessen wird auch der letztere für die Benutzung des Publikums jederzeit widerruflich zur Verfügung gestellt. Doch soll Bremen befugt sein, auch diesen Wegtheil zu einem öffentlichen zu machen. Alsdann wird derselbe auf bremische Kosten in westlicher Richtung bis auf 15 Meter verbreitert, zu welchem Zwecke Preußen die ihm verbleibenden, nicht zu Bahnzwecken verwertbaren Restabschnitte unentgeltlich an Bremen abtritt. Desgleichen soll die westliche Verbreiterung des öffentlichen Weges zwischen der Hempstraße und der Düsternstraße bis auf 15 Meter für bremische Rechnung erfolgen, sofern das an diesen Weg anstoßende Terrain für Bebauungszwecke mit Ausgangsrecht nach der Straße Verwendung finden soll. Für diesen Fall werden die hier Preußen etwa noch verbleibenden Restabschnitte ebenfalls unentgeltlich an Bremen überlassen.

In Bezug auf die Unterhaltung und Erneuerung der unter Nr. 11 behandelten Wege gelten, sobald dieselben zu öffentlichen werden, die für den Staat Bremen bestehenden allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

12) Die bei Baustation 29 zur Gasanstalt führende Parallelstraße soll bis an das nördlich von den zwei kleinen Gasometern befindliche Einfahrtsthor wieder durchgeführt und zu dem Zwecke die vorhandene Einfriedigungsmauer der Gasanstalt entsprechend zurückversetzt werden.

13) Die durch den Bahnhofsumbau bedingten Aenderungen an den Anschlußgleisen für den Schlachthof und die Gasanstalt werden unter Verwendung des vorhandenen Materials eisenbahnseitig für preussische Rechnung ausgeführt.

14) Die durch die theilweise Inanspruchnahme des Terrains des Heerdenthors-Friedhofs bedingte Verlegung von Gräbern soll nach der Anordnung der Bremischen Behörde und für Preussische Rechnung erfolgen.

15) Wegen der Lage des neu zu errichtenden Zollamts-Gebäudes soll weitere Vereinbarung vorbehalten bleiben.

Bremen, wie oben.

(gez.) Grüttesien.
 (gez.) Sipman.
 (gez.) Buss.
 (gez.) Meier.
 (gez.) Möllhausen.
 (gez.) Leuchtenberg.
 (gez.) Wittich.
 (gez.) Franzius.
 (gez.) A. Fischer.
 (gez.) Graepel.
 (gez.) W. v. Bippen.
