Vertrag

zwischen

Hannover und Bremen

wegen

Anlegung einer Eisenbahn von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste.

Nachdem Seine Majestät der König von Hannover und der Senat der freien Hansestadt Bremen das Bedürfniß erkannt haben, die im §. 34 des wegen Anlegung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen am 14. April 1845 vereinbarten Vertrages vorgesehene Weiterführung dieser Hannover-Bremer Bahn bis zum Ausflusse der Geeste, gegenwärtig zu beschließen und für gemeinschaftliche Rechnung zur Ausführung bringen zu lassen, so sind darüber die Verhandlungen eröffnet, und haben für diesen Zweck zu Commissarien ernannt:

Seine Majestät der König von Hannover
Allerhöchst Ihren General-Director der Eisenbahnen Georg Hartmann,
der Senat der freien Hansestadt Bremen
den Bürgermeister Arnold Duckwitz
und
den Senator Johann Wilhelm Bredenkamp,

welche, unter Vorbehalt der Ratification, über nachfolgende Bestimmungen übereingekommen sind:

§. 1.

Der Bauplan für eine als gemeinschaftliches Unternehmen unter dem Namen Bauplan.
»Bremen-Geeste-Bahn«
beschlossene Eisenbahn-Anlage von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste ist im Allgemeinen folgendergestalt festgestellt.

1) Die Eisenbahn beginnt in dem für die Hannover-Bremer Bahn bei Bremen angelegten Bahnhofe. Dieser Bahnhof soll in seinen einzelnen Anlagen in solcher Weise erweitert und vervollständigt werden, daß ein Eisenbahnverkehr in und aus nördlicher Richtung nicht nur für die Stadt Bremen darin aufgenommen, sondern auch aus und in der Richtung der Hannover-Bremer Bahn durchgeführt werden kann.

2) Die Eisenbahn erstreckt sich sodann aus dem Bremer Bahnhofe in ihrer Hauptrichtung, wie solche die diesem Vertrage unter I. angelegte Karte bezeichnet, an Walle, Oslebshausen, Grambke vorbei, überschreitet bei Burg die Lesum, zieht sich in nördlicher Richtung über Scharmbeck, Lübberstedt nach Stubben und wendet sich hier in der Richtung von Freschluneberg und Lorstedt nach den Hafenorten Geestemünde und Bremerhaven.

3) Die Bahn mündet in den bei Geestemünde anzulegenden Bahnhof; hinsichtlich der Weiterführung der Bahn nach Bremerhaven siehe §. 10.

Die Königlich Hannoversche Regierung hat sich vorbehalten, den Bahnhofsverkehr bei Geestemünde durch eine Hafen-Anlage mittelst eines anzulegenden Bassins nebst Schleuse mit dem Schiffsverkehre in eine unmittelbare Verbindung zu bringen. Diese besondere Anlage soll zu dem gemeinschaftlichen Unternehmen nicht gezählt werden.

Die auf dem diesem Vertrage unter II. anliegenden Situationsplane angegebene Linie a—b bezeichnet auf östlicher Seite die Oertlichkeit, welche zu der gemeinschaftlichen Bahnhofs-Anlage und auf westlicher Seite die Oertlichkeit, welche zur einseitigen Hannoverschen Hafen-Anlage gerechnet werden soll.

4) Endlich soll als Theil dieses gemeinschaftlichen Unternehmens gelten und auch in den Bauplan für dasselbe aufgenommen sein: die Anlage einer aus dem bei Burgdamm zu errichtenden Bahnhofe nach Vegesack abzweigenden Seitenbahn, welche in einem bei Vegesack auf Königlich Hannoverschem Gebiete in möglichster Nähe des Vegesacker Hafens anzulegenden Bahnhofe endigt.

Die Hauptrichtung dieser Seitenbahn und die Lage des Bahnhofes bei Vegesack sind ebenfalls aus der diesem Vertrage unter I. angelegten Karte ersichtlich.

§. 2.

Specialprojectirung und Bauausführung.

Ueber den Umfang der Erweiterungs-Anlagen auf dem Bremer Bahnhofe (§. 1 Nr. 1) bleibt weitere Verständigung unter beiden Theilen vorbehalten. Die Veranschlagung und Ausführung derselben übernimmt die freie Hansestadt Bremen.

Die Specialprojectirung und Veranschlagung, sowie die Ausführung aller übrigen Bauwerke des gemeinsamen Unternehmens bleibt dagegen der Königlich Hannoverschen Regierung überlassen, welche dabei die im §. 1 für die Linie der Bahn bestimmten Punkte festhalten wird, ohne jedoch behindert zu sein, innerhalb des Bereichs der beschriebenen Oertlichkeit nach Zweckmäßigkeitsgründen für die Bauausführung die Speciallinien zu wählen und festzustellen.

Stationen oder Haltestellen sollen außer an den Endpunkten der Haupt- und Zweigbahn eingerichtet werden: zu Burg-Burgdamm, Scharmbeck, Lübberstedt, Stubben und Lorstedt.

Eine Vermehrung dieser Stationen oder Haltestellen hängt von der Vereinbarung beider Theile ab.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird den Bau nach denjenigen organischen Einrichtungen und Grundsätzen führen lassen, welche für den Bau der Königlich Hannoverschen Staatsbahnen jetzt oder künftig allgemein zur Anwendung kommen.

§. 3.

Constructionsweisen.

Die Constructionsweisen aller für das gemeinsame Unternehmen auszuführenden Bauten werden denjenigen gleich sein, welche für die Hannover-Bremer Bahn und die Königlich Hannoverschen Staatsbahnen bisher zur Anwendung gekommen sind.

§. 4.

Vervollständigungen und Erweiterungen.

Künftige Vervollständigungen und Erweiterungen in den Bauwerken des ursprünglich in Ausführung gesetzten Bauplanes unterliegen gemeinschaftlicher Verabredung und werden gleichfalls auf gemeinschaftliche Rechnung ausgeführt.

§. 5.

Grunderwerb.

Die Erwerbung der zur Eisenbahn-Anlage dauernd abzutretenden oder vorübergehend zu benutzenden Grundstücke und Gerechtsame wird für gemeinschaftliche Rechnung, jedoch von jedem Theile innerhalb seines Gebiets einseitig ohne Concurrenz des andern Theils, nach Maßgabe der für sein Gebiet bestehenden Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsgrundsätze besorgt.

Ebenso soll über die in Folge des Baues innerhalb eines jeden Staatsgebiets auszuführenden öffentlichen Wegeanlagen und Anlagen für den Wasserabfluß einem jeden Staate die eigene regiminelle Entscheidung vorbehalten sein; jedoch wird wegen des einschlagenden Kostenpunkts die Zuziehung der Eisenbahnbaubehörde zugesichert.

Die Construction der Eisenbahnbrücke über die Lesum unterliegt gemeinsamer Beschlußnahme.

§. 6.

Rechtliches Verhältniß beider Staaten am Objecte des gemeinschaftlichen Unternehmens

Ueber die Werke, welche für den Zweck des gemeinschaftlichen Unternehmens auf gemeinschaftliche Rechnung in beiden Staatsgebieten ausgeführt werden, einschließlich des dafür erworbenen Grund und Bodens, darf kein Theil einseitig auf eine den Zwecken des Vertrages zuwiderlaufende Weise verfügen.

Verhypothecirungen des Antheils am Ganzen auf die Dauer des Vertrages können nur unbeschadet des Rechts des andern Theils stattfinden, daß das Ganze wäh,

rend der Dauer des Vertrags in Gemäßheit desselben für die gemeinschaftliche Eisenbahn-Unternehmung in fortwährender Benutzung verbleibt.

§. 7.

Bestreitung der Baukosten im Allgemeinen.

Die Kosten des Baues der Eisenbahn und ihrer Beiwerke, wie sie die Ausführung (§. 2) des Bauplans erfordern wird, werden von jedem der beiden Staaten zur Hälfte bestritten.

§. 8.

Grundsätze dafür im Einzelnen.

Für die halbschiedliche Tragung der Baukosten gelten folgende nähere Bestimmungen:

1) Die Kosten der Erweiterung des Bremer Bahnhofs (§. 1 Nr. 1), worüber nach Vollendung derselben der Senat der freien Hansestadt Bremen die Zusammenstellung der Königlich Hannoverschen Regierung mittheilen wird, sollen einen Einschuß des Bremer Staats auf dessen Hälfte bilden, mit welcher derselbe bei dem Unternehmen der Bremen-Geeste-Bahn sich zu betheiligen übernommen hat.

2) Ueber die Kosten der Bahnanlage von Bremen nach der Geeste incl. aller Beiwerke, auch der dazu gehörenden Zweigbahn nach Vegesack und der eigentlichen Bahnhofs-Anlage an der Geeste, welche zu diesem Unternehmen gerechnet werden wird (§. 1, Nr. 2, 3 und 4), ist ein Ueberschlag laut der unter Nr. III. diesem Vertrage beigefügten Uebersicht aufgestellt worden. Nach Vollendung des Baues wird die Königlich Hannoversche Regierung dem Senate der freien Hansestadt Bremen eine Abrechnung der dann wirklich verwendeten Kosten ertheilen.

3) Die zur Ausführung der beiderseits beziehungsweise übernommenen Bauten und Anschaffungen nach den künftigen Detailplänen und Anschlägen wirklich erforderlichen Geldmittel werden auf desfallsige Anforderung in gleichen Raten der betreffenden Baubehörde zur Verfügung gestellt werden. Jedoch soll diese Anforderung der Geldmittel immer nur auf die nöthigen Raten zum bevorstehenden nächsten Ausgabe-Bedürfnisse gerichtet werden.

4) Würde die Königlich Hannoversche Regierung, wie sie sich damit vorbehält, auf ihrem Gebiete anzulegende Eisenbahnen auf diesem Gebiete in die Haupt- oder Zweigbahn des unter der Gesammtbezeichnung der Bremen-Geeste-Bahn beschlossenen gemeinschaftlichen Unternehmens einmünden lassen und diese Einmündungen würden auf Bahnhöfen des gemeinschaftlichen Unternehmens erfolgen, so steht der Königlich Hannoverschen Regierung es zu, den betreffenden Bahnhof für das Betriebsbedürfniß eines Einmündungs- oder Trennungs-Bahnhofs baulich erweitern und einrichten zu lassen und ist dann der Betrag des ursprünglichen Anlage-Capitals des betreffenden Bahnhofs mit den Kosten, welche die Erweiterung und bauliche Einrichtung des Bahnhofs zu einem Einmündungs- oder Trennungs-Bahnhofe veranlassen wird, zusammen zu werfen. Von dem zusammengeworfenen Capitale übernimmt die eine Hälfte das gemeinschaftliche Unternehmen beider Staaten, die andere Hälfte die Königlich Hannoversche Regierung allein, und wird nach diesem Verhältnisse die Auseinandersetzung wegen des Bau-Capitals und der Zinsen während der Bauzeit, nach Eröffnung des Betriebes auf der einmündenden Bahn vorgenommen werden. Dasselbe Betheiligungs-Verhältniß findet für künftig zu beschließende Erweiterungen und Vervollständigungen eines solchen Trennungs-Bahnhofes statt.

Ein gleicher Vorbehalt für ihr Gebiet mit correspondirender gleicher Verpflichtung der Königlich Hannoverschen Regierung ist der freien Hansestadt Bremen zugestanden. (Siehe jedoch Schlußprotocoll zu §. 1 am Ende).

5) Die Kosten der Direction, technischen Bauleitung und Aufsicht sind in der unter III. angeschlossenen Uebersicht mittelst eines durch Erfahrung ermittelten Procentsatzes von dem Bau-Capitale, in Ansatz gestellt. Bei künftiger Abrechnung über den Betrag aller verwendeten Baukosten werden indeß für technische Bauleitung und Aufsicht nur die wirklich verwendeten Ausgaben und nicht ein Procentsatz in Rechnung gestellt werden, wogegen für Kosten der Direction ein Pauschsatz von einem Drittel Procente der verwendeten Baukosten neben diesen in Rechnung gebracht werden wird.

6) Die Kosten zur Anschaffung des erforderlichen Betriebsmaterials (siehe Litr. M. der unter III. angeschlossenen Uebersicht) sind auf 80,000 Thaler pro Meile Bahnlänge des gemeinschaftlichen Unternehmens berechnet. Diese Berechnung darf ohne Zustimmung des Senats der freien Hansestadt Bremen nicht überschritten werden.

7) Das in der Anlage III. unter Litr. O zum Kosten-Ueberschlage mitberechnete Betriebs-Capital ist nur zur Nachricht angemerkt und wird während des Baues nicht eingeschossen. (Siehe §. 18 Nr. 8.)

§. 9.

Vergütung für die Benutzung bereits vorhandener Anlagen und Geräthschaften zum Zwecke des Baues.

Wenn bereits bestehende zum Zwecke der Eisenbahn-Anlagen im Königlich Hannoverschen Gebiete errichtete Anstalten oder bereits daselbst vorhandene Geräthschaften, Werkzeuge ꝛc. für den Bau der Bremen-Geeste-Bahn mit benutzt werden, so ist dafür der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung eine Vergütung aus den Mitteln für das Bremen-Geeste-Eisenbahn-Unternehmen zu zahlen, über deren Ermittelung sich beide Theile näher verständigen werden.

§. 10.

Verbindung zwischen Geestemünde und Bremerhaven.

Beide contrahirende Regierungen sind darüber einverstanden, daß der Ort Bremerhaven hinsichtlich der Güterbeförderung nach und von diesem Orte, mit dem Orte Geestemünde gleich behandelt werden soll.

Zur Ausführung dieses Einverständnisses ist das Folgende verabredet:

1) Im Anschlusse an ein Schienengleis des Bahnhofs in Geestemünde soll ein Schienengleis nach den Docks in Bremerhaven geführt werden, um auf selbigem die Eisenbahn-Güterfuhrwerke mittelst Locomotiven befördern zu können.

2) Die Anlage dieses Schienengleises von dem Punkte, wo es sich an das Geestemünder Bahnhofsgleis anschließt, bis zu einem der jetzigen Tecklenborg'schen Schiffswerfte am linken Geesteufer gegenüber belegenen Punkte, wird zu dem in diesem Vertrage bezeichneten gemeinschaftlichen Unternehmen gerechnet und nach den dafür verabredeten Grundsätzen behandelt.

Mit Hinblick auf diese Grundsätze ist ein Ueberschlag der Baukosten der gemeinschaftlich zu unternehmenden Strecke dieses Verbindungsgleises unter D. der Anlage III. dieses Vertrages aufgestellt worden.

3) der Bau oder die Herstellung sowie die künftige Unterhaltung und Erneuerung dieser Bahnverbindung zwischen Geestemünde und Bremerhaven von dem eben unter 2 bezeichneten Punkte bis zu den Docks in Bremerhaven, einschließlich der Brücke über die Geeste, nicht minder aller Einrichtungen auf dem Bremerhavener Gebiete für den Eisenbahn-Güter-Betrieb, geschieht von der freien Hansestadt Bremen und auf deren Kosten, mit Uebernahme auch derjenigen Kosten, welche für die in Folge dieser Anlage nothwendig werdenden Veränderungen öffentlicher Anstalten u. s. w. entstehen werden.

Die Feststellung des Bau-Entwurfs der zum Durchlassen der Schiffe mit einer Oeffnungsvorrichtung zu versehenden Brücke über die Geeste unterliegt der Zustimmung der Königlich Hannoverschen Regierung.

4) Die baulichen Einrichtungen an den Docks zu Bremerhaven werden dergestalt beschaffen sein, daß der Eisenbahn-Betriebsdienst für Expedition und Beförderung daselbst zweckmäßig und ohne Gefahr für die zu ver- oder zu entladenden Güter geführt werden kann.

5) Die Verwaltung und der Betrieb wegen des Verkehrs, welcher auf dem zwischen dem Bahnhofe zu Geestemünde und den Docks zu Bremerhaven theils auf gemeinschaftliche, theils auf einseitige Kosten herzustellenden Verbindungsgleise zu vermitteln ist, wird nach Maßgabe der Grundsätze des Vertrages, insonderheit des §. 11 desselben, der Königlich Hannoverschen Regierung auf gemeinschaftliche Rechnung überlassen, indem nur diejenigen Unterhaltungskosten, welche vorhin sub 3 näher bezeichnet worden sind, die freie Hansestadt Bremen auf ihre alleinige Rechnung zu tragen hat.

6) Der Königlich Hannoverschen Regierung ist die Befugniß eingeräumt worden, an das Schienen-Verbindungsgleis, soweit es sich vom Bahnhofe zu Geestemünde bis an die Grenze des Gebiets der freien Hansestadt Bremen erstreckt, Gleisanschlüsse zur Benutzung jenes Hauptgleises für die Anschlußgleise zu gestatten, ohne jedoch die Kosten solcher Anschlüsse der freien Hansestadt Bremen zur Last bringen zu dürfen.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen behält sich das Recht vor, auf dem Bremerhavener Gebiete Anschlüsse an das Verbindungsgleis nach seinem Ermessen zu gestatten oder anlegen zu lassen.

§. 11.

Verwaltung und Betrieb der Bremen-Geeste-Bahn wird auf gemeinsam zu tragende Kosten, der Königlich Hannoverschen Regierung überlassen. Verwaltung und Betrieb des gemeinschaftlichen Unternehmens

Die Dienstanweisungen für das Dienstpersonal auf der Bremen-Geeste-Bahn sollen dieselben sein, welche dem Dienstpersonale für die Königlich Hannoverschen Staatsbahnen überhaupt jeweilig ertheilt werden. Abweichungen davon für die Bremen-Geeste-Bahn bedürfen der Vereinbarung.

Mit der Verwaltung des gemeinsamen Unternehmens übernimmt die Königlich Hannoversche Regierung auch die privatrechtliche Vertretung desselben, soweit nicht in diesem Vertrage ein Anderes ausdrücklich bestimmt ist (siehe §. 5).

Wegen der Anstellung, der Besoldung, der disciplinarischen Verhältnisse und der Dienstkleidung des Personals beim Betriebe, sollen die Vereinbarungen maßgebend sein, welche im §. 22 sub 2, ferner im §. 23 und in den Separatartikeln 9 und 10 des Vertrages vom 14. April 1845 wegen der Hannover-Bremer-Bahn verabredet worden sind.

§. 12.

Die Bahnordnungen beider Staaten, welche für die Hannover-Bremer-Bahn in Geltung sind, werden von beiden Regierungen in den resp. Gebieten für die Bremen-Geeste-Bahn in Anwendung gebracht. Aenderungen darin für diese Bahn bleiben gemeinschaftlicher Verabredung unterworfen. Bahnpolizei.

§. 13.

Hinsichtlich des Fahrplans und der Fahrordnung auf der Bremen-Geeste-Bahn soll bestimmt sein, daß zwei Personenzüge, der eine in solcher Morgenstunde, der andere in solcher Nachmittagsstunde von Bremen nach Geestemünde abfahren, daß die mit diesen Zügen Reisenden nach einem Aufenthalte von einigen und wenigstens zweien Stunden sowohl in Geestemünde als auch in Bremerhaven, mit einem von Geestemünde am Morgen abzulassenden Zuge vor Anfang der Börse, und mit einem anderen von dort am Abende abzulassenden Zuge zur Abendzeit nach Bremen zurückkehren können. Bestimmungen wegen des Fahrplans.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der so eben bezeichneten Züge auf der Bremen-Geeste-Bahn sowohl von und in Bremen als von und in Geestemünde, nicht weniger auch diejenigen eines in früher Morgenstunde von Geestemünde nach Bremen abzulassenden Zuges mit Personenbeförderung, bleiben gemeinschaftlicher Verabredung unter beiden hohen Regierungen unterworfen. Dagegen will der Senat der freien Hansestadt Bremen der Königlich Hannoverschen Regierung es überlassen, wegen aller noch sonst für den Verkehr auf oder innerhalb der Bremen-Geeste-Bahn erforderlichen Züge das Bedürfniß zu bestimmen, deshalb die Zahl, den Fahrplan und die Fahrordnung dieser übrigen für den Verkehr der Bremen-Geeste-Bahn nöthigen Personen- und Güterzüge, gewöhnlicher und außergewöhnlicher, festzustellen, und wegen der Thunlichkeit des Zusammenhanges aller und jeder auf der Bremen-Geeste-Bahn nach obiger Bestimmung oder nach Beurtheilung der Königlich Hannoverschen Regierung sonst noch fahrenden Züge mit den Zügen der gegenwärtigen oder zukünftigen Fortsetzungs- oder Anschlußbahnen die nöthigen Anordnungen zu treffen.

Die Gewährung freier Fahrten auf der Bremen-Geeste-Bahn durch die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung, darf nicht weiter ausgedehnt werden, als sie nach den allgemeinen für die Hannoverschen Landeseisenbahnen geltenden Grundsätzen jeweilig zulässig ist.

Von Seiten des Senats der freien Hansestadt Bremen werden acht Mitglieder der mit der Wahrnehmung der Interessen des Bremer Staats an dem gemeinschaftlichen Eisenbahn-Unternehmen betrauten öffentlichen Stellen benannt werden, welchen für die Dauer ihres öffentlichen Dienstes Karten zur freien Fahrt auf der Bremen-Geeste-Bahn in beliebiger Wagenclasse durch die Königlich Hannoversche Eisenbahnverwaltung auszustellen sind.

§. 14.

Anlangend die Fahr- und Fracht-Tarife im Bereiche der Bremen-Geeste-Bahn (also einschließlich der als Theil dieses gemeinschaftlichen Unternehmens geltenden Zweigbahn zwischen Burgdamm und Vegesack §. 1), so sind folgende Verabredungen getroffen: Fahr- und Frachttarife.

1) Nach Anleitung des im §. 10 dieses Vertrages ausgedrückten Einverständnisses soll, was die Beförderung von Gütern betrifft, der Abgangs- und Bestimmungspunkt Bremerhaven mit dem Abgangs- und Bestimmungspunkte Geestemünde in den Frachtsätzen gleich behandelt werden, so daß die größere Entfernung Bremerhavens nicht mit in Berechnung kommt.

2) Die Feststellung der Fahr- und Frachttarife (für Beförderung von Personen oder Sachen auf der Bremen-Geeste-Bahn), also auch jederzeitige Erhöhung und Ermäßigung derselben sowohl über die ganze Bahn als für einzelne Strecken derselben, in Beziehung auf alle Tarife oder auf einzelne Kategorien derselben oder Artikel, soll der Königlich Hannoverschen Regierung überlassen sein.

3) Die Königlich Hannoversche Regierung will für die Beförderungen von irgend einem andern Abgangsorte der Bremen-Geeste-Bahn als der Station Brrmen, und zwar für den Bereich oder die Strecke dieser Beförderungen außerhalb der Bremen-Geeste-Bahn nach irgend einem Bestimmungspunkte der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Betriebsverwaltung oder nach einem darüber hinaus belegenen auswärtigen Bestimmungspunkte sowie in umgekehrter Richtung (für den Fall der Beförderung nach oder von einem auswärtigen Bestimmungspunkte ist selbstverständlich nur die Tarifbestimmung für den örtlichen Bereich der Hannoverschen Eisenbahn-Betriebsverwaltung in Frage), einen niedrigeren Tarifsatz pro Meile jeweilig nicht zulassen als für die Beförderungen von dem Abgangsorte Bremen nach denselben Bestimmungspunkten sowie in umgekehrter Richtung die Königlich Hannoversche Regierung den Tarifsatz pro Meile jeweilig erheben läßt.

4) Ferner ist verabredet, daß in Beziehung auf den Güterverkehr der Bremen-Geeste-Bahn zwischen den Bestimmungs-Stationen Bremen und Geestemünde-Bremerhaven für alle und jede Güter, welche in Bremen aus dortiger Lagerung zur Ausfuhr nach See und in Geestemünde-Bremerhaven aus See zur Lagerung in Bremen declarirt werden und dieser Declaration gemäß zur Verfügung gelangen, ein Frachtsatz von 3 Spf. ($2^1/_2$ Hannoversche Neupfennige) pro Centner und Meile erhoben werden soll. Wenn seewärts angekommene Güter auch einstweilen in Geestemünde-Bremerhaven gelagert gewesen sind, so sollen sie, zu fernerer Lagerung in Bremen declarirt, für diese Verfügung ebenfalls zu jenem Frachtsatze dahin befördert werden.

Eine Erhöhung dieses Tarifsatzes im eben bezeichneten besonders declarirten Verkehre, unterliegt gemeinschaftlicher Verabredung.

5) Dagegen steht eine auf längere oder kürzere Zeit gültige Ermäßigung des Tarifsatzes in dem so eben sub 4 definirten Verkehre der Königlich Hannoverschen Regierung allein zu. Würde indeß die Königlich Hannoversche Regierung nach Nr. 2 dieses §. eine Ermäßigung der Güter-Frachtsätze, sei es auch nur für gewisse Kategorien oder bestimmte Artikel auf der Bremen-Geeste-Bahn eintreten lassen, und würde eine solche Ermäßigung den Frachtsatz für die sie angehenden Güter geringer stellen, als er pro Meile sein würde, wenn diese Güter zwischen Geestemünde-Bremerhaven und Bremen als Declarationsgüter (Nr. 4) sich bewegen, so soll für die Zeitdauer der angeordneten Ermäßigung den gleichen Gütern oder denselben Artikeln, welche als gedachte Declarationsgüter zwischen Geestemünde-Bremerhaven und Bremen sich bewegen, eine Ermäßigung am Frachtsatze pro Meile in dem Maße zu Theil werden, daß sie jenen in der Fracht ermäßigten Gütern resp. Artikeln pro Centner und Meile gleichgestellt sich finden und zwar für die ganze Strecke der Bremen-Geeste-Bahn oder für einen Theil der Strecke, jenachdem die Ermäßigung für die ganze Strecke oder für einen Theil derselben angeordnet worden ist.

§. 15.

Verwendung der Aufkünfte des gemeinsamen Unternehmens.

Die Aufkünfte der Bremen-Geeste-Eisenbahn-Unternehmung werden zunächst zur Bestreitung der Kosten der Verwaltung des Betriebes, der gewöhnlichen Unterhaltung und Ergänzung der Bremen-Geeste-Eisenbahn und ihrer Beiwerke sowie des Betriebsmaterials nach Maßgabe der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages verwendet.

Der nach Abzug dieser Verwendung bleibende Ueberschuß wird jährlich zur Hälfte den Hannoverschen Cassen, zur anderen Hälfte der freien Hansestadt Bremen überwiesen.

Es wird jedoch dabei bestimmt, daß in der Folge, nachdem das gewöhnliche Maß der regelmäßigen Ausgaben sich näher ausgewiesen hat, von drei zu drei Mo-

naten Abschlags-Zahlungen an Bremen gemacht werden sollen, soweit die vorräthigen Baarschaften solches gestatten, sowie unter Verpflichtung der Rückzahlung, sobald die folgenden Monate nicht die zur Deckung der Ausgaben erforderlichen Einnahmen liefern.

§. 16.

Zuschuß zu den Aufkünften zur Deckung der Kosten.

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

§. 17.

Rechnungslegung über Einnahmen u. Ausgaben.

Die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes werden durch die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung nach denselben Bestimmungen dem Senate der freien Hansestadt Bremen durch Rechnung klar gelegt werden, nach welchen die Abrechnung in Ansehung der Einnahmen und Ausgaben vom Betriebe der Hannover-Bremer-Bahn bisher erfolgt ist.

Die Abrechnung wird für beide Unternehmungen dergestalt im Zusammenhange geliefert werden, als seien beide Unternehmen ein verbundenes.

§. 18.

Besondere Abreden wegen einzelner Ausgaben.

In Ansehung einzelner Ausgaben für Verwaltung, Betrieb, Unterhaltung, Ergänzung, Entschädigungspflichten u. s. w., welche das Bremen-Geeste-Bahn-Unternehmen veranlassen wird, sind folgende besondere Abreden getroffen, welche auch auf das gemeinschaftliche Hannover-Bremer Unternehmen Anwendung haben, also die in dem darauf bezüglichen Vertrage enthaltenen desfallsigen Bestimmungen erläutern, modificiren und feststellen sollen.

1) Der Bahnhof zu Bremen ist mit seiner Erweiterung (§. 1. Nr. 1) hinsichtlich seiner baulichen Unterhaltung als ein Ganzes zu behandeln, und sind die Kosten dieser Unterhaltung aus den Mitteln der beiden gemeinschaftlichen Unternehmungen wegen der Hannover-Bremer und wegen der Bremen-Geeste-Bahn zu bestreiten.

Die Ausrichtung der Unterhaltungsarbeiten für die Erweiterungswerke soll ebenfalls nach der Bestimmung unter Nr. 6 der Uebereinkunft zu den §§. 14 und 15 des Vertrages vom 14. April 1845 stattfinden.

2) Die Betriebs-Verwaltungskosten des Bahnhofs zu Bremen, sowie die Ausgaben, welche die zur Leitung des Betriebes in beiden Unternehmen angeordnete Betriebs-Direction zu Bremen und eine etwa weiter dafür anzuordnende Betriebs-Direction veranlassen werden, sind in der für beide Unternehmen zusammen aufzustellenden Abrechnung als gemeinschaftliche Kosten in Ausgabe zu stellen.

3) Die Kosten der baulichen Unterhaltung des Bahnhofs zu Hannover, welche nach Nr. 7 der vorhin angezogenen Uebereinkunft und nach dem Separatartikel 15 zum Hauptvertrage vom 14. April 1845 mit $^1/_4$ ihres Gesammtbetrags aus der gemeinschaftlichen Rechnung der Hannover-Bremer-Eisenbahn-Unternehmung bestritten werden, sollen von der Zeit der Eröffnung des Betriebes auf der Bremen-Geeste-Bahn ebenfalls nur mit $^1/_4$ den Mitteln der beiden gemeinschaftlichen Unternehmen zur Last gebracht werden.

Ueber eine etwaige Ermäßigung dieses Beitrags im Falle weiterer Ausdehnung des Hannoverschen Eisenbahnnetzes werden beide Theile sich verständigen.

4) Die Kosten der baulichen Unterhaltung und Betriebs-Verwaltung derjenigen Bahnhöfe, in welche nach Nr. 4 des §. 8 dieses Vertrages andere Eisenbahnen einmünden zu lassen beschlossen werden würde, sollen vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der andern Bahn in der nach Maßgabe jenes §. 8 erforderlich gewordenen Ausdehnung zur Hälfte der Bremen-Geeste-Bahn abgenommen und mit dieser Hälfte in die Rechnung für die andere Bahn übernommen werden.

5) Alle Ausgaben für Dienst- und Arbeitskraft und für Materialverbrauch zu örtlichen Zwecken, sind vollständig der Rechnung des örtliches Bereiches, in welchen der Zweck vollführt ist, als gemeinschaftliche Kosten zur Last zu bringen.

In Ansehung solcher Ausgaben aber, deren Zweck die gemeinschaftlichen Unternehmungen beider hohen Regierungen nicht allein trifft, die vielmehr die Zwecke der übrigen unter Königlich Hannoverscher Verwaltung stehenden Eisenbahn-Unternehmungen mittreffen, ist vereinbart worden, daß von dem Gesammtbetrage dieser Ausgaben ein nach dem mittlern Verhältniß der gefahrenen Locomotivmeilen und Wagenachsenmeilen zu ermittelnder Antheil auf die Hannover-Bremer und auf die Bremen-Geeste-Bahn gelegt werden soll.

An diesem Orte wird zur Erläuterung angemerkt, daß unter der in diesem Vertrage nach Anleitung des Vertrages vom 14. April 1845 beibehaltenen Bezeichnung »die Hannover-Bremer-Eisenbahn-Unternehmung« nur die Eisenbahn-Unternehmung von Wunstorf nach Bremen hat verstanden werden sollen.

Um jene mittlere Verhältnißzahl zu finden, soll für das betreffende Jahr angesetzt werden:

A. welcher Procentantheil der auf sämmtlichen unter Hannoverscher Verwaltung stehenden Bahnen, einschließlich der Hannover-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn gefahrenen Locomotivmeilen auf diesen letzteren Bahnen gefahren ist;

B. welcher Procentantheil der auf sämmtlichen unter Hannoverscher Verwaltung stehenden Bahnen, einschließlich der Hannover-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn gefahrenen Wagenachsenmeilen auf diesen letzteren Bahnen gefahren ist. Das arithmetische Mittel, also die halbe Summe beider Zahlen in ihrer Zusammensetzung, soll den von der Hannover-Bremer und der Bremen-Geeste-Bahn zu tragenden Procentantheil aller nicht local zu berechnenden Betriebskosten des ganzen Hannoverschen Bahnnetzes ergeben und in diesem Vertrage stets als Verhältniß der »Nutzmeilen« bezeichnet werden.

Nach diesem Verhältniß sind namentlich zu berechnen:

a. die Kosten der Königlich Hannoverschen Central-Verwaltung des Betriebes der Eisenbahnen;

b. die Kosten der Eisenbahn-Hauptcasse, die durch Eisenbahn-Verbände veranlaßten Kosten-Beiträge, die Druckkosten für den Transportdienst, diejenigen Gratificationen, Unterstützungen u. s. w. an Beamte und Arbeiter, welche den Zwecken dienen, wofür die Kosten zur verhältnißmäßigen Vertheilung zu bringen sind.

c. die Kosten der Königlich Hannoverschen-Eisenbahn-Verwaltuug für Locomotivdienst und Bedienung, einschließlich der Speisung der Locomotiven mit Feuerungs-Material, Fett, Wasser, Putzmaterial u. s. w., für Reparatur und Ersatz der Locomotiven und der dazu gehörenden Utensilien (auch der Locomotiven und solcher Utensilien fremder Verwaltungen, insofern man desfalls gegen Letztere schuldig wird);

d. die Kosten der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Verwaltung für Wagendienst, namentlich für Reparatur und Ersatz der Wagen und der nicht zu den eigentlichen Stationsinventarien gehörenden Wagen-Utensilien (auch der Wagen und solcher Utensilien fremder Verwaltungen, insofern man desfalls gegen Letztere schuldig wird), ferner für das Material zum Reinigen, Schmieren und zur Beleuchtung der Wagen, sodann für den gesammten Wagen-Begleitungsdienst;

e. die Kosten der Maschinen-Inspectionen, der oberen Wagen-Verwaltung, sowie der Material-, Magazin- und Werkstätten-Verwaltung;

f. die Ausgaben der Königlich Hannoverschen Verwaltung an Miethen und Schadensersatz für benutztes Betriebsmaterial fremder Eisenbahn-Verwaltungen, wogegen auch die Einnahmen der Königlich Hannoverschen Verwaltung an Miethen und Schadensersatz, welche fremde Eisenbahn-Verwaltungen für die Benutzung Hannoverschen Betriebsmaterials zu zahlen haben, dem verbundenen Hannover-Bremer und Bremen-Geeste-Unternehmen nach einem gleichen Verhältnisse zu Gute gerechnet werden.

6) Den Bestimmungen von Nr. 1 der Uebereinkunft zum §. 14 und 15 des Vertrages beider Staaten vom 14. April 1845 unter 2, 3 und 4 wegen der Hannover-Bremer-Bahn, betreffend die Anschaffung, Unterhaltung, Verwendung und Ergänzung des Betriebsmaterials und dessen Verrechnuug nach Maßgabe der Nutzung wird die Anwendung auch auf dies gemeinschaftliche Unternehmen der Bremen-Geeste-Bahn und das dafür anzuschaffende Betriebsmaterial (§. 8 Nr. 6) beigelegt. Zugleich wird declarirt, daß unter dem in Nr. 4 dieser Bestimmungen gebrauchten Ausdrucke »Nutzmeilen« die oben unter 5 A. und B. definirte Verhältnißzahl zu verstehen ist.

Was dagegen die in diesen Bestimmungen unter Nr. 4 mitbehandelten Kosten der behuf der Unterhaltung und Ergänzung des combinirten Betriebsmaterials erforderlichen baulichen Anstalten und der Einrichtung derselben, sowie die Repartition des dafür zu leistenden Beitrages betrifft, so ist in dem Folgenden eine auch auf das Hannover-Bremer Unternehmen sich mit erstreckende Abrede getroffen worden.

7) Diejenigen Kosten nämlich, welche von dem einen der contrahirenden Theile allein oder von beiden gemeinschaftlich im Bau und in der Anlage für solche Anstalten verausgabt worden sind, oder noch verausgabt werden, die zur Verwahrung, Verproviantirung mit Feuerungs-Material und Wasser, Unterhaltung und Ergänzung des gesammten Betriebsmaterials dienen, als da sind: Locomotivschoppen, Wagenschoppen, Feuerungs-Materialschoppen, Wasser-Stationsgebäude, Coaksbrennereien, Bau- und Reparatur-Werkstätten mit dem für diese Baulichkeiten erforderlichen beweglichen und unbeweglichen Inventare, einschließlich der Gleise in denselben, sind nach Verhältniß der jährlichen Meilen-Nutzung im Fahrbetriebe, soweit der eine gegen den andern Theil ein Mehreres als der Andere an Bau- und Anlage-Capital geleistet, demjenigen, der das Mehr geleistet hat, durch eine Zinsenzahlung zu vergüten.

Zur Berechnung derselben sind jährlich zu ermitteln und festzustellen:

a. die Gesammtkosten sämmtlicher gedachter baulicher Anstalten nebst Inventar, wie sie für sämmtliche Bahnen der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung mit Einschluß des Betriebs auf der Hannover-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn jeweilig vorhanden sein werden; sodann sind

b. besonders für sich auszuwerfen die Kosten dieser baulichen Anstalten nebst Inventar, welche auf gemeinschaftliche Kosten der Königlich Hannoverschen Regierung und der freien Hansestadt Bremen für die Hannover-Bremer und die Bremen-Geeste-Bahn angelegt worden, und endlich

c. ebenfalls besonders für sich die Kosten der von der freien Hansestadt Bremen allein auf dem Bahnhofe zu Bremen erbaueten und eingerichteten Anstalten jener Art.

d. Von der Gesammtsumme der unter a. bezeichneten Kosten sind Zinsen zu 4 % zu berechnen und von diesen Zinsen ist jährlich nach dem Verhältnisse der Nutzmeilen (vgl. oben 5 A. und B.) der auf die Hannover-Bremer- und Bremen-Geeste-Bahn fallende Antheil an Zinsen zu ermitteln.

e. Aus der Vergleichung des solcher Art für die Hannover-Bremer- und Bremen-Geeste-Bahn sich ergebenden Antheils an der fraglichen eben unter 7 d. erwähnten allgemeinen Zinsenlast mit den 4% Zinsen der Gesammtheit der vorhin unter b. und c. bezeichneten beiden Anlagecapitale findet sich die Differenz, welche der Gemeinschaft (Hannover-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn) zu Gute oder zur Last zu bringen ist.

f. Wenn übrigens von Seiten der freien Hansestadt Bremen zu den genannten Anstalten ein Anlagecapital einseitig aufgewendet ist, während die Königlich Hannoversche Regierung an den Betriebs-Einnahmen der Hannover-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn zur Hälfte participirt, jenes Capital auch nach der vorstehend unter d. und e. bestimmten Berechnung als ein gemeinschaftliches hat mit behandelt werden müssen, so ist folgeweise vereinbart, daß von der Königlich Hannoverschen Regierung und zwar auf deren alleinige Rechnung an die freie Hansestadt Bremen für das gedachte von derselben einseitig aufgewendete Anlagecapital an Zinsenhälfte 2 % zu vergüten sind, was durch die jährliche Abrechnung mit bewirkt werden soll.

In Folge der vorstehenden Vereinbarung ist der Senat der freien Hansestadt Bremen damit einverstanden, daß von dem 1. Juli, welcher auf die Eröffnung des Betriebes auf der Bremen-Geeste-Bahn in ihrem ganzen Zusammenhange, folgt, die in Nr. 7 der Uebereinkunft zum §. 14 und 15 des Hannover-Bremer-Eisenbahn-Vertrages vom 14. April 1845 getroffene Bestimmung, welche wörtlich lautet:

> «Werden nach beiderseitiger Uebereinkunft für die Hannover-Bremer-Bahn auf dem Bahnhofe zu Bremen Maschinen-Reparatur- und Wagen-Bauanstalten errichtet, für welche die freie Hansestadt Bremen die geeigneten Locale herzustellen übernimmt, so wird dieser letztern dafür eine die Zinsen des Anlagecapitals begleichende Miethe aus der gemeinschaftlichen Eisenbahncasse vergütet werden»

aufgehoben und erloschen ist.

8) Von dem Capitale, welches durch die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung in die für den Betrieb aller ihr unterstellten Bahnen zu haltenden Materialvorräthe ꝛc. anzulegen ist (§. 8 Nr. 7), wird der jährliche Betrag, welcher auf die Hannover-Bremer- und die Bremen-Geeste-Bahn zu rechnen ist, unter Zugrundelegung des Capitalbestandes am Schlusse des Rechnungsjahres nach dem Verhältniß der »Nutzmeilen« dieser Bahnen zu denen der übrigen unter der Königlich Hannoverschen Betriebs-Verwaltung combinirten Bahnen ermittelt (vgl. oben 5 A. und B.) und wird dieser Betrag von den genannten beiden gemeinschaftlichen Unternehmungen an die Königlich Hannoversche Regierung mit 4 % verzinset. Der sich ergebende Zinsenbetrag wird in der jährlichen Abrechnung der gemeinschaftlichen Unternehmungen der Hannover-Bremer- und Bremen-Geeste-Bahn in Ausgabe gestellt.

Auf Antrag der Königlich Hannoverschen Regierung wird die freie Hansestadt Bremen nach dem vorhin bezeichneten Verhältnisse ein Betriebs-Capital an die Königlich Hannoversche Eisenbahn-Verwaltung baar einzahlen, dessen Betrag eine mit 25 zu vervielfältigende Summe derjenigen Zinsen beträgt, welche nach obiger Bestimmnng in dem vor dem auszudrückenden Antrage vorhergegangenen Rechnungsjahre von der freien Hansestadt Bremen auszukehren gewesen sind.

Der freien Hansestadt Bremen werden auf die eingezahlte Vorschußsumme die Zinsen zu 4 % in der gemeinschaftlichen Abrechnung in gleichem Maßstabe gutgerechnet werden, als solches in Ansehung des Vorschuß-Capitals der Königlich Hannoverschen Regierung bedungen worden.

9) Verluste und Schäden an dem gemeinschaftlichen Eigenthum beider Unternehmungen, welche sich ereignen, sei es durch Zufall, sei es durch Verschulden der Eisenbahn-Angestellten oder Arbeiter, sei es durch dritte Personen, sowie Schadloshaltungspflichten aus dem Betriebe der gemeinschaftlichen Bahnen gegen Andere, übernehmen beide Staaten, vorbehältlich des Regresses an die Schuldigen auf gemeinschaftliche Gefahr und Rechnung. (Wegen der Tragung der Verluste und Schäden am Betriebsmateriale, siehe indeß die Bestimmungen unter Nr. 5 Lit. c und d dieses §.)

Versicherungen gegen Feuersgefahr auf gemeinschaftliche Rechnung finden nicht statt. Jedem Theile bleibt es überlassen, solche Versicherungen für sein Interesse auf eigene Rechnung vorzunehmen.

10) Die Grundsätze, nach welchen den Personen, welche sich der Beförderung im Betriebe der beiden gemeinschaftlichen Unternehmungen bedienen, vorkommenden Falles Entschädigung zu leisten ist, sollen dieselben sein, welche dafür im Betriebe der übrigen Bahnen der Königlich Hannoverschen Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung festgestellt oder zu befolgen sind. Solche Entschädigungspflichten werden auf die gemeinschaftliche Rechnung dieser Bahnunternehmungen übernommen werden.

Ist ein Nachweis darüber nicht zu führen, auf welcher Bahnstrecke (z. B. zwischen Geestemünde und Cassel) eine Beschädigung oder Verlust entstanden, so trägt der Betrieb der beiden gemeinschaftlichen Unternehmungen einerseits und der Betrieb der übrigen unter Königlich Hannoverscher Verwaltung befindlichen Eisenbahnen andererseits die Gefahr nach Verhältniß der in dem vorliegenden Falle und in dem betreffenden Betriebe gefahrenen oder zu fahren gewesenen Meilen, also in diesem Verhältnisse auch den Antheil an der Schadenssumme, welcher im Verkehre von und nach der Hannover-Bremer und Bremen-Geeste-Bahn mit auswärtigen Bahnen, auf die Hannoversche Verwaltung zu repartiren sein wird.

§. 19.

Oeffentliche Abgaben-Verhältnisse.

Ueber die auf das Bremen-Geeste-Bahn-Unternehmen Bezug habenden öffentlichen Abgaben-Verhältnisse ist die folgende Uebereinkunft getroffen worden:

1) Die auf dem Grundeigenthume des gemeinschaftlichen Unternehmens nach allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen jedes Staats ruhende Grundabgabe, sei es Staats-, Communal- oder Abgabe für andere öffentliche Verbandspflichten, ist aus den Mitteln des gemeinschaftlichen Unternehmens zu entrichten.

2) Die Eisenbahngebäude sollen mit einer Staatssteuer nicht belegt werden.

Die nach allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen darauf fallenden Communal- oder andere öffentliche Verbandpflichten sind durch die Mittel des gemeinschaftlichen Unternehmens zu tragen.

3) Das gemeinschaftliche Unternehmen soll mit einer Gewerbesteuer oder einer ähnlichen öffentlichen Abgabe nicht beschwert werden dürfen, wogegen Gewerbe Dritter, als Gast- und Schenkwirthschaften, deren Ausübung auf den Bahnhöfen gestattet werden möchte, der gesetzlichen Bestimmung in beiden Staaten unterliegen.

4) Was die Durchgangsabgabe-Pflichten für die auf der Eisenbahn im Betriebe derselben zu bewegenden Gegenstände betrifft, so findet dasjenige Anwendung, was zum Schlußprotocolle de dato Bremen den 26. Jan. 1856, betreffend den Vertrag zwischen Staaten des Zollvereins einerseits und der freien Hansestadt Bremen andererseits wegen Beförderung der gegenseitigen Verkehrsverhältnisse, unter Nr. 5 daselbst zu Artikel XI. und XIII. des zwischen Hannover und Bremen am 11. Januar 1827 abgeschlossenen Staatsvertrags vereinbart worden ist. Würde diese Vereinbarung dereinst gelöst werden, bevor der gegenwärtige Vertrag über das gemeinschaftliche Eisenbahn-Unternehmen gelöst worden ist, so soll dennoch jene Vereinbarung in den Beziehungen zwischen Hannover und Bremen ihre Wirksamkeit bis zur Erlöschung des Vertrages über dieses gemeinschaftliche Eisenbahn-Unternehmen behalten.

§. 20.

Heimathsverhältnisse des Dienstpersonals.

Die im Gebiete des einen Staats angestellten Angehörigen des andern Staats verbleiben im Verbande des letztern Staats und im Besitze ihrer bisherigen Wohnrechte. Im Uebrigen sind sie während ihres Aufenthaltes im andern Staate den Gesetzen, der Gerichtsbarkeit und der Polizei dieses Staats, sobald nicht die Ausübung ihrer Dienstverrichtungen, ferner die Erbfolge und die Bevormundung der Hinterbliebenen in Frage ist, unterworfen.

So lange sie in ihrem bisherigen Unterthanenverbande verbleiben, ist ihnen im andern Staate für sich und ihre Familien die Befreiung von persönlichen Leistungen für diesen Staat, sowie von allen persönlichen directen Staats- und Communal-Abgaben dieses Staats, nicht minder für ihren Nachlaß von der Abgabe für Erbschaften zugestanden, indem sie wegen der Staatsabgaben abgabepflichtig im Heimathsorte verbleiben sollen.

§. 21.

Verhältniß zu den Postverwaltungen.

In Beziehung auf das Verhältniß der beiderseitigen Post-Verwaltungen zu dem gemeinschaftlichen Eisenbahn-Unternehmen, haben beide Theile über folgende Bestimmungen sich verständigt:

1) Durch die über dieses Eisenbahn-Unternehmen getroffenen Vereinbarungen soll in den bisherigen Rechts- und Besitzverhältnissen der beiderseitigen Staaten zu einander in Bezug auf Post-Einrichtungen eine Veränderung nur insoweit eintreten, als dieselben durch die Uebereinkunft vom 29. December 1858, betreffend die Fahrpostsendungen zwischen Bremen, Bremerhaven und Vegesack, auf den Fall der Anlegung der Bremen-Geeste-Eisenbahn modificirt worden sind.

Beide Theile behalten sich den Rücktritt in den auf früheren Verträgen beruhenden Besitzstand für den Fall vor, daß die Eisenbahn-Anlage für die Zwecke ihres Postwesens nicht mehr sollte dienen können.

2) Von dem Betriebe des Eisenbahn-Unternehmens bleiben im Interesse der beiderseitigen Post-Verwaltungen ausgeschlossen: Briefe, Zeitungen, Papiergeld, baares Geld unter 1000 ℳ und Päckereien bis zu dem Gewichte von 15 ℔.

Der Eisenbahnbetriebs-Verwaltung steht jedoch frei, die Eisenbahndienst-Correspondenz, sowie die Sendungen von Acten, Drucksachen und Geldern in Dienstangelegenheiten, durch ihre eigenen Beamten in den Eisenbahnzügen mitbefördern zu lassen, zu welchem Behufe dergleichen Schreiben oder die Begleitbriefe zu dergleichen Sendungen mit dem Eisenbahndienstsiegel bedruckt oder verschlossen und mit dem Rubrum »Eisenbahndienstsache« versehen sein müssen.

3) Die Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, die Postsendungen aller Art, so wie dieselbigen begleitenden Postbeamten, in allen Fahrten für die beiderseitigen Post-Verwaltungen unentgeltlich zu befördern.

Diese Beförderung geschieht nach Wahl der Königlich Hannoverschen Post-Verwaltung, entweder in besondern, von dieser eingestellten und unterhaltenen Eisenbahn-Postwagen oder in besondern, unentgeltlich einzuräumenden Abtheilungen von Personen-

wagen, deren innere Einrichtung von der Postverwaltung und auf deren Kosten beschafft wird.

4) In den unter 3 gedachten Eisenbahn-Postwagen oder in den besonderen Postabtheilungen von Personenwagen soll für die Postsendungen der Bremischen Post-Verwaltung in eigener zollamtlich zu verschließender Raum sich befinden, damit diese zwischen den Bremischen Postanstalten zu Bremen, Vegesack und Bremerhaven sich bewegenden Sendungen einer Zoll-Revision oder Controle nicht zu unterliegen haben.

Die Kosten der Einrichtung dieses Raumes bestreitet die Post-Verwaltung der freien Hansestadt Bremen.

Vermöge der derartigen Beförderung von Bremischen Postsendungen werden dieselben abseiten der Bremischen Post-Verwaltung unmittelbar den Eisenbahnzügen zugeführt und die mit einem Eisenbahnzuge angekommenen Bremischen Postsendungen an die Bremische Postbehörde unmittelbar übergeben.

5) Durch die vorstehend unter 3. und 4. getroffenen Bestimmungen wird der Frage, welche Postsendungen jede der beiden Postverwaltungen zu befördern habe, überall nicht präjudicirt. Es ist diese Frage vielmehr lediglich nach Maßgabe des bisherigen Rechts- und Besitzstandes, sowie der bereits abgeschlossenen oder etwa noch abzuschließenden Verträge zwischen den beiderseitigen Post-Verwaltungen zu entscheiden.

6) Dem Postamte der freien Stadt Bremen soll es zustehen, insoweit der Eisenbahnbetrieb es gestattet, auch Briefe und sonstige Postsendungen nach und von den zwischen Bremen und dem Lesumflusse belegenen Bremischen Ortschaften abzuschicken und zu empfangen, deren Beförderung eisenbahnseitig ebenfalls unentgeltlich erfolgt.

§. 22.

Militairbeförderungen.

Auf Requisition der Militair-Verwaltung eines jeden der contrahirenden Staaten sind dessen Truppenabtheilungen in jeder Stärke, Pferde, Kriegsmaterial, Verpflegungsbedürfnisse und Militair-Effecten, sowie einzelne marschirende Militairs auf der gemeinschaftlichen Bahn unter denselben Vorschriften und zu denselben Tarifsätzen zu befördern, welche hinsichtlich dieser Transporte für die Hannoverschen Landes-Eisenbahnen bestehen oder bestehen werden.

Nöthigenfalls sind für solche Transporte außerordentliche Fahrten einzurichten und alle für das Bahn-Unternehmen vorhandenen Transportmittel, von denen eine genügende Anzahl zur Beförderung von Pferden und Geschützen geeignet sein soll, zur Verfügung stellen zu lassen.

Die für Truppen-Durchmärsche bestehenden hoheitlichen Normen sollen durch die vorstehenden Bestimmungen nicht geändert sein.

Diese Abreden wegen der Militairbeförderung sollen auch auf die Beförderung fremdherrlicher Truppen und Kriegsbedürfnisse anwendbar sein, welche jedoch im Gebiete einer der contrahirenden Regierungen nur mit Genehmigung dieser Regierung von der Betriebs-Verwaltung geschehen darf.

§. 23.

Electrische Telegraphen-Leitungen.

Die zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erforderliche Anlage des electro-magnetischen Telegraphen bildet einen Theil des gemeinschaftlichen Unternehmens und ist deshalb sowohl im Baue als im Betriebe als integrirender Theil des Eisenbahnunternehmens zu behandeln.

§. 24.

Commissar der freien Hansestadt Bremen.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen wird denselben Commissar, welcher nach §. 32 des Staatsvertrags vom 14. April 1845 wegen der Hannover-Bremer-Bahn das Interesse Bremens wahrzunehmen hat, in gleicher Beziehung auch wegen des Unternehmens der Bremen-Geeste-Bahn mit Vollmacht versehen.

Die Königlich Hannoversche Regierung wird diesem Commissar über den Stand des Baues und des Betriebes jede gewünschte Auskunft ertheilen lassen.

§. 25.

Dauer dieses Vertrags.

Es ist verabredet, daß der Vertrag beider Staaten vom 14. April 1845 wegen der Hannover-Bremer-Bahn und dieser Vertrag wegen der Bremen-Geeste-Bahn fortan von gleicher Dauer sein sollen.

Diese Dauer beider Verträge ist auf 10 Jahre vom 1. Januar angerechnet, welcher auf die Eröffnung des Betriebes auf der gemeinschaftlichen Bremen-Geeste-Bahn in der ganzen Ausdehnung derselben folgt, bestimmt worden.

Nach Ablauf dieser Zeit werden die Verträge von 10 zu 10 Jahren fortgesetzt.

Indeß kann nur ein Aufruf, welcher von dem einen oder dem andern Theile zeitig erfolgt, die Verträge zur Auflösung bringen.

Dieser Aufruf muß sowohl in der ersten zehnjährigen Periode als in irgend einer späteren zehnjährigen Periode zwei volle Jahre vom 1. Januar an gerechnet, vor Ablauf der Periode dem andern Theile verkündet werden.

Der in solcher Weise rechtzeitig geschehene Aufruf löset dann mit dem 1. Januar, welcher am Ablaufe der ersten zehnjährigen, beziehungsweise einer späteren zehnjährigen Periode eintritt, beide Verträge auf.

Die Auseinandersetzung, welche einzutreten hat, soll in Beziehung auf beide Unternehmen, soweit sie auf gemeinschaftliche Kosten ausgeführt sind, nach den Bestimmungen erfolgen, welche im §. 35 des Vertrags vom 14. April 1845 wegen der Hannover-Bremer-Bahn verabredet worden sind. Jedoch ist das 2. alinea von litt. e. des §. 35 des ebenbezeichneten Vertrages, welches im Falle einer Kündigung von Seiten der freien Hansestadt Bremen für die Auseinandersetzung maßgebend sein würde, anfangend mit den Worten: «Die Grundsätze, nach welchen ꝛc.» und schließend mit den Worten: «fortgesetzt werden wird.» außer Kraft gesetzt. Es soll vielmehr auch auf eine Seitens der freien Hansestadt Bremen erfolgende Kündigung der Verträge, die Herauszahlung der eingeschossenen Capitale nebst Zinsen derselben während der Bauzeit, nachdem diese Summen wegen der zu berücksichtigenden Verschlechterung und Abnutzung nach den Grundsätzen von litt. b. α. und β. des §. 35 jenes Vertrages gehörig ermittelt worden sind, gleichwie diese Herauszahlung bei einer von Seiten der Königlich Hannoverschen Regierung stattfindenden Kündigung nach Ablauf der jetzt vereinbarten zweijährigen Kündigungsperiode zu erfolgen hat, nach Ablauf dieser zweijährigen Periode erfolgen. Daneben soll aber in dem Falle einer Bremischen Kündigung der Königlich Hannoverschen Regierung freigestellt sein, die an die freie Stadt Bremen herauszuzahlende Summe entweder baar abzuführen oder die herauszuzahlende Summe durch Ueberweisung unkündbarer, 4 Procent Zinsen tragender Hannoverscher Landesobligationen au porteur in Abschnitten von nicht über Tausend Thaler, also durch Verbriefung der Schuld, abzutragen, und zwar unter Anrechnung des Capitalwerths dieser Obligationen nach dem Tagescourse derselben, welcher zu der Zeit der von der Königlich Hannoverschen Regierung erlangten Kenntniß der Verträgekündigung des Senats der freien Hansestadt Bremen geltend war.

Uebrigens ist es die Willensmeinung beider contrahirenden Regierungen, welche in Beziehung auf das Hannover-Bremer Eisenbahnunternehmen schon unter f. des §. 35 des Vertrages vom 14. April 1845 erklärt wurde, und hier in Beziehung auf beide Unternehmungen in deren Verbindung von den Regierungen einander zugesagt wird, daß nach Auflösung der Verträge über die beiden Unternehmungen jede Regierung für ihr Staatsgebiet dafür zu sorgen hat, daß in diesem die Unterbrechung eines Betriebes auf den betreffenden Strecken der Wunstorf-Bremer und der Bremen-Geestebahn niemals eintrete; beide Regierungen wollen dann über eine zweckmäßige Einrichtung des Betriebes zu dessen Zusammenhange eine Vereinbarung treffen.

Was die auf einseitige Kosten der freien Hansestadt Bremen angelegte Fortsetzungsstrecke der Verbindungsbahn zwischen Geestemünde und Bremerhaven (§. 10 №. 3) nach Auflösung dieses Vertrages betrifft, so soll auch nach Eintritt dieses Ereignisses auf dieser Strecke ein Betrieb für Güterbeförderung statthaben. Ueber die Bedingungen der Ausführung des Zusammenhanges dieses Betriebes wird künftige Vereinbarung beiderseits vorbehalten. Daneben soll es der Entschließung der Königlich Hannoverschen Regierung freigestellt sein, nach Auflösung dieses Vertrages diesen Theil der Fortsetzungsstrecke, soweit solcher auf Königlich Hannoverschem Gebiete angelegt ist, in ihren eigenthümlichen Besitz zu übernehmen und zwar gegen Zahlung einer Summe nach freier Vereinbarung beider contrahirenden Theile und im Falle der Nichteinigung unter Ermittelung dieser Summe nach den Grundsätzen des §. 35 des Vertrages vom 14. April 1845.

§. 26.

Schieds-Gericht.

Etwaige aus dem gegenwärtigen Vertrage oder über die Auslegung desselben entstehende Streitfragen zwischen den beiden Theilen sollen auf schiedsrichterlichem Wege zur Erledigung gebracht werden. Zu diesem Zwecke wird im vorkommenden Falle jeder Theil zwei unparteiische Männer zu Schiedsrichtern ernennen, welche einen fünften sich beiordnen, unter denen dann die Stimmenmehrheit über den Streitpunkt definitiv, mit Ausschließung jedes dawider zu ergreifenden Rechtsmittels entscheidet. Können die vier gewählten Schiedsrichter sich über die Person des fünften nicht einigen, so hat jeder der beiden Staaten einen unpartheiischen Mann zu dem Zwecke zu bezeichnen, damit nach Bestimmung des Looses einer dieser beiden Männer von den vier Schiedsrichtern zugezogen werde, um durch Stimmenmehrheit den fünften Schiedsrichter erwählen zu können.

§. 27.

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

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

So geschehen **Verden,** den 28. Februar 1859.

(gez.) **Georg Hartmann.**
(L. S.)

Arnold Duckwitz.
(L. S.)

(gez.) **Johann Wilhelm Bredenkamp.**
(L. S.)

Anlage Nr. III.

Zum Vertrage zwischen Hannover und Bremen,

betreffend

die Anlegung einer Eisenbahn von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste,

enthaltend

einen Ueberschlag der Baukosten in Bezugnahme auf die §§. 8 und 10 des Vertrages.

A.

Kosten der Bahn von **Bremen** über Oslebshausen, Burgdamm, Ritterhude, Scharmbeck, Lübberstedt, Stubben und Lorstedt nach **Geestemünde.**

8,087 Meilen lang.

Litr.		Thaler.
A.	Grundentschädigung	286592
B.	Erdarbeiten	616768
C.	Oberbau	685246
D.	Uebergangswerke	98948
E.	Abtheilungszeichen	3429
F.	Einfriedigung	26518
G.	Brücken und Durchlässe	300826
H.	Bahnhöfe und Haltestellen:	
	a. Bahnhöfe ꝛc. excl. Burgdamm ... 81,657 Thlr.	
	b. Trennungsbahnhof Burgdamm, zur Hälfte gerechnet 97,435 »	
	Summa Litr. H.	179092
J.	Hochbauten außerhalb der Bahnhöfe und Telegraphen	60404
K.	Geräthe	119520
	Summa	2377343
	Hierzu 10 %	237734
	Summa	2615077
M.	Betriebsmaterial (Locomotiven, Tender, Wagen ꝛc.)	646984
N.	Betriebseinrichtung, Büreau-Utensilien, Utensilien für den Bahndienst	8088
O.	Betriebscapital für die für den Betrieb zu haltenden Vorräthe	71112
P.	Directionskosten, technische Bauleitung, Aufsicht ꝛc.	125739
	Summa	3467000

B.

Kosten der Zweigbahn
von **Burgdamm** nach **Vegesack.**

Litr.	0,763 Meile lang.		Thaler.
A.	Grundentschädigung		56542
B.	Erdarbeiten		72513
C.	Oberbau		68880
D.	Uebergangswerke		24577
E.	Abtheilungszeichen		305
F.	Einfriedigung		2227
G.	Brücken und Durchlässe		55705
H.	Bahnhöfe und Haltestellen:		
	a. Bahnhöfe ꝛc. excl. Burgdamm	148,255 Rth.	
	b. Trennungsbahnhof Burgdamm, zur Hälfte gerechnet	97,435 »	
	Summa Litr. H.		245690
J.	Hochbauten außerhalb der Bahnhöfe und Telegraphen		3703
K.	Geräthe		11535
	Summa		541677
	Hierzu 10 %		54168
	Summa		595845
M.	Betriebsmaterial (Locomotive, Tender, Wagen ꝛc.)		61048
N.	Betriebseinrichtung, Büreau-Utensilien, Utensilien für den Bahndienst		763
O.	Betriebscapital für die für den Betrieb zu haltenden Vorräthe		11142
P	Directionskosten, technische Bauleitung, Aufsicht ꝛc.		30202
	Summa		699000

C.

Kosten des Bahnhofes am Ausflusse der Geeste, ausschließlich der Kosten der mit diesem Bahnhofe in Verbindung zu setzenden Hafenanlage.

Litr.		Thaler im Einzelnen.	Thaler im Ganzen.
A.	Grundentschädigung	.....	36855
H.	I. Erdarbeiten	16000	
	II. Nebengleise und Ausweichungen	124162	
	III. Drehscheiben	15600	
	IV. Versenkte Gleise	2800	
	V. Perron und Rampen	4570	
	VI. Reinigungsgruben	9500	
	VII. Pflasterung und Begrandung	24900	
	VIII. Entwässerungscanäle	10000	
	IX. Einfriedigungen	16875	
	X. Hochbauwerke: a. Hauptgebäude und Hauptzollamt	59160	
	b. Nebengebäude	3300	
	c. Güterschoppen	38388	
	d. Maschinenhäuser	13440	
	e. Wasserstation	—	
	f. Coaksschoppen	3840	
	g. Personenwagenschoppen	10400	
	h. Reparaturwerkstätten	163416	
	i. Wärterhäuser	1200	
	XI. Insgemein	11315	
	Summa Litr. H.	.....	528866
K.	Geräthe	.....	3000
P.	Allgemeine Ausgaben:		
	I. Directionskosten	22749	
	II. Aufsichtskosten	10630	
	Summa Litr. P.	.....	33379
	Summa Litr. A. H. K. & P.	.....	602100
	Dazu 10 % Zusatz von Litr. A. H. & K.	.....	56900
	Summa	.....	659000

D.

Kosten des Verbindungsgleises zwischen Geestemünde und Bremerhaven, soweit dasselbe auf gemeinschaftliche Kosten ausgeführt werden soll, vom Einmündungspuncte auf dem Bahnhofe Geestemünde bis Bahn-Station №. 30.

300 Ruthen lang.

Litr.		Thaler.
A.	Grundentschädigung	59300
B.	Erdarbeiten	6270
C.	Oberbau	16800
D.	Uebergangswerke	3501
E.	Abtheilungszeichen	92
F.	Einfriedigung	3960
G.	Brücken und Durchlässe	317
J.	Bahnwärterhäuser und Telegraphen	1395
K.	Geräthe	882
P.	Directionskosten, Bau-Aufsicht ꝛc.	5483
R.	Verlegung der Chaussee und des Zollgrabens	10400
	Summa...	108400
	Für Unvorhergesehenes circa 5 %...	5000
	Summa...	113400

Zusammenstellung.

	Thaler.
A. Kosten der Bahn von Bremen nach Geestemünde	3467000
B. Kosten der Zweigbahn von Burgdamm nach Vegesack	699000
C. Kosten des Bahnhofes an der Geeste	659000
D. Kosten der gemeinschaftlichen Strecke des Verbindungsgleises zwischen Geestemünde und Bremerhaven	113400
Total-Summe	4938400

Schlußprotocoll.

Verhandelt Verden, den 28. Februar 1859.

Bei Vollziehung des Vertrages, betreffend die Anlegung einer Eisenbahn von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste, haben die Bevollmächtigten beider hohen Regierungen im erhaltenen Auftrage derselben die nachfolgenden Erklärungen zu einzelnen Paragraphen des Vertrages mit einander abgegeben, welche dieselbe Geltung haben sollen, als wären sie in den Vertrag selbst aufgenommen.

Zum §. 1.

1) Beide hohen Regierungen sind darüber einverstanden, daß der Königlich Hannoverschen Regierung freigestellt sein soll, die auf gemeinschaftliche Kosten zu erbauende Zweigbahn von Burgdamm nach Vegesack schon während der Dauer dieses Vertrages jederzeit in ihre alleinige und ausschließliche Verfügung zu übernehmen. In diesem Falle wird die Königlich Hannoversche Regierung die Hälfte der Anlagekosten dieser Zweigbahn sammt den während der Bauzeit auf die Hälfte getragenen Zinsen an die freie Hansestadt Bremen erstatten, und wird auch Sorge tragen, daß der hiernächst stattfindende Betrieb den Verkehrsverhältnissen der Stadt Vegesack die thunlichste Berücksichtigung angedeihen lasse.

2) Beide hohen Regierungen finden in Hinblick auf diese neue für den Verkehr von ihnen getroffene Vereinbarung den Inhalt des §. 10 des Vertrages zwischen dem Königreiche Hannover und der freien Hansestadt Bremen d. d. Nienburg, den 14. April 1845, die Regelung verschiedener Verhältnisse des Verkehrs betreffend, erledigt.

Zum §. 2.

1) Mit der Ausführung des Baues soll vorgegangen und darin thunlichst rasch vorgeschritten werden, sobald die verfassungsmäßige Bewilligung des Bau-Capitals in beiden Staaten erfolgt sein wird.

2) Dem Senate der freien Hansestadt Bremen wird vorbehalten, auch nach Vollendung des Baues der Bahn, die Errichtung einer Haltestelle bei Oslebshausen auf gemeinschaftliche Kosten in Anspruch zu nehmen. Auf desfallsiges Verlangen soll die Haltestelle dem Bedürfnisse des Verkehrs entsprechend eingerichtet werden.

Derselbe Vorbehalt mit dessen Inhalt ist der Königlich Hannoverschen Regierung zugestanden, sofern dieselbe die Anlegung einer Haltestelle in der Gegend von Aumund auf der Zweigbahn von Burgdamm nach Vegesack angemessen erachten sollte.

3) Würde die zollamtliche Behandlung des Personen- und Sachen-Verkehrs auf der Eisenbahn an der Hannover-Bremer Grenze bei Burg-Burgdamm, allwo die Eisenbahn-Station auf der rechten Seite der Lesum auf Hannoverschem Gebiete sich befinden wird, sowie bei Vegesack, für die auf der Eisenbahn verkehrenden Personen, abgesehen jedoch von etwaigen in den örtlichen Entfernungen liegenden Verhältnissen, lästiger sich herausstellen als für solche Personen, welche auf andern Eisenbahnstellen an den Grenzen des Bremer Staats verkehren, so will man sich über solche Einrichtungen und Vorkehrungen zu verständigen suchen, welche jene mehrere Belästigung zu beseitigen vermögen und welche den Vorschriften der Zollvereins-Gesetzgebung nicht entgegen sind.

Zum §. 4.

Zu den auf gemeinschaftliche Rechnung auszuführenden Vervollständigungs- oder Erweiterungswerken sollen solche Bauten und Anlagen nicht gerechnet werden, die zur Verbindung des Schiffsverkehrs mit der Eisenbahn jede hohe Regierung auf ihrem Gebiete bei Burgdamm, bei Burg oder bei Vegesack ausführen läßt, und deren Ausführung und Unterhaltung auf ihre eigenen Kosten ihr vorbehalten bleiben soll. Nach Herstellung dieser Eisenbahnverbindungs-Anlagen soll der Expeditions- und Transportbetrieb, jedoch mit Ausschluß eines Personen-Verkehrs auf gemeinschaftliche Rechnung von der Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung besorgt werden.

Zum §. 7.

Die Kosten für die Vorarbeiten zum Bau der Hauptbahn als der Seitenbahn von Burgdamm nach Vegesack haben bis zum 1. October 1857 betragen 17,074 ℳ 7 Sgr. 10 Pf.

Davon werden auf die Hauptbahn in runder Summe gerechnet 15,000 ℳ.

Von dieser Ausgabe-Summe für die Hauptbahn wird die freie Hansestadt Bremen der Königlich Hannoverschen Regierung zwei Fünftel ersetzen. Die ferner seit dem 1. October 1857 für Vorarbeiten der erbaut werdenden Linie der Hauptbahn aufgewendeten Kosten tragen beide Regierungen eine Jede zur Halbschied.

Die aus der Periode vor dem 1. October 1857 auf die Seitenbahn von Burgdamm nach Vegesack verfallenden Kosten für Vorarbeiten ad 2074 ℳ 7 ßß 10 ₰, sowie die seit jenem Zeitpunkte auf die Vorarbeiten für diese Seitenbahn ferner entstandenen und noch entstehenden Kosten tragen beide Regierungen gleichfalls eine Jede zur Hälfte.

Zum §. 10.

I. Wie beide contrahirende Regierungen im Hauptvertrage darüber einverstanden sich erklärt haben, daß der Ort Bremerhaven hinsichtlich der Güterbeförderung auf der Eisenbahn nach und von diesem Orte mit dem Orte Geestemünde völlig gleich behandelt werden solle, so wollen auch beide hohe Regierungen dahin streben, daß auch bei den Waarentransporten mit Leichterfahrzeugen auf der Weser, durch Erhaltung einer völlig freien Concurrenz unter den Leichterfahrern, eine Störung der Gleichstellung beider Plätze vermieden werde. Sie wollen daher, falls künftig die Freiheit der Mitbewerbung bei der Leichterfahrt zwischen Bremen und den genannten beiden Hafenplätzen durch Errichtung monopolistischer Transportanstalten mit einer Beeinträchtigung bedroht werden sollte, dahin streben, soweit ihr Einfluß reicht, daß dabei eine Zurücksetzung des einen der genannten Hafenplätze gegen den anderen vermieden werde. Sie wollen ferner, falls Reihefahrten im Sinne der §§. 10 und 11 der Weserschifffahrtsacte vom 10. September 1823 und des Art. XIII. der Additionalacte zu derselben vom 3. September 1857 für den Gütertransport auf der Unterweser errichtet werden sollten, welche der Kenntnißnahme oder Genehmigung der Regierungen bedürfen, den Inhalt desfallsiger Verträge sich gegenseitig unaufgefordert mittheilen, beziehungsweise nur dann die Genehmigung ertheilen, wenn dadurch der Gleichbehandlung der beiden Hafenplätze und der Freiheit des Leichterverkehrs nach den Vorschriften der Weserschifffahrtsacte und deren Additional-Artikel nicht entgegengetreten wird.

II. Die beiden hohen Regierungen übernehmen, jedoch Jede unter dem Vorbehalte der Befugniß der Bestimmung der Art und Weise der Ausführung in ihrem Hoheitsgebiete, die Verpflichtung, dafür zu sorgen, und zwar eine Jede in ihrem Hoheitsgebiete, daß der für das gemeinschaftliche Unternehmen im Orte Geestemünde anzulegende Bahnhof (§. 1 Nr. 3) von und nach dem Hafenorte Bremerhaven mit Bequemlichkeit benutzt werden kann.

Zu diesem Zwecke wird von der Königlich Hannoverschen Regierung eine gepflasterte Fahrstraße zwischen dem Bahnhofe zu Geestemünde und dem Orte Bremerhaven, soweit eine solche nicht schon vorhanden, in der Richtung nach der unterhalb des Tecklenborgschen Drydocks belegenen Geestebrücke bis zur Vollendung der Bahn hergestellt werden. Diese Fahrstraße wird in ihrer Länge von der am Bahnhofsgebäude hergehenden Zollgrenze bis zur Geestebrücke gemessen, eine Längen-Ausdehnung von 265 Ruthen nicht überschreiten.

Ferner wird die Königlich Hannoversche Regierung anordnen, daß diese unterhalb des Tecklenborgschen Drydocks vorhandene Geestebrücke sowie die über den etwa aus dem Hafenbassin zu Geestemünde anzulegenden Kanal führende Brücke nach Ankunft und vor Abfahrt der Personenzüge eine angemessene Zeit, Nothfälle abgerechnet, geschlossen gehalten werde.

Was die Güterbewegung zwischen dem Bahnhofe Geestemünde und den Docks in Bremerhaven mittelst Schienengleises betrifft, so bestimmen die hohen Regierungen in dieser Beziehung zum §. 10 des Hauptvertrags noch folgendes Weitere.

Zu 1.

a. Das Schienenverbindungsgleis zwischen Geestemünde und Bremerhaven soll diejenige Richtung erhalten, welche auf dem dem Vertrage unter II. angeschlossenen Situationsplane sich angegeben findet.

Beiderseits wird man den Gesichtspunkt festhalten, daß zu der Zeit der Eröffnung des Güterbetriebes auf der Bahn zwischen Bremen und der Geeste auch das Verbindungsgleis zwischen Geestemünde und Bremerhaven in Benutzung genommen werden kann.

b. Mit den Güterzügen sollen auch Auswanderer in größeren Transporten mit ihren Effecten von Geestemünde nach Bremerhaven auf dem Schienen-Verbindungsgleise befördert werden, und dasselbe soll auch in dem Betriebe für Güterbeförderung geschehen, welcher nach Auflösung dieses Vertrages auf der Verbindungsbahn Statt haben wird. (Siehe darüber den Schlußsatz des §. 25 des Vertrages.)

Zu 2.

a. Als Grenzpunkt in dem Verbindungsgleise, bis zu welchem die Anlage dieses Gleises in der Richtung aus Geestemünde zu dem gemeinschaftlichen Unternehmen gerechnet werden soll, ist die auf dem Situationsplane (Anlage II. des Vertrages) angegebene Bahnstation 30 verabredet worden.

b. Die Königlich Hannoversche Regierung hat sich vorbehalten, diese gemeinschaftliche Strecke des Schienen-Verbindungsgleises durch einen oder mehrere schiffbare Canäle durchkreuzen und den Bau solcher Zwischenwerke entweder gleich Anfangs mit dem Bau des Gleises oder erst später nach Vollendung desselben stattfinden zu lassen. Den dadurch entstehenden Aufwand an Baukosten in der gemeinschaftlichen Strecke des Verbindungsgleises, welcher mehr beträgt, als derselbe ohne Einlegung solcher Zwischenwerke betragen würde, übernimmt die Königlich Hannoversche Regierung. Bei Ausführung von dergleichen Zwischenwerken nach Vollendung des Baues der Gleisstrecke wird die Königlich Hannoversche Regierung mittelst Einrichtung interimistischer Anlagen dafür Sorge tragen, daß die Regelmäßigkeit des Güter-Betriebes auf der Strecke nicht unterbrochen wird.

Zu 3.

a. Die Expropriation des Grund und Bodens für den auf Königlich Hannoverschem Gebiete belegenen Theil der Gleisfortsetzungsstrecke, welche die freie Hansestadt Bremen auf ihre eigenen Kosten herstellen läßt, wird für alleinige Rechnung der freien Hansestadt Bremen, in sonstiger Beziehung aber unter Anwendung aller im §. 5 des Hauptvertrages bestimmten Grundsätze auf die Anlage dieses Theils der Fortsetzungsstrecke, durch die Königlich Hannoversche Regierung veranlaßt werden.

b. Die Oeffnungsvorrichtung in der Eisenbahn-Geestebrücke zum Durchlassen der Schiffe soll in einer Weite von 30 bis 40 Fuß hergestellt werden. Zur Sicherheit des Eisenbahn-Betriebes wird die Brücke nur für Seeschiffe, Wattenschiffe und Weserkähne nnd in Nothfällen für die Flußschiffe von der obern Geeste, deren Masten niederzulegen sind, geöffnet werden. Uebrigens darf für solche Flußschiffe von der obern Geeste, welche auch die Weser oder Elbe befahren und deshalb mit feststehenden Masten erbaut sind, die Brücke ebenfalls geöffnet werden.

Zu 5.

Man ist darüber einverstanden, daß zu den gemeinschaftlichen Kosten des Betriebes gerechnet werden sollen:

a. die Kosten der Bahnbewachung innerhalb des Raumes, welcher als Hafenanlage mit dem Bahnhofe bei Geestemünde in eine unmittelbare Verbindung gebracht werden wird (§. 1 des Vertrages Nr. 3), ebenso wie die Kosten der Bahnbewachung der Gleisfortsetzungsstrecke zur Verbindung von Geestemünde und Bremerhaven, welche die freie Hansestadt Bremen auf alleinige Kosten zu erbauen übernommen hat;

b. die Kosten für die Arbeiten, welche wegen der zollamtlichen Behandlung der Güter an der Grenze des Zollvereins dem Waarenführer obliegen, und soweit sie nicht für Declarationen, Ausfertigung der Zollpapiere, Plombage, Verschnürung ꝛc. der Versender oder Empfänger zu tragen hat, es sei nun, daß die Güter mittelst der Expedition der Eisenbahn-Verwaltung von Geestemünde eingehen oder dahin ausgehen, oder mittelst der Expedition der Eisenbahn-Verwaltung von Bremerhaven eingehen oder dahin ausgehen.

c. Wenn der Güter-Expeditionsdienst zu Bremerhaven auf den und in den dafür herzustellenden baulichen Einrichtungen durch auf gemeinschaftliche Rechnung bestellte Beamte und Arbeiter von Königlich Hannoverscher Regierung ebenso wahrgenommen werden soll, wie dieser Dienst auf den und in den auf eigene Rechnung von der Königlich Hannoverschen Regierung erbauten Oertlichkeiten (§. 1. Nr. 3) durch auf gemeinschaftliche Rechnung bestellte Beamte und Arbeiter wahrgenommen werden wird, so wird

jedoch eine Entschließung beider contrahirenden Theile darüber, ob auch der Betrieb und der Dienst für das Entladen und Beladen der Schiffe im Zwecke des Eisenbahngüter-Verkehrs mit jenem Gütererpeditionsdienste auf gemeinschaftliche Kosten in Verbindung sich befinden oder von jedem Theile für sich auf eigene Kosten verwaltet werden soll, einer in dieser Angelegenheit beiderseits zu machenden Erfahrung vorbehalten.

Um diese Erfahrung zu erheben, soll Anfangs jener Betrieb und jener Dienst auf gemeinschaftliche Kosten mit dem eigentlichen Güter-Expeditionsdienste verbunden sein. Jeder Theil kann auf monatliche Kündigung diese Verbindung aufrufen.

Wird man über die gemeinschaftliche Fortsetzung dieses Dienstes mit dem Güter-Expeditionsdienste eine Verständigung treffen, so will man auch über Dienstvorschriften für dieses Ent- und Beladungsgeschäft der Schiffe nach Maßgabe der gemachten Erfahrung sich verständigen.

Für die Benutzung der für das Entladen und Beladen der Schiffe einzurichtenden Localitäten sollen Krahn- oder Ladegebühren durch die Eisenbahn-Verwaltung erhoben werden, und zwar an beiden Plätzen als eine gemeinschaftliche Einnahme beider Theile. Im Falle der etwaigen Trennung des bezeichneten Dienstes von dem Güter-Expeditionsdienste erhebt jeder Theil die Krahn- oder Ladegebühren für seine eigene Rechnung. Die hohen Regierungen werden aber in jedem Falle sich angelegen sein lassen, eine Vereinigung darüber herbeizuführen, daß solche Gebühren aus dem Eisenbahn-Güterverkehre an beiden Plätzen in einem und demselben Betrage erhoben werden.

Zum §. 11.

Wegen der Besetzung der Stelle des obersten Betriebsvorgesetzten der Bremen-Geeste-Bahn, es sei nun, daß die Königlich Hannoversche Regierung diese Dienstfunction mit derjenigen für die Hannover-Bremer Bahn vereinigt sein läßt oder sie einer besonderen Persönlichkeit übertragen will, soll es gehalten werden, wie wegen Besetzung dieser obersten Betriebsvorgesetztenstelle man im §. 21 des Hannover-Bremer Vertrags sich vereinbart hat.

Zum §. 13.

In Bezug auf den Fahrplan, der nicht der gemeinschaftlichen Feststellung unterstellt ist, wird die Königlich Hannoversche Regierung den Wünschen Bremens soviel als thunlich Rechnung tragen, also auch rücksichtlich desjenigen, auf der unter der Gesammtbenennung der Bremen-Geeste-Bahn begriffenen Zweigbahn von Burgdamm nach Vegesack.

Damit aber in letzterer Beziehung die im §. 13 des Vertrages festgesetzten Personenzüge zwischen Bremen und Geestemünde, welche Anschlüsse an die Züge zwischen Burgdamm und Vegesack erhalten sollen, thunlichst unmittelbare Anschlüsse erhalten, wird man sich bestreben, für jene Personenzüge die angemessensten Abfahrts- und Ankunftszeiten mit einander zu verabreden.

Zum §. 14.

Zu 3.

a. Die unter Nr. 3 dieses §. im Vertrage getroffene Bestimmung soll auch Anwendung haben, wenn die Königlich Hannoversche Regierung von dem Vorbehalte im §. 8 unter 4 Gebrauch machen und auf ihrem Gebiete künftig anzulegende Eisenbahnen an die Bremen-Geeste-Bahn anschließen, und wenn es sich dann um die Beförderungen von und nach den Stationen der Bremen-Geeste-Bahn incl. Bremen über diese anzulegenden Bahnen handeln würde. In diesen Beförderungsfällen soll aber auch für den Bereich oder die Strecke dieser Beförderungen innerhalb der Bremen-Geeste-Bahn von irgend einem anderen Abgangsorte der Bremen-Geeste-Bahn als der Station Bremen sowie in umgekehrter Richtung, kein niedrigerer Tarifsatz pro Meile erhoben werden als von dem Abgangsorte Bremen sowie in umgekehrter Richtung.

b. Beide hohen Regierungen erkennen an, daß bei Gründung dieses gemeinschaftlichen Unternehmens gleiche Verständigungen sie geleitet haben, welche im Art. XVI. ihres Vertrages vom 11. Januar 1827 und im letzten alinea des §. 16 ihres Vertrages vom 14. April 1845 enthalten sind, so daß diese Verständigungen auch bei der Ausführung dieses gemeinschaftlichen Unternehmens maßgebend für sie bleiben werden.

Insbesondere wird die Königlich Hannoversche Regierung vermöge der Beziehungen ihrer Eisenbahn-Verwaltung zu auswärtigen Verwaltungen bei der Beredung der Frachtsätze im durchgehenden Verkehr die in Nr. 3 des §. 14 des Hauptvertrages festgestellten Grundsätze zur Anwendung zu bringen nach besten Kräften bemüht sein.

Zum §. 15.

Auf Vorschlag der Bevollmächtigten des Senats der freien Hansestadt Bremen wird die Bestimmung des §. 31 des wegen der Hannover-Bremer-Bahn am 14. April 1845 abgeschlossenen Vertrages über Bildung eines Reservefonds in Beziehung auf die Hannover-Bremer-Bahn aufgehoben.

Zum §. 20.

Da beide hohe Regierungen schon im Jahre 1854 folgende Verabredung mit einander getroffen haben:

»Steht einem zu entlassenden Angestellten der Hannover-Bremer Eisenbahn nach den Gesetzen und Verordnungen des betreffenden Staats Anspruch auf Bewilligung eines Ruhegehalts oder einer dem ähnlichen Unterstützung zu, so soll für die Dauer des Vertrages vom 14. April 1845 die desfallsige Ausgabe von beiden Staaten getragen und die von jedem Staate zu derselben zu zahlende Quote wie folgt ermittelt werden.

Die den Eisenbahn-Beamten auf den Hannoverschen Eisenbahnen, einschließlich der Wunstorf-Bremer-Bahn, zu zahlenden Pensionen werden zusammengerechnet und nach Verhältniß der Meilenlänge dieser Bahnen zu der Meilenlänge der Wunstorf-Bremer-Bahn repartirt und die darnach auf die Letztere fallende Quote unter den Betriebs-Ausgaben der Wunstorf-Bremer-Bahn verrechnet.

Bei etwaigem Eintritt aber der im §. 35 des Vertrages vorgesehenen Eventualität übernimmt jeder Staat die seinen Angehörigen bewilligten Pensionen und Unterstützung auf eigene Rechnung.«

so wollen die hohen Regierungen auch in Beziehung auf die Angestellten der Bremen-Geeste-Bahn für die Dauer des Vertrages über dieselbe, dem Inhalte jener Verabredung hiermit Ausdehnung verleihen.

Zum §. 21.

Die Königlich Hannnversche Regierung erklärt sich auf Antrag des Senats der freien Hansestadt Bremen damit einverstanden, daß die Bestimmung, welche eine jährliche Entschädigung der Königlich Hannoverschen Post-Verwaltung aus der Casse der zwischen Hannover und Bremen gemeinschaftlichen Eisenbahn-Unternehmung betrifft, und welche in der neben dem am 14. April 1845 über die Anlegung einer Eisenbahn von Hannover nach Bremen abgeschlossenen Vertrage getroffenen Vereinbarung über das Verhältniß der Posten zu dem Hannover-Bremer Eisenbahn-Unternehmen unter 3 sich findet, vom 1. Januar 1863 angerechnet außer Anwendung gesetzt werde.

Zum §. 22.

Die Beförderung von Arrestanten zwischen Bremen und Geestemünde sowie zwischen Bremen und Vegesack soll auf Requisition der Bremischen Behörden von der Eisenbahn-Verwaltung nach gleichen Grundsätzen behandelt werden, welche dafür im Königreiche Hannover getroffen sind und werden.

Zum §. 23.

Um eine Mitbenutzung der Anstalten des Eisenbahn-Betriebs-Telegraphen der Bremen-Geeste-Bahn für einen öffentlichen telegraphischen Verkehr eintreten zu lassen, haben beide hohen Regierungen in Hinblick auf den zur Regelung des Telegraphenverkehrs zwischen den beiderseitigen Staaten am 26. Mai 1854 abgeschlossenen Vertrag, das Folgende mit einander verständigt, und zwar die Gültigkeit dieser Nebenberedung auf die Dauer dieses ebenbezeichneten Vertrages erstreckt.

1) Zur Erledigung des Vorbehalts am Schlusse des §. 13 solchen Vertrages wird festgesetzt, daß jeder Staat an das für den Eisenbahndienst-Telegraphen bestimmte Ge-

stänge diejenigen Leitungen befestigen lassen kann, welche zur Ausführung des durch denselben Vertrag dem Staate zugestandenen Staats- und Privat-Depeschen-Verkehrs dienen sollen. Diese Leitungen sind von den gemeinschaftlichen Eisenbahn-Angestellten und Arbeitern zu überwachen und durch diese mit dem auf Kosten jedes Staats zu liefernden Materiale zu unterhalten.

2) Würde die Königlich Hannoversche Regierung Telegraphen-Stationen auf Hannoverschem Gebiete an der Bremen-Geeste-Bahn einschließlich der Zweigbahn von Burgdamm nach Vegesack für öffentlichen Verkehr errichten lassen wollen, und zwar zur Ausübung dieses Verkehrs in der Ausdehnung, worin solche nach §. 2 des angezogenen Vertrages eingeräumt worden, so wird, wie das wegen der Zwischenstationen an der Hannover-Bremer-Bahn im §. 17 des mehrangezogenen Vertrages bestimmt worden, der Hannoverschen Telegraphen-Verwaltung die Mitbenutzung der Stangen und Drahtstützungen des Eisenbahnbetriebs-Telegraphen, sowie auch die Mitbenutzung der Bahnhofsräume für die zu errichtenden Zwischenstationen ohne besondere Vergütung gestattet, wogegen die Besoldungen des für den öffentlichen Telegraphen-Verkehr angestellten Dienstpersonals — wenngleich dasselbe auch nebenher für eisenbahndienstliche Zwecke verwandt werden sollte — von Hannover allein zu tragen sind.

3) Würde der Senat der freien Hansestadt Bremen Telegraphen-Stationen auf Bremischem Gebiet an der Bremen-Geeste-Bahn für öffentlichen Verkehr errichten lassen wollen, so wird

a. die Benutzung solcher Stationen in demselben Umfange betrieben werden, welcher laut der §§. 1 und 3 des Vertrages vom 26. Mai 1854 für die Benutzung der Bremischen Stationen Bremen, Vegesack und Bremerhaven bestimmt worden ist, und wird

b. der Bremischen-Telegraphen-Verwaltung dasselbe eingeräumt was vorhin unter 2 der Hannoverschen Telegraphen-Verwaltung zugestanden ist, daß sie für die zu errichtenden Zwischen-Stationen die Stangen und Drahtstützungen des Eisenbahn-Betriebs-Telegraphen und die etwa vorhandenen Bahnhofsräume ohne besondere Vergütung und ebenfalls unter Alleintragung der Besoldungen des für den öffentlichen Telegraphen-Verkehr angestellten Dienstpersonals — wenngleich dieses auch nebenher für eisenbahndienstliche Zwecke verwendet werden sollte — mitbenutzen darf.

(gez.) **Georg Hartmann.** (L. S.)

Arnold Duckwitz. (L. S.)

(gez.) **Johann Wilhelm Bredenkamp.** (L. S.)