Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 11. März 1859.

Eisenbahn von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste.

Es ist dem Senat angenehm der Bürgerschaft anzeigen zu können, daß die Verhandlungen mit der Königlich Hannoverschen Regierung wegen Anlage einer Eisenbahn von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste nunmehr zum Abschlusse gediehen sind.

Indem der Senat den dieserhalb unter dem 28. Februar d. J. zu Verden von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterzeichneten Staatsvertrag der Bürgerschaft in der Anlage zu ihrer verfassungsmäßigen Erklärung vorlegt, bemerkt er über den Inhalt dieses Vertrags das Folgende.

Der Vertrag schließt sich, soweit nicht ausdrücklich ein Anderes bestimmt ist, dem Vertrage vom 14. April 1845 wegen der Hannover-Bremer Eisenbahn an. Beide Verträge ergänzen sich untereinander, und wenn gleich für jede der beiden Eisenbahnen besondere Verabredungen auch ferner stattfinden, so ist doch das Rechnungswesen beider Unternehmungen der Vereinfachung wegen zu einem einheitlichen verschmolzen und außerdem für die vertragsmäßigen Verhältnisse der einen wie der andern Bahnstrecke gleiche Dauer beliebt worden.

Der §. 1 des Vertrags giebt die Richtung der Bahn näher an. Dieselbe weicht von der graden Linie nach Bremerhaven östlich etwa $^3/_4$ Meilen ab, weil die Königlich Hannoversche Regierung sich vorzubehalten wünscht, demnächst eine Eisenbahn von Stubben nach Harburg, resp. Hamburg, zu führen, wodurch die Bremen-Geeste-Bahn auf etwa zwei Drittheilen ihrer Länge den Verkehr zwischen den beiden Hansestädten aufnehmen würde. Während die Bahn für den Personenverkehr in den Geestemündener Bahnhof ausmündet, wird für den Waarenverkehr, einschließlich des Transports von Auswanderern, eine Verbindungsbahn an die Bassins zu Bremerhaven geführt werden, worüber der §. 10 das Nähere enthält. Aus dem hart an der Lesum zu errichtenden Bahnhofe wird eine Zweigbahn nach Vegesack geführt, welche an der Aue auf hannoverschem Gebiete, in möglichster Nähe des Hafens zu Vegesack, in einen Bahnhof ausmündet und vermittelst eines Schienenstranges mit dem genannten Hafen zum Zweck des Waarenverkehrs in unmittelbare Verbindung gesetzt werden kann. Hinsichtlich dieser Zweigbahn nach Vegesack ist im Schlußprotocoll zu §. 1 bestimmt worden, daß Hannover das Recht habe, dieselbe gegen Erstattung der Kosten für alleinige Rechnung zu übernehmen. Da der Betrieb dieser Zweigbahn an und für sich schwerlich einen erheblichen Nutzen abwerfen dürfte, sicher aber durch Zuführung von Personen und Gütern für die Ertragsfähigkeit der Hauptbahn von Wichtigkeit ist, so darf wohl angenommen werden, daß Hannover nur durch äußere Rücksichten veranlaßt werden kann, von dieser Befugniß Gebrauch zu machen.

Die §§. 2 bis 9 handeln von der Bauausführung und dem Kostenanschlage. Dabei ist zu bemerken, daß es nicht die Absicht ist, die Bahnhöfe und Haltestellen nach dem Anschlage alsbald in Ausführung zu bringen, daß vielmehr nur das Unerläßliche hergestellt werden soll, bis die Anforderungen eines sich steigernden Verkehrs die Nothwendigkeit größerer Anlagen herausgestellt haben werden und daß hiedurch namentlich die Kosten der Vegesacker Zweigbahn sich erheblich niedriger stellen dürften.

Der §. 10 und die Bestimmungen des Schlußprotocolls zu diesem Paragraphen geben das Nähere über die Eisenbahnverbindung mit Bremerhaven an und sichern in Verbindung mit §. 13 die völlige Gleichstellung Bremerhavens mit Geestemünde im Eisenbahngüterverkehr.

Nach dem §. 13 sind die vier Hauptzüge zwischen Bremen und der Geeste im Allgemeinen den Interessen Bremens gemäß grundsätzlich festgestellt, während für das Nähere derselben die Gemeinschaftlichkeit der Bestimmungen festgehalten ist. Da diese Züge wahrscheinlich auf längere Zeit hinaus für den Verkehr völlig ausreichend er-

scheinen, dürften andere Züge, über welche Hannover sich die Verfügung vorzubehalten gewünscht hat, schwerlich vorkommen.

Der §. 14 in Verbindung mit den Bestimmungen des Schlußprotocolls zu §. 14 sichert Bremen gegen eine differentielle Behandlung in der Eisenbahngüterfracht, indem er nicht nur die Gleichbehandlung Bremerhavens mit Geestemünde, sondern auch des Verkehrs von und nach Bremen mit Geestemünde verbürgt. Man hat geglaubt, daß eine Sicherstellung der Gleichheit der Frachten pro Centner und Meile von und nach Bremen und Bremerhaven mit dem Verkehre von und nach Geestemünde für den Bremischen Handel von großem Werthe sein, und darin eine genügende Bürgschaft für eine zweckmäßige und gerechte Stellung der Frachten gefunden werden würde.

Die §§. 15 bis 18 betreffen das Rechnungsverhältniß. Die im §. 18 angegebenen Rechnungsstellungen sind zum Theil bereits bei der Hannover-Bremer Bahn zur Anwendung gekommen, und wo dieses noch nicht geschehen ist, bezeichnen sie das Verhältniß auf eine sachgemäße und correcte Weise.

Die §§. 19 und 20 bedürfen einer Erläuterung nicht. Nach §. 21 und der anliegenden Postconvention vom 29. December 1858 wird die auf dem Landwege seither Hannover zustehende Päckereipost zwischen Bremen und Bremerhaven an Bremen übertragen, so daß nunmehr Bremen den ganzen internen Postverkehr auch über Hannoversches Gebiet in seinen alleinigen Besitz bekommt. Durch die Bestimmung des Schlußprotocolls zu diesem §. 21 sollen die 2000 Thlr., welche als Entschädignng für die Hannoverschen Posten Seitens der Hannover-Bremer Bahn jährlich zu erlegen waren, mit dem 1. Januar 1863 in Wegfall kommen.

Die §§. 22 bis 24 sind einfach und geben zu Bemerkungen keine Veranlassung.

§. 25 setzt fest, daß der Vertrag vom 14. April 1845 eine gleiche Dauer mit dem Vertrage vom 28. Febr. 1859 haben solle, und bestimmt diese Dauer auf zehn Jahre von demjenigen ersten Januar angerechnet, welcher auf die Eröffnung des Betriebes auf der gemeinschaftlichen Bremen-Geeste-Bahn folgen wird. Beide Verträge werden von zehn zu zehn Jahren fortgesetzt, wenn nicht zwei Jahre vor dem Ablaufe einer zehnjährigen Periode von der einen oder der anderen Seite eine Kündigung erfolgt.

Bei dieser Verabredung ist die für den Fall einer Kündigung von Seiten Bremens geltende, etwas ungenügende Bestimmung des §. 35 f. des Vertrages vom 14. April 1845, hinsichtlich der Rückzahlung an Bremen aufgehoben und an deren Stelle eine Fassung gesetzt worden, welche eine bremische Kündigung nicht mehr der Nothwendigkeit weiterer Verhandlungen aussetzt.

Der §. 26 bestimmt endlich, daß Streitigkeiten über die Auslegung dieses Vertrages auf schiedsrichterlichem Wege entschieden werden sollen.

Die Verhandlungen über den vorliegenden Vertrag haben unter Rücksprache und im Einverständnisse mit dem unter den 5/7 Mai 1856 niedergesetzten Vertrauensausschusse stattgefunden, und auch der Senat trägt kein Bedenken die Zustimmung der Bürgerschaft zu dem Vertrage, den er dem Interesse Bremens entsprechend erachtet, zu beantragen und zu empfehlen.

Nach Genehmigung des Vertrages werden verschiedene weitere Maßnahmen zur Ausführung desselben erforderlich sein. Dahin gehört

1. Die Anschaffung der Geldmittel.

Die Zusammenstellung der Kosten der gemeinschaftlichen Bahnanlage beträgt ..... Crt. à 4,938,400 = —

Davon fällt auf Bremens Antheil die Hälfte mit .... Crt. à 2,469,200 = —

Die Kosten der auf einseitige Bremische Rechnung zu erbauenden Verbindungsbahn nach Bremerhaven, der Brücke über die Geeste, der Güterschoppen und Einrichtungen zu Bremerhaven, Vegesack, Burg und im Bahnhofe zu Bremen dürften anzunehmen sein auf ca. ..... in Gold à 500,000 = —

und wird daher für die Eisenbahnanlage ein Capital von etwa 3 Millionen Thlr. Cour. erforderlich sein.

Dabei ist indessen noch zu erwägen, daß für die Herstellung einer zum Eisenbahnverkehr einzurichtenden neuen Einfassungsmauer am alten Bassin zu Bremerhaven, ferner

zur Vergrößerung des Bremerhaven-Areals, Verlegung des Schlafdeichs u. s. w., sowie endlich zur Einrichtung des Vegesacker Hafens für die Verbindung mit dem Eisenbahnbetriebe noch fernere Geldmittel erforderlich sind, welche reichlich auf eine halbe Million Thaler sich belaufen dürften, so daß die anzuschaffende Summe füglich auf 3½ Millionen Thaler Gold angenommen werden kann.

Es würde daher nunmehr die Finanzdeputation zu beauftragen sein über die zweckmäßigste Anschaffung der erforderlichen Geldmittel zu berichten.

2. Die Ausführung des Unternehmens.

Nach dem §. 2 des Vertrags wird die Ausführung des Baus der gemeinschaftlichen Bahn durch die Hannoversche Regierung stattfinden. Dagegen ist es Sache Bremens, die Verbindungsbahn von Geestemünde nach den Bassins zu Bremerhaven, soweit dieselbe auf bremische Kosten herzustellen ist, die Brücke über die Geeste, die Gütererpeditionslocale zu Bremerhaven, Vegesack und Burg zu erbauen. An diese Bauten in den Hafenplätzen knüpfen sich ganz naturgemäß verschiedene Hafenbauten, und wird darauf zu achten sein, daß die Einrichtungen für die Eisenbahn in Einklang mit den Einrichtungen für die Schifffahrt ausgeführt werden.

Es ist sodann der Ankauf der Grundstücke oder Parcelen von Grundstücken zu bewirken, welche zu dem Bahnkörper auf bremischen Gebiete erforderlich sind.

Zur Erledigung dieser Fragen würde

1) die Eisenbahn-Deputation zu beauftragen sein
   a. die auf bremische Kosten zu stellende Verbindungsbahn zwischen Geestemünde und den Bassins zu Bremerhaven, die Brücke über die Geeste, und die Eisenbahn-Expeditionslocale in den Hafenplätzen im Einverständnisse mit der Deputation für die Häfen und Hafenanstalten zu projectiren, zu veranschlagen und darüber zu berichten;
   b. den Ankauf resp. die Expropriation der für den Bahnkörper auf bremischem Gebiete erforderlichen Grundstücke vorzubereiten, um nach Vorlage des Näheren mit dem Ankaufe, resp. der Expropriation beauftragt zu werden;
2) die Deputation für die Häfen und Hafenanstalten zu beauftragen sein über die nunmehr erforderlich werdenden Bauten und Einrichtungen an der Westseite des alten Bassins zu Bremerhaven sowie am Hafen zu Vegesack zu berichten;
3) der Eisenbahndeputation zur Bestreitung der Kosten der Vorarbeiten, namentlich für die Expropriation eine Summe von 1000 Thlrn. auf Baukosten der Eisenbahn zur Verfügung zu stellen sein.

Hinsichtlich dessen was weiter in Ausführung des Vertrags bei dem Bau der Bahn und bei dem Betriebe derselben bremischerseits wahrzunehmen ist, hält der Senat es für zweckmäßig, das Commissorium, welches der Eisenbahndeputation rücksichtlich der Hannover-Bremer-Eisenbahn und des bremischen Bahnhofes ertheilt worden ist in ganz gleicher Weise der Eisenbahndeputation auch rücksichtlich der Bremen-Geeste-Bahn mit deren Zubehörung zu übertragen, dergestalt, daß hinsichtlich der neuen Bahnanlage in jeder Beziehung das gleiche Verfahren und die gleichen Competenzverhältnisse wie bei der Hannover-Bremer Bahn eintreten würden.

Vertrag zwischen Hannover und Bremen
wegen Anlegung einer Eisenbahn von Bremen nach dem Ausflusse der Geeste.
