

oberflächlich ähnlichen hiesigen und auswärtigen Entschädigungsfällen eine Begründung ihres Antrags herleiten zu können glauben. Nachdem Senat und Bürgerschaft es im öffentlichen Interesse erforderlich gefunden haben, den oberhalb der Kaiserbrücke belegenen Theil des Flusses für Fahrzeuge mit stehenden Masten abzuschließen, können die Inhaber solcher Fahrzeuge irgend ein Recht auf Zugang zu jenem Theile des Flusses ebensowenig geltend machen wie die Grundeigenthümer an der abgeschlossenen Uferstrecke ein Recht auf Fortdauer des früheren Zustandes haben. Weder die Einen noch die Anderen können daher einen Ersatz der Kosten fordern, welche sie aufzuwenden haben mögen, um sich die frühere Verkehrsmöglichkeit wiederzuschaffen. Würde dies zugegeben, so ließen gleiche Ansprüche in analogen anderweitigen Verhältnissen sich kaum abweisen und namentlich würde den nichtbremischen Weserschiffen schwerlich zu versagen sein, was man den hiesigen bewilligt hätte. Der Senat bedauert daher, dem Beschlusse der Bürgerschaft vom 5. Mai c. nicht beitreten zu können.

Mittheilung des Senats

vom 2. Juni 1875.

Vertrag mit Oldenburg resp. Preußen, Mitbenutzung des Hauptbahnhofes von Seiten des Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens betreffend.

Ueber eine anderweitige, den veränderten Verkehrsverhältnissen angemessene Feststellung der in dem Vertrage vom 9. April 1867 stipulirten Leistungen des Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens für die Mitbenutzung des hiesigen Hauptbahnhofes und der Weserbahn haben commissarische Verhandlungen zwischen den drei theilhaftigen Verwaltungen stattgefunden, deren Ergebnis in Nachtragsverträgen zu den Verträgen vom 9. April 1867 (Oldenburg-Bremen) beziehungsweise vom 11/15. Juni 1867 (Preußen-Bremen), welche der Senat der Bürgerschaft in Abschrift mittheilt, niedergelegt ist.

Bei diesen Verhandlungen wurde zunächst das Maß der Oldenburgischen Mitbenutzung des Hauptbahnhofes nach den Angaben der Königl. Eisenbahn-Direction, aus dem Verhältnisse der von und nach Oldenburg ein- und ausgehenden Locomotiv- und Wagenachsen zu der Achsenzahl des Gesamtverkehrs auf 9,6 % des letzteren ermittelt und es ist hiernach der verhältnißmäßige Antheil Oldenburgs an den Betriebsunkosten auf M. 66,882 (Art. 2 b 1/8.) berechnet, nachdem für einzelne der angeführten Positionen, insofern dieselben als für den Oldenburger Verkehr von weniger Bedeutung anerkannt werden mußten, die Beitragspflicht auf 7,5 % herabgesetzt war. Dieser Beitrag zu den Betriebsunkosten wird von Bremen an die gemeinschaftliche Betriebskasse abgeliefert. Für die Berechnung des Oldenburgischen Antheils an der Verzinsung des Anlagekapitals der Gebäude, Gleise und sonstigen Einrichtungen des Hauptbahnhofes, für Verschleiß der Gebäude des Hauptbahnhofes und für Unterhaltung der Gebäude des Hauptbahnhofes ist einerseits dieselbe Verhältnißzahl von 9,6 % angewandt, andererseits ist als Anlagekapital des Hauptbahnhofes, nach Absatz der von der Oldenburgischen Mitbenutzung ausgeschlossenen Anlagen, der kapitalisirten Miethen, welche Bremen einnimmt und dergl. ein Betrag von M. 6,637,500 und als Werth der Gebäude der Betrag von M. 1,373,889 angesetzt. Dagegen ist hinsichtlich der Verzinsung der Anlagekosten und der Unterhaltung und Bewachung der Weserbahn der Satz von 50 % vereinbart und das Anlagekapital mit M. 500,000, die Ausgabe für Unterhaltung und Bewachung nach dem Durchschnitt der letzten Jahre mit M. 10,000 zur Berechnung gezogen. Auf diesen Grundlagen ist die in Art. 2 a. des Nachtragsvertrages angegebene Aversionalsumme von M. 43,247, welche das Oldenburgische Eisenbahnunternehmen hinsort und nach Maßgabe der Vertragsbestimmungen an die Staatskasse zu vergüten hat, zusammengestellt.

Hinsichtlich der Verzinsung des Anlagecapitals des Hauptbahnhofes ist daran festgehalten, daß die Oldenburgische Mitbenutzung sich über alle Einrichtungen des Hauptbahnhofes erstreckt, es ist aber den thatsächlichen Verhältnissen gemäß, zugegeben, daß, abgesehen von den Anlagen, welche unmittelbar von der Benutzung ausgeschlossen sind, einige Bestandtheile jener Einrichtungen für den Oldenburger Verkehr von geringerer Bedeutung sind, beziehungsweise von ihm weniger intensiv benutzt werden. Dieser Erwägung, obgleich sie, wie erwähnt, bei der Feststellung der Beitragspflicht zu den Betriebsunkosten berücksichtigt worden, ist eine Bedeutung für die gegenwärtige Bemessung des Zinsenanteils nicht eingeräumt. Dagegen ist zugestanden, daß im Falle einer Revision der festgesetzten Beträge von dem, aus dem Verhältniß der Oldenburgischen Achsenzahl zu der Achsenzahl des Gesamtverkehrs ermittelten Procentsatz des Oldenburgischen Verkehrs, ein Procent zu Gunsten Oldenburgs in Absatz gebracht werde. Beiden contrahirenden Theilen und mittelbar auch der Königlichen Eisenbahndirection zu Hannover ist das Recht vorbehalten, alljährlich eine Revision der gegenwärtigen Abkommen zu verlangen; die Beobachtung des in der Zunahme begriffenen Oldenburgischen Verkehrs wird es bestimmen, wann von diesem Rechte dießseits Gebrauch zu machen ist.

Der Senat erklärt sich mit beiden Nachtragsverträgen einverstanden und ersucht die Bürgerschaft mit dem Bemerken, daß die Deputation für Häfen und Eisenbahnen von dem Gange der Verhandlungen fortlaufende Kunde gehabt hat, um ihre Mitgenehmigung derselben.

Nachtrag zu dem Vertrage zwischen Oldenburg und Bremen vom 9. April 1867 wegen Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens. Anlage 1.

Zwischen den Unterzeichneten ist heute der folgende Nachtragsvertrag zu dem Vertrage vom 9. April 1867 wegen Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens abgeschlossen worden.

Artikel 1.

Die Bestimmungen der Artikel 1 bis 6, einschließlich des vorgedachten Vertrages vom 9. April 1867 bleiben für die Dauer des gegenwärtigen Nachtragsvertrages in Kraft.

Artikel 2.

Für die demgemäß auch fernerhin eintretende Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes und der Weserbahn zahlt Oldenburg an Bremen am 2. Januar eines jeden Jahres für das vorausgegangene Jahr anstatt der im Artikel 7 des erwähnten Vertrages vom 9. April 1867 festgesetzten Aversionalsummen die folgenden Beträge:

- a. für die Verzinsung des Anlagecapitals der Gebäude, Gleise und sonstigen Einrichtungen des Hauptbahnhofes und der Anlagekosten der Weserbahn, für Verschleiß der Gebäude des Hauptbahnhofes und für Unterhaltung der Gebäude des Hauptbahnhofes und Unterhaltung und Bewachung der Weserbahn M. 43,247. —
- b. für die nachstehend aufgeführten einzelnen Posten im Ganzen „ 66,882. —

und zwar im Einzelnen wie folgt:

1. für Mitbenutzung des Locomotivschuppens auf dem Bremischen Hauptbahnhofe nebst Drehscheibe und Wasserstation, und zwar für eine hier zu stationirende Dienstlocomotive und eventuell für eine Reservelocomotive M. 1,500. —
- Transport M. 1,500. — M. 110,129. —

Transport *M.* 1,500.— *M.* 110,129.—

2. Bedienung der Locomotiven, soweit diese nicht Sache des Locomotivführers und Heizers ist, und für Wasserpeisung der Locomotiven " 1,500.—
3. als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung u. Ergänzung, d. h. der völligen Instandhaltung der gegenwärtig auf dem Hauptbahnhofe vorhandenen und der Mitbenutzung von Seiten Oldenburgs unterliegenden Gleise " 9,618.—
Die Unterhaltungskosten künftig etwa noch anzulegender besonderer Oldenburgischer Gleise sind hierin nicht eingeschlossen und daher eintretendenfalls besonders zu berechnen.
4. als Beitrag zu den Beamtenbesoldungen " 16,269.—
5. als Beitrag zu den Arbeitslöhnen " 15,246.—
6. für den Rangirdienst, wobei vorausgesetzt wird, daß dabei die hier etwa stationirte Oldenburgische Maschine mitwirkt, soweit dieselbe dazu im Stande sein wird " 18,414.—
7. als Beitrag zu den Kosten für Erleuchtung, Heizung und Reinigung der Gebäude " 3,555.—
8. als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Bahngeräthe " 780.—
- zusammen wie oben *M.* 66,882.—

mithin für sämtliche Posten unter a und b im Ganzen *M.* 110,129.—

Außerdem wird Oldenburg in Gemäßheit des Artikel 14 Nr. 2 Alinea 2 des Staatsvertrages vom 8. März 1864 die Anlagekosten der nach Artikel 3 des oben gedachten Vertrages vom 9. April 1867 angelegten, bezw. anzulegenden Gleise, sowie den Werth des für dieselben angewiesenen, bezw. anzuweisenden Grundes jährlich mit 4 Procent verzinzen.

Artikel 3.

Die im vorstehenden Artikel vereinbarte Berechnung soll hinsichtlich des daselbst unter a gedachten Betrages vom 1. Juli 1874 an und hinsichtlich der unter b gedachten Beträge vom 1. April 1874 an nach Verhältniß der Zeitdauer Geltung haben, bis zu diesen Terminen aber die Bremen gebührende Vergütung nach Maßgabe der in dem erwähnten Vertrage vom 9. April 1867 festgesetzten Aversionalsummen berechnet werden.

Artikel 4.

Jeder der beiden contrahirenden Theile hat das Recht, bis zum 1. September eines jeden Jahres eine Revision der im vorstehenden Artikel 2 für die Beitragspflicht Oldenburgs festgesetzten Beträge zu verlangen. Wird von dieser Befugniß Gebrauch gemacht, so soll diese Revision vor dem Ablauf des Jahres durch die beiderseitigen Eisenbahnverwaltungen nach folgenden Grundsätzen erfolgen:

1. für die im Art. 2 unter a erwähnte Verzinsung des Anlagecapitals der Gebäude, Gleise und sonstigen Einrichtungen des Hauptbahnhofs und für Verschleiß der Gebäude des Hauptbahnhofs, desgleichen für die im Artikel 2 unter b Nr. 3, 4, 5, 6 und 8 aufgeführten Posten ist die Beitragspflicht Oldenburgs nach dem Verhältniß der auf dem Bremischen Hauptbahnhöfe von und nach Oldenburg eingehenden

und ausgehenden Achsen — unter Zugrundelegung einerseits des zur Zeit der Revision für die Anlagen des Hauptbahnhofs, soweit sie nicht von der Oldenburgischen Mitbenutzung ausgeschlossen sind, bereits aufgewandten Capitals, andererseits des wirklichen Gesamtaufwandes bei den einzelnen Posten — zu berechnen; dabei soll von der hier nach zu ermittelnden Verhältnißzahl wegen der weniger intensiven Benutzung der Bahnhofsanlagen durch den Oldenburgischen Verkehr ein Procent zu Gunsten Oldenburgs, jedoch nur hinsichtlich der Beitragspflicht desselben zu den Kosten des Hauptbahnhofs (Art. 2 a) in Abzug gebracht werden.

2. hinsichtlich der übrigen Posten hat eine anderweitige den Verhältnissen angemessene Berechnung einzutreten.

Das Ergebniß einer in solcher Weise vorgenommenen Revision, welche zum ersten Male jedenfalls vor der Inbetriebnahme des neuen Bremischen Personbahnhofs erfolgen soll, tritt zunächst für das derselben folgende Kalenderjahr in Kraft.

Außerdem bleibt jedem der beiden contrahirenden Theile das Recht der Kündigung des ganzen gegenwärtigen Vertrages mit der Maßgabe vorbehalten, daß derselbe nach Ablauf eines Jahres von dem Tage an gerechnet, an welchem der eine Theil dem anderen die Kündigung angezeigt hat, erlischt.

Artikel 5.

Bremen übernimmt es, die Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung zu den vorstehenden Vereinbarungen, soweit dieselbe erforderlich ist, herbeizuführen.

Dessen zur Urkunde haben für Oldenburg der Großherzogliche Eisenbahndirector **Ramsauer**, unter Vorbehalt der Genehmigung des Großherzoglich Oldenburgischen Staatsministeriums, für Bremen der Commissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten, Senator **Buff**, unter Vorbehalt der Genehmigung des Senats, den vorstehenden Vertrag in doppelter Ausfertigung eigenhändig unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Oldenburg, den 26. März 1875.

Bremen, den 25. März 1875.

(gez.) **Ramsauer.** (gez.) **Buff.**
(L. S.) (L. S.)

Uebereinkunft zwischen Preußen und Bremen wegen Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofs durch Oldenburg. Anlage 2.

Nachdem in Betreff der Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofs von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens unterm 25/26. März d. J. ein Nachtragsvertrag zu dem Vertrage zwischen Bremen und Oldenburg vom 9. April 1867, vorbehaltlich der Genehmigung der beiderseitigen hohen Regierungen, vereinbart worden ist, haben die Unterzeichneten, für Preußen die Königlich Preussische Eisenbahndirection zu Hannover unter Vorbehalt der Genehmigung des Königlich Preussischen Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, für Bremen der Commissar des Senats in Eisenbahnangelegenheiten, Senator **Buff**, unter Vorbehalt der Genehmigung des Senats, heute die nachstehende Uebereinkunft abgeschlossen, welche nach Maßgabe der Bestimmung im Artikel 3 an die Stelle des, denselben Gegenstand betreffenden Vertrages vom 11/15. Juni 1867 treten soll.

Artikel 1.

Preußen genehmigt sämtliche, in dem dieser Uebereinkunft angehefteten Nachtragsverträge zwischen Bremen und Oldenburg vom 25/26. März 1875 wegen Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofs von Seiten des Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnunternehmens getroffenen Bestimmungen, soweit sie die gemeinschaftlichen Preussisch-Bremischen Eisenbahnen berühren; indeß wird, mit der letztgedachten Maßgabe, zu dem Ergebniß der in Artikel 4 des angehängten Vertrages erwähnten Revision eintretenden Falls die Zustimmung der Königlich Preussischen Eisenbahndirection zu Hannover und eine diesem Ergebniß entsprechende Abänderung der in dem folgenden Artikel festgesetzten Beträge Preussischer Seits vorbehalten.

Artikel 2.

Bremen vergütet an die gemeinschaftliche Betriebskasse der Preussisch-Bremischen Eisenbahnen aus den von Oldenburg für die Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofes zu zahlenden Aversionalsummen alljährlich vom 1. April 1874 an gerechnet die folgenden Beträge:

- | | | |
|--|----|-------------|
| 1. für Unterhaltung der Gebäude und Einrichtungen auf dem Bremischen Hauptbahnhofe..... | M. | 2,295.— |
| 2. für die Verzinsung der Anlagekosten der für Rechnung des gemeinschaftlichen Unternehmens der Bremen-Oesebahn ausgeführten Theils des Bahnhofes Bremen.... | " | 1,650.— |
| 3. für Mitbenutzung des Locomotivschuppens auf dem Bremischen Hauptbahnhofe nebst Drehscheibe und Wasserstation, und zwar für eine hier zu stationirende Oldenburgische Dienstlocomotive und event. für eine Reserve-locomotive..... | " | 1,500.— |
| 4. für Bedienung der Locomotiven, soweit diese nicht Sache des Locomotivführers und Heizers ist, und für Wasserspeisung der Locomotiven..... | " | 1,500.— |
| 5. als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung und Ergänzung, d. h. der völligen Instandhaltung der gegenwärtig auf dem Hauptbahnhofe vorhandenen und der Mitbenutzung von Seiten Oldenburgs unterliegenden Gleise..... | " | 9,618.— |
| Die Unterhaltungskosten künftig etwa noch anzulegender besonderen Oldenburgischen Gleise sind hierin nicht eingeschlossen und daher eintretenden Falls besonders zu berechnen. | | |
| 6. als Beitrag zu den Beamtenbesoldungen..... | " | 16,269.— |
| 7. als Beitrag zu den Arbeitslöhnen..... | " | 15,246.— |
| 8. für den Rangierdienst, wobei vorausgesetzt wird, daß dabei die hier etwa stationirte Oldenburgische Maschine mitwirkt, soweit dieselbe dazu im Stande sein wird.. | " | 18,414.— |
| 9. als Beitrag zu den Kosten für Erleuchtung, Heizung und Reinigung der Gebäude..... | " | 3,555.— |
| 10. als Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung des Inventars und der Bahngeräthe..... | " | 780.— |
| zusammen... | | M. 70,827.— |

Artikel 3.

Diese Uebereinkunft behält in soweit und so lange Geltung, als der angehängte Vertrag zwischen Bremen und Oldenburg vom 25/26. März 1875 oder ein Theil desselben in Kraft bleiben wird. Bremen verpflichtet sich, den letztgedachten Vertrag mit Oldenburg zu kündigen, sobald dies von Preußen für nothwendig erachtet und unter Berücksichtigung der im Artikel 4 desselben verabredeten Fristen Bremen mitgetheilt werden wird.

Dessen zur Urkunde ist diese Uebereinkunft in zwei Ausfertigungen von den Eingangs genannten Vertretern beider Theile eigenhändig unterzeichnet und besiegelt worden.

So geschehen zu Bremen, den 30. März 1875.

Hannover, den 3. April 1875.

Königliche Eisenbahndirection.

(gez.) **Buff.**

(gez.) **Schmerfeld.**

(L. S.)

B 3488.

(L. S.)

Vorstehender Vertrag wird hierdurch genehmigt.

Berlin, den 6. Mai 1875.

(L. S.)

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Genehmigung

Im Auftrage:

VII. 6818.

(gez.) **Weishaupt.**