

Mittheilung des Senats an die Bürgerschaft

vom 21. März 1864.

Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen.

Bereits unter dem 20. Februar v. J. hat der Senat der Bürgerschaft mitgetheilt, daß Verhandlungen mit der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung wegen Ausführung einer Eisenbahnverbindung zwischen Oldenburg und Bremen in Aussicht ständen. Diese Verhandlungen haben seitdem stattgefunden und am 8. März d. J. zum Abschlusse eines Vertrages über die Anlegung und den Betrieb einer Eisenbahn von der Stadt Oldenburg nach Bremen geführt. Ein Abdruck des Vertrages und der dazu gehörenden Nebenberedungen ist der gegenwärtigen Mittheilung beigelegt. Indem der Senat die verfassungsmäßige Genehmigung der Bürgerschaft zu demselben beantragt, glaubt er zur näheren Erläuterung noch das Folgende bemerken zu sollen.

Der Vertrag geht von dem Grundgedanken aus, daß die projectirte Eisenbahnunternehmung ausschließlich auf Oldenburgische Gefahr und Rechnung stattzufinden habe, daß aber gleichwohl der innerhalb der Stadt Bremen belegene Theil der Bahnanlagen nicht füglich der freien Verfügung einer auswärtigen Regierung überlassen werden könne, es vielmehr sich empfehle, das Bremische Eigenthum an diesen, in vielfache Verührung mit diesseitigen Verkehrsinteressen kommenden Anlagen vorzubehalten und deren Herstellung selbst zu besorgen. Dem entsprechend tritt die Oldenburgische Regierung zum Bremischen Staate hinsichtlich des Baues und Betriebes der in unserem Territorium belegenen Bahnstrecke zwar im Allgemeinen in das Verhältniß eines Concessionärsinhabers, hinsichtlich aller Anlagen innerhalb der Stadt aber in ein festes Miethverhältniß, dergestalt daß für letztere Bremen die Kosten auslegt, Oldenburg aber für die Benutzung eine ausreichende jährliche Entschädigung zu zahlen haben wird.

Der 2. Artikel des Vertrages beschreibt die Richtung der Bahn, soweit dieselbe der Bremischen Zustimmung bedarf. Durch die Ueberführung der Bahn über die Weser wird der wichtige Vortheil gesichert, daß alle künftigen, das linksseitige Ufer berührenden Eisenbahnprojecte einen zweckmäßigen Traject in Bremen vorfinden und eben deshalb weniger, als sonst vielleicht der Fall sein würde, geneigt sein werden, mit Umgehung Bremens einen Uebergang über den Strom aufzusuchen. Zugleich wird hierdurch für einen Theil unserer Weserbahn und für unseren Hauptbahnhof die Aussicht auf Einnahmenbezüge von einmündenden dritten Bahnen eröffnet.

Die Bestimmung des Artikels 3, sub 1, sowie die dazu gehörende Erläuterung des Schlußprotokolls enthält nur Vorschriften, welche bereits durch den Vertrag vom 26. Januar 1856 zwischen Bremen und dem Zollverein festgestellt sind und daher hier einer besonderen Motivirung nicht bedürfen.

Ebendasselbst sub 2 findet sich die Stipulation, daß eine Haltestelle in der Neustadt für den Personenverkehr eingerichtet werden soll. Oldenburgischer Seits ist dieser Punkt lebhaft bestritten worden, weil einerseits die erforderlichen Zollabfertigungseinrichtungen von der competenten Zollvereinsbehörde muthmaßlich nur widerstrebend bewilligt werden, andererseits und namentlich aber, weil die Kosten einer solchen Haltestelle an Baulichkeiten und Personal muthmaßlich deren Nutzen für die Eisenbahnkasse weit übersteigen würden, und weil es unbillig erscheine, diese Kosten der Oldenburgischen Regierung zuzumuthen, welche doch ein Interesse an der fraglichen Haltestelle überhaupt nicht habe, vielmehr in derselben eine Belästigung des Betriebes erblicken müsse, und welche außerdem bei dem ganzen, muthmaßlich wenig rentablen Unternehmen alle Gefahr allein laufe. Diesen Einwürfen konnte zwar Bremischerseits alle Bedeutung nicht abgesprochen werden; auf der andern Seite mußte aber auch Werth darauf gelegt werden, der Neustadt eine directe Verührung mit der Bahn

zu sichern, und es schien gerechtfertigt für dieses, allerdings vorwiegend Bremische Interesse, selbst einige pecuniäre Opfer nicht zu scheuen. Es ist daher durch das Schlußprotokoll sub 2 festgestellt worden, daß von den Oldenburgischen Vergütungen für Benutzung Bremischer Anlagen jährlich 2000 Thaler, im Hinblick auf die Kosten der Haltestelle in der Neustadt abgesetzt werden sollen. Diese Summe entspricht ungefähr dem jährlichen Zinse der veranschlagten Baukosten für diese Station und thatsächlich würde somit Bremen, im Interesse der Neustadt, das Local unentgeltlich liefern, Oldenburg dagegen dessen Unterhaltung und das Betriebspersonal bezahlen.

Um aber das Verhältniß dieser Haltestelle zu der zollvereinschen Steuererhebung zu regeln, sind beide Regierungen in einer geheimen Verabredung (Nr. 2 der in Abschrift hierneben erfolgenden Separatartikel) übereingekommen, für den Fall, daß diese Regelung bei den Zollvereinsbehörden, namentlich wegen des Kostenpunktes, wider Erwarten Schwierigkeiten finden sollte, einen etwa erforderlichen Zuschuß zu diesen (jedemfalls nur geringfügigen) Kosten halbschiedlich zu tragen. Zugleich aber hat Bremen durch die in dem Schlußprotokoll sub 2, Absatz 2 niedergelegte Erklärung die Ausführung des ganzen Vertrages von der vorgängigen befriedigenden Erledigung der mit dem Zollverein zu treffenden Abreden so unbedingt abhängig gemacht, daß in dieser Beziehung das diesseitige Interesse vollständig gewahrt erscheint.

Die im Artikel 4 zugesagte unentgeltliche Ueberweisung von Grund und Boden entspricht derjenigen Liberalität, welche zur Förderung von Eisenbahnunternehmungen Regierungen und Commünen in den meisten Fällen zu üben pflegen. Im vorliegenden Falle hat dieselbe um so weniger Bedenken, als die in Betracht kommenden Parzellen nur von geringfügigem Werthe sind.

Die Artikel 5 und 6 bedürfen einer weiteren Erläuterung nicht.

Auf die im Artikel 7 beschriebenen, von Bremen zu erbauenden Brücken über die Weser und den Sicherheitshafen wird weiter unten (bei Art. 14) näher zurückzukommen sein.

Die Artikel 8 bis 11 ergeben sich aus dem Eingang erwähnten leitenden Grundsatz, wonach alle Eisenbahnanlagen innerhalb der Stadt Bremisches Eigenthum bleiben und von Bremen, soweit erforderlich, für den Oldenburgischen Betrieb hergestellt, unterhalten und resp. zur Verfügung gestellt werden, wogegen der Bahnbau bis an die Stadtgrenze Oldenburg, unter Vorbehalt der Bremischen Genehmigung des Bauplans, überlassen bleibt. Bei den Anlagen in der Stadt hat Oldenburg, soweit dieselben für sein Unternehmen allein dienen sollen, das Recht gehört zu werden (Art. 10, Absatz 2 und 3), wogegen dieses Recht hinsichtlich der Unterhaltung (Art. 11) lediglich auf größere Reparaturen beschränkt wird. Hierdurch wird der Gefahr lästiger Weitläufigkeiten, sowohl bei der Ausführung der Bauten als auch bei den gewöhnlichen Ausbesserungsarbeiten, in zweckmäßiger Weise vorgebeugt.

Artikel 12 und 13 brauchen nicht näher erläutert zu werden.

Der Artikel 14 handelt von den verschiedenen Zahlungen, welche Oldenburg für die Benutzung resp. Mitbenutzung der schon vorhandenen und der neuherzustellenden Bahnanlagen jährlich zu leisten haben wird. Hierbei ist das Princip maßgebend gewesen, daß Oldenburg die Verzinsung des Anlagecapitals zu vier Procent, dessen Amortisation (Verschleiß), die Unterhaltungs-, Ergänzungs- und Bewachungskosten zu vergüten hat, und zwar entweder ganz, da wo es die Anlagen für sich allein benutzt, oder theilweise, da wo nur eine Mitbenutzung stattfindet. In dem letzteren Falle richtet sich die Beitragsquote nach dem größeren oder geringeren Umfange solcher Mitbenutzung.

Durch das Schlußprotokoll sub 5 ist es der Oldenburgischen Regierung freigestellt, für die Dauer der ersten fünf Betriebsjahre die sämmtlichen Zahlungen für Mitbenutzung des Bremischen Hauptbahnhofs und der Schienengeleise der Weserbahn jährlich eine Aversionalsumme von 5000 Thalern an Bremen zu zahlen. In diesem Aversum, welches auf der Annahme beruht, daß der Oldenburgische Betrieb zu dem Hannover-Bremischen Betriebe sich wie 1:9 verhalten wird, sind jedoch die aus der gemeinschaftlichen Hannover-Bremischen Eisenbahncasse zu deckenden Kosten für Unterhaltung und Ergänzung des Oberbaues des Hauptbahnhofs nicht einbegriffen; zu diesen wird vielmehr eine besondere Oldenburgische Beitragsquote berechnet werden.

Bei der zunächst nur für den Oldenburgischen Betrieb bestimmten Strecke, von der Neustadtsgränze bis zur Weserbahn kommt der dazu erforderliche öffentliche Grund

und Boden, mithin das Ballareal und der Platz des Zuchthauses, nicht in Anrechnung. Diese der Unternehmung bewilligte pecuniäre Erleichterung rechtfertigte sich einerseits durch den unverkennbaren Vortheil, welchen Bremen durch jede Erweiterung seiner Eisenbahnverbindungen und besonders durch die Sicherung des Stromtractates an dieser Stelle gewinnt, andernteils durch das Entgegenkommen, welches die Oldenburgische Regierung bei dieser Gelegenheit hinsichtlich der von Bremen betriebenen Correction der Unterweser und der in unserm Interesse sehr erwünschten Sperrung des linken Armes der Burenser Weser durch vollständige Annahme unserer Anträge bethätigt hat.

Da übrigens der Abbruch des Zuchthauses nunmehr erforderlich werden wird, ehe für dessen Ersatz Sorge getragen werden kann, so ist gleichzeitig mit dem Eisenbahnvertrage das demselben beigefügte Uebereinkommen getroffen worden, wonach Oldenburg sich verpflichtet, bis zur Vollendung einer neuen Bremischen Strafanstalt die Bremischen Züchtlinge, bis zur Zahl von dreißig, in seinen Strafanstalten gegen eine jährliche Vergütung von 80 Thalern per Kopf (welcher Betrag den hiesigen Durchschnittskosten entspricht) unterzubringen.

Was sodann die beiden Eisenbahnbrücken betrifft, so erschien es von vorwiegender Wichtigkeit, hinsichtlich dieser beiden für den Schifffahrtsverkehr so bedeutamen und auf eine entfernte Zukunft berechneten Bauwerke möglichst freie Hand zu behalten und die Mitgenehmigung einer auswärtigen Regierung bei der Auswahl des Materials und den Einzelheiten der Ausführung gänzlich auszuschließen, auch für Bremen die Möglichkeit zu wahren, nach eigenem Ermessen diese Bauten, namentlich die Brücke über die Weser, zu erweitern und auch für andere als Eisenbahnzwecke nutzbar zu machen. Dies ist nun vollständig dadurch erreicht, daß, der Bestimmung des Art. 14 sub 5 gemäß, Bremen den Bau beider Brücken gegen eine im Voraus festzustellende Summe übernimmt und es ihm überlassen bleibt, ob es für dieselben ein Mehreres, über das Bedürfnis der Eisenbahn hinausgehendes verwenden will. Demzufolge ist im Auftrage des Senats ein Project für beide Brücken von dem Wasserbaudirector Berg ausgearbeitet und mit den dazu gehörigen Kostenanschlägen von der technischen Baucommission revidirt, sodann der Oldenburgischen Regierung mitgetheilt und von dieser den vertragsmäßigen Bedingungen conform gefunden, und darauf hin von den beiderseitigen Bevollmächtigten, vermittelt der dem Vertrage angehängten Registratur vom 8. März d. J. ausgemacht worden, daß beide in Frage stehenden Brücken für die Gesamtsumme von 426,000 Thalern von Bremen hergestellt werden sollen. Von dieser Summe wird mithin Oldenburg jährlich 4 Procent oder 17,040 Thaler und die nach den technischen Grundsätzen berechneten Amortisationsquoten zu vergüten, außerdem aber die volle Unterhaltung zu bezahlen haben. Auf Grund der sorgfältigen Vorprüfung des Gegenstandes hat der Senat geglaubt, dieser Feststellung einer bestimmten, anscheinend ausreichenden Summe ferneren weitestgehenden Verhandlungen über die Einzelheiten des Brückenbaues den Vorzug geben zu müssen.

Der Bau der Weserbrücke wird eine Rampe am neustädtischen Ufer zur Ausgleichung des Straßenniveaus am Deiche und die Aufführung einer steinernen Bollwerksmauer zu beiden Seiten des Brückenkopfes daselbst, um die vermehrte Last tragen zu können, erforderlich machen. Die Kosten dieser Anlage übernimmt Oldenburg; dagegen erschien es nicht billig, auch deren Unterhaltung ihm anzuhängen, da die Unterhaltungspflicht den Eigenthümern obliegt. Aus diesem Grunde ist sub 6 diese letztere Last von den Oldenburgischen Leistungen ausgenommen worden.

Die Ueberleitung der Bahn über den Sicherheitshafen wird vermittelt einer Brücke zu geschehen haben, um an dieser Stelle die Wassercommunication, deren Wichtigkeit für künftige Bedürfnisse sich zur Zeit nicht übersehen läßt, dauernd sicher zu stellen. Im Hinblick auf künftige Benutzung dieser Wasser Verbindung erscheint es aber, nach dem Urtheile der Sachverständigen, rathsam, bei Gelegenheit des Brückenbaues eine späterhin nicht wohl mehr ausführbare Verbreiterung des Sicherheitshafens am linken Ufer vorzunehmen. Die Kosten dieser Arbeit sind auf 7800 Thaler geschätzt, würden aber, falls dieselbe beschloffen werden sollte, nicht füglich dem Oldenburgischen Eisenbahnunternehmen zur Last gebracht werden können, da sie mit letzterem nur in einem gelegentlichen Zusammenhange stehen. Hierauf beziehen sich die zwischen

den beiderseitigen Bevollmächtigten ausgetauschten Erklärungen sub 1 des Registratums vom 8. März c.

Das in dem nämlichen Registrat sub 3 erwähnte Erbieten Bremens, von den in der Neustadt anzukaufenden Grundstücken nur das wirklich für Eisenbahnzwecke verwandte Areal nach Verhältniß des Flächeninhalts Oldenburg in Anrechnung zu bringen, ging aus der Erwägung hervor, daß es im diesseitigen Interesse liegen werde, hinsichtlich der künftigen Verfügung über das etwa überschießende Terrain völlig freie Hand zu behalten.

Zu den Artikeln 15 und 16 ist etwas Besonderes nicht zu bemerken.

Die Artikel 17 bis 22 regeln das Verhältniß des Oldenburgischen Betriebes zu den Bremischen und Hannover-Bremischen Beamten und der Bremischen Polizeigewalt, sowie den Maßstab der Vergütung, welchen Oldenburg der Hannover-Bremischen Eisenbahncasse für die Mitbesorgung seiner Geschäfte auf dem hiesigen Hauptbahnhofe jährlich zu zahlen haben wird.

Durch Artikel 23 und 24 ist zwar die Bestimmung der Fahrordnung, des Fahrplanes und der Fahr- und Frachttarife der Oldenburgischen Regierung überlassen worden, jedoch unter Einschränkungen, welche das diesseitige Interesse einestheils gegen Betriebsstörungen auf unserem Bahnhofe, andernteils gegen differentielle Begünstigung nichtbremischer Stationen im Bereiche des Oldenburgischen Eisenbahnverkehrs sicherstellen.

Artikel 25 ist ohne Commentar verständlich.

Die Artikel 26 bis 29 wahren dem Bremischen Staate das Recht die Bahnstrecke im Gebiete und in der Stadt jederzeit durch andere Eisenbahnen zu kreuzen oder zur Einmündung in unseren Hauptbahnhof mitzubenuzen. Treten solche Fälle ein, so ist es der Billigkeit gemäß, daß einmündende Bahnen an den Kosten der mitbenutzten Strecken, nach dem Verhältnisse ihres Verkehrs, so wie es bestimmt worden ist, Theil nehmen. Bremen selbst wird für solche Mitbenutzung zu lediglich lokalen Transporten innerhalb der Stadt (Art. 28) immer nur seinen Antheil an den Unterhaltungs- und Ergänzungskosten der Schienengeleise, mit Ausschluß aller übrigen Kosten (für Bahndamm und Brücken) zu tragen haben.

Der Artikel 30 betrifft einen Fall, welcher zwar für jetzt einer unbestimmbaren Zukunft angehört, welcher aber, wenn er eintritt, dem hier ertheilten Anrechte für Bremen einen hohen Werth verleihen wird.

Die Artikel 31 bis 33 bedürfen keiner Erklärung.

Der Artikel 34 enthält die Bedingungen, unter welchen von zehn zu zehn Jahren Bremen die Concession zurück und die Eisenbahn von der Landesgrenze an in eignen Besitz nehmen kann. Von Oldenburgischer Seite kann dagegen der Vertrag, soweit er diese Bahn betrifft, nicht aufgekündigt werden.

Der Artikel 35 endlich enthält die nämliche Bestimmung über schiedsrichterliche Entscheidungen, welche unserem Eisenbahnvertrage mit Hannover einverleibt ist.

Ein zugleich als Expropriationskarte dienender Situationsplan ist der gegenwärtigen Mittheilung beigelegt. Zugleich hat der Senat angeordnet, daß zu besserer Verdeutlichung die Zeichnungen der Brücken (deren Zurücklieferung übrigens unerlässlich ist) der Bürgerschaft vorgelegt werden, wie dieselben auch den Vertrauensmännern der Bürgerschaft, mit denen der Vertrag vor dem Abschlusse in allen Einzelheiten durchberathen worden ist, mitgetheilt wurden.

Die verfassungsmäßige Genehmigung des Vertrages und der dazu gehörenden Nebenberedungen von Seiten der Bürgerschaft vorausgesetzt, würden in Betreff der Ausführung verschiedene Beschlüsse zu fassen sein. Der Senat beantragt demgemäß:

- 1) über die in dem beigelegten Verzeichnisse benannten und in dem Situationsplane mit gelber Farbe bezeichneten Grundstücke die Expropriationspflicht auszusprechen und eine Deputation nach Maßgabe des Expropriationsgesetzes vom 14. Juni 1843, §. 4, niederzusetzen, resp. die bürgerschaftlichen Mitglieder für dieselbe ihm namhaft zu machen;
- 2) die Eisenbahndeputation zu beauftragen
 - a) bei den gedachten Expropriationen, soweit sie für Rechnung des Bremischen Staates zu geschehen haben, das Interesse des Letzteren zu vertreten,
 - b) über die Ausführung der im zweiten Absätze des Artikel 9 bezeichneten Bauten und Einrichtungen zu berichten;

- 3) die Gefängnißdeputation anzuweisen, schon jetzt die erforderlichen Einschickungen ins Auge zu fassen und nöthigenfalls darüber zu berichten, welche die Räumung und den Abbruch des Zuchthauses, sobald der Bau der Brücke es erheischt, gestatten werden;
- 4) der Eisenbahndeputation zunächst die Summe von 1000 Thalern zur Verfügung zu stellen, um daraus die Kosten der Vorarbeiten für die vertragsmäßigen Bremischen Bahnanlagen, welche zum Theil schon unvermeidlicher Weise vorschussweise haben verausgabt werden müssen, zu bestreiten.

Anlage I

zur Mittheilung des Senats
vom 21. März 1864.

Nachdem von Seiten der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Oldenburg und Bremen in Aussicht genommen und derselben die Concession zum Bau und Betriebe der zu solchem Behufe erforderlichen Bahnstrecke innerhalb des Bremischen Staatsgebiets von dem Senate der freien Hansestadt Bremen zugesichert worden ist, so haben

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg den Regierungspräsidenten Albrecht Johannes Theodor Erdmann

und

der Senat der freien Hansestadt Bremen den Senator Arnold Duckwitz und den Senator Otto Sildemeister

zu Bevollmächtigten ernannt, um in Betreff der gedachten Concession die näheren Bestimmungen zu vereinbaren.

Demzufolge haben die genannten Bevollmächtigten den nachstehenden Vertrag, vorbehaltlich der Ratification, abgeschlossen.

Artikel 1.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen gestattet der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die Anlegung und den Betrieb einer Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen auf Bremischem Gebiete, nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen.

Artikel 2.

Die Bahn wird in der Nähe von Barrelgraben in das Bremische Gebiet eintreten, in Bremen unterhalb des Hohenthors den Stadtgraben mittelst einer Brücke überschreiten, von da in gerader Richtung über den Neustadtswall und verschiedene Privatgrundstücke an die Weser geführt, mittelst einer Brücke auf das rechte Weserufer an der Stelle, wo jetzt das Zuchthaus steht, geleitet werden, und sodann nach Maßgabe der Niveauverhältnisse, vermittelt eines besonderen Geleises, in die Weserbahn und mit dieser in den bremischen Hauptbahnhof einmünden.

Artikel 3.

Es soll

- 1) in der Nähe von Huchting, etwa eine Viertelmeile von der Dichtum, an der Chaussee, eine Station mit einem die vertragsmäßigen Befugnisse (in Gemäßheit des Artikel VIII sub 3 der Separatartikel zu der Uebereinkunft III des Hauptvertrages zwischen dem Zollvereine und Bremen vom 26. Januar 1856 und der im Jahre 1857 zwischen dem Großherzoglichen Oberzollcollegium und dem Bremischen Zollvereins-Commissar getroffenen Abreden) ausübenden Zollamte,
- 2) in der Neustadt auf dem Wallgrunde neben dem Sicherheitshafen eine Haltestelle mit Zollabfertigung, wenigstens für den Personenverkehr, welche eine Schienenverbindung mit den Quais des Winterhafens gestattet,

- 3) an der rechten Seite der Weser eine Schienenverbindung mit der Weserbahn, eingerichtet werden, und
- 4) der Hauptbahnhof in Bremen als Endstation der Eisenbahn dienen.

Artikel 4.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen wird allen zur Bahnanlage in der Strecke von der Landesgrenze bis zum Stadtgraben etwa erforderlichen Staatsgrund und Boden der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung unentgeltlich auf so lange zum Gebrauch überweisen, als derselbe für die Oldenburgische Eisenbahn benutzt wird. Hört diese Benutzung auf, so verbleibt der Oldenburgischen Regierung nur das Recht zur Begräunung der darauf etwa errichteten Gebäude und sonstigen Bahneinrichtungen.

Die unentgeltliche Abtretung bezieht sich auf diejenigen Grundstücke, welche zu der eigentlichen Eisenbahn-Anlage mit Einschluß etwaiger sogenannter Parallelwege und des nöthigen Raumes für die Bahnwärterhäuser und die Station in Fuchting dauernd benutzt werden.

Artikel 5.

Insoweit die zur Anlage und zum Betriebe der Eisenbahn in der Strecke von der Landesgrenze bis zum Stadtgraben erforderliche vorübergehende oder bleibende Abtretung des Grundes und Bodens, sowie die dazu etwa nöthige Aufhebung von Grundgerechtsamen, im Wege gütlicher Vereinbarungen zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung und den Betheiligten nicht zu erreichen ist, soll das bestehende Bremische Expropriationsgesetz darauf Anwendung finden.

Die Oldenburgische Eisenbahnverwaltung übernimmt dabei die Functionen, welche in diesem Gesetze dem Unternehmer zugewiesen sind.

Artikel 6.

Der Bahndamm von der Landesgrenze bis an den Sicherheitshafen zu Bremen wird in der für zwei Geleise erforderlichen Kronenbreite von 27 Fuß Oldenburger Maß ausgeführt. Es bleibt jedoch der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung überlassen, sich auf die Anlage eines Geleises zu beschränken.

Die Spurweite der Bahn soll 4 Fuß 8 1/2 Zoll engl. Maß zwischen den Schienenköpfen sein.

Artikel 7.

Die Brücke über die Weser und die Brücke über den Sicherheitshafen werden eingleisig auf massiven Pfeilern mit eisernem Oberbau erbaut und mit zwei, vor und hinter derselben sich verschlingenden Geleisen belegt, welche die Ueberfahrt von der Weichenstellung unabhängig machen und eine Fahrbahn erfordern, welche die Breite einer eingleisigen Brücke um höchstens 1 Fuß überschreitet.

Die Brücke über die Weser erhält an jedem Ufer eine drehbare Doppelöffnung von ungefähr zweimal 58 Fuß lichter Weite und im Uebrigen feste Oeffnungen.

Die Brücke über den Sicherheitshafen erhält eine einfache Drehöffnung.

Artikel 8.

Auf dem Bremischen Hauptbahnhof werden die Hallen, Wartezimmer und sonstigen für den Personenverkehr dienenden Locale, die Güterschoppen, die Wasserstationen, die Drehscheiben und Rampen dem Oldenburgischen Betriebe, soweit solches ohne erhebliche Beeinträchtigung des übrigen Eisenbahnbetriebes auf dem Hauptbahnhofe thunlich ist, zur Mitbenutzung überwiesen.

Sollten die vorhandenen Localitäten und Einrichtungen für die Aufnahme und die Bedürfnisse des Oldenburgischen Eisenbahnverkehrs jetzt oder künftig nicht ausreichen, so sollen die zu diesem Behufe erforderlichen Erweiterungen und neuen Anlagen, in derjenigen Weise wie der Raum und der sonstige Betrieb es gestatten, auf dem Bremischen Hauptbahnhof hergestellt werden.

Artikel 9.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung erbaut und unterhält auf ihre Kosten die Bahn mit allen Beiverken in der Strecke von der Bremischen Landesgrenze bis zum Stadtgraben neben dem Hohenthor der Neustadt Bremens.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen dagegen beschafft und unterhält auf Bremische Kosten alle vom Stadtgraben in der Neustadt bis zu dem Hauptbahnhof in Bremen, einschließlich der Ueberbrückung des Stadtgrabens, der Aufhöhung des Terrains, der Anlage des Bahnkörpers, der Schienengeleise und der Haltestelle in der Neustadt und der Brücke über die Weser, sowie der auf dem Hauptbahnhofe für den Betrieb der Oldenburgischen Eisenbahn nöthigen Bauten und sonstigen Einrichtungen. (cf. Art. 8.)

Alle diese Anlagen bleiben Bremisches Eigenthum.

Artikel 10.

Der Bauplan für die Strecke von der Bremischen Landesgrenze bis zum Stadtgraben wird von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung aufgestellt, und bedarf der Zustimmung des Senats der freien Hansestadt Bremen sowohl im Allgemeinen als auch insbesondere hinsichtlich der Höhe des Bahndammes, der anzulegenden Brücken, sonstigen Wasserdurchlässe, Wegüberführungen und Einfriedigungen. Von den Bremischen Behörden wird bei den ebenfalls von der Oldenburgischen Regierung vorzunehmenden Vorarbeiten jede für deren ungestörten Fortgang nöthige Unterstützung und Erleichterung gewährt werden.

Für die vom äußeren Rande des Stadtgrabens bis zur Weserbahn zu machenden Anlagen wird der Bauplan in den wesentlichen technischen und finanziellen Details von beiderseitigen Commissarien gemeinschaftlich vorberathen.

Das hiernächst Bremischerseits zu entwerfende Project soll der Oldenburgischen Regierung vorgelegt und sollen etwaige Bedenken derselben gegen die projectirten Constructionen entweder Bremischerseits durch entsprechende Abänderung erledigt, oder durch gemeinschaftliche Berathung und Beschlussfassung beider Regierungen beseitigt werden.

Ebenso soll es mit etwaigen Abänderungen der projectirten Constructionen, welche nachträglich für erforderlich erachtet werden möchten, gehalten werden.

Artikel 11.

Die gewöhnlichen Unterhaltungs- und Ausbesserungsarbeiten, welche an den Bremischerseits für die Oldenburgische Eisenbahn ausgeführten Baulichkeiten, Anlagen und Einrichtungen vorzunehmen sind, werden von Bremen allein angeordnet und besorgt. Ueber die von Zeit zu Zeit erforderlichen größeren Reparaturen, Ergänzungs- und Unterhaltungsarbeiten werden die beiderseitigen Commissarien sich verständigen.

Die Ausführung solcher Arbeiten, welche nothwendig sind, um die gedachten Baulichkeiten, Anlagen und Einrichtungen stets in gutem Stande zu erhalten und gegen Verschlechterung sicher zu stellen, soll von keiner der beiden Regierungen beanstandet werden.

Artikel 12.

Die zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebes erforderliche Anlage des electromagnetischen Telegraphen wird von der Oldenburgischen Eisenbahn-Betriebsverwaltung beschafft und unterhalten, ist aber im Uebrigen als Theil des Unternehmens zu behandeln (Art. 17).

Artikel 13.

Die Vorarbeiten zur Ausführung des Bahnbaues sollen alsbald nach erfolgter Ratification dieses Vertrages erledigt und der Bau selbst soll, wenn nicht außerordentliche Hindernisse eintreten, bis zum Ende des Jahres 1866 vollendet werden.

Artikel 14.

Hinsichtlich der Vergütungen, welche Oldenburg für die Benutzung der Bremischen Eisenbahn- und Bahnhofsanlagen (Art. 8 und 9) zu leisten hat, gelten nachstehende Bestimmungen:

- 1) Alle Rechnungen über die Anlegung, die Unterhaltung und Ergänzung derjenigen Baulichkeiten, Einrichtungen etc., für deren Benutzung oder Mitbenutzung Oldenburg eine Vergütung an Bremen zu leisten hat, werden nebst den dazu gehörenden Belegen der Großherzoglichen Regierung zur Einsicht und Prüfung vorgelegt.

- 2) Für die Localitäten und Einrichtungen des Bremischen Hauptbahnhof, soweit nicht einzelne Gebäude, Anlagen oder Einrichtungen von der Oldenburgischen Mitbenutzung gänzlich ausgeschlossen bleiben, zahlt Oldenburg jährlich an Bremen nach dem Verhältniß seiner Mitbenutzung vier Procent Zinsen des Anlagecapitals und ein halbes Procent für Verschleiß der Gebäude, sowie eine demselben Verhältnisse entsprechende soweit erforderlich mit der Königlich Hannoverschen Eisenbahnverwaltung zu vereinbarende Beitragsquote zu den Unterhaltungs- und Ergänzungskosten an die betreffende Bremische oder Hannover-Bremische Casse.

Für solche Localitäten und Einrichtungen des Bremischen Hauptbahnhof, welche ausschließlich der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung jetzt oder künftig zur Benutzung überwiesen werden möchten, zahlt Oldenburg an Bremen jährlich vier Procent Zinsen der Anlagekosten einschließlich des Grundwerths, sowie die Kosten der Unterhaltung und Ergänzung, und jährlich ein halbes Procent der Baukosten für Verschleiß der Gebäude.

- 3) Für die Weserbahn von dem Punkte der Einmündung der für Oldenburg anzulegenden besonderen Geleise bis zum Bremischen Hauptbahnhof zahlt Oldenburg an Bremen jährlich nach dem Maßstabe der Mitbenutzung vier Procent Zinsen der Anlagekosten, sowie nach dem nämlichen Verhältnisse einen Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung, Ergänzung und Bewachung.

- 4) Für die Bahnstrecke, welche die Eisenbahnweserbrücke mit der Weserbahn verbinden wird, zahlt Oldenburg an Bremen jährlich vier Procent Zinsen der Anlagekosten, bei denen jedoch der Werth des dazu benutzten Wall- und Zuchtgrundes nicht in Anrechnung gebracht werden wird, sowie die Kosten der Unterhaltung und Ergänzung.

- 5) In Betreff der Vergütung für die Brücke über die Weser gelten folgende Bestimmungen:

- a. Die Anlagekosten einer lediglich für den Eisenbahnbetrieb erforderlichen und den Strom- und Schifffahrtsverhältnissen angemessenen Brücke, nach Maßgabe des Art. 7, werden von den beiden contrahirenden Theilen gemeinschaftlich festgestellt.
- b. Bremen übernimmt es, für die hienach berechnete Summe die Brücke herzustellen. Die Kosten, welche über diesen Betrag hinaus die Anlage der Brücke, oder etwaige Erweiterungen derselben, verursachen möchten, trägt Bremen allein, und kommen solche Mehrkosten und Erweiterungen bei der Berechnung der von Oldenburg zu leistenden Vergütungen für Benutzung der Brücke nicht in Betracht.
- c. Oldenburg zahlt jährlich an Bremen vier Procent Zinsen von dem sub a erwähnten Anlagecapital, sowie die Kosten, welche erforderlich sind, um sowohl die Brücke selbst als auch deren Schwellen und Schienen in den sub a gedachten Dimensionen in gutem Stande zu erhalten, resp. zu ergänzen, und Beschädigungen oder Zerstörungen herzustellen.

Für Verschleiß wird Oldenburg jährlich an Bremen ein Achtel Procent von den Kosten des Unterbaues und ein halbes Procent von den Kosten des eisernen Oberbaues vergüten.

- 6) Für die Anlagen und Bauten auf der Strecke zwischen dem Neustadtsgraben und der Weser zahlt Oldenburg an Bremen jährlich vier Procent Zinsen der Anlagekosten, bei denen jedoch der Werth des dazu benutzten Wallgrundes nicht in Anrechnung gebracht werden soll, sowie die Kosten der Unterhaltung und Ergänzung, jedoch mit Ausnahme der Unterhaltungs- und Ergänzungskosten für die Ufermauer und die Rampe am Neustadtsdeich, und außerdem ein halbes Procent von dem Anlagecapital der Gebäude für den Verschleiß.
- 7) Für die Brücke über den Sicherheitshafen werden vier Procent des Anlagecapitals jährlich von Oldenburg verzinst. Hinsichtlich der Kosten der

Unterhaltung, Ausbesserung, Ergänzung und des Verschleißes finden die Grundsätze Anwendung, welche in Betreff der Brücke über die Weser oben sub 5 vereinbart worden sind.

Die Bezahlung aller Entschädigungen geschieht Seitens der Oldenburgischen Bahnverwaltung für jedes Kalenderjahr auf Liquidation Bremens.

Artikel 15.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der Eisenbahn der freien Hansestadt Bremen vorbehalten.

Alle auf der Eisenbahn und ihren Zubehörungen vorkommende, die Bahnanlage oder den Betrieb auf der Bahn betreffende Vergehen oder Verbrechen sollen von den Bremischen Behörden untersucht und nach Bremischen Gesetzen und Verordnungen beurtheilt werden.

Die Oldenburgische Eisenbahnverwaltung hat wegen privatrechtlicher Ansprüche, welche aus Anlaß der Bahnanlage oder des Betriebes auf derselben wider sie erhoben werden, der Entscheidung der competenten Bremischen Gerichte nach Bremischen Gesetzen sich zu unterwerfen.

Artikel 16.

Das Eisenbahnunternehmen ist den nach allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen Bremens auf dem Grundeigenthum ruhenden Grundabgaben, seien es Staats-, Communal- oder Abgaben für andere öffentliche Verbandspflichten, unterworfen.

Die Eisenbahngebäude sollen mit einer Staatssteuer nicht belegt werden. Die nach allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen darauf fallenden Communal- oder anderen öffentlichen Verbandspflichten sind zu tragen.

Das Eisenbahnunternehmen darf mit einer Gewerbesteuer oder einer ähnlichen öffentlichen Abgabe nicht beschwert werden, wogegen Gewerbe Dritter, als Gast- und Schenkwirthschaften, deren Ausübung auf dem Bahnhofe oder auf Haltestellen gestattet werden möchte, der gesetzlichen Besteuerung unterliegen.

Alle zum Bau, zu der Unterhaltung und zum Betriebe der Eisenbahn bestimmten Gegenstände, mögen diese durch das Bremische Gebiet transitiren oder in demselben Verwendung finden, genießen vollkommene Freiheit von Bremischen Eingangs-, Ausgangs- und Durchgangsabgaben.

Artikel 17.

Die Oldenburgischen Personen- und Güterzüge werden auf dem Bremischen Hauptbahnhof sowohl ankommend wie abgehend durch das Hannover-Bremische Betriebspersonal, beziehungsweise durch das hannoversche Zollpersonal, ebenso wie die hannoverschen Züge, abgefertigt. Diese Behandlung bezieht sich sowohl auf Locomotiven, Wagen, Dienstpersonal und überhaupt auf die Oldenburgische Verwaltung, als auch auf das in diesen Zügen zu befördernde Publikum, die Güter und sonstigen Transportgegenstände.

Das genannte Personal besorgt insbesondere ebenfalls die Cassengeschäfte, das Abrechnungswesen, die Verwaltung des Oldenburgischen Materials und die sonstigen Verwaltungsgeschäfte im Oldenburgischen Interesse. Die näheren Festsetzungen wegen dieser Thätigkeit der Bremischen Beamten im Oldenburgischen Interesse bleiben vorbehalten.

Es wird dabei davon ausgegangen werden, daß dem Oldenburgischen Betriebe jede mit dem sonstigen Eisenbahnverkehr auf dem Bremischen Hauptbahnhofe verträgliche freie Bewegung gewährt werden soll.

Das bei der Oldenburgischen Eisenbahn zur Verwendung kommende Bremische Betriebspersonal wird auf das Oldenburgische Interesse mit vereidet.

Es erhält seine Anweisungen von der Bremischen Regierung und Bahnverwaltung; das vorbehaltene Regulativ über die Geschäftsbeforgung wird die Fälle bezeichnen, wo zur Vereinfachung des Geschäftsganges eine directe Communication zwischen den beiderseitigen Bahnverwaltungen, Geschäftsvorständen und Beamten Statt finden kann.

Das Expeditions- und Berechnungsverfahren für den Oldenburgischen Betrieb geschieht nach den Oldenburgischen Formen.

Die Drucksachen, Billets, Frachtkarten und sonstigen Formulare hierzu wird die Oldenburgische Betriebsverwaltung liefern. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung bezahlt für diese Geschäfte des Bremischen und Hannoverschen Betriebspersonals nach dem Maßstabe der Mitbenutzung eine näher zu vereinbarende Entschädigung an die gemeinschaftliche Hannover-Bremische Eisenbahncasse.

Bremen übernimmt es, die erforderlichen Verhandlungen eintreten zu lassen, um die Zustimmung Hannovers zu obigen Vereinbarungen, soweit solches nothwendig ist, herbeizuführen.

Artikel 18.

Auf der Haltestelle neben dem Sicherheitshafen bleibt die Bahnverwaltung Oldenburg überlassen.

Artikel 19.

Es steht der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung frei, nach vorgängiger Verständigung mit dem Senate der freien Hansestadt Bremen Oldenburgische Bahnbeamte und Bahndiener auf eigene Kosten auf dem Bremischen Hauptbahnhof Behuf Wahrnehmung ihrer Interessen oder zur Wahrnehmung bestimmter Geschäfte zu stationiren.

Insbefondere wird der Senat der freien Hansestadt Bremen der Oldenburgischen Regierung freie Hand lassen, bei denjenigen Geschäften, welche ganz abgesondert von dem Hannoverschen Betriebe besorgt werden, z. B. bei der Verwaltung eines eventuell bloß für die Oldenburgische Eisenbahn zu erbauenden Maschinenhauses, einer Reparaturwerkstätte 2c., das Dienstpersonal anzustellen.

Artikel 20.

Das Oldenburgische Fahrpersonal ist bei seiner Anwesenheit auf dem Hauptbahnhofe den zuständigen Bremischen Bahnbeamten dienstlich untergeordnet.

Das Dienstverhältniß anderer auf diesem Bahnhofe etwa zu stationirender Oldenburgischer Bahnbeamten und Diener zu der Bremischen Bahnverwaltung wird nach den Umständen vereinbart werden, und wird man hierbei von dem Gesichtspunkte ausgehen, daß die Großherzoglich Oldenburgische Regierung in ihrer Wirksamkeit nicht mehr beschränkt werden soll, als eine gute Verwaltung des Gesamtbahnhofs erfordert.

Die Oldenburgische Regierung wird Beamte, welche zu Klagen Anlaß geben, auf desfalls kundgegebenen Wunsch des Senats der freien Hansestadt Bremen aus dem Bremischen Staatsgebiete entfernen.

Artikel 21.

Die Oldenburgischen Unterthanen, sowie die Unterthanen dritter Staaten, erwerben durch ihre Anstellung bei dem Oldenburgischen Eisenbahnunternehmen auf Bremischem Staatsgebiete nicht die Eigenschaft eines Bremischen Staatsangehörigen.

Das gesammte von Oldenburg an der Eisenbahn angestellte Personal ist während seines Aufenthalts im Bremischen Gebiete rücksichtlich der Ausübung seiner Dienstpflichten, unbeschadet der Bestimmung des Art. 20, der Oldenburgischen Bahnverwaltung unterworfen.

Die Angestellten sind für sich und ihre Familien von Bremischen persönlichen Staats- und Communalleistungen frei, und nur solchen Staats- und Gemeindeabgaben unterworfen, welche die im Bremischen Staatsgebiete sich aufhaltenden Fremden zu entrichten haben.

Artikel 22.

Zur Sicherung der Bahn und des Betriebes auf derselben gegen Gefährdungen und Störungen wird der Senat der freien Hansestadt Bremen für die im Bremischen Gebiete belegene Bahnstrecke, unter thunlichster Berücksichtigung der desfalligen Wünsche der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung, eine Bahnordnung erlassen, welche wegen der auf den Betrieb und dessen Sicherstellung sich beziehenden Anordnungen die nöthigen polizeilichen Vorschriften enthalten wird.

Die Oldenburgische Regierung wird nach Maßgabe derselben für gehörige Beaufsichtigung der Bahn durch ihre Bahnbeamten sorgen.

Die von der Oldenburgischen Bahnverwaltung angestellten Beamten sollen auf Beachtung der Bahnordnung und aller die Eisenbahn betreffenden polizeilichen Anordnungen, welche Bremischer Seits erlassen werden möchten, sowie auch auf Wahrnehmung des Bremischen Steuerinteresses beeidigt werden.

Die Anzeigen der Oldenburgischen Eisenbahnbeamten und Diener haben die gleiche Glaubwürdigkeit, wie diejenigen der Bremischen Eisenbahn-Angestellten gleicher Stellung, und die Bremischen Behörden werden der Oldenburgischen Bahnverwaltung bei Handhabung der Bahnordnung die nöthige Unterstützung gewähren.

Die von der Oldenburgischen Regierung geprüften Betriebsmittel werden ohne weitere Revision im Bremischen Gebiete zugelassen werden.

Artikel 23.

Die Bestimmung des Fahrplans und der Fahrordnung bleibt der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung überlassen.

Rücksichtlich der Ankunfts- und Abfahrtszeiten auf dem Bremischen Hauptbahnhofe ist jedoch die Zustimmung des Senats der freien Hansestadt Bremen erforderlich. Dieser wird solche indeß nur in so weit versagen, als es für die Sicherheit und das Sineinandergreifen des Eisenbahnverkehrs auf jenem Bahnhofe erforderlich ist.

Artikel 24.

Die Höhe des Fahr- und Fracht-Tarifs wird von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung bestimmt, welche sich indeß verpflichtet, diesen Tarif für die Person und für den Centner per Meile von und nach einer Station im Bremischen Staatsgebiete nicht höher zu stellen, als den Fahr- und Frachttarif auf Oldenburgischen Bahnen von und nach irgend einer nicht-bremischen Station.

Artikel 25.

Sollte der Senat der freien Hansestadt Bremen eine Postverbindung zwischen Bremen und Sickingen einrichten, so wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung den Eisenbahntransport der Postgegenstände ohne besondere Vergütung besorgen lassen.

Artikel 26.

Sofern der Senat der freien Hansestadt Bremen den Anschluß von Seitenbahnen an die im Bremischen Gebiete belegene Strecke der Oldenburgischen Bahn für angemessen erachten sollte, so erklärt die Großherzoglich Oldenburgische Regierung sich bereit, die Einmündung oder den Uebergang solcher Seitenbahnen geschehen zu lassen und den auf denselben sich bewegenden Zügen, gegen Vergütung eines verhältnismäßigen, nöthigenfalls schiedsrichterlich festzustellenden Bahngeldes, die Mitbenutzung ihrer Bahnstrecke, soweit der Oldenburgische Betrieb dadurch nicht beeinträchtigt wird, zu gestatten.

Für die Mitbenutzung der Bremischen Bahnanlagen und Brücken sollen solche Eisenbahnen nach denjenigen Grundsätzen contribuiren, welche im folgenden Artikel 27 vereinbart worden sind.

Artikel 27.

Bremen behält sich das Recht vor, andere Eisenbahnen an die von ihm für das Oldenburgische Unternehmen hergestellten Eisenbahnanlagen innerhalb der Stadt anschließen zu lassen, und diese Eisenbahnanlagen, einschließlich der Brücken, für den Verkehr solcher anschließender Bahnen, soweit es ohne Beeinträchtigung des Oldenburgischen Betriebes möglich ist, mitzubenuzen.

Die Anschlußbahnen nehmen nach dem Verhältnisse ihrer Mitbenutzung an der Verzinsung, den Reparatur-, Unterhaltungs- und Ergänzungskosten der gedachten Anlagen Theil und haben auch die durch solche Mitbenutzung erwachsenden Mehrkosten für Verschleiß der Gebäude und Brücken an Bremen zu vergüten.

Das Nähere hierüber bleibt weiterer Verständigung vorbehalten.

Artikel 28.

Der Senat der freien Hansestadt Bremen kann die von Bremen innerhalb der Neustadt sowie auf der Weserbrücke für das Oldenburgische Eisenbahnunternehmen gelegten Schienen, soweit solches ohne Störung des Oldenburgischen Eisenbahnbetriebes

thunlich ist, auch zu localen Transportzwecken ohne weiteren Entgelt als verhältnißmäßige Anrechnung der Unterhaltungs- und Ergänzungskosten benutzen lassen.

Artikel 29.

Auf der Haltestelle neben dem Sicherheitshafen wird die Oldenburgische Bahnverwaltung die Betriebsgeschäfte für die Bahn mitbenutzende andere Eisenbahnen in ähnlicher Weise besorgen, wie dies auf dem Hauptbahnhof von der Bremischen Verwaltung für die Oldenburgische geschieht, und die fremde Bahn muß nach den gleichen Grundsätzen zu den Kosten der Haltestelle und deren Verwaltung beitragen, wie solches Oldenburg hinsichtlich des Bremer Hauptbahnhofs zu thun hat.

Artikel 30.

Sollte künftig eine Eisenbahn durch das Oldenburgische Gebiet in südlicher Richtung zum Anschluß an die nach dem Rheine und Minden führenden Bahnen gebaut werden, so wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung, sobald gedachter Anschluß gesichert und in der Ausführung begriffen ist, dem Senate der freien Hansestadt Bremen gestatten, von Delmenhorst über Wildeshausen zum Anschluß an die erwähnte südwärts führende Bahn eine Verbindungsbahn nach den Grundsätzen, welche in gegenwärtigem Vertrage in Anwendung gekommen sind, zu erbauen und in Betrieb zu setzen, insofern nicht die Oldenburgische Regierung vorziehen sollte, diese Verbindungsbahn sofort und ohne Verzug entweder auf ihre Kosten herzustellen und in Betrieb zu nehmen, oder solche Herstellung und Betrieb Anderen zu überlassen. Wegen der Normirung des Fahr- und Frachttarifs auf dieser Bahn gelten die in Art. 24 für den umgekehrten Fall bestimmten Grundsätze.

Artikel 31.

Würde der Senat der freien Hansestadt Bremen früher oder später beschließen, innerhalb des Bremischen Gebiets Wege, Canäle oder andere derartige öffentliche Werke anzulegen oder anlegen zu lassen, welche sich an die Oldenburgische Eisenbahn anschließen oder dieselbe durchschneiden, so hat die Großherzoglich Oldenburgische Regierung die Ausführung dieser Werke zu gestatten, beziehungsweise zu einer den Anforderungen der Technik entsprechenden unmittelbaren Verbindung derselben mit der Oldenburgischen Eisenbahn die Hand zu bieten. Es soll aber durch solchergestalt angelegte Werke weder der Betrieb der Eisenbahn gehindert oder gestört werden, noch ein Kostenaufwand daraus für die Oldenburgische Regierung erwachsen.

Artikel 32.

Jede der beiden contrahirenden Regierungen wird zum Zweck eines erleichterten Benehmens zwischen den beiden Regierungen, sowie zwischen der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung und den Bremischen Behörden einen Commissar ernennen.

Artikel 33.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung kann die ihr im gegenwärtigen Vertrage vom Senate der freien Hansestadt Bremen ertheilte Concession zur Anlage der im Art. 1 genannten Eisenbahn ohne dessen Zustimmung an Andere nicht übertragen.

Desgleichen kann der Senat der freien Hansestadt Bremen die ihm im Art. 30 des gegenwärtigen Vertrags von der Oldenburgischen Regierung ertheilte Concession zur Anlage der dort bezeichneten Eisenbahn ohne Zustimmung derselben an Andere nicht übertragen.

Artikel 34.

Der gegenwärtige Vertrag ist ohne Zeitbeschränkung abgeschlossen.

Es soll jedoch nach Ablauf von zehn Jahren und ferner jedesmal nach Ablauf einer weiteren zehnjährigen Vertragsperiode, vom 1. Januar desjenigen Jahres angerechnet, welches auf die Eröffnung des Betriebes der Eisenbahn, in der ganzen Strecke von Oldenburg bis Bremen, folgt, dem Senate der freien Hansestadt Bremen frei stehen, falls derselbe zwei Jahre vor solchem Ablaufe der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung Anzeige davon hat zugehen lassen, die im Art. 1 ertheilte Concession zurückzunehmen.

Durch solche Zurücknahme wird der Vertrag, soweit er die Concession betrifft, aufgelöst.

Ebenso soll es der Oldenburgischen Regierung frei stehen, zehn Jahre nach der Eröffnung des Betriebes der im Art. 30 bezeichneten Bahn, und ferner nach Ablauf jeder weiteren zehnjährigen Periode, die dem Senate der freien Hansestadt Bremen ertheilte Concession zum Betriebe dieser Bahn, unter Einhaltung einer gleichen zweijährigen Kündigungsfrist, zurückzunehmen.

Der aufkündigende Theil in dem einen wie in dem anderen Falle ist verpflichtet, die auf seinem Gebiete belegene Bahnstrecke gegen Erstattung des für die Bahn, einschließlich ihrer Baulichkeiten und sonstigen Beiwerke, verwendeten Erwerbs- und Baucapitals, nebst den Zinsen desselben während der Bauzeit, unter Mitberechnung der Kosten späterer Erweiterung und Vermehrung dieser Anlagen, nach Vorabzug einer durch gütliche Verständigung oder Schiedsrichter (Art. 35) festzusetzenden Summe für Verschlechterung und Abnutzung der Bahn, resp. der dazu gehörigen Baulichkeiten und sonstigen Beiwerke, als sein Eigenthum zu erwerben.

Zugleich wird jedoch der aufkündigende Theil dafür sorgen, daß in seinem Gebiete eine Unterbrechung des Betriebes der Eisenbahn niemals eintrete; beide contrahirende Regierungen wollen dann den Betrieb der Eisenbahn fortsetzen und über eine zweckmäßige Einrichtung zu dessen Zusammenhange eine Vereinbarung treffen.

Artikel 35.

Etwaige aus dem gegenwärtigen Vertrage oder über die Auslegung desselben entstehende Streitfragen zwischen den beiden contrahirenden Regierungen sollen auf schiedsrichterlichem Wege zur Erledigung gebracht werden.

Zu diesem Zwecke wird im vorkommenden Falle jeder Theil zwei unparteiische Männer zu Schiedsrichtern ernennen, welche einen fünften sich beordnen, unter denen dann die Stimmenmehrheit über den 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 jede der beiden Regierungen einen unparteiischen Mann zu dem Zwecke zu bezeichnen, damit nach Bestimmung des Looses Einer dieser beiden Männer von den vier Schiedsrichtern zugezogen werde, um durch Stimmenmehrheit den fünften Schiedsrichter erwählen zu können.

Artikel 36.

Die Zustimmung des Oldenburgischen Landtags und der Bremischen Bürgerschaft zu diesem Vertrage wird vorbehalten.

Nach erfolgter solcher Zustimmung und spätestens innerhalb sechs Wochen nach dem heutigen Tage sollen die beiderseitigen Ratificationen ausgetauscht werden.

Dessen zur Urkunde haben die beiderseitigen Bevollmächtigten den gegenwärtigen Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Beidrückung ihrer Insignien eigenhändig unterschrieben.

So geschehen Bremen, den 8. März 1864.

(gez.) **Albrecht Johannes Theodor Erdmann.**

(L. S.)

(gez.) **Arnold Duckwitz.**

(L. S.)

(gez.) **Otto Gildemeister.**

(L. S.)

Schlußprotokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten Oldenburgs und Bremens waren heute zusammengekommen um den wegen der Anlage und des Betriebes einer Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen zwischen ihnen vereinbarten Staatsvertrag zu vollziehen.

Bei dieser Veranlassung sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll noch die nachfolgenden Erklärungen niedergelegt worden, welche mit dem Vertrage selbst, sobald dieser ratificirt sein wird, gleiche Gültigkeit haben sollen, ohne daß es besonderer ausdrücklicher Ratification dieses Schlußprotokolls bedarf.

1) Zu Artikel 3 No. 1 des Vertrages.

Es wurde von beiden Seiten als selbstverständlich betrachtet, daß Bremen in Gemäßheit des Art. VIII. sub 3 der Separatartikel zu der Uebereinkunft III. des Hauptvertrages zwischen dem Zollverein und Bremen vom 26. Januar 1856, das für das Zollamt erforderliche Gebäude, einschließlich von Wohngeassen für einen Einwohner und einen Aufseherbeamten, auf seine Kosten einzurichten und zu unterhalten hat.

2) Zu Artikel 3 Nr. 2 des Vertrages.

Von beiden Theilen ward anerkannt, daß die Ausführung dieser Stipulation erst nach vorgängiger Erwirkung der unverweilt zu beantragenden Zustimmung der betreffenden zollvereinsländischen Behörde geschehen könne.

Von Seiten der Bremischen Bevollmächtigten ward jedoch hiebei bevormortet, daß zwar die Ratification des Vertrages von der Erledigung dieses Punktes nicht abhängig gemacht werden solle, Bremen aber sich ausdrücklich vorbehalten müsse, die Ausführung des Vertrages bis zu erfolgter befriedigender Regelung dieser Angelegenheit auszusetzen.

Mit Rücksicht auf die Anlagekosten der Haltestelle in der Neustadt soll von den Zahlungen, welche Oldenburg für Benutzung der verschiedenen Bremischen Eisenbahnanlagen an Bremen zu leisten hat, jährlich so lange diese Haltestelle besteht, die Summe von zwei Tausend Thalern Gold abgesetzt werden.

3) Zu Art. 14 Nr. 2, Alinea 1 des Vertrages.

Zu den hier genannten Localitäten und Einrichtungen, für deren Mitbenutzung Oldenburg eine verhältnismäßige Vergütung zu leisten hat, gehören auch die für Zollabfertigung bestimmten Localitäten des Hauptbahnhofs.

4) Zu Art. 14 Nr. 2, Alinea 1 des Vertrages.

Ein Verzeichniß der von der Oldenburgischen Mitbenutzung gänzlich ausgeschlossenen Gebäude, Anlagen und Einrichtungen soll auf Erfordern der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung von beiden contrahirenden Regierungen aufgestellt und jährlich revidirt werden.

5) Zu Artikel 14 Nr. 2, Alinea 1 und Nr. 3 des Vertrages.

Für die Dauer der nächsten fünf Jahre von der Eröffnung des Betriebes an steht es der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung frei, anstatt

- a. der stipulirten vier Procent Zinsen des Anlagecapitals der Localitäten und Einrichtungen des Hauptbahnhofs und der Anlagekosten der Weserbahn, sowie
- b. des stipulirten $\frac{1}{2}$ Procents für Verschleiß der Gebäude des Hauptbahnhofs, und
- c. des stipulirten Beitrags zu den Unterhaltungs- und Ergänzungskosten der Gebäude des Hauptbahnhofs und der Unterhaltung, Ergänzung und Bewachung der Weserbahn

eine Aversionalsumme von jährlich fünftausend Thalern Gold an Bremen zu bezahlen. Ob sie für das nächste Jahr von der gedachten Befugniß Gebrauch machen will, hat sie vor Beginn dieses Jahres dem Senate der freien Hansestadt Bremen anzuzeigen.

Nach Ablauf der fünf Jahre bleibt eine etwaige fernere Vereinbarung über die Zahlung eines festen Aversum an Stelle dieser verschiedenen Leistungen vorbehalten.

Hinsichtlich der Oldenburgischen Beitragsquote zu den Unterhaltungs- und Ergänzungskosten des Oberbaues auf dem Hauptbahnhof verbleibt es bei der Bestimmung des Art. 14 Nr. 2, Alinea 1.

6) Zu Artikel 14, Nr. 6 des Vertrags.

Unter der daselbst genannten Mauer, für deren Unterhaltung Bremen Sorge zu tragen übernimmt, ohne die Kosten derselben Oldenburg zur Last zu bringen, ist der Brückenkopf, d. h. die etwa 60 Fuß breite Mauer zwischen den beiden projectirten Brückenwärterhäusern, nicht mitverstanden.

7) Zu Artikel 24 des Vertrags.

Die Festsetzung des Fahrgeldes für eine etwaige locale Personenbeförderung innerhalb der Stadt Bremen zwischen dem Hauptbahnhofe und der Haltestelle in der Neustadt bleibt der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung unbeschränkt überlassen.

Hierauf wurden die zwei Ausfertigungen des Vertrags, nachdem dieselben mit dem vereinbarten Entwurfe übereinstimmend befunden worden, von den Bevollmächtigten unterzeichnet und besiegelt, und nahmen der Großherzoglich Oldenburgische und die Bremische Bevollmächtigten je eine Ausfertigung entgegen.

Dieses Schlußprotokoll ward sodann von den Bevollmächtigten gleichfalls in zwei Ausfertigungen unterzeichnet und besiegelt, von denen die Eine von dem Großherzoglich Oldenburgischen, die Andere von den Bremischen Bevollmächtigten entgegengenommen wurde.

So geschehen Bremen, den 8. März 1864.

(gez.) **Albrecht Johannes Theodor Erdmann.**

(L. S.)

(gez.) **Arnold Duckwitz.**

(L. S.)

(gez.) **Otto Gildemeister.**

(L. S.)

Uebereinkunft,

betreffend die interimistische Unterbringung Bremischer Zuchthaussträflinge in den Großherzoglich Oldenburgischen Strafanstalten.

Da die Ausführung des am heutigen Tage zwischen dem Großherzogthum Oldenburg und der freien Hansestadt Bremen abgeschlossenen Vertrages wegen Anlage einer Eisenbahn zwischen Oldenburg und Bremen den Abbruch des Zuchthaus in der Stadt Bremen erforderlich machen wird, ehe Bremischer Seits die Herstellung eines anderweiten Locals für die definitive Aufnahme der Sträflinge wird beschafft werden können, so ist wegen interimistischer Unterbringung der letzteren in den Großherzoglich Oldenburgischen Strafanstalten von den unterzeichneten Bevollmächtigten der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung einerseits und des Senats der freien Hansestadt Bremen andererseits die nachstehende Vereinbarung getroffen worden, welche mit der Ratification des Eingangs bezeichneten Eisenbahnvertrages in Kraft treten soll.

1.

Von dem Zeitpunkte an, wo das Bremische Zuchthaus wegen Erbauung der Eisenbahnbrücke über die Weser geräumt werden muß, bis zur Vollendung der von Bremen projectirten neuen Strafanstalt übernimmt es die Großherzoglich Oldenburgische Regierung die Unterbringung der Sträflinge.

gische Regierung, die Bremischen Zuchthaussträflinge, jedoch in keinem Falle mehr als dreißig zu gleicher Zeit, in den Oldenburgischen Strafanstalten unterzubringen und zu unterhalten.

Die schon jetzt in Vehta sich befindenden beiden Bremischen Züchtlinge sollen bei der genannten Maximalzahl mit in Anrechnung kommen.

2.

Bremen vergütet an Oldenburg für jedes demgemäß in einer Oldenburgischen Strafanstalt untergebrachte Individuum jährlich achtzig Thaler Gold und, bei kürzerer Zeit pro rata temporis die entsprechende Summe. Die Zahlung erfolgt vierteljährlich portofrei an die Casse der Strafanstalt zu Vehta, auf Rechnungsextracte der Direction der Großherzoglichen Strafanstalt, welche zu kurzer Hand der Senatscommission für das Gefängnißwesen in Bremen ausgeantwortet werden.

3.

Die Kosten der Hinführung der Sträflinge von Bremen nach der Strafanstalt zu Vehta, sowie der Rückführung von dort nach Bremen, fallen der freien Hansestadt Bremen zur Last.

4.

Die Vollzugsmaßregeln hinsichtlich der gegenwärtigen Uebereinkunft bleiben der Verständigung zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung des Herzogthums Oldenburg und der Senatscommission für das Gefängnißwesen überlassen.

5.

Wenngleich ein bestimmter Zeitpunkt für die Dauer der gegenwärtigen Uebereinkunft noch nicht festgestellt werden kann, so verpflichtet sich doch die freie Hansestadt Bremen, diejenigen Einrichtungen, welche die Nothwendigkeit einer interimistischen Unterbringung Bremischer Züchtlinge in Oldenburgischen Strafanstalten wieder beseitigen werden, mit thunlichster Beschleunigung zu treffen.

Dessen zur Urkunde ist die gegenwärtige Uebereinkunft von den beiderseitigen Bevollmächtigten in doppelter Ausfertigung unterschrieben und unterzeichnet worden.

So geschehen Bremen, den 8. März 1864.

(gez.) **A. J. T. Erdmann.**
(L. S.)

(gez.) **Duckwitz.**
(L. S.)

(gez.) **Gildemeister.**
(L. S.)

Registratum Bremen, am 8. März 1864.

Nachdem am heutigen Tage ein Vertrag wegen Anlage einer Eisenbahn zwischen Oldenburg und Bremen von den Bevollmächtigten Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Oldenburg einerseits und des Senats der freien Hansestadt Bremen andererseits vollzogen worden war, traten die gedachten Bevollmächtigten zusammen, um die nachfolgenden, auf die Ausführung einiger Bestimmungen des Vertrages bezüglichen Erklärungen abzugeben und resp. entgegenzunehmen.

Der Großherzoglich Oldenburgische Bevollmächtigte erklärte: er habe das unter dem 17. December v. J. an ihn gerichtete Schreiben des Bremischen Bevollmächtigten Senator Duckwitz nebst den demselben beigelegten, die projectirten Eisenbahnanlagen innerhalb der Stadt Bremen betreffenden technischen Vorlagen seiner hohen Regierung mitgetheilt und sei mit Bezug hierauf Namens der Letzteren zu erklären beauftragt:

- 1) die Großherzoglich Oldenburgische Regierung erachte sich danach zu der Annahme berechtigt, daß die Kosten der Verbreiterung des Neustadtgrabens und der damit in Verbindung stehenden Deichverlegung, welche

in der Anlage 14 zu der Beschreibung des Wasserbaudirectors Berg auf 7800 Thaler Gold veranschlagt seien, ausschließlich von Bremen getragen werden sollten;

- 2) nachdem constatirt sein werde, daß es in der Absicht Bremens liege, den projectirten Eisenbahnbrücken über den Sicherheitshafen und die Weser mittelst voller Verwendung des sämmtlichen für beide Brücken veranschlagten Eisenmaterials eine siebenfache Sicherheit zu geben, auch für die Brückenwörter der Weserbrücke, vorausgesetzt, daß letztere in der Regel geöffnet gehalten werden solle, Verbindungsbrücken zwischen den Drehungspfeilern und dem Lande herzustellen, genehmige die Großherzoglich Oldenburgische Regierung Ihrerseits die vorgelegten Brückenprojecte und acceptire das Erbieten des Senats, den Bau der gedachten beiden Brücken für die Gesamtsumme von vierhundert sechs und zwanzig tausend Thalern Gold (Ed'or^{as} 426,000) zu übernehmen;
- 3) ebenso werde das Erbieten des Senats, von den in der Neustadt anzukaufenden Grundstücken nur das wirklich für die Eisenbahnanlage und Zubehör verwandte Areal, nach Verhältniß des Flächeninhalts, bei Berechnung der Kosten in Ansatz zu bringen, dankend von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung acceptirt.

Die Bremischen Bevollmächtigten erwiederten hierauf: daß die sub 1 ausgesprochene Voraussetzung auch von ihnen, Namens des Senats, als richtig anerkannt werde, und daß sie hinsichtlich des Punktes sub 2 die Erfüllung der beiden Oldenburgischer Seits vorbehaltenen Bedingungen hiemit zugesichert haben wollten; — worauf, da solchergestalt alle drei Punkte ihre Erledigung gefunden hatten, geschlossen wurde.

(gez.) **A. J. Erdmann.**

(gez.) **Duckwitz.**

(gez.) **Gildemeister.**

Anlage IIzur Mittheilung des Senats
vom 21. März 1864.**Verzeichniß**

derjenigen Grundstücke in der Stadt Bremen und in Woltmershausen, welche in Veranlassung des Eisenbahnvertrages zwischen Oldenburg und Bremen vom 8. März 1864 unter Expropriationspflicht zu stellen sind.

I. am rechten Weserufer.

a. Armenhaus. Der Stall, der Hof und die Bleiche (theilweise).

II. am linken Weserufer.**1. am Neustadtsdeich.**

- Nr. 3. A } H. H. Baumann, Gebäude und Gartengrund, Hofraum 2c. (das ganze
3. B } Grundstück mit allem Zubehör).
4. }
Nr. 5. C. F. Thießen (das ganze Grundstück mit allem Zubehör).
Nr. 6. F. Konigky (die beiden kleinen Gebäude und ein Theil des Gartens).
Nr. 7. F. Konigky (ein Theil des Gartens)

2. am Gerberhof.

- Nr. 3. F. Konigky (ein kleiner Theil des Gartens).
Nr. 4. F. Konigky (ein kleiner Theil des Gartens).
Nr. 6 u. 7. A. D. Deppe (Theil des Gartens und eines hölzernen Schuppens).
Nr. 9. A. Der Gerberverein (ein Theil des Gemüselandes).

3. an der Allarmstraße.

- Nr. 10. Der Gerberverein (ein Theil des Mühlenwerftes und Gemüselandes).
Nr. 1. Ch. F. Meyer
2. und } (ein Theil des Gartengrundes).
3. J. W. Turnier }
Der Tonnenlagerplatz } Ch. F. Meyer und } (ein Theil des Lagerplatzes).
ohne Nummer } J. W. Turnier }
Nr. 3. A. 3. D. }
3. B. 3. E. } P. Däsch (ein Theil des Gartengrundes).
3. C. 3. F. }
und 3. G. }

4. an der Woltmershauser Allee.

- Kataster Nr. I. 36. Berend Vagt zu Woltmershausen (der vordere Theil des Grundstückes).
Kataster Nr. I. 37. F. H. Osthoff Ehefrau, geb. Poos, zu Woltmershausen (der vordere Theil des Grundstückes).
Kataster Nr. I. 38 a. } Kupferschmied H. Ehlers Wwe. zu Bremen (ein Theil des
und 38 b. } Vorgartens).

Serner sind unter Expropriationspflicht zu legen:

„ein Theil der Bollwerke an der Weser,“

welche gehören:

- lit. b. zu Nr. 8 am Gerberhof F. D. Heyer 21 $\frac{1}{2}$ Fuß lang.
c. zu Nr. 7 daselbst A. D. Deppe 23 » »
d. zu Nr. 1 daselbst u. }
zu Nr. 7 u. 8 am Neustadtsdeich } F. Konigky 23 $\frac{1}{2}$ » »
e. zu Nr. 4 u. 5 am Gerberhof F. Konigky 45 $\frac{1}{2}$ » »
f. zu Nr. 3 daselbst F. Konigky 22 $\frac{1}{2}$ » »
g. zu Nr. 6 am Neustadtsdeich ... F. Konigky 44 » »
h. zu Nr. 5 daselbst ... C. F. Thießen ... 128 » »
i. zu Nr. 3 A, 3 B u. 4 daselbst ... H. H. Baumann ... 88 $\frac{1}{2}$ » »

Die beiden letzten sub lit. h und i aufgeführten Bollwerke gehören mit zu den obenangeführten Thießen'schen und Baumann'schen Grundstücken am Neustadtsdeich, welche vollständig expropriert werden müssen, kommen also bei der vorstehenden Bollwerksliste nicht mehr in Betracht.