

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

17. Stück, 16.07.1914

Geseßblatt

für das

Herzogtum Oldenburg.

XXXIX. Band. (Ausgegeben den 16. Juli 1914.) 17. Stück.

Inhalt:

N^o 50. Patent vom 30. Juni 1914, betreffend die Verkündung eines Staatsvertrages, der am 30. Dezember 1913 zwischen Oldenburg und Preußen wegen des Überganges der Oldenburg—Wilhelmshavener Eisenbahn in das Eigentum des Oldenburgischen Staates abgeschlossen ist.

N^o 50.

Patent, betreffend die Verkündung eines Staatsvertrages, der am 30. Dezember 1913 zwischen Oldenburg und Preußen wegen des Überganges der Oldenburg—Wilhelmshavener Eisenbahn in das Eigentum des Oldenburgischen Staates abgeschlossen ist.

Oldenburg, den 30. Juni 1914.

Wir Friedrich August, von Gottes Gnaden Großherzog von Oldenburg, Erbe zu Norwegen, Herzog von Schleswig, Holstein, Stormarn, der Dithmarschen und Oldenburg, Fürst von Lübeck und Birkenfeld, Herr von Jever und Kniphausen u. s. w.,

tun hiermit kund:

Nachdem zwischen Unseren Bevollmächtigten und den Bevollmächtigten Seiner Majestät des Königs von Preußen am 30. Dezember 1913 ein Vertrag wegen Überganges der Oldenburg—Wilhelmshavener Eisenbahn in das Eigentum

des Oldenburgischen Staates abgeschlossen ist, nachdem dieser Vertrag die Zustimmung des Landtages des Großherzogtums gefunden hat und nachdem die Ratifikationsurkunden am 10. Juni 1914 ausgewechselt sind, bringen Wir den Vertrag zur öffentlichen Kunde.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namensunterschrift und begedruckten Großherzoglichen Insignes.

Gegeben Oldenburg, den 30. Juni 1914.

(Siegel.) **Friedrich August.**

Scheer.

Meher.

Staatsvertrag

zwischen

Oldenburg und Preußen,

betreffend

den Ubergang der Wilhelmshaven—Oldenburger Eisenbahn in das Eigentum des Oldenburgischen Staates.

Vom 30. Dezember 1913.

Zum Zwecke einer Vereinbarung hinsichtlich des Überganges der Bahnstrecke Wilhelmshaven—Oldenburg in das Eigentum des Oldenburgischen Staates haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg:
 Allerhöchstihren außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister, Wirklichen Geheimen Rat
 Dr. Georg v. Eucken-Abdenhausen,
 Allerhöchstihren Eisenbahndirektionspräsidenten Otto
 Graepel,
 Allerhöchstihren Oberfinanzrat Johannes Stein,

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Oberregierungsrat Felix
Herrmann,

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrat Paul Goetsch,

Allerhöchstihren Geheimen Oberfinanzrat Dr. Ernst
Schneider,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrat Max Holke,

Allerhöchstihren Geheimen Baurat Friedrich Krause,

Allerhöchstihren Geheimen Regierungsrat Paul Grunow,

die unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation
nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel 1.

Die Königlich Preussische Regierung verpflichtet sich,
das Eigentum an der gemäß Artikel 21 des Staatsvertrages
vom 16. Februar 1864 bisher bereits von der Großherzoglich
Oldenburgischen Regierung verwalteten und betriebenen Eisen-
bahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg mit Zubehör,
Dienstgebäuden und Dispositionsgrundstücken sowie sämtlichen
mit dem Besitz dieser Strecke verbundenen Rechten und Pflichten
auf den Oldenburgischen Staat zu übertragen.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung zahlt
spätestens am 1. April 1915 als Kaufpreis den Barbetrag
von 23 000 000 M, wörtlich: „Dreiundzwanzig Millionen
Mark.“

Artikel 2.

Der Eigentumsübergang erfolgt bei der Zahlung des
Kaufpreises, jedoch mit Rückwirkung vom 1. Januar 1914.
Für die Zeit vom 1. Januar 1914 wird die Großherzoglich
Oldenburgische Regierung von der Zahlung der im Artikel 24
des Staatsvertrages vom 16. Februar 1864 vereinbarten
Pachtquote, die Königlich Preussische Regierung dagegen von
jedweder Kostenaufwendung für die Bahnstrecke befreit.

Statt dessen entrichtet die Großherzogliche Regierung
für die Zeit vom 1. Januar 1914 bis zum Tage der Rati-

ifikation des Vertrages an die Königliche Regierung vierteljährlich nachträglich 4 v. H. von 23 000 000 *M.*, alsdann bis zur Zahlung des Kaufpreises vierteljährlich nachträglich $\frac{1}{2}$ v. H. unter dem Reichsbankdiskont, mindestens jedoch 4 v. H.

Artikel 3.

Der Königlich Preussischen Regierung bleibt vorbehalten, zur Handhabung des ihr zustehenden Hoheitsrechts über den in Preußen gelegenen Teil der Bahnstrecke einen ständigen Kommissar zu bestellen.

Für Akte der staatlichen Oberaufsicht und die Ausübung staatlicher Hoheitsrechte — soweit sie den Gegenstand dieses Vertrages berühren —, insbesondere für die landespolizeiliche Prüfung und Abnahme von Eisenbahnanlagen wird Preußen Gebühren nicht erheben und Auslagen nicht in Rechnung stellen.

Artikel 4.

Die technische Aufsicht über den Betrieb und betriebsfähigen Zustand der in Preußen gelegenen Bahnstrecke sowie die Handhabung der Bahnpolizei erfolgt durch die Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnbehörden und Beamten, die auf Vorschlag der Großherzoglich Oldenburgischen Betriebsverwaltung von der zuständigen Königlich Preussischen Behörde in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser Bahnstrecke den Königlich Preussischen Organen ob. Sie werden den Bahnpolizeibeamten auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

Artikel 5.

Die Bediensteten der in Preußen gelegenen Bahnstrecke sind rücksichtlich der Dienstzucht lediglich ihren Dienstvorgesetzten und den Aufsichtsorganen der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsregierung, im übrigen aber den Gesetzen

und Behörden des Staates unterworfen, in dem sie ihren Wohnsitz haben.

Bei der Anstellung von Unterbeamten innerhalb des preußischen Staatsgebietes soll auf Angehörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militäranwärter, unter denen die preußischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

Artikel 6.

Für die Einziehung oder Neueinrichtung von Stationen innerhalb Preußens sowie für die Einstellung des Betriebes auf dem jetzt innerhalb Preußens betriebenen Bahnteil ist die Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung erforderlich.

Die Feststellung der Bauentwürfe für neue Stationen sowie für alle sonstigen Neu-, Erweiterungs- und Ergänzungsanlagen innerhalb Preußens steht lediglich der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu; jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegübergängen, Über- und Unterführungen, Brücken, Durchlässen, Vorflutanlagen, Einfriedigungen und Seitenwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen der Königlich Preussischen Regierung vorbehalten.

Artikel 7.

Der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung wird auf preussischem Staatsgebiete das Enteignungsrecht bewilligt.

Artikel 8.

Die Königlich Preussische Regierung wird von dem Betriebe der in ihrem Gebiete gelegenen Bahnstrecke weder eine Abgabe nach Maßgabe des preussischen Gesetzes vom 16. März 1867 noch andere Staatssteuern erheben.

Artikel 9.

Die Wilhelmshaven—Oldenburger Eisenbahn wird auch weiterhin als Hauptbahn betrieben werden.

Die Feststellung der Tarife sowie die Feststellung und Abänderung der Fahrpläne erfolgt — unbeschadet der Zuständigkeit des Reichs — wie bisher durch die Großherzoglich Oldenburgische Regierung, soweit Wilhelmshaven in Frage kommt, unter tunlichster Berücksichtigung der preussischen Wünsche. Für den Personenverkehr eingeführte direkte Zugverbindungen von und nach Wilhelmshaven werden nur nach vorgängigem Benehmen mit der Königlich Preussischen Regierung aufgehoben werden.

Für die Fahrgeld- und Frachttarife der Verkehrsbeziehungen Wilhelmshavens sollen keine höheren Einheitsätze als in dem übrigen Verwaltungsbereiche der Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen zur Anwendung kommen. Überhaupt wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen des preussischen Gebietes in und um Wilhelmshaven in gleicher Weise berücksichtigen, wie diejenigen der eigenen Gebietsteile; insbesondere wird sie auch Privatanschlußbahnen für das preussische Staatsgebiet zulassen und auf die Eisenbahnanschlüsse die bei den Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen jeweilig üblichen Bedingungen anwenden; geltende günstigere Bedingungen sollen hiervon nicht berührt werden.

Artikel 10.

Sollte die Königlich Preussische Regierung sich zum Bau einer Bahn von Aurich nach Sande mit Anschluß an die Wilhelmshaven—Oldenburger Eisenbahn entschließen, so wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung den Bau und Betrieb einer solchen Bahn innerhalb ihres Staatsgebietes sowie den Anschluß in Sande grundsätzlich — unter

Vorbehalt eines noch zu vereinbarenden Staatsvertrages —
gestatten.

Artikel 11.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung wird die
Wilhelmshaven—Oldenburger Eisenbahn oder ihren Betrieb
nur mit Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung
an Dritte überlassen.

Artikel 12.

Der Kaufpreis in Artikel 1 ist unter Berücksichtigung
der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse vereinbart. Insoweit
der Verkehr der Strecke Wilhelmshaven—Oldenburg inner-
halb der nächsten 25 Jahre infolge einer von der preussischen
Staatsbahnverwaltung veranlaßten anderweiten Ordnung
der Verkehrsleitung zwischen den preussischen und den olden-
burgischen Bahnen erheblich abnehmen sollte, wird preussischer-
seits ein billiger Ausgleich gewährt werden, bei dem die dem
Oldenburgischen Staate durch den Ankauf der Bahn er-
wachsenden Vorteile und Ersparnisse zu berücksichtigen sind.

Artikel 13.

Die Artikel 5 bis 30 des Staatsvertrages vom 16. Fe-
bruar 1864 treten, soweit nicht im einzelnen ein anderer
Zeitpunkt vereinbart ist, mit der Ratifikation dieses Ver-
trages außer Kraft.

Artikel 14.

Die Hohen Regierungen gewähren einander Befreiung
von den aus Anlaß dieses Vertrages fälligen Landesstempel-
steuern und Gerichtsgebühren.

Die Kosten der Reichsstempelabgabe und der etwa zu
entrichtenden Steuern übernimmt die Großherzoglich Olden-
burgische Regierung.

Artikel 15.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits sobald als möglich zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden; die Auswechselung der Ratifikationsurkunden wird in Berlin erfolgen. Das Abkommen wird hinfällig, wenn die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 30. September 1914 erlangt worden ist.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten den Vertrag unterzeichnet und besiegelt.

So geschehen zu Berlin, den 30. Dezember 1913.

(S.) v. Eucken.	(S.) Herrmann.
(S.) Graepel.	(S.) Goetsch.
(S.) Stein.	(S.) Dr. Schneider.
	(S.) Holze.
	(S.) Krause.
	(S.) Grunow.