

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

17. Stück, 03.10.1874

Gesetzblatt

für das

Herzogthum Oldenburg.

XXIII. Band. (Ausgegeben den 3. October 1874.) 17. Stück.

Inhalt:

- N^o 37.** Patent vom 8. September 1874, betreffend die Verkündigung der zwischen Oldenburg und Preußen und zwischen Oldenburg und den Niederlanden über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Ihrhove nach Neueschanz abgeschlossenen Staatsverträge.
- N^o 38.** Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 3. Sept. 1874, betreffend das dem Herrn Deconom Gustav Ellenberger zu Biedenkopf ertheilte Erfindungs-Patent.
- N^o 39.** Bekanntmachung des Staatsministeriums vom 11. Sept. 1874, betreffend das dem Herrn Fabrikanten G. Heinson Huch in Braunschweig ertheilte Erfindungs-Patent.

N^o 37.

Patent betreffend die Verkündigung der zwischen Oldenburg und Preußen und zwischen Oldenburg und den Niederlanden über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Ihrhove nach Neueschanz abgeschlossenen Staatsverträge.

Gutin, den 8. September 1874.

Wir Nicolaus Friedrich Peter, 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 Knipphausen u. u.
thun kund hiemit:

Nachdem zwischen Unfern Bevollmächtigten und denjenigen Seiner Majestät des Deutschen Kaisers und Königs von Preußen unter dem 17. März d. J. in Berlin und zwischen Unfern Bevollmächtigten und denjenigen Seiner Majestät des Königs der Niederlande am 27. Juni d. J. im Haag ein Staatsvertrag über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Ihrhove und Neufschanz abgeschlossen worden ist und die Ratificationen des ersteren am 10., des letzteren am 29. August d. J. zu Berlin ausgewechselt worden sind, beiden Staatsverträgen auch der Landtag des Großherzogthums seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilt hat, so bringen Wir dieselben nebst den Schlussprotocollen — den Vertrag mit den Niederlanden im Französischen Text mit beigefügter Deutscher Uebersetzung — im Nachstehenden zur öffentlichen Kunde.

Urkundlich Unserer eigenhändigen Namensunterschrift und beigedrucktem Großherzoglichen Insignis.

Gegeben auf dem Schlosse zu Gütin, den 8. September 1874.

Peter.

von Berg.

von Buttell.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg
und

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von Preußen,
von dem Wunsche geleitet, daß die von Harlingen über Leeuwarden und Groningen bis Neue Schanz hergestellte Niederländische Staats-Eisenbahn bis zur Rheine-Emdener Eisenbahn fortgesetzt und daß zwischen den Oldenburgischen Staats-Eisenbahnen und der gedachten Niederländischen Staats-Eisenbahn ein directer Eisenbahn-Betrieb hergestellt werde,

haben Behufs einer hierüber zu treffenden Vereinbarung zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg
Allerhöchstihren Geheimen Oberbaurath Ernst
Buresch,

Allerhöchstihren Ministerial-Rath Günther Jansen.

Seine Majestät der Deutsche Kaiser, König von
Preußen

Allerhöchstihren Geheimen Legationsrath Wilhelm
Jordan,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Regierungsrath
Hermann Duddenhausen,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Adolph Scholz,
welche, vorbehaltlich der Ratification, folgenden Vertrag ab-
geschlossen haben.

Artikel 1.

Die Königlich Preussische Regierung gestattet innerhalb des Preussischen Gebiets der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung den Bau und Betrieb einer Lokomotiv-Eisenbahn von Ihrhove nach Neue Schanz, welche in Ihrhove an die Rheine-Emdener Bahn und bei Neue Schanz an die Niederländische Staats-Eisenbahn anschließen soll.

Artikel 2.

Die Regelung aller auf den Anschluß dieser Bahn von Ihrhove nach Neue Schanz an die Niederländische Staats-Eisenbahn bezüglichen Verhältnisse bleibt der Vereinbarung zwischen dem Deutschen Reiche und der Niederländischen Regierung vorbehalten.

Artikel 3.

Der Bau und Betrieb der in Rede stehenden Eisenbahn erfolgt für Rechnung der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung. Die Königlich Preussische Regierung leistet jedoch

der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu dem erforderlichen Anlage-Kapitale einen unverzinslichen und niemals rückzahlbaren Zuschuß von Dreimal Hundert Tausend Thalern, wovon fünf und zwanzig Tausend Thaler an die Stadt Papenburg zur Beschaffung eines unterhalb Papenburg an der Eisenbahn-Brücke über die Ems zu haltenden Schleppdampfers abgeführt werden. Die Zahlung erfolgt in drei Raten, wovon die beiden ersten Raten im Betrage von je Ein Hundert Tausend Thalern am Schlusse des ersten resp. zweiten Baujahres Artikel 7 Nr. 1 des gegenwärtigen Vertrages fällig werden und der Rest nach Vollendung des Baues zu zahlen ist.

Die Königlich Preussische Regierung ist ferner bereit, soweit es mit den Interessen der Rheine-Emdener Eisenbahn verträglich ist, die Mitbenutzung des Bahnhofes dieser Bahn zu Ihrhove der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu gestatten, und zu diesem Zwecke den Bahnhof Ihrhove auf eigene Kosten zu erweitern. Ueber den Umfang und die Bedingungen dieser Mitbenutzung, insbesondere auch über die Großherzoglich Oldenburgischer Seite dafür zu gewährenden Vergütungen werden die Eisenbahnverwaltungen beider Staaten besondere Verständigung treffen. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung hat jedoch für die Mitbenutzung der Geleise des Bahnhofes Ihrhove eine besondere Vergütung so lange nicht zu zahlen, als sie in Gemäßheit des nachstehenden Artikels 15 auf der Strecke der Westphälischen Eisenbahn von Ihrhove nach Leer den Mitbetrieb ausübt und dafür das daselbst stipulirte Aequivalent entrichtet. Ein Gleiches gilt bezüglich der Bahnhofesgebäude zu Ihrhove, deren Mitbenutzung der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung insoweit eingeräumt wird, als die Mitbenutzung ohne Benachtheiligung des Betriebes der Westphälischen Eisenbahn zulässig ist und einen besonderen Kostenaufwand für die Westphälische Eisenbahn-Verwaltung nicht herbeiführt. Für die Dienstleistungen welche das Sta-

tions- und Expeditions-Personal der Westphälischen Eisenbahn für die Großherzoglich Oldenburgische Verwaltung etwa mit versehen sollte, hat letztere ein besonderes Aequivalent zu zahlen.

Artikel 4.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist bezüglich des Baues und Betriebes der Bahn — insoweit nicht Reichs-Gesetze Platz greifen — den jetzigen und künftigen Preussischen Gesetzen und Verordnungen, insbesondere dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 und dem Gesetze vom 16. März 1867 über die Besteuerung von Eisenbahnen unterworfen.

Insoweit die zur Eisenbahn-Anlage erforderliche vorübergehende oder bleibende Abtretung des Grundes und Bodens, sowie die dazu etwa nöthige Aufhebung von Gerechtigkeiten im Wege gütlicher Vereinbarungen zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung und den Betheiligten nicht zu erreichen ist, wird die Königlich Preussische Regierung das Enteignungs-Verfahren nach Maßgabe der betreffenden Preussischen Gesetze eintreten lassen.

Artikel 5.

Die Landeshoheit bleibt hinsichtlich der von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zu bauenden und zu betreibenden Bahnstrecke im Königlich Preussischen Gebiete der Königlich Preussischen Regierung ausdrücklich vorbehalten. Auch sollen die an der Bahnstrecke im Königlich Preussischen Gebiete zu errichtenden Hoheitszeichen nur diejenigen des Preussischen Staates sein.

Die Bahnpolizei wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung durch die von den zuständigen Königlich Preussischen Behörden in Eid und Pflicht zu nehmenden Bahnpolizei-Beamten ausüben lassen.

Alle innerhalb des Königlich Preussischen Gebietes vorkommenden, die Bahnanlage oder den Transport auf derselben betreffenden Verbrechen, Vergehen und Uebertretungen

sollen den Königlich Preussischen Behörden zur Untersuchung und Bestrafung angezeigt und nach den im Preussischen Staate gültigen Gesetzen und Verordnungen beurtheilt werden.

Für die auf den Eisenbahndienst bezüglichen Dienstvergehen der von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung angestellten Beamten sind jedoch die Großherzoglich Oldenburgischen Behörden allein zuständig.

Wird die Verhaftung eines auf der Bahn innerhalb des Königlich Preussischen Gebietes fungirenden Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnbediensteten wegen Verbrechen, Vergehen oder Uebertretungen von Königlich Preussischen Behörden verfügt, so wird hierbei von denselben auf die Erfordernisse des Eisenbahndienstes gehörige Rücksicht genommen und, soweit es nach den Umständen irgend thunlich ist, die nächst vorgesezte Eisenbahn-Behörde so zeitig von der Verhaftung in Kenntniß gesetzt werden, daß der etwa nöthige Stellvertreter noch rechtzeitig in den Dienst eingewiesen werden kann.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist damit einverstanden, daß die von ihr bestellte Bau- und Betriebs-Verwaltung wegen aller Entschädigungs-Ansprüche, welche aus Anlaß des Baues und Betriebes der Bahn auf Königlich Preussischem Gebiete erhoben werden möchten, der Entscheidung der zuständigen Königlich Preussischen Gerichte unterworfen ist, und daß die gegen die vorgedachte Verwaltung ergehenden Entscheidungen für die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ohne Weiteres verbindlich sind.

Artikel 6.

Der Königlich Preussischen Regierung bleibt vorbehalten, den Verkehr zwischen ihr und der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung, sowie die Handhabung der ihr über die betreffende Bahnstrecke zustehenden Hoheits- und Aufsichtsrechte einer Behörde zu übertragen.

Diese Behörde hat die Beziehungen ihrer Regierung zu der Eisenbahn-Verwaltung in allen Fällen zu vertreten, die

nicht zum directen Einschreiten der kompetenten Polizei- oder Gerichts-Behörden geeignet sind. Die Eisenbahn-Verwaltung hat sich bei Angelegenheiten territorialer Natur, welche hienach von der Königlich Preussischen Regierung ressortiren, an jene Behörde zu wenden.

Die gedachten Functionen können von der Königlich Preussischen Regierung auch einem besonderen Commissarius übertragen werden.

Artikel 7.

Für den Bau der Irlhove-Neue Schanz'er Eisenbahn innerhalb des Preussischen Gebietes gelten insbesondere folgende Bestimmungen:

1. die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist verpflichtet, die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn längstens innerhalb dreier Jahre nach der Ratification des zwischen dem Deutschen Reich und den Niederlanden abzuschließenden Vertrages (Artikel 2 des gegenwärtigen Vertrages) zu bewirken.

2. die Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung der Orte, wo nach Maßgabe des Verkehrs- Bedürfnisses jetzt oder künftig Stationen für den Personen- oder Güterverkehr anzulegen sind, und sämtliche Bauprojecte unterliegen der Genehmigung des Königlich Preussischen Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

3. Was die Construction der Locomotiven und Fahrzeuge betrifft, so sollen die von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung geprüften Betriebsmittel ohne weitere Revision im Königlich Preussischen Gebiete für den Betrieb der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung auf der Strecke Leer-Neue Schanz zugelassen werden.

Vorkehrungen und Einrichtungen innerhalb der Umgebungen der Bahnanlage, welche von Seiten der Königlich Preussischen Regierung zum Schutze der Adjacenten gegen

Feuersgefahr verlangt werden, ist die Großherzogliche Eisenbahn-Verwaltung auf ihre Kosten auszuführen verpflichtet.

4. Die von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung bestellte Bauverwaltung hat allen Anforderungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der beim Bahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden mögen, nachzukommen und die aus diesen Anordnungen etwa erwachsenden Ausgaben, insbesondere auch die durch etwaige Anstellung eines besonderen Polizei-Aufsichts-Personals entstehenden Kosten zu tragen. Sie wird den Anforderungen der zuständigen Behörden wegen Genüfung des kirchlichen Bedürfnisses der beim Bau beschäftigten Beamten und Arbeiter bereitwillig Folge leisten, und die dadurch etwa bedingten Kosten übernehmen, auch zu der in Gemäßheit des Gesetzes vom 21. December 1846 für die Bauarbeiter einzurichtenden Krankenkasse die nöthigen Zuschüsse leisten.

5. Die Bahn wird zunächst nur mit Einem durchgehenden Geleise versehen; die Großherzoglich Oldenburgische Regierung ist jedoch zum Bau und Betriebe eines zweiten Geleises — für welches der Grund und Boden sogleich bei der Anlage der Bahn mit zu erwerben ist — verpflichtet, sobald die Königlich Preussische Regierung solches im Verkehrs-Interesse für nothwendig erachtet und verlangt. Gegen die desfallige Anordnung der Königlich Preussischen Regierung steht der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung binnen einer präklusivischen Frist von 4 Wochen die Einlegung des Rekurses beim Reichs-Eisenbahn-Amte zu, bei dessen Entscheidung es sodann bewendet.

6. Die Eisenbahn-Brücke über die Ems unterhalb Pappenburg erhält eine lichte Durchflußweite von 319 Metern, in der Höhe der Pfeiler-Oberkanten gemessen. Dieselbe wird eine Drehbrücke mit 2 Oeffnungen von je 20 Metern lichter Weite erhalten.

Oberhalb und unterhalb dieser beiden, für die Durchfahrt der Schiffe bestimmten Oeffnungen werden Leitwerke

von je 60 Metern Länge Seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung angelegt.

Ueber die Lage und Construction dieser Leitwerke wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung der Königlich Preussischen Regierung ein besonderes Project zur Genehmigung vorlegen und den desfalligen Anforderungen der Königlich Preussischen Regierung nachkommen.

Für die in die Nähe der Brücke gelangenden Schiffe, deren Weiterfahrt durch den Schluß der Durchlaß-Öffnungen verhindert wird, werden Einrichtungen getroffen, welche es Schiffen mit einem Tiefgange bis zu 4 Metern gestatten, die Öffnung der Brücke, eventuell dem Wiedereintritt des für die Weiterfahrt erforderlichen Wasserstandes und der geeigneten Stromrichtung in aller Sicherheit abzuwarten.

Zu diesem Zweck werden Seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung oberhalb und unterhalb der Brücke in möglichster Nähe derselben an Flußstellen von ausreichender Wassertiefe und Geräumigkeit Vorkehrungen zum Festlegen von Schiffen mit einem Tiefgang bis zu 4 Metern getroffen und Signal-Vorrichtungen aufgestellt, mittelst deren die Schiffer rechtzeitig und vor Erreichung der Schiffsliegeplätze erfahren, ob die Drehbrücke geöffnet oder geschlossen ist.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet sich, die vorbezeichneten, im Interesse des Schiffsahrts-Verkehrs angeordneten Einrichtungen zu unterhalten und für deren Bedienung Sorge zu tragen, dieselben auch in der von der Königlich Preussischen Regierung etwa für nothwendig erachteten Weise zu vervollständigen oder abzuändern.

Auch liegt der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die Verpflichtung ob, für die Herstellung und Unterhaltung einer, den oberhalb und unterhalb gelegenen Fahrwasserstrecken entsprechenden und mit ihnen im Zusammenhang stehenden Fahrbahn durch die beiden Brückenöffnungen zu sorgen.

Als Grundsatz soll gelten, daß die Drehbrücke stets offen ist, und nur zu den Passirzeiten der Eisenbahnzüge ge-

geschlossen wird. Die Festsetzung der Brückenschließzeiten erfolgt mit Genehmigung der Fahrpläne durch den Königlich Preussischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Soweit bei der landespolizeilichen Prüfung der aufzustellenden speciellen Projecte Modificationen, welche die vorstehend unter dieser Nummer 6 verabredeten Grundlagen nicht berühren, sich als nothwendig oder zulässig herausstellen, sind diese Modificationen nach erfolgter Genehmigung durch den Königlich Preussischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für die Ausführung maßgebend.

Artikel 8

Die Genehmigung, nöthigenfalls die Abänderung des Fahrplans bleibt der Königlich Preussischen Regierung vorbehalten, ebenso die Genehmigung des Bahngeld-Tarifs und des Fracht-Tarifs sowohl für den Güter- als für den Personen-Verkehr, sowie der Abänderung der Tarife, insoweit dieselbe nicht dem freien Ermessen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung überlassen wird. Bei der Feststellung der Tarife wird die Königlich Preussische Regierung die Tarife der Westphälischen Staatsbahn im Allgemeinen maßgebend sein lassen und niedrigere Tarife als bei der letzteren bestehen, nicht fordern.

Die Beförderung von Personen ist in vier Wagenklassen zu bewerkstelligen und muß in beiden Richtungen der Bahn mindestens einer der täglichen fahrplanmäßigen Personen-Züge die 4. Wagenklasse führen.

Für den Transport von Kohlen und Coaks und eventuell der übrigen im Artikel 45 der Verfassung des deutschen Reiches bezeichneten Gegenstände ist der Einpfennig-Tarif einzuführen, soweit und sobald dies von dem Königlich Preussischen Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten verlangt wird.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung übernimmt ferner die Verpflichtung, soweit der Königlich Preussische

Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten es im Verkehrs-Interesse für nöthig erachtet, jederzeit auf dessen Verlangen mit anderen in- und ausländischen Bahnverwaltungen für die Beförderung von Personen und Gütern einen durchgehenden Verkehr mittelst directer Expeditionen und Tarife zu errichten und hierbei insbesondere auch in ein gegenseitiges Durchgehen der Transportmittel gegen die übliche, nöthigenfalls vom bezeichneten Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten festzusetzende Vergütung zu willigen. Bezüglich dieser directen Tarife ist die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung verpflichtet, auf Verlangen des bezeichneten Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten auf ihrer in diesem neu einzurichtenden durchgehenden Verkehre zu berührenden Strecke den niedrigsten Tarif-Einheitsfuß pro Centner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf dieser Strecke für die gleichartigen Transportgegenstände in ihrem Localtarife erhebt. Sollte sie jedoch in einem anderen durchgehenden Verkehre für jene Strecke ihrer Bahn einen unter den Local-Tarif-Einheitsfuß pro Centner und Meile ermäßigten Fuß pro Centner und Meile beziehen, so muß sie für jene Strecke diesen ermäßigten Tariffuß auch in dem neu zu errichtenden durchgehenden Verkehre auf Verlangen des bezeichneten Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten zugestehen.

Für durchgehende Güter-Transporte wird die Erhebung einer Expeditions-Gebühr für die Bahn von Ihrhove nach Neue Schanz ausgeschlossen, wenn weder die ursprüngliche Versandt-, noch die letzte Adress-Station an dieser Bahn liegt.

Die vorbezeichnete Verpflichtung der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung zur Einrichtung eines directen Verkehrs und zum Zugeständnisse des vorbezeichneten Tariffußes wird jedoch durch die Bereitwilligkeit der anderen betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen bedingt, in diesem Verkehre ihren Tarif nach denselben Grundsätzen zu normiren, und somit für ihre, in dem einzurichtenden durchgehenden

Berkehre zu benutzende Strecke den niedrigsten Tarif-Einheits-
satz pro Centner und Meile zuzugestehen, welchen sie auf
dieser Strecke für gleichartige Transport-Gegenstände in ihrem
Local-Berkehre resp. in einem anderen durchgehenden Berkehre
erheben.

Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Ver-
waltung zum Zwecke der Einrichtung eines neuen directen
durchgehenden Berkehrs das gleiche Zugeständniß, wie es vor-
stehend präcisirt ist, von einer andern Bahnverwaltung for-
dern, und die letztere ohne von dem bezeichneten Minister
für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für zulänglich
erachtete Gründe sich weigern, auf den von der Großherzoglich
Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung vorgeschlagenen direc-
ten Berkehr überhaupt einzugehen, oder jenes Zugeständniß in
Betreff des Tariffazes zu machen, so ist die Großherzoglich
Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung an das ihrerseits auf
Erfordern des bezeichneten Ministers für Handel, Gewerbe
und öffentliche Arbeiten für einen directen Berkehr, an wel-
chem die sich weigerlich haltende Bahn-Verwaltung mitbe-
theiligt ist, gemachte frühere Zugeständniß nicht mehr ge-
bunden.

Artikel 9.

Die Beförderung von Truppen, Militär-Effecten und
sonstigen Armees-Bedürfnissen hat nach denjenigen Normen
und Sätzen stattzufinden, welche auf den Staats-Eisenbahnen
im Gebiete des früheren Norddeutschen Bundes jeweilig Gül-
tigkeit haben.

Artikel 10.

Gegenüber der Post- und Telegraphen-Verwaltung ist
die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung
bezüglich der in Rede stehenden Bahnstrecke den Bestimmungen
unterworfen, welche zu Gunsten dieser Verwaltungs-Zweige
vom Bundesrathe für die Staats-Eisenbahnen im früheren

Norddeutschen Bundesgebiete erlassen sind oder künftig erlassen werden.

Artikel 11.

Die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung ist verpflichtet, die von ihr anzustellenden Bahnwärter, Schaffner und sonstigen Unterbeamten, mit Ausnahme der einer technischen Vorbildung bedürftenden, vorzugsweise aus den mit Civilanstellungsberechtigung entlassenen Militärs, soweit dieselben das 35. Lebensjahr noch nicht zurückgelegt haben, zu wählen.

Artikel 12.

Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluß an die in Rede stehende Bahnstrecke mittelst Zweigbahnen, als die Benutzung der ersteren gegen zu vereinbarende, eventuell vom Preussischen Handels-Ministerium festzusetzende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten.

Artikel 13.

Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Regierung die in Preußen belegenen Bahnstrecken ganz oder theilweise veräußern, oder verpachten oder sonst den Betrieb darauf Anderen abtreten wollen, so ist zu jeder dieser Maßnahmen die Zustimmung der Königlich Preussischen Regierung nothwendig.

Artikel 14.

Die Königlich Preussische Regierung behält sich das Recht vor, die innerhalb ihres Gebietes belegene Strecke der im Artikel 1 genannten Bahn nebst allem zu dieser Strecke zu rechnenden Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren vom Tage der Eröffnung des Betriebes an gerechnet oder auch später nach einer mindestens ein Jahr vorher zu machenden Ankündigung gegen Erstattung des Anlage-Capitals, nach Abrechnung des von der Königlich Preussischen und Königlich

Niederländischen Regierung à fonds perdu geleisteten Zuschusses von insgesammt Sechshundert fünf und siebenzig Tausend Thalern zu erwerben. Insofern zur Zeit der Erwerbung der Zustand der Bahn gegen die ursprüngliche Anlage sich wesentlich verschlechtert haben möchte, soll jedoch von dem zu erstattenden Anlage-Capital nach einem durch Sachverständige zu bestimmenden Procentsatz ein dem dormaligen Zustande entsprechender Abzug gemacht werden.

Artikel 15.

Um im Interesse des Publikums beim Verkehre zwischen der Oldenburgischen Eisenbahn von Oldenburg nach Leer und von Ihrhove nach Neue Schanz einen Betriebswechsel zu vermeiden, räumt die Königlich Preussische Regierung der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung das Recht ein, auf alleinige Kosten der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung mit deren eigenem Personal und Betriebs-Material die Personen- und Güterzüge jener Bahnstrecken über die Westphälische Eisenbahn auf der Strecke zwischen den Stationen Ihrhove und Leer durchzuführen.

Für diese Mitbenutzung der Strecke Ihrhove-Leer soll insbesondere Folgendes gelten:

1. Die solchergestalt durchzuführenden Züge der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung dürfen auch für den Local-Verkehr der Strecke Ihrhove-Leer benutzt werden, während im Uebrigen die Bedienung dieses Local-Verkehrs der Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn verbleibt.

2. Die Königlich Preussische Regierung ist zwar berechtigt, der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die gedachte Mitbenutzung der Strecke Ihrhove-Leer zu kündigen; diese Kündigung darf jedoch frühestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme der Eisenbahn Ihrhove-Neue Schanz geschehen, und soll das Mitbenutzungsrecht in Ermangelung anderweitiger Verständigung erst drei Jahre nach der Kündigung aufhören.

3. Für die Einräumung dieses Mitbetriebs soll die Königlich Preussische Regierung die Hälfte der von der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung auf der Strecke Leer-Ihrhove aus dem Personen- und Güterverkehr tarifmäßig zu erzielenden Roh-Einnahmen ohne irgend welchen Abzug ausbezahlt erhalten. Die Auszahlung erfolgt in dreimonatlichen Raten spätestens 3 Wochen nach Ablauf des betreffenden Quartals portofrei an die Hauptkasse der Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn. Dieser Verwaltung sind über jene Roh-Einnahmen jederzeit die von ihr für erforderlich erachteten Nachweisungen zu liefern, auch ist ihr Einsicht aller betreffenden Akten und Berechnungen zu gestatten.

Außer dieser Vergütung hat die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung für die Mitbenutzung der Bahnstrecke Leer-Ihrhove keine Zahlungen zu leisten, insbesondere zu den Kosten der von der Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn zu bewirkenden baulichen Unterhaltung und Erneuerung der Strecke, und zur Besoldung des auf dieser Strecke stationirten Beamten- und Arbeiterpersonals nichts beizutragen.

4. Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung die Strecke Leer-Ihrhove mit Genehmigung der Königlich Preussischen Regierung in der Zeit von 10 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens befahren, so wird über die dafür zu leistende Extraentschädigung besondere Abrede vorbehalten. Bewegen sich jedoch auch nach dem jeweiligen Fahrplane der westphälischen Staatsbahn-Verwaltung innerhalb dieses Zeitraums Züge auf der hier in Rede stehenden Strecke, so ist die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung zu jener Extraentschädigung nicht verpflichtet, insoweit sie ihre Züge innerhalb fünfzehn Minuten vor oder nach dem Passiren eines Westphälischen Zuges durchführt.

5. Sollte die Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung die Bahnstrecke Leer-Ihrhove, abgesehen von der Bedienung des Publikums, für ihre eigenen Bedürfnisse,

z. B. zum Transport ihrer Bau- und Betriebs-Materialien, mitbefahren, so hat dieselbe in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, gleichfalls die halbe tarifmäßige Gebühr an die Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn zu entrichten.

6. Die im vorstehenden Artikel 8 bezüglich der Tarife und Fahrpläne, der Einführung der 4. Wagenklasse, bezüglich directer Expeditionen u. getroffenen Bestimmungen sollen auch für den Mitbetrieb der Strecke Leer-Ihrhove maßgebend sein.

Für den unter der Eingangs stipulirten Einschränkung der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung mit überlassenen Lokal-Verkehr der Strecke Leer-Ihrhove dürfen die Transportpreise nicht niedriger gestellt werden, als diejenigen, welche die Verwaltung der Westphälischen Eisenbahn auf derselben Strecke jeweilig erhebt.

7. Ingleichen sind die in den vorstehenden Artikeln 5. 6. 9. und 10. getroffenen Bestimmungen für den in Rede stehenden Mitbetrieb maßgebend.

Der Betrieb auf der gemeinschaftlich benutzten Strecke wird lediglich nach den auf der Westphälischen Staats-Eisenbahn jeweilig geltenden Reglements und Dienstvorschriften gehandhabt, sofern nicht Abweichungen von dem Königlich Preussischen Handels-Ministerium gestattet werden. Das auf der gemeinschaftlich benutzten Strecke fungirende Fahr-Personal der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung hat den Anordnungen der Westphälischen Eisenbahn-Verwaltung und ihrer Organe jederzeit unbedingte Folge zu leisten.

8. Im Uebrigen werden sich über die specielleren Modalitäten der Mitbenutzung die beiderseitigen Eisenbahn-Verwaltungen verständigen, deren etwaige Meinungs-Verschiedenheiten durch das Königlich Preussische Handels-Ministerium entschieden werden sollen.

Artikel 16.

Die Königlich Preussische Regierung übernimmt für den Fall, daß sie die im vorstehenden Artikel vereinbarte Mitbenutzung der Strecke Leer-Ihrhove kündigen sollte, die Verpflichtung, der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung die Konzession zum Bau und Betriebe einer selbstständigen Eisenbahn-Verbindung zwischen Ihrhove und Leer unter den in den vorstehenden Artikeln 4 bis einschließlich 14 enthaltenen Bedingungen zu ertheilen.

Artikel 17.

Dieser Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt und die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden zu Berlin vorgenommen werden.

Zur Beurkundung haben die beiderseitigen Bevollmächtigten diesen Vertrag in zwei gleichlautenden Ausfertigungen unter Bedrückung ihrer Siegel unterzeichnet.

So geschehen zu Berlin den 17. März 1874.

(L. S.) Ernst Buresch.

(L. S.) Günther Jansen.

(L. S.) Wilhelm Jordan.

(L. S.) Hermann Duddenhausen.

(L. S.) Adolf Scholz.

Schluß-Protokoll.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten von Oldenburg und Preußen waren heute zusammengetreten, um den wegen Anlage einer Eisenbahn von Ihrhove nach Neue Schanz zwischen ihnen vereinbarten Staats-Vertrag zu vollziehen. Bei dieser Veranlassung sind in das gegenwärtige Schluß-Protokoll noch die nachfolgenden Erklärungen niedergelegt worden, welche mit dem Vertrage selbst, sobald derselbe ratificirt sein wird, gleiche Gültigkeit haben sollen, ohne daß es der besondern ausdrücklichen Ratification des Schluß-Protokolls bedarf.

Erstens.

Der in Rede stehende Staatsvertrag ist in der Voraussetzung geschlossen, daß die Königlich Niederländische Regierung an die Großherzoglich Oldenburgische Regierung zu dem Anlage-Kapital der Eisenbahn von Ihrhove nach Neue Schanz einen unverzinslichen und niemals rückzahlbaren Zuschuß von 400,000 Thalern buchstäblich: Viermalhundert Tausend Thalern zahlt. Sollte die Königlich Niederländische Regierung diese Zahlung ablehnen, so erlischt für die beiderseitigen hohen Contrahenten jede Verbindlichkeit des gegenwärtigen Vertrages.

Zweitens.

Zu Artikel 3 des Vertrages.

Die durch die demnächstige Einführung des Oldenburgischen Geleises bedingte Erweiterung resp. der Umbau des Bahnhofes Ihrhove wird von der Preussischen Regierung in der Weise bewirkt, daß derselbe die Gestalt eines Insel-Bahnhofes erhält, auf dessen Westseite das in Station 42,00 der Westphälischen Bahn abzweigende, auf dem angehefteten, von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterschriebenen Situationsplan der Bahn von Ihrhove nach Neue Schanz (Blatt I.) roth eingetragene Oldenburgische Geleise durchgeführt wird.

Die Kosten dieses Umbaues des Bahnhofes Ihrhove übernimmt die Königlich Preussische Regierung, soweit es sich dabei um gemeinschaftlich zu benutzende oder für den Betrieb der Westphälischen Bahn allein erforderliche Anlagen handelt.

Einrichtungen und Anlagen, die lediglich für den Oldenburgischen Betrieb bestimmt sind, fallen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zur Last.

Drittens.

Zu Artikel 7 des Vertrages.

Zu Nr. 2. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung beabsichtigt die Bahn zwischen Ihrhove und Neue Schanz

in der auf dem angehefteten Situations-Plane (Blatt I.) roth eingetragenen Richtungslinie auszuführen. Die Königlich Preussische Regierung erklärt sich mit der Wahl dieser Linie bezüglich der Strecke von Ihrhove bis zum Beginn der Kurve zwischen der Ems und dem Orte Weener unter dem Vorbehalte einverstanden, daß die bei der landespolizeilichen Feststellung der Special-Projecte nach dem Ermessen der Königlich Preussischen Regierung sich als erforderlich herausstellenden Modificationen zur Ausführung zu bringen sind.

Ueber die Einführung der Bahn in den Bahnhof Ihrhove entscheidet die Preussische Regierung, nachdem das Project für den Umbau dieses Bahnhofs festgestellt ist.

Zu Nr. 6.

Für die Lage der Eisenbahnbrücke über die Ems ist die auf dem angehefteten, von den beiderseitigen Bevollmächtigten unterschriebenen Situationsplane (Blatt II.) eingetragene rothe Linie maßgebend.

Die Brücke muß nach Anweisung des Königlich Preussischen Kriegs-Ministeriums mit Vorrichtungen zum Sprengen derselben und mit den sonstigen im Interesse der Landes-Vertheidigung für erforderlich erachteten Einrichtungen versehen werden.

Alle Pfeiler werden für ein Geleise ausgeführt, mit Ausnahme der drei Drehbrücken-Pfeiler (Drehpfeiler und zwei Aufschlagpfeiler), welche bis zur Höhe des gewöhnlichen Hoch-Wassers sofort für zwei Geleise hergestellt werden.

Der eiserne Ueberbau sämtlicher Deffnungen wird vorläufig eingeleisig hergestellt. Wenn der eiserne Ueberbau des zweiten Geleises demnächst aufgestellt werden sollte, so wird der Zeitpunkt der Ausführung in den Deffnungen der Drehbrücke auf desfalligen Antrag der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung von der Königlich Preussischen Regierung bestimmt werden und wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung solche Vorkehrungen treffen, daß die Schiffahrt

nicht länger als sechs Stunden durch die Bauausführung unterbrochen wird.

Die gesammte lichte Weite der Brücke von 319 Metern wird auf 3 Stromöffnungen à 48 Meter, 2 Durchlaßöffnungen à 20 Meter, und auf dem Vorlande auf 8 Oeffnungen von je 14,25 Metern und auf 2 Oeffnungen von je 10,50 Metern vertheilt.

Die Unterkanten der Hauptträger der Brücke können bis auf 3,83 Meter über dem Nullpunkt des Wiener Pegels, die der Träger der Drehbrücke bis auf 2,82 Meter und die der Träger der übrigen Oeffnungen bis auf 3,22 Meter über Null des genannten Pegels hinabreichen.

Die erforderlichen Schiffsliegeplätze werden auf den in der angehefteten Karte Blatt II mit schraffirten Schiffen bei AA und BB oberhalb der Brücke und bei CC unterhalb der Brücke bezeichneten Stellen eingerichtet. Zum Festlegen der Schiffe sind Bojen mit Schiffsringen auszulegen und am convexen Ufer Landpfähle anzubringen.

Um die Schiffer rechtzeitig benachrichtigen zu können, ob die Drehbrücke geöffnet oder geschlossen ist, soll zunächst auf der Brücke ein mit Rücksicht auf die Höhe der dazwischen liegenden Deiche bemessener Mast aufgestellt werden, welcher den Schluß der Brücke bei Tage durch einen Korb oder ein ähnliches Merkzeichen, bei Nacht durch zwei übereinander stehende rothe Laternen anzeigt.

Ist die Brücke geöffnet, so wird bei Tage für den Schifffahrts-Verkehr kein besonderes Signal gegeben, während das Offenstehen der Brücke bei Nacht durch zwei weiße übereinander stehende Laternen signalisirt werden muß. Außerdem müssen die Durchfahrten der Drehbrücke bei Nacht permanent durch entsprechend aufgestellte Laternen hinreichend beleuchtet werden.

Sollte es sich herausstellen, daß die vorerwähnte Signalisirung nicht genügt, so ist die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet, solche nach dem alleinigen Er-

messen der Königlich Preussischen Regierung zu vervollständigen, event. für Aufstellung von elektrischen Läutewerken in der Nähe der Liegeplätze zu sorgen.

Viertens.

Zu Artikel 15 Nr. 3.

Bei Berechnung der Hälfte der Einnahmen, welche die Großherzoglich Oldenburgische Regierung für die Mitbenutzung der Strecke Leer-Ihrhove an die Westphälische Eisenbahn-Verwaltung abzuführen hat, ist die Eisenbahnstrecke vom Stationsgebäude zu Leer bis zum äußersten Punkte des Bahnhofes Ihrhove, von dem die Bahn Ihrhove-Neue Schanz abzweigt, in Berechnung zu ziehen.

In Beziehung auf den Bahnhof Leer wird das wegen der Oldenburg-Leerer Bahn bestehende Vertragsverhältniß durch die Bestimmung des Artikels 15 Nr. 3 des gegenwärtigen Vertrages nicht geändert; auch übernimmt die Königlich Preussische Regierung keinerlei Verpflichtung zur Herstellung neuer Anlagen auf dem Bahnhof Leer für den Leer-Ihrhove-Neue Schanz'er Verkehr der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung.

Fünftens.

Zu Artikel 16 des Vertrages:

Wird die vereinbarte Mitbenutzung der Strecke Leer-Ihrhove Seitens der Königlich Preussischen Regierung gekündigt und Seitens der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung eine selbstständige Eisenbahn-Verbindung zwischen Leer und Ihrhove hergestellt, so wird die Einführung des Oldenburgischen Geleises in den Bahnhof Ihrhove von der Westseite nach der Ostseite desselben verlegt. Zu diesem Zweck wird das Oldenburgische Geleise in derjenigen Richtung, welche auf dem angehefteten Situationsplane Blatt I durch die blau punktirte Linie angedeutet ist, vom Punkte O ab umgebaut und mit einem Hoch-Niveau Uebergange über die Westphäli-

sche Bahn mit Kurven von höchstens 500 Metern Radius und Maximal-Steigungen von 1:200 hinübergeführt werden.

So lange als die Mitbenutzung des Geleises von Leer nach Ihrhove dauert, wird die Anlage des vorerwähnten Hoch-Niveau-Überganges Seitens der Königlich Preussischen Regierung nicht verlangt werden.

Die Kosten, welche durch die Aenderung der Einrichtungen des Bahnhofes Ihrhove bei Herstellung einer selbstständigen Eisenbahn-Verbindung von Leer nach Ihrhove entstehen, fallen der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung zur Last.

Sechstens.

Zu Artikel 17:

Von Seiten der Großherzoglich Oldenburgischen Bevollmächtigten wurde zu diesem Vertrage die Zustimmung des Landtages des Großherzogthums Oldenburg ausdrücklich vorbehalten. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung wird, sobald dieser Vorbehalt seine Erledigung gefunden hat, die Königlich Preussische Regierung hiervon benachrichtigen. Die Auswechselung der beiderseitigen Ratificationsurkunden soll demnächst binnen einer, vom Tage der gedachten Benachrichtigung ab zu berechnenden Frist von 4 Wochen erfolgen.

Das gegenwärtige Schluß-Protocoll ist in zwei gleichlautenden Ausfertigungen, von welchen einer jeden die darin erwähnten Situationspläne Blatt I und II angeheftet sind, von den beiderseitigen Bevollmächtigten vollzogen worden.

Berlin den 17. März 1874.

(L. S.) G. Buresch.

(L. S.) Jansen.

(L. S.) Jordan.

(L. S.) Duddenhausen.

(L. S.) Scholz.

Son Altesse Royale le Grand-Duc d'Oldenbourg, et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, désirant convenir d'un arrangement relatif à la construction, au raccordement et à l'exploitation du chemin de fer de Nieuweschans à Ihrhove, ont nommé de plenipotentiaires pour conclure une convention à cet effet, savoir :

Son Altesse Royale le Grand-Duc d'Oldenbourg
 Monsieur Ernst Buresch Son Conseiller intime supérieur de construction, et
 Monsieur Gunther Jansen Son Conseiller de Ministère;
 Sa Majesté le Roi des Pays-Bas
 Monsieur le Comte Louis de Heiden-Reinestein, Son Commissaire dans la province de Groningue, et
 Monsieur le Jonkheer de Guillaume Jean Gérard Klerck, Conseiller.

Lesquels après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Article 1.

Les Hautes parties contractantes déclarent avoir pris connaissance des traités concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Nieuweschans à Ihrhove, conclus à Berlin avec le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, savoir :

Le Gouvernement des Pays-Bas de celui fait le 17. Mars 1874 par le Gouvernement d'Oldenbourg;

Le Gouvernement d'Oldenbourg de celui fait le 3. Juin 1874 par le Gouvernement des Pays-Bas.

Article 2.

Le Gouvernement Grand-Ducal d'Oldenbourg s'engage à faire construire le chemin de fer de la frontière des Pays-Bas à Ihrhove, y compris le pont sur le Eems, et de se charger de l'exploitation du chemin de fer de Nieuwe-

schans à Ihrhove en communication directe par Leer avec le réseau des chemins de fer sous son Administration, conformément aux stipulations convenues dans les deux traités, désignés dans l'article précédent.

Article 3.

Le Gouvernement Royal de Pays-Bas s'engage :

1. à contribuer dans les frais pour la construction du chemin de fer de la frontière des Pays-Bas à Ihrhove une somme de sept-cent mille florins des Pays-Bas à fonds perdu et de la payer au Gouvernement du Grand-Duché d'Oldenbourg en trois termes égaux, le premier et le second à la fin de la première et de la seconde année de construction et le troisième à l'achèvement des travaux ;
2. de faire achever les travaux de la partie du chemin de fer sur son territoire entre la station de Nieuweschans et la frontière, de manière à ce que cette partie puisse être mise en exploitation dans le délai fixé pour la partie à construire par le Gouvernement d'Oldenbourg sur le territoire Prussien, entre la frontière et la station d'Ihrhove ;
3. de faire poser une seconde voie sur la partie du chemin de fer sur son territoire de la frontière jusque dans la gare de Nieuweschans, dès que le Gouvernement d'Oldenbourg la fera poser sur la partie du chemin de la frontière jusqu'à Ihrhove.

Article 4.

Le Gouvernement des Pays-Bas concède au Gouvernement d'Oldenbourg, qui accepte, pour tout le temps qu'il reste chargé de l'exploitation du chemin de fer de la frontière juspu'à Ihrhove, l'exploitation de la partie du chemin de fer située sur le territoire des Pays-Bas entre la station de Nieuweschans et la frontière, ainsi que l'usage de cette

station en service commun avec l'administration de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat des Pays-Bas.

Les frais de premier établissement, d'augmentation, et d'agrandissement des voies et travaux de cette station sont à la charge de l'Etat des Pays-Bas.

Le Gouvernement d'Oldenbourg s'engage à payer une redevance annuelle au Gouvernement des Pays-Bas pour l'usage du chemin de fer et de la station de Nieuweschans, à partir du jour du commencement de l'exploitation, de quatre pour cent :

1. du capital engagé dans l'établissement du chemin de fer entre la station de Nieuweschans et la frontière ;
2. de tous les frais d'augmentation et d'agrandissement des voies et travaux qui, de commun accord, seront exécutés dans la station de Nieuweschans jusqu'au délai de trois ans après la date du commencement de l'exploitation de la station pour service commun, et de la moitié des frais de même nature qui seront nécessaires après ce délai.

Le montant des ces redevances sera remis annuellement dans le mois de Janvier, par le Gouvernement d'Oldenbourg à l'administration pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat des Pays-Bas.

Les arrangements pour le service commun dans la station de Nieuweschans seront à régler directement entre les administrations pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat des deux pays, sous réserve de l'approbation des Hautes parties contractantes.

Article 5.

En égard de la subvention de sept-cent-mille florins, accordée par le Gouvernement des Pays-Bas pour la construction du chemin de fer de la frontière à Ihrhove, le Gouvernement d'Oldenbourg garantit de la part de Son Administration, pour tout transport arrivant, ou en destination

des chemins de fer des Pays-Bas, sur le chemin de fer de Nieuweschans par Ihrhove à Leer et sur tout autre chemin de fer dépendant de Son Administration, les conditions les plus favorables, tant au mode et aux prix du transport, qu'au temps de l'expédition, qui sont ou seront accordées par elle à d'autres entreprises des chemins de fer.

Article 6.

Le Gouvernement d'Oldenbourg s'engage à faire observer et exécuter par Son Administration et par Ses employés, pour le service de l'exploitation dans la station de Nieuweschans et sur la partie du chemin de fer entre cette station et la frontière, les prescriptions et les ordonnances légales et celles qui seront décrétées par la suite à ce sujet dans le Royaume des Pays-Bas et de faire maintenir les voies et les travaux de cette partie du chemin de fer dans un parfait état d'entretien.

Il désignera au Gouvernement des Pays-Bas l'administration ou Direction responsable pour le service de l'exploitation sur le territoire des Pays-Bas.

Toute transgression, tout délit ou crime, concernant le service des chemins de fer commis sur le territoire des Pays-Bas, sera porté à la connaissance des autorités compétentes du Royaume, poursuivi et jugé d'après les lois et ordonnances du Pays.

Le Gouvernement d'Oldenbourg admet que toute réclamation d'indemnité insinuée à Son Administration des chemins de fer à cause de l'entretien, la surveillance ou de l'exploitation du chemin de fer sur le territoire des Pays-Bas, devra être soumise à la jurisprudence du Royaume et que les décisions judiciaires à charge de cette administration seront obligatoires pour le Gouvernement Grand-Ducal d'Oldenbourg.

Article 7.

Le Gouvernement d'Oldenbourg s'engage en outre de faire observer et exécuter les stipulations convenues entre le Gou-

vernement des Pays-Bas et le Gouvernement Allemand dans le dit traité du 3. Juin 1874.

Article 8.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Berlin.

En foi de quoi les Plenipotentiaires ont signé la présente convention et y ont apposé le sceau de leurs armes.

La Haye le 27. Juin 1874.

(L. S.) E. Buresch.

(L. S.) G. Jansen.

(L. S.) de Heiden.

(L. S.) G. J. G. Klerck.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg und Seine Majestät der König der Niederlande, in dem Wunsch eine Vereinbarung über den Bau, den Anschluß und den Betrieb der Eisenbahn von Neueschanz nach Ihrhove herbeizuführen, haben zum Abschluß einer Uebereinkunft hierüber Bevollmächtigte ernannt, nämlich:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg
Allerhöchstihren Geheimen Oberbaurath Ernst Buresch
und

Allerhöchstihren Ministerialrath Günther Jansen,

Seine Majestät der König der Niederlande:

Allerhöchstihren Commissar in der Provinz Groningen
Grafen Ludwig von Heiden-Reinestein

und

Allerhöchstihren Rath Jonkheer Wilhelm Johann
Gerhard Klerck,

welche nach Austausch ihrer in gehöriger Form befundenen Vollmachten über folgende Artikel übereingekommen sind:

Artikel 1.

Die hohen contrahirenden Theile erklären von den zu Berlin mit der Regierung Seiner Majestät des deutschen Kaisers Königs von Preußen über den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Neueschanz nach Ihrhove abgeschlossenen Verträgen Kenntniß genommen zu haben, nämlich:

- die Niederländische Regierung von demjenigen mit der Oldenburgischen Regierung vom 17. März 1874,
- die Oldenburgische Regierung von demjenigen mit der Niederländischen Regierung vom 3. Juni 1874.

Artikel 2.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet sich die Eisenbahn von der Niederländischen Grenze nach Ihrhove mit Einschluß der Brücke über die Ems herzustellen und den Betrieb der Eisenbahn von Neueschanz nach Ihrhove in unmittelbarem Anschluß über Leer an das unter ihrer Verwaltung befindliche Eisenbahn-Netz zu übernehmen nach näherer Maßgabe der in den im Artikel 1. erwähnten beiden Verträgen getroffenen Bestimmungen.

Artikel 3.

- Die Königlich Niederländische Regierung verpflichtet sich
1. zu den Baukosten der Eisenbahn von der Niederländischen Grenze nach Ihrhove eine Summe von 700,000 holländischen Gulden à fonds perdu beizutragen und dieselbe der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung in drei gleichen Raten, die erste und die zweite am Ende des ersten und des zweiten Baujahres, und die dritte bei Beendung des Baus auszuführen.
 2. Den Bau des auf ihrem Gebiet zwischen der Station Neueschanz und der Gränze belegenen Theiles der Eisenbahn so zeitig fertigzustellen, daß dieser Theil innerhalb der Frist, welche für die Vollendung des von der Oldenburgischen Regierung zu erbauenden, auf Preussischem

Gebiet zwischen der Gränze und der Station Ihrhove belegenen Theiles bestimmt ist, dem Betrieb übergeben werden kann,

3. ein zweites Geleise auf der innerhalb ihres Gebietes belegenen Strecke von der Grenze bis in den Bahnhof Neueschanz legen zu lassen, sobald die Oldenburgische Regierung dies auf der Strecke von der Gränze bis nach Ihrhove thun wird.

Artikel 4.

Die Niederländische Regierung überträgt der Oldenburgischen Regierung, welche dies acceptirt, für die ganze Zeit, daß die letztere den Betrieb der Eisenbahn von der Gränze bis nach Ihrhove führt, den Betrieb der auf Niederländischem Gebiet belegenen Eisenbahnstrecke zwischen dem Bahnhof Neueschanz und der Gränze, wie die Benutzung dieses Bahnhofs in Gemeinschaft mit der Betriebsverwaltung der Niederländischen Staats-Eisenbahnen.

Die Kosten der ersten Herstellung, der Erweiterung und der Vergrößerung der Bauten und Anlagen dieses Bahnhofs verbleiben zu Lasten des Niederländischen Staates.

Die Oldenburgische Regierung verpflichtet sich der Niederländischen Regierung eine jährliche Vergütung für die Benutzung der Eisenbahn und des Bahnhofs Neueschanz vom Tage der Betriebs-Eröffnung an zu zahlen und zwar von 4%.

1. des auf die Herstellung der Eisenbahn zwischen dem Bahnhof Neueschanz und der Grenze verwendeten Capitals.
2. aller Kosten der Erweiterungen und Vergrößerungen der Bauten und Anlagen, welche in beiderseitigem Einverständnis auf dem Bahnhof Ihrhove bis zum Ablauf von drei Jahren nach dem Beginn des gemeinsamen Betriebes auf dem Bahnhof werden ausgeführt werden,

und der Hälfte solcher Kosten, welche nach Ablauf dieser Frist aufgewendet werden müssen.

Der Betrag dieser Vergütungen wird jährlich im Monat Januar durch die Oldenburgische Regierung an die Betriebsverwaltung der Niederländischen Staats-Eisenbahnen ausbezahlt werden.

Die erforderlichen Vereinbarungen für den gemeinschaftlichen Dienst auf der Station Neueschanz sollen direct zwischen den Betriebsverwaltungen der Staats-Eisenbahnen beider Länder unter Vorbehalt der Genehmigung der hohen contrahirenden Theile geregelt werden.

Artikel 5.

Mit Rücksicht auf die von der Niederländischen Regierung für den Bau der Eisenbahn von der Grenze nach Ihrhove gewährte Subvention von 700,000 Gulden sichert die Oldenburgische Regierung von Seiten ihrer Verwaltung für jeden Transport von oder nach den Niederländischen Eisenbahnen auf der Eisenbahn von Neueschanz über Ihrhove nach Leer und auf jeder anderen ihrer Verwaltung untergebenen Eisenbahn sowohl in Betreff der Transport-Art und Preisen als in Betreff der Abfertigungsfristen die günstigsten Bedingungen zu, welche von ihr andern Eisenbahn-Unternehmungen jetzt oder künftig zugestanden werden.

Artikel 6.

Die Oldenburgische Regierung verpflichtet sich durch ihre Verwaltung und durch ihre Betriebsbeamten auf dem Bahnhof Neueschanz und der Eisenbahnstrecke zwischen diesem Bahnhof und der Gränze die bestehenden gesetzlichen Vorschriften und Anordnungen sowie diejenigen welche in dieser Beziehung künftig im Königreich der Niederlande werden erlassen werden, befolgen und handhaben zu lassen und die Bauten und Anlagen dieser Strecke in durchaus gutem Zustande zu erhalten.

Sie wird der Niederländischen Regierung die für den

Betriebsdienst auf Niederländischem Gebiet verantwortliche Verwaltung oder Direction bezeichnen.

Jede den Eisenbahndienst betreffende auf Niederländischem Gebiete begangene Uebertretung sowie jedes derartige Vergehen oder Verbrechen wird zur Kenntniß der zuständigen Behörden des Königreichs gebracht und nach den Gesetzen und Verordnungen des Landes verfolgt und abgeurtheilt werden.

Die Oldenburgische Regierung ist damit einverstanden, daß über jede ihrer Eisenbahnverwaltung insinuirte Entschädigungsforderung in Betreff der Unterhaltung, der Beaufsichtigung und des Betriebes der Eisenbahn auf Niederländischem Gebiet nach der Gesetzgebung des Königreichs entschieden werden soll und daß die richterlichen Entscheidungen gegen diese Verwaltung für die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verbindlich sind.

Artikel 7.

Die Oldenburgische Regierung verpflichtet sich überdies die zwischen der Niederländischen und Deutschen Regierung in dem gedachten Vertrage vom 3. Juni 1874 getroffenen Bestimmungen befolgen und ausführen zu lassen.

Artikel 8.

Gegenwärtige Uebereinkunft soll ratificirt und es sollen die Ratificationen in Berlin ausgetauscht werden.

In Gemäßheit dessen haben die Bevollmächtigten die gegenwärtige Uebereinkunft unterzeichnet und der Unterschrift ihr Siegel beigedrückt.

Haag, 1874 Juni 27.

(L. S.) gez. E. Buresch.

(L. S.) gez. G. Jansen.

(L. S.) gez. L. Heiden.

(L. S.) gez. G. J. G. Klerck.

Protocole.

Les Plenipotentiaires de Son Altesse Royale le Grand-Duc d'Oldenbourg et de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas étant convenus de l'arrangement relatif à la construction, au raccordement et à l'exploitation du chemin de fer de Nieuveschans à Ihrhove se sont réunis aujourd'hui pour la signature de la convention.

Avant de procéder à la signature les Plenipotentiaires déclarent de par et d'autre que la convention est conclue sous la réserve de l'approbation des pouvoirs législatifs des deux Pays.

Ils sont d'accord que la ratification du présent traité devra être précédée par la ratification des traités conclus à Berlin le 17. Mars 1874 entre le Gouvernement Grand-Ducal d'Oldenbourg et le Gouvernement Prussien, et le 3. Juin 1874 entre le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement Allemand.

Il est convenu que la présente convention sera ratifiée et que les ratifications en seront échangées à Berlin dans les huit jours au plus après la date de l'échange des ratifications de la convention du 3. Juin 1874 conclue à Berlin entre le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement Allemand.

Le présent protocole a été signé en deux exemplaires.

Fait à la Haye le 27. Juin 1874.

E. Buresch.

G. Jansen.

de Heiden.

G. J. G. Klerck.

Schlußprotokoll.

Die Bevollmächtigten Seiner Königlichen Hoheit des
Großherzogs von Oldenburg und Seiner Majestät des Königs

der Niederlande sind nach erfolgter Verständigung über das bezüglich des Baues, des Anschlusses und des Betriebes der Eisenbahn von Neuschanz nach Ihrhove zu treffende Abkommen heute zur Unterzeichnung der Uebereinkunft hier zusammengetreten.

Vor der Unterzeichnung erklären die Bevollmächtigten beiderseits, daß die Uebereinkunft unter Vorbehalt der ständischen Körperschaften beider Länder abgeschlossen ist.

Sie sind darüber einverstanden, daß der Ratification des gegenwärtigen Vertrages die Ratification der in Berlin am 17. März 1874 zwischen der Großherzoglich Oldenburgischen und der Königlich Preussischen Regierung und am 3. Juni 1874 zwischen der Niederländischen und der Deutschen Regierung abgeschlossenen Verträge vorhergehen soll.

Es ist vereinbart, daß die gegenwärtige Uebereinkunft ratificirt werden und daß die Ratificationen in Berlin längstens innerhalb acht Tagen nach dem Austausch der Ratificationen der in Berlin zwischen der Niederländischen und Deutschen Regierung abgeschlossenen Uebereinkunft vom 3. Juni 1874 ausgewechselt werden sollen.

Das gegenwärtige Protokoll ist in zwei Ausfertigungen unterzeichnet.

Geschehen im Haag den 27. Juni 1874.

gez. E. Buresch.

gez. G. Jansen.

gez. L. Heiden.

gez. G. J. G. Klerck.

N^o. 38.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Deconom Gustav Ellenberger zu Biedenkopf ertheilte Erfindungs-Patent.

Oldenburg, den 3. September 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Deconom Gustav Ellenberger zu Biedenkopf ein Patent

auf einen Universal-Zerkleinerungs-Maisch- und Kühl-Apparat, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Zeichnung und Beschreibung, soweit derselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 3. September 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

von Buttell.

№. 39.

Bekanntmachung des Staatsministeriums, betreffend das dem Herrn Fabrikanten E. Heinson Huch in Braunschweig ertheilte Erfindungspatent.

Oldenburg, den 11. September 1874.

Das Staatsministerium macht hiemit bekannt, daß dem Herrn Fabrikanten E. Heinson Huch in Braunschweig ein Patent auf ein Verfahren, das Blut von Schlachtvieh vor dem Verfaulen zu bewahren und zu trocknen, nach Maßgabe der beim Staatsministerium, Departement des Innern, niedergelegten Beschreibung, soweit dasselbe als eigenthümlich und nicht bereits bekannt zu betrachten ist, für das Großherzogthum auf die Dauer von fünf Jahren mit dem Vorbehalte ertheilt worden ist, daß das Patent erlöschen soll, wenn nicht innerhalb Jahresfrist, von heute angerechnet, nachgewiesen wird, daß dasselbe im Großherzogthum zur bleibenden Anwendung gekommen ist.

Oldenburg, den 11. September 1874.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

von Berg.

v. Buttell.