

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg**

**Staat Oldenburg**

**Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904**

13. Sitzung, 15.12.1884

[urn:nbn:de:gbv:45:1-151027](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-151027)

# Bericht

über

die Verhandlungen

des

## XXII. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

### Dreizehnte Sitzung.

Oldenburg, den 15. December 1884, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 17. September a. e. (Anl. 9 S. 22.)
  2. Bericht desselben Ausschusses über den Voranschlag des Erneuerungsfonds für die Eisenbahn-Betriebsverwaltung für 1885/87. (Nebenanlage B. zu Anl. 22 S. 108.)
  3. Bericht desselben Ausschusses über den Voranschlag der Eisenbahn-Betriebskasse pro 1885/87. (Anl. 22 S. 81.)
  4. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses, betr. die Fortschreibung der zur Eisenbahn gehörenden Gebäude und Grundstücke. (Anl. 19 S. 70.)
  5. Antrag des Finanzausschusses über den §. 17 des Einnahme-Voranschlags des Herzogthums.
  6. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die Mitbenutzung der Anlagen anderer Bahnverwaltungen. (Anl. 24 S. 158.)
  7. Nachträglicher Bericht des Finanzausschusses, betr. den Voranschlag der Ausgaben des Herzogthums Oldenburg für 1885/87. (Anl. 23 S. 112.)
  8. Bericht desselben Ausschusses, betr. die Rechnungen der Kronguttskasse des Herzogthums Oldenburg für 1881, 1882 und 1883, dieselben für das Fürstenthum Lübeck für 1879/81, sowie auch dieselben für das Fürstenthum Birkenfeld für 1880 bis 1882. (Anl. 35 S. 189.)

### Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Regierungstisch: Herr Oberregierungsrath Ramsauer, Geh. Oberregierungsrath Müzenbecher.

Nach Eröffnung der Sitzung verliest der Schriftführer Schulze das Protokoll der vorigen Sitzung. Dasselbe wird genehmigt.

Der Herr Präsident theilt sodann folgende Eingänge mit:

1. Petition mehrerer Eingewohnten der Gemeinde Westerstede, betr. Herabsetzung der Gebühren der Fleischbeschauer.

An den Petitionsauschuß.

2. Petition des Gemeinderaths der Gemeinde Essen, betr. Aufhebung der Beschränkung, bei Verkäufen die gerichtliche Erlaubniß einzuholen.

An denselben Auschuß.

3. Petition des Lehrers Johanning zu Bafum, betr. Schulpflicht.

An den Verwaltungsausschuß.

4. Wahlacten, betr. die Wahl des Zellers Hemmen zu Bunnem zum Abgeordneten.

Betreffs der Wahlacten wurde auf Vorschlag des Präsidenten beschlossen, dieselben der dritten Abtheilung zur

Prüfung zu übergeben, mit dem Auftrage, in der Sitzung am 16. December Bericht zu erstatten. Hierauf wurden die Acten dem Abg. Barnstedt ausgehändigt.

Dem Abg. Klein ist wegen dringender Geschäfte für die Tage vom 16. bis 18. December einschließlich ein Urlaub bewilligt.

Der Landtag tritt in die Tagesordnung ein.

I. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Großh. Staatsregierung vom 17. December a. e. Eine Verlesung des Berichtes wird nicht gewünscht.

Der Ausschusantrag:

Der Landtag wolle die Uebersicht über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebskasse pro 1879/81 und die Uebersicht über die Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds pro 1879/81 für erledigt erklären,

wird angenommen.

II. Bericht desselben Ausschusses über den Voranschlag des Erneuerungsfonds für die Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1885/87.

Eine Verlesung des Berichtes wird nicht gewünscht. Die Ausgaben werden genehmigt.

Es erhält das Wort zu Z. 3 der Ausgaben:

Abg. **Ahlhorn**: Er richte an den Regierungs-Commissar die Anfrage, was vortheilhafter sei, selbst Wagen zu bauen oder fremde Wagen zu miethen.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Der Gebrauch der Wagen sei auf den preussischen, oldenburgischen und braunschweigischen Bahnen vertragsmäßig ein gemeinschaftlicher und werde dafür eine Pauschalsumme gezahlt. Die von diesseitiger Direction gestellten Wagen würden auch nur den gemeinschaftlichen Park verstärken. In diesseitigem Interesse läge daher, nicht mehr Betriebsmaterial zu halten, als es für das Gemeinschaftlichkeitsverhältniß nöthig sei.

Abg. **Vorgmann**: In Betreff der eben schon vom Abg. Ahlhorn erwähnten Post. 30 der Ausgaben halte er es einigermaßen bedenklich, wenn für die Vermehrung unserer Hochbordwagen einige 20 000 *M.* weniger als in der vorigen Finanzperiode ausgeworfen seien. Der Vertrag zwischen der preussischen Staatsbahn und der braunschweigischen Eisenbahnverwaltung bezüglich der Bildung eines gemeinsamen Wagenparks aus den Beständen dieser Verwaltungen sei ihm nicht unbekannt, indeß die Miethen, welche die oldenburgische Verwaltung für die Benutzung ihrer Wagen seitens der anderen Verwaltungen und andererseits die Miethen, welche erstere aus gleichem Grunde an letztere zu zahlen hätten, betrügen in einem Falle 30 000 *M.* und im anderen Falle 54 000 *M.*, was anzudeuten schiene, daß Oldenburg nur reichlich die halbe Anzahl eigener Wagen habe, die es

factisch für seinen Betrieb bedürfe. Wenn nun mal jener Vertrag aus irgend einem Grunde aufgehoben resp. nicht wieder erneuert würde, müßte Oldenburg in die Lage kommen, einen empfindlichen Wagenmangel zu haben oder sich auf einen ungünstigen Vertrag einzulassen. Um beidem vorzubeugen, möchte er glauben, daß Oldenburg im Verhältniß zu seinem Bedarf auch auf eine genügende Anzahl eigener Wagen und deshalb auf die fortwährende Completirung des eigenen Wagenparks Bedacht nehmen müsse.

Abg. **Windmüller**: Er glaube nicht, daß die Bemerkungen Borgmann's zutreffend seien, so sehr man oft bedauere, solche schlechte Wagen benutzen zu müssen. Er bitte die Staatsregierung, nur noch einige Specialwagen zu reserviren. Sonst sei der Vertrag günstig und verhindere das Anhäufen unbeschäftigter Wagen.

Abg. **Vorgmann**: Dem Abg. Windmüller gegenüber wolle er bemerken, daß er (Redner) sich durchaus nicht gegen den Vertrag ausgesprochen habe, sondern denselben ausdrücklich als vortheilhaft anerkenne, er meine aber, daß die oldenburgische Eisenbahnverwaltung als Mitcontrahent auch annähernd im Verhältniß zu ihrem Bedarf oldenburgische Wagen in dieses gemeinschaftliche Wagen-Depot müsse hineingeben können, wenn sie unabhängig bleiben und unter allen Umständen ihren Betrieb sichern wolle.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Die Sache sei complicirter, als der Abg. Vorgmann annehme. Während für ganz Mitteleuropa durch Regulativ der Lauf der Wagen geregelt sei und jeder Wagen auf der kürzesten Strecke in die Heimath zurücklaufe, seien durch den angezogenen Vertrag im Staatsbahnwagenverbande die Kosten für Lauf und Zeit pauschalirt. Mit der Verfügung über die Wagen habe dies nichts zu thun.

Abg. **Vorgmann**: Die Ausführungen des Herrn Regierungs-Commissars hätten seine Bedenken noch nicht beseitigt. Er (der Redner) nähme den Fall an, daß jener Vertrag mal gekündigt würde oder doch aufhöre und frage nun einfach — was dann? Früher, als in Preußen die Bahnen noch nicht verstaatlicht waren, hätte man im Nothfall noch immer von den Privat-Gesellschaften u. Wagen anleihen können, und wisse er aus früheren Jahren, daß solche Anleihen auch häufig gemacht seien. In Zukunft hänge man ohne genügende eigene Wagen ganz allein von der preussischen Verwaltung ab und läge darin gerade das Bedenkliche.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Wenn hier Wagenmangel eintrete, dann herrsche er gewöhnlich überall. Dann müsse man zur Aushilfe von anderen Bahnen oder von den Wagenleihgesellschaften solche miethen. Auf dieselben Hilfsmittel sei man aber mit oder ohne Vertrag angewiesen.



Zu II. 3. 4 der Ausgaben:

Berichterstatter Abg. **Mettker**: Zu Pos. 4—7 der Ausgaben habe der Ausschuß keine Bemerkungen dem Berichte eingefügt, die Positionen stimmten mit denen der früheren Jahre überein. Die Kosten außerordentlicher Ereignisse ließen sich nicht annähernd schätzen. Nur die Pos. 4 sei etwas höher eingestellt, die Erhöhung sei begründet durch Entschädigungen, die an bestimmte Personen zu zahlen seien.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Die Erhöhung beruhe auf einer Aenderung in der Buchung, materiell sei nichts geändert.

Zu III. 3. 8:

Abg. **Ahlhorn**: Er hoffe, daß bei dem Umbau statt des hölzernen Ueberbaues ein eiserner hergestellt werde, da ein solcher billiger sei.

Reg.-Com. **Ramsauer** bestätigt dies.

Zu 3. 12:

Berichterstatter Abg. **Mettker**: Die Einführung weiterer Brückenwaagen habe der Ausschuß mit Freuden begrüßt. Solche würden noch an mehreren anderen Stellen gewünscht.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Diese Waagen kosteten ziemlich viel Geld und seien deshalb nicht mehr in den Etat eingestellt. Man müsse darauf sehen, daß die Verzinsung in der Regel durch die Gebühren aufgebracht werde.

Zu 3. 15:

Abg. **Clodius**: 3000 *M.* sei recht viel, er fürchte, der Abort werde gegen das Bahnhofsgebäude sehr abstecken.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Es sei schon ein billigerer Anschlag aufgestellt. Man werde wohl mit 3000 *M.* auskommen.

Zu 3. 16 und 17:

Abg. **Ahlhorn**: Die Anlagekosten der Haltestellen seien allerdings nicht bedeutend, aber die Unterhaltungskosten seien zu theuer. Deshalb wünsche er neue nur, wenn sie durchaus nothwendig seien.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Die sog. Haltepunkte kosteten nichts, höchstens, wenn Bedienung nothwendig sei, 6 *M.* monatlich Functionszulage. Bei Bitten um Haltepunkte seitens Privater verlange die Eisenbahndirection außer den Kosten des Umbaues thunlichst auch die Capitalisirung dieser Functionszulage, damit der Direction keine Kosten entstünden.

Zu 3. 20:

Abg. **Borgmann**: Er sei der Ansicht, daß man die Pos. 20, welche sich auf den Neubau einer Beamtenwohnung für Familie in Weener beziehe, wohl hätte fallen lassen können. Der Bahnmeister, um dessen Umquartierung nach Weener es sich handele, wohne jetzt bei der großen Emsbrücke, also mitten in seiner Strecke, und halte Redner den

Wohnsitz des Bahnmeisters dort gerade angezeigt, um die Brücke, die wegen des regen Schiffahrtsverkehrs auf der Ems häufig offen- und zugemacht werden müßte, einer ständigen Controle unterziehen zu können. Er setze indeß voraus, daß der Ausschuß alle in Betracht kommenden Punkte eingehend erwogen habe und wolle deshalb von der Stellung eines ablehnenden Antrags absehen. Unterlassen könne er aber doch nicht, darauf aufmerksam zu machen, daß die Eisenbahndirection in dieser und der folgenden Pos. 21, wo sie zur Herstellung von 5 Stallgebäuden nur 25 000 *M.* fordere, sich bezüglich der verhältnißmäßigen Billigkeit ihrer Hochbauten sehr vortheilhaft von der Baudirection auszeichne, die bekanntlich im Etat für das Herzogthum für den Umbau eines Stalles beim Amtsgefängniß in Cloppenburg 4500 *M.* und für andere ähnliche Hochbauten noch weit größere Summen gefordert hätte. Bezüglich der Wasserbauten hätte man die Eisenbahndirection der Baudirection gewissermaßen untergestellt, bei den Hochbauten könnte man es vielleicht umgekehrt machen und die Pläne der Baudirection dem Gutachten der Eisenbahndirection unterwerfen.

Zu Ann. 2:

Abg. **Windmüller**: Er wolle hervorheben, daß laut früheren Beschlusses des Landtags die Hochbauten bei der Eisenbahn nach wie vor der Genehmigung des Landtags bedürften.

Die Auschußanträge werden angenommen.

III. Bericht desselben Ausschusses über den Voranschlag der Eisenbahn-Betriebskasse pro 1885/87.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: In der letzten Finanzperiode hätten sich einige gewichtige Veränderungen in der Eisenbahnverwaltung vollzogen, namentlich die Einführung eines Gehaltsregulativs und die neue Verwaltungsorganisation. Nicht alle Wünsche des Landtags seien berücksichtigt worden, namentlich habe man, um nicht zu große Härten herbeizuführen, eine größere Anzahl Oberbeamte beibehalten müssen. Aufgefallen sei dem Ausschuß, daß der Oberbetriebsinspector so wenig hervortrete und anscheinend nur mit größeren technischen Arbeiten beschäftigt werde. Der Ausschuß habe gedacht, daß er die Seele des ganzen Betriebes sein werde. Freilich würden die Neubauten in Nordenhamm und für Ahlhorn-Bechta einem Manne genug zu thun geben. Aber die Ueberwachung des Betriebes sei zu wichtig und müsse durchaus mit der nöthigen Autorität geführt werden. Hätte man früher gewußt, daß der Oberbetriebsinspector so zurücktrete, so würde man bei der Organisation hartnäckiger darauf bestanden haben, nur 2 Directionsmitglieder vorzusehen. Die Bezirksinspectoren müßten eine sorgfältige Aufsicht über die Bahnmeister führen. Letztere sollen täglich die Strecke begehen und überwachen,

und daß dies geschehe, sei außerordentlich wichtig. — Die neue Organisation habe sehr wichtige Bestimmungen über die Vereinfachung der Diätenbezüge u. gebracht, auch sei die Staatsregierung ermächtigt, denjenigen Beamten, welche nicht unwiderruflich angestellt, die unwiderrufliche Anstellung nach 18jähriger treuer Dienstzeit zu verleihen, während im früheren Regulative bestimmt sei, daß ihnen nach 18 Jahren die Staatsdienerqualität nur ausnahmsweise verliehen werden könnte. Unsere Bahnen seien bald 18 Jahre alt und würde alsdann der Zeitpunkt eintreten, wo die ältesten hierher gehörenden Beamten die Wohlthat des Gesetzes erhalten könnten. Er hoffe, daß die Staatsregierung alsdann in geeigneter Weise vorgehen werde, und wenn auch die Lage der qu. Beamten sich materiell nicht eben ändere, so legten dieselben doch großen Werth auf die Verleihung der Staatsdienerqualität. Außerdem sei eine Pensionskasse geschaffen für Unterbeamte, der jährlich 15 *M.* pro Kilometer zugeführt werde. Der Landtag würde auch jedenfalls bereit sein, sie aus der Eisenbahnbetriebskasse zu unterstützen. Aber da sie erst am 1. Januar 1885 in Betrieb träte, glaube die Staatsregierung erst Erfahrungen damit sammeln zu sollen. — Zu dem Etat selbst bemerke er, daß eine aufsteigende Verkehrsentwicklung in demselben sich abspiegle. Schon jetzt sei sicher, daß das Jahr 1884 gegen 1883 bedeutende Mehreinnahmen erbringen werde. Der neue Voranschlag habe im Ausschuß wenig Beanstandung gefunden, weil die Verwaltung bei Steigerung des Verkehrs einigermaßen freie Hand haben müsse. In der Natur der Sache liege es, daß mit den Einnahmen auch die Ausgaben proportionell wachsen. Auch sei der Ausschuß gerne bereit gewesen, das Unterpersonal, das bei der Verkehrssteigerung noch mehr mit Arbeit werde belastet werden, mit Zulagen zu beglücken und habe deshalb manchem höheren Griff zugestimmt. — Die Einnahme aus dem Güter- und Viehverkehr sei sehr gestiegen, das sei erfreulich, denn es beweise, daß das Land prosperire. Dagegen sei die Personeneinnahme etwas geringer geworden, worauf aber kein besonderes Gewicht zu legen sei. Der Rückgang liege daran, daß viele Leute sich an dem Gebrauch der III. Classe statt der II. Classe gewöhnt hätten. Das Personengeld sei übrigens so niedrig, daß der Ausschuß sich nicht für berechtigt gehalten hätte, Anträge auf Ermäßigung zu stellen, um den Verkehr zu heben. Die Ausschufsanträge seien alle reiflich erwogen, er sei bereit, über alle etwa noch dunklen Punkte die eingehendste Aufklärung zu geben.

Reg.-Com. **Ramsauer** — nach Verbesserung einiger Fehler im Abklatsch —: Einige Worte wolle er hier über die streckenmäßige Buchung sprechen. Wenn der Landtag eine solche nach seinen Ausführungen noch wünschen werde, sei die Eisenbahnverwaltung gerne bereit sie einzuführen.

Das jetzige Buchungsschema sei obligatorisch für ganz Deutschland. Wolle man daneben noch Streckenbuchung führen, so werde man dazu die Arbeitskraft von 5 Leuten gebrauchen, die jährlich 8—9000 *M.* an Gehalt kosten würden. Wenn nun die Streckenbuchung ein zutreffendes Bild angebe, dann würde er diese Ausgabe nicht scheuen. Ihr Werth sei aber ein sehr relativer. Schwer sei schon die Frage, wie das Anlagecapital auf die einzelnen Strecken zu vertheilen sei, dann wie die Generalunkosten, die Kosten der Locomotiven und Wagen nebst Bedienung. Der eine würde diesen, der andere jenen Modus wählen. Ziemlich gut würden sich die Unterhaltungskosten der freien Strecken vertheilen lassen, wie solle man es aber auch mit gemeinschaftlichen Bahnhöfen halten, z. B. mit der Unterhaltung der Anlagen in Hude. Man müsse eben einen Griff thun, und je nachdem man ihn thue, verschiebe sich das Resultat. Ob dies relative Resultat 5 Beamte werth sei, verstelle er dem Landtage zur Erwägung. — Die Stellung und Thätigkeit des Oberbetriebsinspectors scheine von dem Herrn Bericht-erstatte nicht gehörig gewürdigt zu sein. Demselben liege namentlich auch die hochwichtige Unterhaltung der ganzen Bahnanlagen mit Materialienlieferungen und allen anderen damit zusammenhängenden Aufgaben ob.

Bericht-erstatte Abg. **Windmüller**: So schwierig scheine ihm die Verbuchung auf die einzelnen Strecken nicht zu sein. Früher habe man sie doch gehabt, also werde es jetzt auch gehen. Die Vertheilung der Generalunkosten u. werde sich wenigstens annähernd feststellen lassen. Jedenfalls müsse das Resultat der Secundärbahnen streckenmäßig verbucht werden, sonst könne der Landtag der Staatsregierung bei diesen Bestrebungen nicht folgen.

Abg. **Thorade**: Daß die Streckenbuchung früher gemacht sei, sei richtig, aber er sei nicht der Ansicht, daß es jetzt ebenso leicht sei, wie früher, denn die andere Buchung sei nun nothwendig. Trotzdem sei die Streckenbuchung wünschenswerth. Die Schwierigkeiten gebe er zu, sie seien aber nur im Anfang vorhanden, wo die Grundsätze, nach denen die Verbuchung stattzufinden habe, aufgestellt werden müßten. Sei das erst geschehen, dann sei die Anwendung nicht schwierig. Die Berechnung würde allerdings immer unvollkommen sein, aber man wolle auch nicht ganz positiv die Rentabilität, sondern vor allen Dingen die relative Entwicklung der einzelnen Strecken kennen lernen. Gerade bei der Berathung der Nordenhammer Vorlage hätte man gerne eine solche Entwicklungsübersicht gehabt, um zu konstatiren, ob die Verkehrssteigerung eine dauernde oder nur eine rückweise sei. Die Feststellung, ob die Anlagekosten verzinst würden, käme erst in zweiter Lesung in Betracht. Daß die Streckenbuchung die Arbeitskraft von 5 Leuten in Anspruch nehmen werde, scheine ihm etwas hoch gerechnet. Jedenfalls



scheine ihm genug, wenn der Landtag den dringenden Wunsch ausdrücke, daß die Streckenbuchung, falls dies ohne erhebliche Mehrkosten möglich sei, eingeführt werde; nicht, daß sie unter allen Umständen eingeführt werde. Für die Secundärbahnen sei sie aber durchaus unumgänglich.

Reg.-Com. **Ramsauer:** Für die Secundärbahnen sei die Streckenbuchung selbstverständlich. Die Schwierigkeit der Streckenbuchung läge in der Aufstellung der Grundsätze. Ihm persönlich könne ganz klar sein, was nach Axkilometern und was nach Streckenlänge zu vertheilen sei. Aber zweifelhaft sei, ob diese Vertheilung dann objektiv richtig wäre. Was die erforderliche Arbeitskraft betreffe, so beruhe die Feststellung derselben auf genauen Ermittlungen.

Abg. **Thorade:** Für Westerstede-Doholt und Oldenburg-Wilhelmshaven bestehe schon Streckenbuchung, machen ließe es sich also.

Reg.-Com. **Ramsauer:** Gemacht werde es auf diesen Strecken, koste aber auch mehr Geld.

Zu Pos. 7 nimmt das Wort:

Abg. **Schulze:** Aus dem Bericht des Eisenbahnausschusses könne er nicht die Begründung der hohen Veranschlagung der Einnahmen aus dem Güterverkehr entnehmen. Allerdings solle, wie in den Vorbemerkungen gesagt werde, eine Tendenz der Zunahme vorhanden sein. Daraus folge aber nicht, daß sie 3 Jahre anhalten werde. Die Eisenbahn-Direction sei zwar in der Lage, sich über die muthmaßliche Entwicklung des Betriebes ein Urtheil zu bilden, immer würde aber die Veranschlagung nur ein Griff sein und es gefalle ihm um so weniger, die Einnahmen auf diese Weise 3 Jahre vorherzusagen, als der ganze Staatshaushalt davon abhängen. Man solle lieber nach einem anderen System verfahren, und z. B. mit dem Ueberschuß der vergangenen Finanzperiode rechnen, statt die kommende zu veranschlagen, oder einen hinlänglichen Reservefonds bilden. Er beabsichtige nicht, dahin zielende bestimmte Vorschläge zu machen oder gar Anträge zu stellen, sondern er hoffe nur, daß seine Ausführungen zu der Erwägung Anregung geben möchten, ob es nicht geboten sei, in Zukunft mit zuverlässigeren Zahlen zu arbeiten. Im Laufe von 3 Jahren könnten in Folge von Handelskrisen große Verkehrsstockungen eintreten und schon jetzt sei die Geschäftslage mancher Industriezweige ungünstiger, als vor einem halben Jahre. Die ganze Sachlage scheine ihm deshalb recht sanguinisch aufgefaßt. Vielleicht möge er etwas pessimistisch denken, aber das sei sehr am Platze. Es sei nun zwar nicht möglich, im Einzelnen die zu hohen Veranschlagungen nachzuweisen, aber um ein Beispiel zu wählen, wolle er erwähnen, daß die Lage des Petroleum-Geschäftes u. A. auch keine Veranschlagung gebe, höhere oder nur gleich hohe Einnahmen zu erwarten. Trotz des Widerspruchs des Regierungs-Com-

missars in der Berathung über die Nordenhammer Vorlage müsse er seine Behauptung aufrecht erhalten, daß der Petroleumverkehr an der Weser abnehme und an der Elbe zunehme. In den Jahren 1879—1883 habe die Petroleum-Einfuhr an der Weser um 25 %, von 4 157 983 Center auf 3 097 867 Centner, abgenommen.

Die Zufuhr habe betragen in den ersten 11 Monaten des Jahres 1883:

auf der Weser 916 566 Barrel,  
" " Elbe 881 760 "

in dem gleichen Zeitraum 1884:

auf der Weser 624 138 Barrel,  
" " Elbe 1 037 484 "

Der Versand habe betragen in den ersten 11 Monaten 1883:

von der Weser 799 619 Barrel,  
" " Elbe 912 576 "

und in dem gleichen Zeitraum 1884:

von der Weser 857 525 Barrel,  
" " Elbe 1 014 530 "

Speziell die Zahlen für Nordenhamm seien durchaus keine günstigen. Es haben betragen:

	die Zufuhr:	die Abfuhr:
1880	37 000 Barrel,	26 000 Barrel,
1881	55 000 "	37 000 "
1882	48 000 "	34 000 "
1883	275 000 "	79 000 "
1884	39 000 "	182 000 "

Der Lagerbestand habe sich also von 241 000 Barrel auf 96 000 Barrel vermindert. Bei solcher Abnahme der Zufuhr, wie sie seit Jahresfrist stattgefunden habe, sei selbstverständlich auch nicht auf Zunahme des Verbandes zu rechnen. Also sei nicht in allen Artikeln steigende Tendenz vorhanden und deshalb der Voranschlag recht hoch gegriffen. Trotzdem sei er für die Neu-Anlagen in Nordenhamm, wie er ausdrücklich bemerken wolle, da dadurch der Verkehr jedenfalls gesteigert werden würde.

Bezüglich der Seehafenausnahmetarife habe der Regierungs-Commissar erklärt, die Häfen eines bestimmten Flußgebietes müßten gleich behandelt werden, dann sollte aber wirklich gleiche Behandlung eintreten. Als früher die Seehafenausnahmetarife gemacht wurden, habe die Sache anders gelegen, damals sei Bremen noch nicht als Seehafen zu betrachten gewesen. Jetzt sei Bremen Seehafen geworden. Es läge an der Unterweser und hätte niedrigere Tarife als Brake und Nordenhamm. Er verlange nun nicht Erhöhung der Bremer, sondern Ermäßigung der Tarife für die unterhalb Bremen liegenden Häfen. Das möge schwierig sein, müsse aber doch durchgesetzt werden können. Nach den jetzigen Grundsätzen müßte ja z. B. Papenburg niedrigere



Tarife als Leer haben, das sei aber doch nicht der Fall. Im Vergleiche zu den Seehafen-Tarifen der Ems- und holländischen Häfen seien die Tarife der Weserhäfen im Allgemeinen viel zu hoch. Großer Export sei deshalb von der Weser aus kaum möglich und die Eisenbahnen würden mit mäßigeren Tarifen weit bessere Einnahmen erzielen, da auf der Weser stets frachtsuchende Schiffe seien.

Einen speziellen Fall wolle er noch zur Sprache bringen. Die Fracht für Pitch-pine- und Yellow-pine-Hölzer sei erhöht. Diese Tariferhöhung habe die Wirkung einer Zollerhöhung. Dann sei aber ein richtiger Zoll besser. So werde der Verkehr nur von der Weser weg nach Holland geleitet. Er bitte die Eisenbahnverwaltung dringend, hier Milderung zu schaffen.

Reg.-Com. **Ramsauer:** Es sei hier nicht Ort und Zeit, die Frage der Seehafentarife eingehend zu erörtern. Schon 1867 seien auf dem volkswirtschaftlichen Congreß zu Delmenhorst dieselben Gründe gegen diese Tarife vorgebracht. Aber die Seetarife seien Ausnahmen, die aus ganz besonderen Gründen neben dem normalen Tarif statuiert würden. In jedem einzelnen Fall müßte diese Ausnahme begründet werden. Ob die Gründe allerdings jedesmal wirklich ausreichend seien, sei quaestu facti. Bekomme man aber einen solchen Ausnahmetarif, dann dürften die Interessenten nicht sagen: Wenn ihr für den Tarif jenen Punkt erreichen könnt, dann müßt ihr auch den Punkt diesseits dafür erreichen können. Damit würde man die Ausnahme zur Regel machen oder das Normale nach der Ausnahme reguliren. Was das Petroleumgeschäft betreffe, so hätten früher die Leute gesagt: Man lege in Nordenhamm Alles ein, führe aber nichts weg, jetzt sagte man: Sie führen Alles weg, legten aber nichts ein. Das müsse sich eben ausgleichen. Das Petroleumgeschäft an der Elbe habe sich allerdings gehoben, das an der Weser aber darum nicht abgenommen. Man müsse nicht die statistischen Zahlen, sondern das Geschäft im Ganzen betrachten. Ein genauer Voranschlag sei nicht möglich, wenn auch wünschenswerth. Berücksichtigt müsse auch werden, daß die Ausgaben und Einnahmen in Wechselwirkung ständen, ev. also auch eine Reduction der Ausgaben erforderlich werden würde.

Berichterstatter Abg. **Windmüller:** Der Ausschuß erwarte einen Ueberschuß von 1 347 000 *M.*, habe aber nur 1 115 000 *M.* eingestellt. Ebenso seien auch die Ausgaben um 100 000 *M.* höher gegriffen. Sollte nun der Fall eintreten, daß die Einnahmen nicht die eingestellte Summe erzielten, dann würden auch in den Ausgaben Ersparungen erzielt werden. Die Erhöhung der Einnahmen aus dem Viehtransporte habe der Regierungs-Commissar damit begründet, daß er hoffe, die Viehsperre nach Holland hin werde aufgehoben werden, und weil überall der Viehver-

sand sich bedeutend gehoben hätte. Bei der Verkehrssteigerung sei das Hauptgewicht nicht auf das Petroleum zu legen, sondern namentlich auf die lehtjährigen guten Ernten und der Steigerung des Verkehrs in anderen Massengütern und in Stückgütern. Er glaube, daß der Landtag mit vollem Vertrauen die veranschlagten Summen einstellen könne.

Abg. **Ahlhorn:** Bezüglich der Tariffäge bedaure er die Benachtheiligung Brakes. Das sei aber nicht zu ändern. Ebenso bedaure er den Rückgang des Weser-Petroleumgeschäftes für Nordenhamm und hoffe, daß die Eisenbahndirection Anlaß nehmen werde, mit dem Bau des neulich bewilligten Naphtapiers vorsichtig zu sein, und erst die weitere Entwicklung des Verkehrs abzuwarten. Hauptsächlich müsse er sich aber gegen den Wunsch des Abg. Schulze nach einjährigen Budgetperioden, der aus dessen Rede hervorgeleuchtet habe, wenden. Diese seien unpractisch. Man möge nur die außerordentliche Vermehrung der Kosten bedenken, nicht nur der baaren Auslagen, sondern auch der indirecten Kosten für weitere Beamtenstellen und dergl. Die Gefährlichkeit der Schwankungen in den Einnahmen der Eisenbahn werde sich durch Ansammlung eines Reservefonds vermeiden lassen.

Abg. **Schiff:** Die Auffassung des Abg. Schulze, daß der Voranschlag optimistisch abgefaßt sei, sei nicht richtig. Es sei z. B. für 1887 der Ueberschuß um 100 000 *M.* niedriger veranschlagt, als 1883, von 1884 garnicht zu reden. Bei der ersten Uebersicht könnten wohl die Einnahmen zu hoch angefaßt scheinen, aber die Ausgaben seien ihnen angepaßt. Selbst wenn die Einnahmen von Nordenhamm sich verringerten, würde das keinen wesentlichen Einfluß auf den Voranschlag üben, wenn der Abg. Schulze nicht annehmen wolle, daß die Einnahmen von Nordenhamm einmal ganz ausblieben. Betreffend Pitch-pine-Holz wolle er bemerken, daß, wie er höre, die Eisenbahndirection sich ohne Erfolg in Berlin bemüht habe, eine Tarifänderung herbeizuführen. So bekäme Holland den ganzen Handel darin. Ein erhöhter Zoll würde rationeller gewesen sein.

Abg. **Schulze:** Er habe Nordenhamm nur als Beispiel gebraucht, und nicht die Sache so dargestellt, als ob durch Nordenhamm das ganze Budget alterirt werde. Dem Regierungs-Commissar entgegne er: die Tarife seien dieselben geblieben, aber das Verhältniß verschoben durch Eintritt Bremens in die Reihe der Seehäfen. Seine Ansicht über das Sinken des Petroleumverkehrs an der Weser sei nicht widerlegt. Er habe nicht diese und jene statistischen Zahlen vorgeführt — wie der Regierungs-Commissar sich ausdrückt habe —, sondern die Zahlen über das Petroleum-Geschäft im Ganzen. An einjährige Budgetperioden habe

er garnicht gedacht, sondern nur gesagt, daß eine Schätzung der Einnahmen auf 3 Jahre nicht möglich sei.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Das Pitch-pine-Holz sei immer im Spezialtarif I gewesen, thatsächlich aber in Folge verschiedener Umstände in Specialtarif II gefahren worden. Bei einer gemeinschaftlichen Prüfung in der ständigen Tarifkommission sei allseitig anerkannt, daß es nach den bestehenden Bestimmungen in Classe 1 gehöre. Die Eisenbahndirection habe versucht, es nach Classe 2 zu bringen. Es sei aber nicht gelungen, und könne erst auf der nächstjährigen Conferenz wieder versucht werden. Nöthig sei aber, daß die Consumenten bis dahin reclamirten, die Petitionen der Wasserplätze allein würden wenig Erfolg haben.

Zu Z. 26:

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Im Ausschuß sei die Frage der Erhöhung der Pacht erörtert worden. Nach einer Mittheilung des Regierungs-Commissars über die einzelnen Restaurationen habe der Ausschuß jedoch mehr Werth auf gute Restaurationen, als auf eine Steigerung der Pacht-erträgnisse gelegt.

Die Titel I—VI werden genehmigt.

Zu Titel I der Ausgaben:

Abg. **Ahlhorn**: Schon im vorigen Landtag sei der Eisenbahnausschuß bemüht gewesen zu erwirken, daß die Regierung nach 18jähriger Dienstzeit die Unterbeamten regelmäßig als Staatsdiener anstelle. Die Regierung habe damals beantragt, dies nur ausnahmsweise thun zu müssen, der Ausschuß habe aber damals beschlossen, daß es regelmäßig geschehen solle. Gute Führung der Betreffenden sei dabei natürlich vorausgesetzt. Wäre das aber der Fall, so bitte er die Staatsregierung, womöglich noch vor Neujahr mit solchen Anstellungen vorzugehen.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Es handle sich nicht um Anstellung, sondern um unwiderrufliche Anstellung. Er habe sich eine Anciennitätsliste sämtlicher Unterbeamten machen lassen, und sobald einer 18 Dienstjahre vollendet habe, prüfe er den Fall und erfolge bei guter Führung unwiderrufliche Anstellung.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Er habe hier 2 Punkte zu berühren. Zu den Positionen 41—47 sei die Ueberrechnung nicht gestattet, trotzdem die Staatsregierung dieselbe verlangt habe. Der Ausschuß habe sich aus den im Bericht dargelegten Gründen nicht dazu veranlaßt gesehen. Sodann seien die Gehälter der Eisenbahndirection aus- geworfen, wie sie in Wirklichkeit bemessen seien, ohne etwaige Zulagen in Rechnung zu bringen. Dagegen seien unter Ia 5000 *M.* zu gemeinsamen Ausgaben eingestellt, aus denen diese etwaigen Zulagen hätten bestritten werden sollen. Dieser Posten sei vom Ausschuß gestrichen worden, weil er früher nie verausgabt worden sei. Dieser Sachverhalt sei ihm erst

heute Morgen mitgetheilt worden, und so habe er sich mit dem Ausschuß nicht besprechen können. Er glaube aber im Einverständnis mit demselben zu handeln, wenn er beantrage, statt Antrag 4:

Der Landtag wolle zu Ia gemeinsame Ausgaben pro 1885/87 jährlich 3000 *M.* einstellen.

Der Regierungs-Commissar habe ihm erklärt, daß 3000 *M.* genügen werden.

Zu Z. 50:

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Bei der Anstellung des Regulativs sei ein Irrthum untergelaufen. Das Anfangs- gehalt von 850 *M.* für die Bahnmeister sei zu niedrig ge- griffen. Dafür könne die Staatsregierung keine tüchtige Leute bekommen. Der Ausschuß habe erwogen, ob eine Aenderung des Regulativs am Platze sei, dies aber nicht für zweckmäßig befunden.

Zu Ziffer 57:

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Der Gehalt der Locomotivführer betrage für die ältesten 2900—3000 *M.*, für die jüngeren etwas weniger. Dasselbe setze sich zusam- men aus 1850 *M.* Gehalt und 950 *M.* Nebenbezüge.

Zu Z. 58:

Abg. **Ahlhorn**: Er freue sich, daß die diätarischen Beamten durch diese Position Zulagen erhielten, aber in derselben befänden sich auch Beträge für Neuanstellungen. Diese wünsche er nicht zu zahlreich, sondern lieber Mehr- beschäftigung der vorhandenen, damit diese mehr Besoldung bekämen.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Er stimme dem Abg. Ahlhorn bei. Auch der Ausschuß habe eine Auf- besserung dieser Classe gewünscht, weil das Gehalt derselben gering und eine Aufbesserung im Ganzen in den letzten Jahren nicht erfolgt sei. Auch der Ausschuß wünsche nicht eine Vermehrung, sondern eine Verbesserung des Personals. Jetzt bekämen Hilfsarbeiter 1060 *M.*, Weichenwärter 720 *M.*, expeditende Weichenwärter noch eine Zulage.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Er sei mit den Vorrednern einverstanden. Jetzt wären die Dienststunden Morgens von 9—1 Uhr und Nachmittags von 4—7 oder 3—6. Trotz- dem würde noch außer dem Bureau gearbeitet. In Olden- burg würde auch an Sonntagen von den Bureaubeamten Stationsdienst wahrgenommen, um Vertretungen zu sparen.

Abg. **Thorade**: Im Allgemeinen sei er der Ansicht Ahlhorn's und Windmüller's, aber er wünsche nicht eine Vermehrung der Arbeitsleistung bei dem unmittelbaren Be- triebe. Dort könne eine Ueberlastung recht bedenklich werden. Ueberlastete Hilfswärter könnten den Betrieb gefährden. Es stehe ja fest, daß ein Theil der neulichen großen Eisen- bahnunfälle durch allzustarke Anspannung der Arbeitskräfte herbeigeführt sei.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Das von ihm Gesagte beziehe sich ausschließlich auf das Bureaupersonal.

Abg. **Ahlhorn**: Ausdrücklich habe er Weichenwärter ausgenommen. Die vom Regierungs-Commissar erwähnte Sonntagsarbeit werde nicht schaden.

Zu §. 61:

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Bei dieser Position sei durch Aufstellung des Regulativs insofern eine Aenderung eingetreten, als einige Beamten, die häufige Touren zu machen hätten, ein Pauschquantum erhielten. Der Ausschuß hätte mit Genugthuung gesehen, daß in Folge dieser Einrichtung die Ausgabe für Diäten erheblich heruntergegangen sei.

Zu §. 68:

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Hier habe der Ausschuß die Ueberrechnung abgelehnt und nehme er an, daß die Staatsregierung damit einverstanden sein werde. Der Ausschuß sei dazu geführt, weil der vorige Eisenbahnausschuß bemüht gewesen sei, diese einzelnen Positionen ganz besonders sorgfältig auf ihr Bedürfniß zu prüfen und ergeben die thatsächlichen Ausgaben allenthalben beinahe vollständige Uebereinstimmung. Die Ausgabepositionen wären nicht überall erreicht, aber gerade hier sei es nothwendig, dem Landtag ein genaues Bild zu geben über die Gehalte und Nebenbezüge. Die Positionen 68 und 69 seien analog der jetzt gezahlten Summe, deshalb glaube der Ausschuß, daß die Staatsregierung Pensionirungen und Stellung auf Wartegeld in größerem Umfange nicht beabsichtige. Die Position 71 b sei etwas neues, aber die Krankenkasse beruhe auf Reichsgesetzgebung. Bezüglich des Zuschusses zur Pensionskasse könne er sich auf frühere Ausführungen beziehen. Staatsregierung und Ausschuß glaubten abwarten zu müssen, wie sich die Sache gestalten werde, zumal, da auch hier Reichsgesetzgebung in Aussicht stände.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Im Princip sei er mit dem Wegfall der Ueberrechnung einverstanden. Aber bei der Aufstellung des Stats sei man davon ausgegangen, daß sie bewilligt werden würde. Er hoffe auch so anzukommen, schlimmstenfalls werde eine Ueberschreitung eintreten und der Landtag etwas nachbewilligen müssen.

Abg. **Thorade**: Zu §. 71 a—b richte er an die Staatsregierung die Anfrage, wie es mit dem von der Eisenbahnverwaltung früher angesammelten Eisenbahnkrankenkassenfond stände. Ob dieser der neuen Eisenbahnbezirkskrankenkasse oder der Pensions- oder der Unterstützungskasse zugewiesen sei.

Abg. **Ahlhorn**: Er richte an die Staatsregierung die Anfrage, wie hoch sich jetzt der Fond der Unterstützungskasse belaufe. Zur Pensionskasse werde er gerne 50 000 oder 100 000 *M.* à fond perdu zuführen, damit dieselbe noch leistungsfähiger werde.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Die Eisenbahnkrankenkassen seien von Anfang an gesetzlich so organisirt gewesen, daß sie ohne Fond nur mit Einnahme und Ausgabe arbeiteten. Später sei aus den verschiedenen Kassen eine Betriebskrankenkasse gebildet und dabei die frühere Bestimmung aufgenommen, daß der Ueberschuß der Unterstützungskasse zugeführt werde. Die Unterstützungskasse habe sich gut entwickelt. Man sei möglichst sparsam verfahren, um sie leistungsfähiger zu machen. Der Fond derselben betrage jetzt ca. 200 000 *M.*, im nächsten Jahre würde er 250 000 *M.* erreichen. Dann solle derselbe nicht weiter angesammelt, sondern die 4% Zinsen verausgabt werden. Nur soweit das Capital angegriffen werde, solle es durch den bisherigen Staatszuschuß wieder ergänzt werden.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Er bemerke, daß nach einer Bestimmung in dem Regulativ der Ueberschuß aus der Krankenkasse in die Unterstützungskasse übergeführt werden solle. Das sei nach dem Reichsgesetz nicht mehr zulässig. Vielleicht wäre es angebracht, einige Bezüge der Unterstützungskasse, nachdem dieselbe einen Capitalfond von einer viertel Million angesammelt, der Pensionskasse zuzuführen.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Mit der Tendenz dieser Anregung sei er einverstanden. Bei der Gründung der Pensionskasse sei ihm klar gewesen, daß man zuerst Erfahrungen machen müsse. Er sei davon ausgegangen, wie viel Geld von dem Staat zu erlangen sei, und, der gesetzlichen Voraussetzung entsprechend, sei der gleiche Betrag als Leistung der Mitglieder in Aussicht genommen. Nach diesen Einnahmen seien dann die möglichen Prästationen berechtigt. Diese Veranschlagung sei wiederholt geprüft und richtig befunden. Darnach möge man erst drei Jahre wirthschaften lassen, dann werde er ein vollständiges Bild der Kasse geben können.

Abg. **Ahlhorn**: Er wolle nur constatiren, daß in diese Kasse auch der Ertrag der Strafarten falle, die Eisenbahnkasse also durch dieselbe nicht bereichert werde.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Die Summe zu §. 71 e habe der Ausschuß recht mäßig gefunden, sie sei aber nur ein Griff und deshalb habe der Ausschuß nichts daran geändert.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Ursprünglich habe die Eisenbahndirection gemeinschaftlich mit der preussischen Staatsbahnverwaltung die Unfallversicherung regeln wollen. Das sei aber aufgegeben, nachdem der Gegenseitigkeitszwang für Staatsanstalten in den Entwurf des Gesetzes, betr. Erweiterung der Unfallversicherung auf alle Angehörige von Transportgewerben, aufgegeben sei. Materiell werde sich die Sache so gestalten, daß die Eisenbahnverwaltung alle gesetzlichen Leistungen aus eigener Kasse bezahle, ohne weitere Deckung.

Die Ausschufsanträge 5—7 werden angenommen.

Zu Z. 9:

Abg. **Clodius**: Er vermisse die Begründung für die Verwendung von 9000 *M.* für bauliche Veränderungen in Hude.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Der Abg. Clodius habe gefehlt bei der Berathung, sonst werde er Aufklärung bekommen haben. Die Voranschläge würden von den Betriebsinspectoren aufgestellt, dann revidirt und in einer Conferenz erörtert. Da viele Instandsetzungen in der letzten Periode aus Sparsamkeitsrücksichten unterlassen wären, so müsse dies jetzt nachgeholt werden.

Abg. **Clodius**: Er sei durch die Ausführungen des Berichterstatters befriedigt.

Die Anträge 8 und 9 werden angenommen.

Zu Z. 110:

Reg.-Com. **Ramsauer**: Die Eisenbahndirection habe sich schwer entschlossen, mit der Heizung der III. Classe vorzugehen. Doch werde sie 17 Wagen mit Defen versehen lassen. 17 Wagen möchten wenig erscheinen, aber es läge nicht in der Absicht der Eisenbahndirection, diese Zahl zu erhöhen, denn die Einrichtung solle nur für die Reisenden sein, die größere Touren machten. Auffallend sei vielleicht, daß man gerade im Winter mit der Herstellung den Anfang mache, aber im Sommer könne man das Betriebsmaterial nicht entbehren.

Abg. **Thorade**: Er habe ein Gefühl der Befriedigung über die Erwärmung der III. Classe, aber das Bedenken, daß 17 Wagen zu wenig seien. Man möge nun doch auch eine volle Leistung liefern. Außerdem bitte er die Heizung nicht zu übertreiben. Die Ueberheizung sei chronisch, besonders an warmen Tagen. Man fange an einem bestimmten Datum an und richte sich nicht nach der Witterung. Das ließe sich, wenn auch mit Schwierigkeit, Alles abstellen, wenn die Betriebsinspectoren streng darauf achteten. Die 17 Wagen würden bei warmen Tagen genügen, nicht aber bei wirklicher Kälte. Die Eisenbahndirection werde dann zur Mehranschaffung durch das Publikum gedrängt werden. Dann sei auch die Erleuchtung im Vergleich zu anderen Bahnen auf der Oldenburger Bahn sehr schlecht. Das ließe sich mit geringen Kosten abstellen.

Abg. **Tanzen**: Bezüglich der Ueberheizung schließe er sich den Ausführungen des Abg. Thorade an. Das werde sich doch abstellen lassen.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Er leide selbst vielleicht am meisten unter der Ueberheizung, aber dieselben Klagen höre man überall. Eine Abstellung sei schwierig. Begonnen würde übrigens mit der Heizung nach dem Thermometer. Wenn sie aber einmal angefangen sei, werde sie ohne Unterbrechung fortgesetzt. Das geschähe in Folge Vereinbarung

mit den Nachbarbahnen. Die Beleuchtung werde successive verbessert. Das sei aber ziemlich kostspielig. Ueber die 17 Wagen sei speciell disponirt, so daß auf jeden Zug ein geheizter Wagen käme.

Abg. **Mhlhorn**: Die Beleuchtung sei wohl ausreichend. Gut könne sie nur sein bei Gas, und das sei zu kostspielig. Die Ansprüche würden leicht immer größer, lieber solle man sich einschränken und Secundärbahnen bauen. Dort würden die Leute sich freuen, überhaupt Wagen zu haben und ohne Licht und Heizung zufrieden sein.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Er möchte in Anregung bringen, die Wagen III. Classe mit Strohmatte zu versehen zum Schutz gegen den Zug von unten.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Bei der Verbesserung der Beleuchtung sei für ihn mit ein Beweggrund, daß bei der jetzigen Einrichtung das Gespräch in einem Coupee im Nachbarcoupee gehört werde. Das führe zu Unzuträglichkeiten.

Abg. **Schiff**: Er sei damit einverstanden, daß nicht mehr als 17 Wagen III. Classe geheizt werden. Man dürfe die III. Classe nicht zu comfortabel machen, um der II. Classe nicht zuviel Leute zu entziehen. Auf der Strecke Hude-Nordenhamm bitte er die Controle der Defen den Schaffnern zu übergeben.

Abg. **Thorade**: Finanzielle Bedeutung könne er dieser Position nicht beilegen. Dem Abg. Schiff bemerke er: Je comfortabler man die III. Classe mache, um so mehr Leute würden fahren.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Die 800 *M.* seien nur für Brennmaterial bestimmt, dazu kämen aber noch mancherlei andere Ausgaben.

Antrag 10 wird angenommen.

Zu Z. 124:

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Die Position sei erhöht, weil die Befoldungen und sachlichen Kosten der Materialwerkstätte hier verbucht würden auf Anordnung des Reichseisenbahnamtes. Materiell sei keine Aenderung eingetreten.

Zu Z. 121:

Abg. **Schulze**: Das Innere der Wagen II. Classe befände sich in recht schlechtem Zustande. Er bitte die Eisenbahndirection um Abhülfe.

Antrag 11—13 werden angenommen.

Zu Titel VIII stellt der Berichtstatter Abg. Windmüller Namens des Ausschusses den Abänderungsantrag: Bei Pos. 139, Ablieferung an die Landeskasse, ist statt jährlich 1 150 000 *M.* zu setzen:

1885 — 1 152 000 *M.*,

1886 — 1 152 000 *M.* und

1887 — 1 152 000 *M.*

Derfelbe wird angenommen, ebenso der Antrag 15.



IV. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses, betr. die Fortschreibung der zur Eisenbahn gehörigen Gebäude und Grundstücke.

Der Ausschufsantrag:

Der Landtag wolle das betreffende Schreiben für erledigt erklären,  
wird angenommen.

V. Antrag des Finanzausschusses über den §. 17 des Einnahme-Voranschlags des Herzogthums.

Statt des vom Ausschuf zurückgezogenen Antrags wurde folgender Antrag von demselben eingebracht:

Der Landtag wolle genehmigen, daß im §. 17 der Einnahmen, Ertrag der Eisenbahnen (Betriebsüberschuß) pro 1885/87 jährlich 1 152 000 *M.* in den Voranschlag aufgenommen werden.

Derselbe wird angenommen.

VI. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die Mitbenutzung der Anlagen anderer Bahnverwaltungen.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Der Vertrag mit der rheinischen Bahn wegen Quakenbrück sei practisch und finanziell vortheilhaft. Ebenso verhalte es sich mit Wittmund. Er empfehle die Annahme des Ausschufantrages.

Derselbe wird angenommen.

VII. Nachträglicher Bericht des Finanzausschusses, betr. den Voranschlag der Ausgaben des Herzogthums für 1885/87.

Der Ausschufsantrag:

Der Landtag wolle zu §. 76a zum Bau einer Eisenbahn von Ahlhorn nach Bechta 650 000 *M.* und zu §. 77b Zuschuß an den Eisenbahnerneuerungsfond 350 000 *M.* in den Voranschlag der Ausgaben des Herzogthums Oldenburg für 1885 einstellen,

wird angenommen.

VIII. Nachtrag zum Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die Eisenbahnbetriebskasse pro 1885/87.

Gegen die Berathung dieses nicht auf der Tagesordnung stehenden Gegenstandes erhebt sich kein Widerspruch.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Durch die Bewilligung der Bahn sei auch die Bewilligung des Betriebes nothwendig geworden. Es handle sich hier um die persönlichen Bezüge, von der Nachbewilligung der sachlichen habe die Staatsregierung absehen zu können geglaubt. Der Ausschuf sei damit einverstanden gewesen, weil nicht abzusehen sei, wie viel erforderlich sein werde, und außerdem die Vertheilung auf den Hauptetat sehr schwierig sein werde. Außerdem wolle man eine Vermengung des Regulativs vermeiden, um die Ergebnisse zu übersehen.

Abg. **Tanzen**: Ihm sei nicht klar, ob dies eine Ergänzung des Regulativs sei oder nicht.

Reg.-Com. **Ramsauer**: Die Posten sollten außerhalb des Regulativs speciell bewilligt werden.

**Berichte.** XXII. Landtag.

Abg. **Tanzen**: Durch die Aeußerung des Berichterstatters sei ihm dies zweifelhaft gewesen.

Abg. **Windmüller**: Die Bewilligung geschehe außer-regulativmäßig, practisch komme es indeß auf dasselbe hinaus, als wenn das Regulativ geändert werde.

Die Ausschufanträge:

Antrag I:

Der Landtag wolle zum Betriebe der Ahlhorn-Bechtaer Eisenbahn die Staatsregierung ermächtigen, daß sie über die im §. 12 des Gesetzes vom 19. März 1883, betr. die Organisation der Eisenbahnverwaltung, normirte Beamtenzahl hinaus anstellen kann:

1	Bahnmeister	mit einem Gehalt von <i>M.</i> 1500
1	Stationsverwalter	" " " " " 2000
1	exp. Weichenwärter	" " " " " 1000
1	Locomotivführer	" " " " " 1350
1	Packmeister	" " " " " 1350
1	Schaffner	" " " " " 900

Antrag II:

Der Landtag wolle genehmigen, daß die Staatsregierung zum Betriebe der Eisenbahn Ahlhorn-Bechta aus den Mitteln der Betriebskasse folgende Ausgaben bestreite:

	für	Gehalt.	Nebenbezüge.	Dienst- kleidung.
<b>A. Civilstaatsdiener.</b>				
1.	1 Bahnmeister	1500	—	55
2.	1 Stationsverwalter in Bechta	2000	—	—
3.	1 exp. Weichenwärter, Langförde	1000	—	45
4.	1 Locomotivführer	1350	1100	55
5.	1 Packmeister	1350	450	50
6.	1 Schaffner	900	450	50
<b>B. Diatarische Beamte.</b>				
7.	6 Weichenwärter à 684 Expeditionszulage für einen Weichenwärter in Schneiderkrug	4104	—	270
8.	1 controlirender Bahn- wärter	600	—	45
9.	1 Locomotivführer- Gehülfe	1000	600	20
10.	1 Heizer	850	400	20
11.	2 Maschinenpuzer à 750	1500	—	—
12.	1 Stationsarbeiter	660	—	—
13.	1 Bremser	600	300	20
		<i>M.</i> 17 522	3300	630

	Gehalt.	Nebenbezüge.	Dienst- kleidung.
14. An Vertretungs- kosten	<i>M.</i> 548		
	<i>M.</i> 18 070	3300	630
	" 3 300		
	" 630		
Zuf.	<i>M.</i> 22 000		

werden angenommen.

IX. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Rechnungen der Krongutskasse des Herzogthums Oldenburg pro 1881/83, dieselben für das Fürstenthum Lübeck pro 1879/81, sowie auch dieselben für das Fürstenthum Birkenfeld für 1880/82.

Der Ausschufsantrag:

Der Landtag wolle dieselben unbeanstandet an die Großherzogliche Staatsregierung zurückgelangen lassen, wird angenommen.

Damit ist die Tagesordnung erledigt. Nächste Sitzung Dienstag, den 16. December, Vormittags 10 Uhr.

Tagesordnung:

1. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Abtragung des Tannen'schen Grobendeichs u. zum Zweck auszuführender Meliorationen.
2. Bericht desselben Ausschusses, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Landes-Kultur-fonds für 1885/87.
3. Bericht desselben Ausschusses, betr. die Einnahmen

und Ausgaben der Staatsgutscapitalienkassen der drei Provinzen für 1885/87.

4. Bericht desselben Ausschusses, betr. Gesetz für das Fürstenthum Birkenfeld wegen Abänderung des Gesetzes vom 1. Mai 1865, betr. die Einführung einer Einkommensteuer.
5. Bericht desselben Ausschusses, betr. den Gesetzentwurf wegen Abänderung des Gesetzes vom 3. Juli 1865, betr. Einführung einer Einkommensteuer für das Fürstenthum Lübeck.
6. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Gesetzentwurfs für das Herzogthum Oldenburg, betr. Erhebung einer Abgabe von Tanzgesellschaften u. s. w.
7. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses, betr. ein Gesuch des Lehrers Eschhusius zu Sandel um Bewilligung der Ortszulage.
8. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Verzeichnisse der in der Zeit vom 1. October 1881 bis 1. October 1884 im Bestande des Staats- und Kronguts der drei Provinzen vorgekommenen Veränderungen.
9. Bericht desselben Ausschusses, betr. die Rechnungen der Landeskasse des Fürstenthums Birkenfeld für 1879/81.

Der Berichterstatter:

Barnstedt.

