

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen der ... Versammlung des ... Landtags des Freistaats Oldenburg

Staat Oldenburg

**Oldenburg, Landtag 1.1849/51 - 33.1916/19; [N.F.] 1.1919/20 -
5.1928/30[?]**

Anlage 21-29

[urn:nbn:de:gbv:45:1-90128](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-90128)

Anlage 21.

B e r i c h t

des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betreffend Abänderung des Artikels 19 Absatz 1 des Gesetzes vom 28. Januar 1879, betreffend die Einführung des Gesetzes über den Eigenthumserwerb an Grundstücken und deren dingliche Belastung und der Grundbuchordnung.

(Anlage 6 Seite 16.)

Der Gesetzentwurf entspricht dem in der vorigen Landtagsession berathenen und am 6. Januar 1882 publicirten, denselben Gegenstand betreffenden Gesetze für das Herzogthum. Der Provinzialrath hat dem Artikel 1 des Entwurfs zugestimmt, dagegen mit 8 gegen 6 Stimmen beschlossen, daß der im Artikel 2 erwähnte Gebührentarif mit dem Landtage gesetzlich festgestellt werde. (S. 18). Der in Frage stehende Kostentarif ist, wie der Artikel 2 ausdrücklich besagt, nur ein provisorischer und präjudicirt einer späteren definitiven Tarification in keiner Weise. Für einen schon jetzt festzustellenden endgültigen Kostentarif fehlt es an jeder Vorarbeit und würde, wenn man die Vorlegung jetzt verlangen wollte, die für das Herzogthum acceptirte und vom Provinzialrathe für das Fürstenthum

gebilligte, offenbar sehr zweckmäßige Beschleunigung des definitiven Inkrafttretens der Grundbuchgesetze damit vereitelt werden. Der Ausschuß, welcher, soweit noch nöthig sein sollte, im übrigen auf die dem Entwurfe beigelegten Motive (S. 17) Bezug nimmt, stellt den

Antrag:

Der Landtag wolle dem Entwurfe eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. Abänderung des Artikels 19 Abs. 1 des Gesetzes vom 28. Januar 1879, betr. die Einführung des Gesetzes über den Eigenthumserwerb an Grundstücken und deren dingliche Belastung und der Grundbuchordnung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichtstatter:

Deeken.

Anlage 22.

B e r i c h t

des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betreffend Abänderung des Artikels 19 Absatz 1 des Gesetzes vom 28. Januar 1879, betreffend die Einführung des Gesetzes über den Eigenthumserwerb an Grundstücken und deren dingliche Belastung und der Grundbuchordnung.

(Anlage 6 Seite 16.)

Nach Annahme des Entwurfs in erster Lesung beantragt der Ausschuß:

Der Landtag wolle dem Entwurfe eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. Abänderung des Artikels 19 Absatz 1 des Gesetzes vom 28. Januar

1879, betr. die Einführung des Gesetzes über den Eigenthumserwerb an Grundstücken und deren dingliche Belastung und der Grundbuchordnung auch in zweiter Lesung seine Zustimmung ertheilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichtstatter:

Deeken.

Anlage 23.

Bericht

des Verwaltungsausschusses über die Verordnung vom 11. April 1874, betreffend authentische Interpretation des Artikels 26 § 2 der Wasserordnung für das Herzogthum Oldenburg vom 20. November 1868. (Anlage 3 Seite 12.)

Die fragliche Verordnung ist seit fast 9 Jahren in Kraft. Dieselbe ist nach Anhörung und im Einverständnisse des ständigen Landtagsausschusses erlassen und in Folge eines allseitigen Uebersehens bisher dem Landtage nicht vorgelegt worden.

Der in Frage stehende Artikel 26 § 2 der Wasserordnung bestimmt bezüglich der öffentlichen Unternehmungen zur Förderung der Bodencultur, daß die an einer für öffentlich erklärten Unternehmung theilnehmenden Grundbesitzer eine Genossenschaft bilden. Es war nun die Creditwürdigkeit einer solchen Genossenschaft in Frage gekommen, weil jener § 2 nicht ausdrücklich besagt, daß dieselbe Corporationsrechte habe. Die Gläubiger der Genossenschaft würden sich, wenn derselben keine Corporationsrechte zustehen, an die einzelnen Genossen zu halten haben und würde demnach die Genossenschaft als solche schwerlich

Credit finden. Damit aber würde die Forderung der Bodencultur durch solche Genossenschaften häufig illusorisch werden und würden die gesetzlich angestrebten Genossenschaften schwerlich zu Stande kommen. Deshalb aber läßt sich nicht bezweifeln, daß die gesetzgebenden Factoren davon ausgegangen sind, daß den fraglichen Genossenschaften Corporationsrechte beigelegt sein sollten, weil sie, ohne diese meistens nicht lebensfähig sein würden. Zur Beseitigung der entstandenen Zweifel, und zwar auch rückwirkend, war jene authentische Interpretation erforderlich und trägt deshalb der Ausschuss kein Bedenken zu beantragen, daß

Der Landtag wolle der Verordnung vom 11. April 1874, betr. authentische Interpretation des Artikels 26 § 2 der Wasserordnung für das Herzogthum nachträglich seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter:
Deeken.

Anlage 24.

Bericht

des Finanzausschusses betreffend den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Besoldungsverhältnisse der bei der Verwaltung der Zölle und in die Reichscasse fließenden inneren indirecten Abgaben angestellten Beamten. (Anlage 9 Seite 20.)

Die Staatsregierung ist schon seit einer langen Reihe von Jahren stets ernstlich bestrebt gewesen, vom Reiche dasjenige zu erhalten, was dieselbe den Grenzbeamten an Gehalten und sonstigen Emolumenten gewährte. Es haben zu diesem Zwecke wiederholt im Bundesrathe Verhandlungen stattgefunden, noch bis zur letzten Zeit, aber immer vergeblich, so daß Oldenburg gezwungen war, um

den betreffenden Beamten ein einigermaßen ausreichendes Gehalt geben zu können, bedeutende Aufwendungen aus der Landes-casse als Zuschüsse zu der vom Reich erstatteten Bauschumme zu machen. Erst vor Kurzem ist es den vereinigten Bemühungen unserer Behörden gelungen, vom Bundesrathe die Zustimmung einer Eingabe Oldenburgs zu erwirken, (welche Eingabe auch dem Entwurfe anliegt) wo-



nach Oldenburg dasjenige erstattet erhält, was wir für unsere Grenzbewachung gezwungen sind auszugeben.

Hiernach wird für unsere Beamten ein annäherndes gleiches Gehalt ausgeworfen, wie solches die Preussischen Zoll-Beamten beziehen, bei den oberen Beamten etwas weniger, bei der größten Anzahl aber ein Plus über die Preussischen Sätze hinaus. Das Unrecht also, was bis jetzt darin bestand, daß wir die Steuern für das Reich erheben, dabei aber aus der Landescaße jährlich 70 bis 75 000 *M* zuschießen mußten, ist erst jetzt durch das vom Bundesrathe genehmigte Regulativ beseitigt.

Der vom Bundesrathe festgestellte Etat bleibt so lange in Kraft, bis sich ein Bedürfniß zur Aenderung des Etats herausstellt; im letzteren Falle ist die Genehmigung des Bundesraths wieder erforderlich, um auf Grund dessen liquidiren zu können.

Zu den einzelnen Artikeln des vorgelegten Entwurfs ist sodann noch Folgendes zu bemerken:

Zu I Zolldirection. Hier soll ein Director mit 3 600 bis 6 500 *M* Gehalt, ein Oberrevisor mit 2 400 bis 3 900 *M*, 3 Revisoren, davon 2 mit je 1 800 bis 3 000 *M*, einer mit 1 200 bis 2 400 *M* angestellt werden, welche Sätze der Ausschuß nicht beanstanden will. Nur über die Bemerkung zu I „Zolldirection“ glaubt der Ausschuß die Sätze etwas niedriger in Vorschlag bringen zu müssen, welche dahin gehen, wenn der Vorsitz einem anderweitig besoldeten Staatsdiener übertragen wird und daneben ein zolltechnisch gebildetes Mitglied eintritt, daß sodann vom Gehalte des Directors eine Summe bis zu 600 *M* als Funktionszulage für den Vorsitzenden und 3 600 bis 5 400 *M* zur Besoldung des Mitgliedes verwandt werden können.

Zu II Hauptämter. Es sollen die Oberinspectoren jeder 5 000 *M* erhalten, also *c.* 800 *M* mehr wie früher. Die Hauptamtsrendanten, welche bisher bis zu 3 400 *M* regulirt waren, sind jetzt mit 3 900 *M* aufgenommen. Die Hauptamtscontroleure sind 400 *M* höher eingestellt, ebenso die Hauptamtsassistenten.

Zu III sind bei den Nebenzollämtern I. Classe und Steuerämtern die Zolleinnehmer im Durchschnitt *c.* 300 *M* höher normirt, die Steuereinnehmer im Minimum um 400 *M*, die Assistenten und Cassengehülfsen im Durchschnitt um 150 *M*.

Zu IV sind auch bei den Zolleinnehmern II. Classe Erhöhungen von 300 *M* im Maximum und 100 *M* im Durchschnitt eingetreten, ebenso

zu V „Aufsichtspersonal“ bei den Obercontroleuren um 400 *M* und bei den Aufsehern von 32 *M* im Durchschnitt, zu welchen noch die Bekleidungsgeelder, welche früher nicht gezahlt wurden, à Person mit 80 *M* hinzugehen, so daß die 199 Zusatzaufseher ein jeder um 112 *M* in seinem Gehalte erhöht worden ist und damit die preussischen Sätze um 14 *M* übersteigen. Diese Erhöhung über die preussischen Sätze hinaus, ist dadurch erzielt worden, daß die höheren Stellen etwas niedriger wie die preussischen normirt sind und ist dadurch der Ausgleich herbeigeführt.

Nach dem Vorhergehenden wird man erschen können, daß durch Annahme des nachstehenden Entwurfs eine bedeutende Aufbesserung der Gehalte unserer Zoll- und Steuer-

beamten erfolgen wird, ohne daß von unserer Landescaße erhebliche Aufwendungen zu erfolgen brauchen und so fast 300 Leute in ihrem Gehalte besser gestellt werden.

Der Ausschuß beantragt demnach

Antrag 1.

Der Landtag wolle den nachstehenden Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Befoldungsverhältnisse der bei der Verwaltung der Zölle und in die Reichscaße fließenden inneren indirecten Abgaben angestellten Beamten, annehmen.

Artikel 1.

Die bei der Verwaltung der Zölle und in die Reichscaße fließenden inneren indirecten Abgaben angestellten Beamten beziehen folgende Gehalte:

I. Zolldirection.

Ein Director — 3 600 bis 6 500 *M*.

Ein Mitglied — Nebenfunction eines anderweitig besoldeten Staatsdieners.

Wird einem anderweit besoldeten Staatsdiener der Vorsitz in der Zolldirection übertragen, so kann neben demselben ein zolltechnisch gebildetes Mitglied eintreten und können solchenfalls von dem Gehalt des Directors bis 600 *M* Funktionszulage für den Vorsitzenden und 3 600 bis 5 400 *M* zur Besoldung des Mitgliedes verwandt werden.

Ein Oberrevisor: 2 400 bis 3 900 *M*.

Bureauvorstand. Derselbe kann auch als Hülfсарbeiter bei der Direction eintreten.

3 Revisoren, davon 2 je 1 800 bis 3 000 *M*, 1 1 200 bis 2 400 *M*.

II. Hauptämter.

Oberinspectoren, jeder 5 000 *M*.

Rendanten, jeder 3 900 *M*.

Controleure, jeder 3 200 *M*.

Assistenten, jeder 1 500 bis 2 800 *M*,
im Durchschnitt nicht über 2 150 *M*.

Amtsdiener, auch Nebenamtsdiener, jeder 800 bis 1 100 *M*,

im Durchschnitt nicht über 1 000 *M*.

Zu Amtsdienern ernannten Aufsehern kann das bisherige Dienst Einkommen verbleiben und werden diese bei der Durchschnittsvermittlung nicht mitgerechnet.

III. Nebenzollämter I. Classe und Steuerämter.

Zolleinnehmer, jeder 1 800 bis 2 800 *M*,

im Durchschnitt nicht über 2 200 *M*.

Steuereinnehmer, jeder bis 2 400 *M*,

im Durchschnitt nicht über 2 000 *M*.

Recepturverwalter 300 bis 400 *M*.

Nebenzollamtsassistenten und Cassengehülfsen, jeder 1 400 bis 1 900 *M*,

im Durchschnitt nicht über 1 650 *M*.

Nebenzollamtsdiener, siehe oben unter II.



IV. Ansfageposten und Mellenzollämter II. Classe.

Zolleinnehmer und Ansfageposten-Verwalter, jeder
1200 bis 1700 *M.*,
im Durchschnitt nicht über 1450 *M.*

V. Aufsichtspersonal.

Obercontroleure, jeder 2000 bis 3400 *M.*,
im Durchschnitt nicht über 2900 *M.*
Aufseher, jeder 1000 bis 1400 *M.*,
im Durchschnitt nicht über 1200 *M.*

VI. Besatzung des Huntewachtschiffs.

Commandeur 1000 bis 1425 *M.*

Artikel 2.

An nicht pensionsmäßiges Dienst Einkommen, und zwar an
Bekleidungszuschüssen,
Functionszulagen,
Pferde-Unterhaltungsgeldern,

(soweit Pferde gehalten werden müssen) und
Bureaukosten-Entschädigungsgeldern

beziehen die Beamten im Innern dieselben Vergütungen,
welche das Reich für die entsprechenden Beamten-Categorien
an der Grenze gewährt.

Die vom Halten eines Pferdes dispensirten Obersteuer-
controleure erhalten an Fuhrkosten-Entschädigungsgeldern
jeder bis 700 *M.*

Artikel 3.

Das Staatsministerium bestimmt, welche Beamten und
zu welchem Betrage dieselben Tagegelde zu beziehen haben.

Die im Civilstaatsdienergesetze festgestellten Sätze dür-
fen dabei nicht überschritten werden. Obercontroleur und
Aufseher erhalten bei instructionsmäßigen Dienstreisen inner-
halb ihres Bezirks nur dann eine Reisenentschädigung,
wenn sie im Interesse des Dienstes ein Nachtquartier außer-
halb ihres Stationsortes haben nehmen müssen.

Die Entschädigung besteht in Nachtgeldern, deren
Betrag das Staatsministerium festsetzt.

Artikel 4.

Die für eingeräumte Dienstwohnungen mittelst Ge-
haltsabzuges zu entrichtende Miete wird nach den Be-
stimmungen des Artikels 4 Abs. 2 des Gesetzes vom 9.
Januar 1879, betreffend Verkündigung eines neuen Ge-
haltsregulativs für den Civildienst des Großherzogthums
berechnet.

In Fällen, in welchen die eingeräumte Dienstwoh-
nung wesentlich unter den durchschnittlichen Ansprüchen der
betreffenden Beamtenclasse bleibt, kann eine billige Ermäñ-
gung der nach Absatz 1 zu entrichtenden Miete eintreten.

Artikel 5.

Dieses Gesetz tritt mit dem 1. April 1883 in Wirk-
samkeit.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter:

Ahlhorn.

Anlage 25.

B e r i c h t

des Finanzausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Olden-
burg, betreffend die Befoldungsverhältnisse der bei der Verwaltung der Zölle und in die Reichscasse
fließenden innern indirecten Abgaben angestellten Beamten.

(Anlage 9 Seite 20.)

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle den Entwurf, wie derselbe

aus erster Lesung hervorgegangen ist, auch in zwei-
ter Lesung unverändert annehmen.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter:

Ahlhorn.

Anlage 26.

B e r i c h t

des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung.

(Anlage 1 Seite 1.)

In seinem Berichte zum Voranschlag der Eisenbahn-Betriebs-Casse für die Finanzperiode 1882/84 hatte der Eisenbahnausschuß auf die Schwierigkeiten hingewiesen, welche einer sachgemäßen Prüfung des Eisenbahn-Etats durch die auf die gegenwärtigen Verhältnisse nicht mehr passende Organisation und Regulativ vom 1. April 1867 und 23. December 1872 entgegenständen und eine baldthunlichste Vorlegung eines neuen Organisationsplans und Gehaltsregulativs erbeten.

Das Staatsministerium sagte im Landtagsabschiede vom 2. März 1882 eine sorgfältige Erwägung zu und ist jetzt durch Vorlegung dieses Gesetzentwurfs dem Wunsche des Landtags in promptester Weise entgegengekommen.

Der Ausschuß kann nicht umhin, seine Genugthuung dem Staatsministerium gegenüber auszusprechen und zugleich zu constatiren, daß dieselbe im ganzen Lande getheilt wird.

Das alte Regulativ litt namentlich unter der Einrichtung eines zweifachen Directoriats, eines technischen und eines administrativen und der dadurch bedingten fast vollständig nebeneinander herlaufenden Geschäfte, sodann durch die selbstständigen Betriebs- und Maschinen-Inspectionen und der dadurch bedingten unnöthigen Vermehrung des Unterpersonals.

Es muß zugegeben werden, daß durch den gleichzeitigen Bau verschiedener neuer Linien und die kurz aufeinanderfolgende Inbetriebsetzung derselben eine ersprießliche Oberleitung sehr erschwert wurde, namentlich auch der dauernde Bestand an Beamten sich nicht genau übersehen ließ, es will dem Ausschusse aber scheinen als wenn die technische Leitung sich das Uebergewicht zu verschaffen wußte, wodurch es denn möglich wurde, das Deficit beim Bau jahrelang durchzuschleppen und der ganzen Organisation einen Zuschnitt zu geben, welcher weit über die Größe und Bedeutung unseres Eisenbahnnetzes hinausging.

Wenn jetzt nach so wenig Jahren die Staatsregierung auf Anregung der Landesvertretung mit dem Entwurf eines neuen Organisationsgesetzes vorgeht und wegen der dadurch angestrebten Vereinfachung theilweise bewährte Beamte hart betroffen werden, wenn der Ausschuß weiterhin in seinen Anträgen noch größere Vereinfachungen wünscht, so mag hier hervorgehoben werden, daß das Staatsministerium, wie in seinen Verhandlungen mit dem Ausschusse dargethan, sowie der letztere in seinen sorgfältigst erwogenen Beschlüssen sich nur von rein sachlichen Gesichtspunkten haben leiten lassen.

Der Ausschuß will am wenigsten verkennen, daß der neue Organisationsplan mancherlei Härten mit sich bringt, allein der zu große Zuschnitt unserer bisherigen Einrichtung, die veränderte Lage unseres Eisenbahnwesens (Umfassung von den preussischen Staatsbahnen-Mindereinnahmen) nöthigen uns im eigenen Hause den Verhältnissen angepaßt uns einzurichten und von allen Vergleichen mit anderen Bahnen abzusehen.

Was die vorliegende Organisation anlangt, so erkennt der Ausschuß an, daß dieselbe im Ganzen unseren Verhältnissen entspricht. Vielleicht wird im Laufe der Zeit sich noch einiges ändern, das kann man aber ruhig der Zukunft überlassen.

Die Stellung des Directors ist eine dominirende und die Befugnisse desselben gehen weit über diejenigen der Chefs unserer anderen Verwaltungszweige hinaus. Dies rechtfertigt aber der besondere Charakter der Eisenbahn. Die Anordnungen und Dienstvorschriften erfordern hier die strengste und pünktlichste Ausführung und ist deshalb ein strammes Regiment erforderlich.

Es mag seine Bedenken haben, eine solche fast unbeschränkte Machtvollkommenheit in die Hand eines Mannes zu legen; allein aus obigen Gründen und aus der Ueberzeugung, daß das Staatsministerium diese ihm direct unterstellte Landesbehörde sorgfältig überwachen wird, sowie die durch den Landtag jetzt gewonnene klarere Uebersicht lassen dem Ausschusse die Sache in einem wesentlich milderen Lichte erscheinen.

Als eine Verbesserung darf es bezeichnet werden, daß jetzt für alle Beamten-Categorien eine bestimmte Personenzahl fixirt werden können, während das alte Regulativ bei dem Stations-, Zug- und Begleitungspersonal der Staatsregierung noch freie Hand ließ.

Es muß freilich bemerkt werden, daß auch jetzt noch ein großer Theil der Arbeiten durch Hilfsarbeiter ausgeführt wird, allein der Ausschuß hat sich überzeugt, daß dies Institut ganz aufzuheben unmöglich, bedeutend einzuschränken durch Vermehrung fester Stellen nach der Erklärung des Staatsministeriums aber bedenklich erscheint. Der Ausschuß darf hier den Wunsch einschalten, daß die Verwaltung auch ferner ihr Augenmerk darauf richten möge, daß die Zahl der unständigen Arbeiter sich mindere, auch hofft er, daß durch die beantragten recht erheblichen Gehaltserhöhungen, welche vom Ausschusse durchweg dem Landtage zur Genehmigung empfohlen werden, die Beamten ihre volle Arbeitskraft für den Eisenbahndienst einsetzen werden.

Sollte es später angezeigt erscheinen, an den Stellen, wo dauernd ein unnatürlich größeres Hilfsarbeiterpersonal gehalten werden muß, noch weiter mit festen Anstellungen vorzugehen, so wird die Staatsregierung nach sorgfältiger Prüfung mit Anträgen an den Landtag hervortreten können.

Besonders abweichend von dem Gesetz vom 23. December 1872 ist die Bestimmung, wonach die unter r und s aufgeführten Wagenwärter, Weichen- und Brückenwärter ferner nicht mehr etatmäßig angestellt werden sollen. Nach den angestellten Recherchen über die Beweggründe werden schlechte Erfahrungen angeführt und es als unbedenklich erachtet, diese Kategorie von der Staatsdiener-Qualität ganz auszuschließen.

Da die in Rede stehenden Personen sich meist nur aus den Arbeiterkreisen rekrutiren und man auf die gemachten Erfahrungen Werth legen muß, so hat der Ausschuß eine Wiederaufnahme der alten Bestimmungen in das Gesetz nicht für rätzlich erachtet.

Anderere nicht so erheblich abweichende Punkte sollen hier nicht weiter berührt werden, es genügt, dieselben später bei den einzelnen Artikeln zu behandeln, es mag nur noch hervorgehoben werden, daß fast die sämtlichen Rathschläge des früheren Eisenbahnausschußberichts eingehende Berücksichtigung gefunden haben, was hier mit besonderer Befriedigung hervorgehoben wird.

Es kann hiernach zu den einzelnen Bestimmungen des Gesetzes übergegangen werden.

I. Allgemeine Bestimmungen.

Zu Artikel 1 wird bemerkt:

In der Sitzung des Landtags vom 27. Januar 1882, worin über die Nachbewilligungen zum Eisenbahnbau verhandelt wurde, erhielt unter andern ein Antrag des Eisenbahnausschusses die Genehmigung des Landtags, in welchem die Staatsregierung aufgefordert wurde, die mit der Bahn in Verbindung stehenden Hafenanlagen von der Bahnverwaltung abzuzweigen und dieselben der Bauverwaltung unterzuordnen.

Der Artikel 1 bestimmt nun, daß die Verwaltung der Staatsseisenbahnen u. und der damit in Verbindung stehenden Verkehrsanstalten der Eisenbahn-Direction zu übertragen sei und fand man es deshalb bedenklich, diese Fassung zu acceptiren. Nachdem indeß vom Staatsministerium die Erklärung abgegeben, daß sich eine Abzweigung aus rein practischen Gründen nicht habe durchführen lassen, alle größeren Bauten von der Bau-Direction begutachtet werden sollten und in Zukunft alle für diese Anstalten (Hafenanlagen in Nordenhamm und Elsfleth) aufgewandten Kosten, sowie alle daraus erzielten Einnahmen gesondert gebucht und separat in der Betriebsrechnung der Eisenbahnbetriebscasse zum Vorschein kommen werden, glaubte der Ausschuß seine Bedenken aufgeben zu müssen.

Zu den Neuanlagen dieser Hafenanstalten, welche aus den Mitteln des Erneuerungsfonds zu bestreiten sind, glaubt der Ausschuß hier ausdrücklich hervorheben zu müssen, daß dieselben wie Hochbauten zu behandeln sind und ausgenommen in Fällen von Noth und Gefahr der vorherigen Genehmigung des Landtags unterliegen.

Hiernach beantragt der Ausschuß:

Antrag 1.

Annahme des Artikels 1.

Im Artikel 2 wird dem Staatsministerium überlassen, bei dem Bau neuer Strecken, sowie größeren Ergänzungsbauten eine eigene Bau-Commission einzusetzen. Der Ausschuß findet hiergegen nichts zu erinnern, bezieht sich im Uebrigen auf die Motive und stellt

Antrag 2.

Annahme des Artikels 2.

Der Artikel 3 handelt von der Eisenbahn-Direction. Man hatte sich anfänglich der Hoffnung hingegeben, hier noch eine Vereinfachung durch den Wegfall bei einer eintretenden Vacanz eines Mitgliedes der Direction herbeiführen zu können; allein der Ausschuß hat nach dem ihm entgegengesetzten hartnäckigen Widerstande von Stellung eines bezüglichen Antrags abgesehen.

Im Uebrigen herrscht Einverständnis und wird deshalb beantragt:

Antrag 3.

Annahme des Artikels 3.

II. Nähere Bestimmungen über die Verwaltung und den Betrieb.

Es darf hier auf das in der Einleitung Gesagte Bezug genommen werden, im Uebrigen liegt der Schwerpunkt in der Geschäftsordnung. Dieselbe wird vom Staatsministerium erlassen und bedarf jedenfalls sorgfältigster Erwägung, sollen nicht Conflict und Reibereien aller Art entstehen.

Der Ausschuß findet sonst nichts zu erinnern und beantragt:

Antrag 4.

Annahme des Artikels 4.

Artikel 5.

Die Bahningenieure werden hier als Bezirksinspektoren bezeichnet. Denselben sind die Bahnmeister, diesen die Wärter unterstellt.

Letztere Bestimmungen ergeben sich von selbst. Der Ausschuß stellt

Antrag 5.

Annahme des Artikels 5.

Der Artikel 6 ist dem Artikel 5 des Gesetzes vom 1. April 1867 entnommen und kann bleiben.

Antrag 6.

Annahme des Artikels 6.

Artikel 7 und 8 handeln von den Cassenbeamten und dem Zugbegleitungspersonal. Ganz ähnliche Bestimmungen sind bisher in Kraft gewesen. Der Ausschuß genehmigt beide Artikel und stellt

Antrag 7.

Annahme der Artikel 7 und 8.

Im Artikel 9 wird eine neue Stelle geschaffen, indem die mit dem Locomotivdienste betrauten Werkmeister, sowie die Stationsbeamten in Bezug auf die von ihnen geleiteten Maschinen und Wasserstationen einem besonderen Chef, dem Betriebs-Maschinen-Inspector, unterstellt werden. Dagegen wird der Werkstätdendienst nach Artikel 10 von

dem Maschineninspector geleitet. — Diese Einrichtung wird wohl in der Praxis bisher bestanden haben; dem Ausschuss kommt es indes bedenklich vor, hier eine gesetzlich fixirte Betriebsmaschinen- und Werkstätten-Inspection zu schaffen. Man befürchtet, daß durch diese Einrichtungen nur eine Vermehrung des Hilfspersonals herbeigeführt wird und dem glaubt der Ausschuss nach allen Kräften sich widersetzen zu müssen. Er hat sich deshalb erlaubt, dem Artikel 10 einen Nachsatz hinzuzufügen:

Bei eintretender Vacanz einer der im Artikel 9 und 10 geschaffenen Stellen können die Dienstzweige derselben in einer Hand vereinigt werden.

Antrag 8.

Annahme des Artikels 9.

Antrag 9.

Dem Artikel 10 wird folgender Zusatz nachgefügt:

Bei eintretender Vacanz einer der im Artikel 9 und 10 geschaffenen Stellen können die Dienstzweige derselben in einer Hand vereinigt werden.

Antrag 10.

Annahme des Artikels 10 mit der beschlossenen Aenderung.

Der Artikel 11 bezweckt die Einsetzung einer Commission zur Verwaltung sämmtlicher Materialien der Bahn. Anfänglich glaubte der Ausschuss, daß dieser Artikel besser passe für die Geschäftsordnung. Da indessen das Staatsministerium es als eine Lücke im Gesetz bezeichnet, wenn der betreffende Artikel fehlt und die zu bildende Commission aus dem Bestande der vorhandenen Beamten zusammengesetzt werden soll, so findet der Ausschuss kein Bedenken, dem Landtage den Antrag 11 zu empfehlen:

Annahme des Artikels 11.

III. Von den Bezügen und der dienstlichen Stellung der Beamten.

Artikel 12. Die bei der Eisenbahnverwaltung angestellten Beamten beziehen folgende Gehalte:

A. Oberbeamte.

Der Entwurf will den Eisenbahn-Director mit 6000 bis 8000 *M.* reguliren. Die ganze Stellung des Eisenbahn-Directors ist eine autofraktische wie schon Eingang erwähnt und mit einer großen Verantwortlichkeit verbunden. Das Maximalgehalt scheint indessen mit Rücksicht auf die andern höchsten Verwaltungsstellen zu hoch gegriffen, auch ist der Ausschuss der Ansicht, daß eine im Uebrigen so angenehm gemachte Stellung bei eintretender Vacanz ohne Schwierigkeiten wieder zu besetzen sein wird.

Der Ausschussantrag geht dahin:

Antrag 12.

Statt „1 Eisenbahn-Director 6000—8000 *M.*“ zu setzen: „1 Eisenbahn-Director 6000—7500 *M.*“

Die 3 Mitglieder der Direction sollen ein Gehalt von 4000—6000 *M.* beziehen und hat der Entwurf hierfür nicht wie bei den folgenden Positionen eine Gesamtsumme vorgeschlagen. In den Motiven ist ausgeführt, daß hiervon wegen der Verschiedenheit der Stellungen abgesehen sei. Dies ist zutreffend. Verglichen mit den Gehältern ähnlicher Stellungen im Staatsdienst: Oberforstmeister, Ver-

messungsdirector u. scheint dem Ausschuss auch hier wieder der Maximalsatz zu hoch, wenngleich anerkannt werden soll, daß die Stellungen eine große Verantwortung und Arbeit mit sich bringen.

Zu Rücksicht hierauf ist der Ausschuss bereit, das anfänglich nur von ihm beabsichtigte Maximalgehalt von 5400 *M.* auf 5700 *M.* zu erhöhen und stellt

Antrag 13:

statt „3 Mitglieder der Direction 4000—6000 *M.*“ zu setzen: „3 Mitglieder der Direction 4000 bis 5700 *M.*“.

Setzt folgen die 10 Oberbeamten (Hilfsarbeiter der Direction, Bezirksinspectoren, Maschineninspectoren.)

Von diesen 10 Oberbeamten sind augenblicklich 9 vorhanden, es wird beabsichtigt demnächst mit Anstellung eines administrativen Beamten vorzugehen, um für dieses Feld eine tüchtige Kraft zu erzielen.

Es erscheint dem Ausschuss unzweifelhaft, daß in dieser Position noch Erparungen einzutreten haben werden, namentlich wird den Bezirksinspectoren ein erweiterter Wirkungskreis zuzuweisen sein. Auch bei den andern Hilfsarbeitern ist noch wohl eine Vereinfachung zweckmäßig. Da in dieser Position es sich größtentheils um Beamte handelt, welche für die Sicherheit des Bahndienstes verantwortlich sind, und eine Einschränkung daher sorgfältigst geprüft werden muß, so glaubt der Ausschuss, seine Erwägungen, welche ihn zu nachfolgendem Antrag geführt haben, etwas ausführlicher mittheilen zu sollen:

Für die Sicherheit des Bahndienstes ist auf den Strecken in erster Linie der Bahnmeister, auf den Stationen der Stationsvorstand verantwortlich. Eine sorgfältige Auswahl und Ueberwachung dieser Beamten ist erste Bedingung. Nach der Dienstinstruction muß der Bahnmeister seine Strecke täglich einmal begehen, der Bezirksinspector zweimal im Monat. In dieser Instruction liegt nach Ansicht des Ausschusses schon ein Fingerzeig, dem Bezirksinspector einen größern Kreis zuzuweisen; zudem stehen demselben alle möglichen Erleichterungen seine Anordnungen schnell zu ertheilen (Personen- und Güterzüge, Telegraphen-Boten u.) zu Gebote.

Es kommt nun noch hinzu, daß unsere Bahnen wenig Gefälle haben und außer bei Ueberschwemmungen, welche sich indes auch nicht alle Jahre wiederholen, erhebliche Veränderungen am Bahnkörper u. gar nicht vorkommen.

In besondern Fällen ist der Oberbetriebsinspector in der Lage, selbst an Ort und Stelle zu erscheinen und seine Anordnungen zu treffen, da demselben ein ständiger Hilfsarbeiter beigegeben wird, was ihm auch ermöglicht, eine öftere und gründliche Controle auf der Strecke auszuüben, und das ist sehr wünschenswerth.

Der Ausschuss hat nach sehr eingehenden Berathungen unter mehrmaliger Betheiligung eines Mitgliedes des Staatsministeriums nicht umhingekont, hier Anträge auf Herabminderung dieser Beamten-Categorien zu stellen; um indes mit der größten Rücksichtnahme auf bestehende Verhältnisse vorzugehen, will der Ausschuss nicht allein den jetzigen Bestand einstweilen belassen, er geht noch weiter und beantragt, die im Entwurf aufgeführten 10 Oberbeamten zu bewilligen, demnach aber das Eingehen von drei Stellen

festzusetzen, damit die Verwaltung so freie Hand behält, bei eintretenden Vakanz, die ihr zweckmäßig erscheinenden Verschiebungen vornehmen zu können. Auf diese Weise wird sich die anzustrebende Vereinfachung ohne alle Härte im Laufe der Zeit durchführen lassen.

Für einen Hilfsarbeiter, welcher künftighin als Assistent des Oberbetriebs-Inspectors zu fungiren hat, ist eine Junctionszulage von 500 *M* vorgesehen. Neben der gebundenen Stellung wird namentlich ausgeführt, daß diese 500 *M* Entschädigung für denselben entgehende Diäten dienen sollen.

Der Ausschuß vermag diese Begründung nicht als zutreffend anzuerkennen. Hat der Assistent den Bureau-dienst, so hat er dafür auch andere Bequemlichkeiten und die Diäten sollen nur als Ersatz für nicht zu vermeidende Ausgaben dienen.

Hiernach beantragt der Ausschuß:

Antrag 14:

statt 10 Oberbeamte *u.* zu setzen:

„10 Oberbeamte, Hilfsarbeiter der Direction, Bezirksinspectoren, Maschineninspectoren je 2400 bis 4500 *M.*, im Ganzen nicht mehr als 40000 *M.*“

Es fallen bei diesen 10 Stellen bei eintretenden Vakanz 3 Stellen weg. Von der Gesamtsumme von 40000 *M* gehen alsdann für jede nicht wieder besetzte Stelle 4000 *M.* ab.

B. Sonstige Beamte.

- a. 1 Hauptcassirer 2500—4000 *M*
- b. 1 Cassen-Controleur 2000—3500 „
- c. 30 Rechnungs-, Registratur- und Kanzleibeamte, (einschließlich der Materialverwalter, eines Plan-kammerverwalters und eines Hilfscaffirers)
davon
10 von 1400—3300 *M*
20 „ 1200—2400 „
im Ganzen nicht mehr als 68000 *M*
300 *M* Junctionszulage für einen Hilfscaffirer.

Die vorstehenden Sätze sind, wie auch in den Motiven angeführt, entsprechend denjenigen anderer Beamten-Categorien. Der Cassen-Controleur hat eine wichtige Stellung und die Stellen der 30 Rechnungsbeamten sind jetzt so regulirt, daß dazu tüchtige Personen wieder einrücken können, wenn Vakanz entstehen.

Von den aufgeführten Stellen und Gehaltsätzen will der Ausschuß keine Abstriche beantragen, dagegen kann er sich nicht entschließen, die 300 *M* Junctionszulage für den Hilfscaffirer zu bewilligen, da die Gesamtsumme gegenüber der jetzt wirklich gezahlten eine reichlich bemessene ist, und ein Ersatz für Mancogeld an den andern Cassen ebenfalls nicht Wus ist.

Der Ausschuß beantragt demnach:

Antrag 15.

B. Sonstige Beamte.

- a. 1 Hauptcassirer 2500—4000 *M*,
- b. 1 Cassen-Controleur 2000—3500 *M.*,
- c. 30 Rechnungs-, Registratur- und Kanzleibeamte (einschließlich der Materialverwalter, eines Plan-kammerverwalters und eines Hilfscaffirers)

davon:

10 von 1400—3300 *M.*,

20 „ 1200—2400 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 68000 *M.*

Zu den 7 Werkmeistern übergehend, hat der Ausschuß angeregt, ob es nicht möglich sei, die Nebenwerkstätten in Hude und Sande eingehen zu lassen.

Nachdem eine Untersuchung hierüber angeordnet, hat sich das Staatsministerium bereit erklärt, eine der beiden Reparaturwerkstätten aufzuheben.

Der Ausschuß beantragt hiernach

Antrag 16.

- d. 7 Werkmeister (einschließlich eines Telegraphenrevisors)

davon

3 von 2100—2700 *M.*,

4 „ 1500—2400 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 17000 *M.*

Nach Aufhebung der Nebenwerkstätte in Hude oder Sande kommt bei eintretender Vakanz die Stelle eines Werkmeisters in Wegfall und gehen dafür von der Bauischsumme 1800 *M.* ab.

- e. 20 Bahnmeister (einschließlich eines Telegraphenaufsehers).

Der Bedarf hat sich jetzt auf obige Anzahl feststellen lassen, bisher war derselbe etwas größer.

Gegen die Gehaltsätze und die Gesamtsumme ist nichts einzuwenden.

Der Ausschuß stellt deshalb

Antrag 17.

- e. 20 Bahnmeister (einschließlich eines Telegraphenaufsehers)

7 von 1200—2000 *M.*,

13 von 800—1800 *M.*,

im Ganzen nicht mehr wie 32000 *M.*

Von der jetzt folgenden Kategorie von 15 Bureau-dienern, Lithographen, Billetdrucker, Portiers, Lade-, Waage- und Krahnmeister, Wagenmeister, sind bis jetzt nur 6 fest angestellt gewesen. Es hat sich als wünschenswerth erwiesen, hierin weiter mit festen Anstellungen vorzugehen und sind namentlich Lade-, Waage-, Krahn- und Wagenmeister in Aussicht genommen.

Bei dem Lithographen ist in Vnl. Nr. 13 von der Staatsregierung beantragt, in Rücksicht auf die Vorbildung und die Leistungen desselben zu genehmigen, daß demselben von dem Catasterbureau, wofür derselbe ebenfalls Arbeiten zu übernehmen hat, eine Remuneration aus den Mitteln des Catasterbureaus gewährt werde. Der Ausschuß erkennt an, daß eine Vereinigung der Arbeiten sich praktisch rechtfertigt und erklärt sich einverstanden, beantragt deshalb

Antrag 18.

- f. 15 Bureaudiener, Lithographen, Billetdrucker, Portiers, Lade-, Waage- und Krahnmeister, Wagenmeister,

davon

6 von 900—1500 *M.*,

9 „ 750—1200 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 17000 *M.*

Dem Lithographen kann für seine Arbeiten für das Katasterbureau aus den Mitteln des letzteren eine Remuneration gewährt werden.

Die eingestellten 80 Stationsbeamten stellen den gegenwärtig erforderlichen Bedarf dar. Es sind allerdings noch Stellen mit Assistenten versehen, welche nicht absolut erforderlich erscheinen, bei eintretenden Erkrankungen und Beurlaubungen ist aber eine zu große Beschränkung unthunlich.

Die Gehaltsätze umfassen jetzt 3 Kategorien, während früher nur zwei vorhanden waren.

Der Ausschuss ist indessen mit einer größeren Gliederung einverstanden, da in dem Umfang der Geschäfte zu bedeutende Unterschiede bestehen und hat nach eingehender Besprechung mit dem Herrn Minister auf dessen Vorschlag noch eine 4. Gruppe eingeschoben, um eine bessere Gehaltsabstufung herbeizuführen. Erwogen ist dabei, daß das Anfangsgehalt der Bahnmeister mit 800 *M.* normirt ist und es daher ungerechtfertigt erscheint, expedirende Weichenwärter, welche derselben Classe von Personen entnommen werden, mit einem höheren Gehalt anfangen zu lassen.

Die Gesamtsumme der jetzt gezahlten Gehalte beträgt ca. 118 000 *M.*, in Rücksicht auf die künftig in Wegfall kommenden Theuerungszulagen, für welche ca. 16 100 *M.* gezahlt sind, ist die Gesamtsumme auf 146 000 *M.* festgesetzt. Der Ausschuss glaubt diese Summe wohl auf 140 000 *M.* ermäßigen zu können, und stellt

Antrag 19.

Der Landtag wolle genehmigen:

- g. 80 Stationsbeamte (einschließlich Telegraphisten) davon
- 15 Stationsvorsteher und Güterverwalter I. Classe von 2000—3000 *M.*,
 - 20 Stationsvorsteher II. Classe von 1200—2000 *M.*,
 - 20 Haltestellen-Aufsicher und expedirende Weichenwärter von 800—1600 *M.*,
 - 25 Assistenten und Telegraphisten von 1080—1800 *M.*, im Ganzen nicht mehr wie 140 000 *M.*

Von den unter h aufgeführten 14 Stationscassenbeamten sind jetzt 15 im Dienst, eine Stelle wird eingehen, wahrscheinlich in Cloppenburg. Der Ausschuss kann dies nur billigen und bemerkt im Uebrigen, daß, da nur augenblicklich c. 20 800 *M.* gezahlt werden, ihm eine Gesamtsumme von 26 000 *M.* ausreichend erscheint, stellt deshalb

Antrag 20:

- h. 14 Stationscassenbeamte je 1200—2400 *M.*, im Ganzen nicht mehr wie 26 000 *M.*

Die Locomotivführer, 32 an der Zahl, beziehen außer ihrem Gehalt Nebenbezüge, welche im Durchschnitt nach einer dem Ausschuss gemachten Aufstellung 960 *M.* 35 *S.* betragen. Das Gehalt incl. Nebenbezüge ist dem der preussischen fast genau gleich. Es beziehen jetzt 31 von diesen Locomotivführern 44 670 *M.* Gehalt, verlangt werden für 32 — 51 000 *M.*

In Rücksicht auf den verantwortlichen und schweren Dienst, glaubt der Ausschuss die ganze beantragte Summe zur Bewilligung empfehlen zu müssen, stellt demnach

Antrag 21:

- i. 32 Locomotivführer je 1200—1800 *M.*, im Ganzen nicht mehr wie 51 000 *M.*

Zu k, l und m übergehend bemerkt der Ausschuss, daß derselbe sich durchweg mit den beantragten Stellen und Gehaltsätzen, sowie der Gesamtsumme einverstanden erklärt.

Die Gehalte der Zugführer und Packmeister nebst ihren Nebenbezügen decken sich mit den Gehalten ihrer preussischen Collegen, dagegen stehen die Schaffner um c. 170 *M.* zurück. Eine Ausgleichung wird durch die jetzt beantragten höheren Sätze herbeigeführt.

Diese 3 Kategorien umfassen jetzt 53 Personen, es sollen demnach noch 2 angestellt werden. Dieselben beziehen ein Gehalt von 56 550 *M.* Es werden verlangt im Ganzen 65 200 *M.*

Antrag 22.

Der Landtag wolle beschließen:

- k. 10 Zugführer je 1200—1500 *M.*, im Ganzen nicht mehr als 14 200 *M.*
- l. 20 Packmeister je 1000—1350 *M.*, im Ganzen nicht mehr als 25 000 *M.*
- m. 25 Schaffner je 720—1200 *M.*, im Ganzen nicht mehr als 26 000 *M.*

Der Artikel 13 des Entwurfs hat den Ausschuss in hervorragendem Maasse beschäftigt. Die Subalternbeamten in den andern Dienstzweigen können nach 18jähriger Dienstzeit die unwiderrufliche Anstellung verlangen, während hier dieselbe nur besonders tüchtigen und zuverlässigen Beamten und auch nur innerhalb bestimmter Kategorien ausnahmsweise verliehen werden kann. Hierin liegt eine Härte. Dieselbe auszugleichen hat sich der Ausschuss angelegen sein lassen und schließlich eine mit dem Staatsministerium vereinbarte Lösung gefunden, welcher in

Antrag 23

wie folgt gestellt ist:

Streichung des Artikels 13 und an dessen Stelle zu setzen:

„Artikel 13.

Die Bestimmungen des Civilstaatsdienergesetzes über die unwiderrufliche Anstellung finden auf die im Artikel 12 sub B e—m aufgeführten Beamten keine Anwendung; jedoch ist das Staatsministerium ermächtigt, den Stationsvorständen, Bahnmeistern, Locomotivführern und Zugführern nach achtzehnjähriger Dienstzeit die Rechte der unwiderruflichen Anstellung zu verleihen.“

Der folgende Artikel 14 wird nicht beanstandet, deshalb

Antrag 24.

Annahme des Artikels 14.

Im Artikel 15 wird bestimmt, daß das Staatsministerium festsetzt, welche Beamte Tagegelder beziehen sollen und daß die Zahlung der Pauschsumme gestattet sein soll. Der Ausschuss erkennt an, daß der letztere Weg für diejenigen Aufsichtsbeamten, welche öfter die Strecken begehen oder befahren müssen, practisch und erwünscht ist, wünscht aber, daß dieser Modus nur auf diese Beamten Anwendung finde. Er beantragt demnach

Antrag 25.

In der letzten Zeile des Artikels 15 hinter Pauschsumme werde eingefügt „für die Bezirks-

inspectoren und Telegraphenaufsichtsbeamten.“

Antrag 26.

Den Artikel 15 mit der beschlossenen Aenderung anzunehmen.

Zu Artikel 16 ist dem Landtage eine besondere Vorlage in der Anlage 13 zugegangen. Es wird hiernach beantragt, dem Zugdienstpersonal einen Theil ihrer Nebenbezüge bei Berechnung ihres Ruhegehalts oder Wartegeldes in Anrechnung zu bringen. Der Ausschuß bemerkt, daß die jetzigen Gehaltsätze in Rücksicht auf die bisher üblichen Sätze der Nebenbezüge bewilligt sind.

Die Staatsregierung kommt mit dem in Rede stehenden Antrage einem langgehegten Wunsche dieser Angestellten nach und kann sich der Ausschuß ebenfalls gerne zustimmend erklären.

Antrag 27.

Dem Artikel 16 werde als Zusatz nachgefügt:

„Welcher Theil dieser Nebenbezüge bei Berechnung des Ruhegehalts oder Wartegeldes in Anrechnung zu bringen ist, wird vom Staatsministerium bestimmt.“

Antrag 28.

Den Artikel 16 mit obigem Zusatz anzunehmen.

Im Artikel 17 wird bestimmt, daß die Locomotivführer Prämien für Ersparnisse an Feuerungs- und Schmiermaterial zu beziehen haben, eine Einrichtung, welche hier bereits eingeführt und sich bewährt hat. Als neu sollen jetzt auch Prämien für Gasersparniß gewährt werden. Versuche hiermit haben sehr zufriedenstellende Resultate ergeben; ausführbar ist dies aber nur für Station Oldenburg.

Antrag 29.

Annahme des Artikels 17.

Die Bestimmungen des Artikels 18 sind aus dem alten Gesetz entnommen und haben sich bewährt.

Es wird beantragt:

Antrag 30.

Annahme des Artikels 18.

IV. Unterstützungs- und Pensionscasse.

Die Eisenbahn-Unterstützungscasse hatte bisher Zuwendungen, welche sich unter 1—6 des Artikels 19 specificirt aufgeführt finden und hat eine erfreuliche Zunahme ihres Vermögensstandes zu constatiren. Derselbe ist aus kleinen Anfängen jetzt bereits auf eine Summe von ca. 176 000 *M.* angewachsen.

Durch die weiter unter 7—12 aufgeführten Bestimmungen sind nicht ganz unbedeutende Mittel gefunden, den Fond zu verstärken. Der Ausschuß erklärt sich im Hinblick auf den guten Zweck einverstanden und stellt

Antrag 31.

Annahme des Artikels 19.

Im Artikel 20 soll etwas ganz Neues geschaffen werden, indem beabsichtigt wird, durch Gewährung eines Zuschusses bis zu 15 *M.* pro Kilometer eine Pensionscasse für alle Bediensteten der Eisenbahn zu gründen, welche nicht Civilstaatsdiener sind.

Auch dieser Einrichtung steht der Ausschuß sympathisch gegenüber, er möchte noch wohl etwas weiter gehen und es als wünschenswerth bezeichnen in Rücksicht, daß es nicht durchführbar ist, in der Vermehrung fester Stellen in erheblichem Grade weiter vorzugehen, wenn das Staatsministerium, nachdem die Casse ins Leben gerufen, beim nächsten ordentlichen Landtage nach sorgfältiger Prüfung der Sachlage einen Zuschuß aus den Ueberüberschüssen der Bahnen zu einem festen Capitalfond der Casse beantragen wolle.

Hiernach wird beantragt:

Antrag 32.

Annahme des Artikels 20.

V. Schluß- und Uebergangsbestimmungen.

Die nachfolgenden Artikel 21, 22, 23 und 24 rechtfertigen sich aus sich selbst und empfiehlt der Ausschuß im

Antrag 33

Annahme der Artikel 21, 22, 23 und 24.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter:

Windmüller.



Anlage 27.

Bericht

des Eisenbahnausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung.

(Anlage 1 Seite 1.)

Der Gesetzentwurf ist aus der ersten Lesung wie folgt hervorgegangen:

Die Artikel 1—9 incl. sind angenommen.

Der Ausschuß stellt

Antrag 1.

Annahme der Artikel 1—9 incl.

Dem Artikel 10 ist folgender Nachsatz angefügt:

„Bei eintretender Vacanz einer der im Artikel 9 und 10 geschaffenen Stellen können die Functionen derselben auf den Ober-Maschinenmeister und einen der Inspectoren übertragen werden.“

Antrag 2.

Annahme des Artikels 10 mit dem beschlossenen Nachsatz.

Der Artikel 11 ist unverändert angenommen und bittet der Ausschuß auch in zweiter Lesung denselben anzunehmen.

Antrag 3.

Annahme des Artikels 11.

Der Artikel 12 hat folgende Fassung erhalten:

Artikel 12.

Die bei der Eisenbahnverwaltung angestellten Beamten beziehen folgende Gehalte:

A. Oberbeamte.

1 Eisenbahn-Director 6000—7500 *M.*,

3 Mitglieder der Direction 4000—5700 *M.*,

10 Oberbeamte (Hülfsarbeiter der Direction, Bezirks-Inspectoren, Maschinen-Inspectoren) je 2400 bis 4500 *M.*, im Ganzen nicht mehr als 40 000 *M.*

Es fallen von diesen 10 Stellen bei eintretenden Vacanzen 3 Stellen weg. Von der Gesamtsumme von 40 000 *M.* gehen alsdann für jede nicht wieder besetzte Stelle 4000 *M.* ab.

B. Sonstige Beamte.

a. 1 Hauptcassirer 2500—4000 *M.*,

b. 1 Cassen-Controleur 2000—3500 *M.*,

c. 30 Rechnungs-, Registratur- und Kanzlei-Beamte (einschließlich der Materialverwalter, eines Plan-kammerverwalters und eines Hülfscaffirers);

davon

10 von 1400—3300 *M.*,

20 von 1200—2400 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 68 000 *M.*

dem Hülfscaffirer kann eine Funktionszulage bis zu 300 *M.* gewährt werden.

d. 7 Werkmeister (einschließlich des Telegraphen-Revisors) von 1500—2700 *M.*
im Ganzen nicht mehr als 17 000 *M.*

Nach Aufhebung der Nebenwerkstätte in Hude oder Sande kommt bei eintretender Vacanz die Stelle je eines Werkmeisters in Wegfall und gehen dafür von der Bauerschumme je 1800 *M.* ab.

e. 20 Bahnmeister (einschließlich eines Telegraphen aufsehers);

davon

7 von 1200—2000 *M.*,

13 von 800—1800 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 32 000 *M.*

f. 15 Bureaudiener, Lithographen, Billetdrucker, Portiers, Lade-, Waage- und Bahnmeister, Wagenmeister;

davon

6 von 900—1500 *M.*,

9 von 750—1200 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 17 000 *M.*

Dem Lithographen kann für seine Arbeiten für das Katasterbureau aus den Mitteln des letzteren eine Remuneration gewährt werden.

g. 80 Stationsbeamte (einschließlich Telegraphisten);

davon

15 Stationsvorsteher und Güterverwalter I. Classe von 2000—3000 *M.*

20 Stationsvorsteher II. Classe von 1200—2000 *M.*,

20 Haltestellen-Aufseher und expedirende Weichenwärter von 800—1600 *M.*,

25 Assistenten und Telegraphisten von 1080 bis 1800 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 140 000 *M.*

h. 14 Stationscaffenbeamte, je 1200—2400 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 26 000 *M.*

i. 32 Locomotivführer, je 1200—1800 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 51 000 *M.*

k. 10 Zugführer, 1200—1500 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 14 200 *M.*

l. 20 Packmeister, je 1000—1350 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 25 000 *M.*

m. 25 Schaffner, je 720—1200 *M.*,

im Ganzen nicht mehr als 26 000 *M.*

Antrag 4.

Unveränderte Annahme des Artikels 12.



Der Artikel 13 hat jetzt folgende Fassung:

„Die Bestimmungen des Civilstaatsdienergesetzes über die unwiderrufliche Anstellung finden auf die im Artikel 12 sub B e—m aufgeführten Beamten keine Anwendung; jedoch ist das Staatsministerium ermächtigt, den Stationsvorständen, Bahnmeistern, Locomotivführern und Zugführern nach achtzehnjähriger Dienstzeit die Rechte der unwiderruflichen Anstellung zu verleihen.

Antrag 5.

Unveränderte Annahme des Artikels 13.

Antrag 6.

Annahme des Artikels 14 wie im Entwurf.

Der Artikel 15 hat jetzt folgende Fassung erhalten:

Es wird durch ein vom Staatsministerium zu erlassendes Reglement bestimmt, welche Beamte und zu welchem Betrage dieselben Tagegelde zu beziehen haben. Die im Civilstaatsdienergesetz festgestellten Tagegelde-Sätze dürfen dabei nicht über-

schritten werden. Eine Festsetzung der Diätenbezüge für die Bezirks-Inspectoren und Telegraphen-Aufsichtsbeamten in einer Pauschsumme ist zulässig.

Antrag 7.

Annahme des Artikels 15 in vorstehender Fassung.

Artikel 16 hat in erster Lesung folgenden Zusatz erhalten:

Welcher Theil dieser Nebenbezüge bei Berechnung des Ruhegehalts oder Wartegeldes in Anrechnung zu bringen ist, wird vom Staatsministerium bestimmt.

Antrag 8.

Annahme des Artikels 16 mit obigem Zusatz.

Die Artikel 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 und 24 sind in der ersten Lesung wie im Entwurf angenommen.

Der Ausschuß stellt

Antrag 9.

Unveränderte Annahme der vorstehenden Artikel.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter:

Windmüller.

Anlage 28.

B e r i c h t

des Eisenbahnausschusses, betreffend Antrag der Großherzoglichen Staatsregierung zu dem Erneuerungsfonds für 1883 nachträglich 10 000 *M* für die selbständige Einführung der Leerer Bahn in den Bahnhof Oldenburg und 10 000 *M* für Verbesserung der Pieranlagen der Station Nordenhamm zu bewilligen.

(Anlage 10 Seite 34)

1. Einführung der Leerer Bahn betreffend.

Die Staatsregierung führt in der Anlage aus, daß die Weiterführung der Leerer Bahn von der Ziegelhofstraße bis zum Bahnhof Oldenburg auf dem Geleise der von Preußen erbauten Bahn Oldenburg-Wilhelmshaven zu großen Unzuträglichkeiten geführt habe, da die bei dem in scharfen Kurven ausgeführten Zusammenkommen der Bahnen stehenden beiden Häuser jede Aus- und Uebersicht sowohl den Locomotivführern wie den Wärtern benehmen und für Oldenburg sehr kostspielig sei, da für die Mitbenutzung des von Preußen erbauten Wilhelmshavener Geleises eine verhältnismäßig sehr hohe Pacht gezahlt werde.

Dem Ausschuß sind die speciellen Pläne und Kosten-Anschläge, sowie ein Gutachten der Bau-Direction über

Anlagen. XXI. Landtag. 2. Verf.

den Zustand der bei Ausführung des Planes in Wegfall kommenden beiden Häuser übergeben, er hat auch die Strecke begangen, die näheren Verhältnisse eingehend geprüft und ist zu der Ueberzeugung gekommen, daß die Ausführung des Vorschlags zu empfehlen ist, da auch die in der Anlage weiter angegebenen Umstände den Zustand der Häuser betreffend der Wirklichkeit entsprechen.

Er bemerkt noch, daß zwei Pläne vorlagen, von welchen der eine in Aussicht nahm, das jetzt von dem Eisenbahn-Director Ramsauer bewohnte Haus stehen zu lassen, daß er aber mit der Eisenbahn-Direction der Ansicht ist, der Großherzoglichen Staatsregierung die Ausführung des größeren Planes, wobei beide Häuser in Wegfall kommen, zu empfehlen.



2. Die Pieranlagen in Nordenhamm betreffend.

In der Anlage wird ausgeführt, daß der nördlichste sog. Petroleumpier in Nordenhamm an seinem Endpunkte eine zu geringe Breite habe und eine Verbreiterung des Kopfes mit einem Kosten-Aufwande von 10 000 *M* vorgeschlagen; auch hierüber ist dem Ausschusse ein specieller Plan zugegangen.

Es beträgt danach die jetzige Breite des betr. Pierkopfes 16,64 Meter und wird eine Verbreiterung um ungefähr $\frac{1}{3}$ auf 23,46 Meter vorgeschlagen.

Der Ausschuß kann auch bei diesem Vorschlage den Ausführungen der Anlage nur beipflichten, da einzelnen seiner Mitglieder bekannt ist, daß Schiffe bis zu 75 Meter Länge an diesen Pier befestigt werden müssen und es sehr schwierig ist, Körper solcher Länge an einem Pierkopfe von der Breite des jetzigen bei dem reißenden Strome, zumal bei heftigen westlichen Winden, festzuhalten.

Die Kosten beider Anlagen will die Staatsregierung aus den Ueberschüssen des Betriebs bestreiten.

Die Anlage führt unter 3 dann aus, daß die früher als dringlich bezeichnete Vergrößerung der Schmiede und Umbauung der Magazine auf Station Oldenburg noch hinausgeschoben sind und erwähnt, daß vorläufig nur eine gründliche Reparatur des Magazin-Gebäudes und wegen Feuergefährlichkeit eine Einwölbung des Deckels im Maschinenhause aus laufenden Mitteln vorgenommen sind.

Dem Ausschusse war es allerdings auffällig, daß die als außerordentlich dringend und nützlich in der ordent-

lichen Session des 21. Landtags beantragten Bauten und Vergrößerungen jetzt als aufschiebbar bezeichnet werden, er kann es indessen nur billigen, daß die definitive Ausführung dieser bedeutenden Baulichkeiten einer genaueren Prüfung unterzogen wird.

Unter 4 erwähnt die Anlage die in der ordentlichen Session beanstandete Kohlenladebühne auf Bahnhof Oldenburg.

Die Kosten dieses schon damals ausgeführten Bauwerks sind mit auf den Baufonds übernommen, welches die Staatsregierung damit rechtfertigt, daß dieselbe als zu den Bahnhof-Gebäuden gehörig zu betrachten sei; wenn gleich der Ausschuß dieser Ansicht nicht zustimmen kann, glaubt er doch, daß es richtig ist, die Sache auf sich beruhen zu lassen, da eine Haftbarmachung des früheren Eisenbahn-Directors dem Landtage pecuniär einen Nutzen kaum schaffen würde und er das feste Vertrauen hat, daß die Staatsregierung solche Eigenmächtigkeiten der Eisenbahn-Direction nicht wieder gestatten wird.

Der Ausschuß beantragt demgemäß:

Der Landtag wolle zu dem Erneuerungsfonds für 1883 nachträglich

1. 10 000 *M* für die selbständige Einführung der Leerer Bahn in den Bahnhof Oldenburg,
2. 10 000 *M* für Verbesserung der Pier-Anlagen in Nordenhamm bewilligen und genehmigen, daß diese Summen den Betriebs-Ueberschüssen des vergangenen oder laufenden Jahres entnommen werden.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter:

Grosz.



Anlage 29.

Schreiben

des Landtags an das Großherzogliche Staatsministerium.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Hoher Staatsregierung verfehlt der Landtag nicht, unter Bezugnahme auf § 11 der Geschäftsordnung, ergebenst mitzutheilen, daß in der heutigen Sitzung Landgerichtsrath Dr. Koggemann zum Präsidenten, Gutsbesitzer Ahlhorn zum Vicepräsidenten und Kaufmann Groß, Colon Meyer und Oberamtsrichter Wallroth zu Schriftführern des Landtags gewählt sind.

Oldenburg, den 22. Februar 1883.

Der Präsident.	Der Schriftführer.
Koggemann.	Wallroth.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Der Großherzoglichen Staatsregierung beehrt der Landtag sich gemäß § 28 der Geschäftsordnung ergebenst mitzutheilen, daß zur Begutachtung der Vorlagen der Großherzoglichen Staatsregierung folgende Ausschüsse gewählt sind:

1. ein Finanzausschuß für die Vorlagen No. 4, 7, 8, 9, 11 12 und die vertrauliche Vorlage, betreffend die Zoll- und Steuerverwaltung im südlichsten Theile des Fürstenthums Lübeck bestehend aus den Abgeordneten: Ahlhorn (Vorsitzender), Barnstedt, Borgmann, Henn, Hoyer, Iken, Meyer, Nathan und Tanzen;
2. ein Eisenbahnausschuß für die Vorlagen No. 1, 10, 13 und die vertrauliche Vorlage, betreffend den Baurath Schmidt, bestehend aus den Abgeordneten Ahlhorn, Borgmann, Groß, Huchting, Kreymborg, Mettcker, Tanzen, Wenke und Windmüller (Vorsitzender);
3. ein Verwaltungsausschuß für die Vorlagen No. 2, 3, 5 und 6, bestehend aus den Abgeordneten, Capell, Deeken (Vorsitzender), Haase, Müller, Ramien, Rüdibusch, Ulken, Wallroth und Wilken, und
4. ein Petitionsausschuß, bestehend aus den Abgeordneten: Bothe, Deeken, Heinemann, Propping, Ramien, Rüdibusch, von Seggern, Wagner und Wallroth (Vorsitzender).

Oldenburg, den 23. Februar 1883.

Der Präsident.	Der Schriftführer.
Koggemann.	Wallroth.

Anlage 1.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

In Erwiderung des geehrten Schreibens vom 31. Januar d. J., betr. den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung, legt der Landtag den Gesetzentwurf in der Gestalt, welche derselbe nach den Landtagsbeschlüssen erhalten hat, hieneben der Großherzoglichen Staatsregierung wieder vor, mit dem ergebensten Antrage, dieselbe wolle den getroffenen Aenderungen, zu deren Begründung auf die Ausschuß- und Landtagsberichte Bezug genommen werden darf, Ihre Zustimmung ertheilen.

Oldenburg, den 10. März 1883.

Der Präsident.	Der Schriftführer.
Koggemann.	Wallroth.

Anlage 2.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Dem mit geehrtem Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 8. Januar d. J. vorgelegten Entwürfe eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 15. Januar 1873 über das Unterrichts- und Erziehungsweisen im Fürstenthum Lübeck, ertheilt der Landtag seine verfassungsmäßige Zustimmung.

Oldenburg, den 6. März 1883.

Der Präsident.	Der Schriftführer.
Koggemann.	Wallroth.

Anlage 3.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Der mit geehrtem Schreiben vom 11. Januar d. J. vorgelegten Verordnung vom 11. April 1874, betreffend authentische Interpretation des Artikels 26 § 2 der Wasserordnung für das Herzogthum Oldenburg vom 20. Novem-



ber 1868, ertheilt der Landtag nachträglich seine Zustimmung.

Oldenburg, den 28. Februar 1883.

Der Präsident. Der Schriftführer.
Roggemann. Wallroth.

Anlage 4.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

In Erwiderung des geehrten Schreibens vom 17. Januar d. J., betreffend den Verkauf der Delmenhorster Schloßländereien, erklärt der Landtag sich damit einverstanden, daß der Preis für die an das Peter-Elisabeth-Krankenhaus verkauften höheren Schloßländereien, Parzelle $\frac{308}{123}$, und die innere Schloßgrast, Parzelle 122, bis auf zusammen 1500 *M* ermäßigt werde.

Oldenburg, den 28. Februar 1883.

Der Präsident. Der Schriftführer.
Roggemann. Wallroth.

Anlage 5.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben vom 7. Februar d. J. betreffend den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 1. März 1861, betr. das Unterrichts- und Erziehungswesen im Fürstenthum Birkenfeld, erwiedert der Landtag ergebenst, daß er dem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilt.

Oldenburg, den 6. März 1883.

Der Präsident. Der Schriftführer.
Roggemann. Wallroth.

Anlage 6.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

In Erwiderung des geehrten Schreibens Großherzoglicher Staatsregierung vom 8. v. M. bei Vorlegung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. Abänderung des Artikels 19 Absatz 1 des Gesetzes vom 28. Januar 1879, betr. die Einführung des Gesetzes über den Eigenthumserwerb an Grundstücken und deren dingliche Belastung und der Grundbuchordnung, ertheilt der Landtag diesem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung.

Oldenburg, den 6. März 1883.

Der Präsident. Der Schriftführer.
Roggemann. Wallroth.

Anlage 7.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Der Großherzoglichen Staatsregierung verfehlt der Landtag nicht auf das geehrte Schreiben vom 10. d. M., betreffend die Kosten der Beschickung der internationalen landwirthschaftlichen Thierausstellung in Hamburg, ergebenst zu erwiedern, daß er zu dem gedachten Zwecke den Betrag von 5300 *M* zu dem § 28 des Voranschlags der Ausgaben des Herzogthums pro 1883 nachbewilligt hat.

Oldenburg, den 28. Februar 1883.

Der Präsident. Der Schriftführer.
Roggemann. Wallroth.

Anlage 8.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 12. d. M., betreffend den Ankauf der Hibbeler'schen Besitzung zu Bechta, erwiedert der Landtag ergebenst, daß er die im genannten Schreiben beantragte Genehmigung zum Ankaufe der Hibbeler'schen Besitzung zu Bechta ertheilt.

Oldenburg, den 28. Februar 1883.

Der Präsident. Der Schriftführer.
Roggemann. Wallroth.

Anlage 9.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

In Erwiderung des geehrten Schreibens vom 8. Februar d. J., betr. den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Besoldungsverhältnisse der bei der Verwaltung der Zölle und in die Reichscasse fließenden inneren indirecten Abgaben angestellten Beamten, legt der Landtag diesen Entwurf in der Gestalt, welche derselbe nach den Landtagsbeschlüssen erhalten hat, hieneben der Großherzoglichen Staatsregierung wieder vor, mit dem ergebensten Antrage, dieselbe wolle den getroffenen Aenderungen Ihre Zustimmung ertheilen.

Oldenburg, den 10. März 1883.

Der Präsident. Der Schriftführer.
Roggemann. Wallroth.

Anlage 10.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben vom 14. v. M., betr. Nachbewilligung zu dem Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für 1883, erwiedert der Landtag ergebenst, daß er

1. 10 000 *M.* für die selbständige Einführung der Leerer Bahn in den Bahnhof Oldenburg und
2. 10 000 *M.* für Verbesserung der Pieranlagen in Nordenhamm

bewilligt und genehmigt, daß diese Summen den Betriebs-Überschüssen des vergangenen oder laufenden Jahres entnommen werden.

Oldenburg, den 9. März 1883.

Der Präsident.	Der Schriftführer.
Roggemann.	Wallroth.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Unter ergebenster Bezugnahme auf das diesseitige Schreiben vom 9. d. M. Ziffer 1, betreffend Nachbewilligung zu dem Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für 1883, ersucht der Landtag die Großherzogliche Staatsregierung zu erwägen, ob nicht bei der selbständigen Einführung der Leerer Bahn in den Bahnhof Oldenburg darauf Bedacht zu nehmen, daß am Pferdemarktplatz eine Haltestelle eingerichtet werde.

Oldenburg, den 10. März 1883.

Der Präsident.	Der Schriftführer.
Roggemann.	F. A. Schwende.

Anlage 11.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 14. d. M., betreffend die bestickmäßige Instandsetzung des Adelheidsgröden-Süderflügeldeichs etc., erwiedert der Landtag ergebenst, daß er zum Voranschlage der Staatsgutscapitalienkasse des Herzogthums, § 3 der Ausgaben:

- a. 7200 *M.* zur bestickmäßigen Instandsetzung des Adelheidsgröden-Süderflügeldeichs, und
- b. 13 500 *M.* zur völligen bestickmäßigen Instandsetzung und Unterhaltung der Deiche vor dem Cäcilien-, dem Peters- und dem Idagroden,

nachbewilligt hat.

Oldenburg, den 28. Februar 1883.

Der Präsident.	Der Schriftführer.
Roggemann.	Wallroth.

Anlage 12.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

In Erwiderung des geehrten Schreibens vom 14. d. M. erklärt der Landtag sich damit einverstanden, daß mit der Auflösung der Rhein-Nahe-Eisenbahngesellschaft die eventuelle Berechnung der im Artikel 16 des zwischen Preußen und Oldenburg wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bingerbrück durch das Fürstenthum Birkenfeld nach Neunkirchen am 1. April 1857 abgeschlossenen Staatsvertrages vorgesehenen Amortisationsabgabe für die im Großherzoglich Oldenburgischen Gebiete belegenen Strecken der Bahn endgültig in Wegfall komme.

Oldenburg, den 28. Februar 1883.

Der Präsident.	Der Schriftführer.
Roggemann.	Wallroth.

Anlage 14.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 6. d. M., betreffend generelle Ermächtigung wegen Ausgaben der Eisenbahnbetriebs-Casse für 1883/84, erwiedert der Landtag ergebenst, daß er die Großherzogliche Staatsregierung ermächtigt, die in den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebs-Casse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1882/84 unter Titel I und Ia der Ausgaben in Bezug auf die Jahre 1883 und 1884 eingestellten Mittel von zusammen

444 610 *M.* pro 1883 und
451 000 *M.* pro 1884

für die etatmäßig angestellten Beamten in der Weise zur Verwendung zu bringen, daß in Ansehung der Zeit vom 1. Januar 1883 bis zum Tage des Inkrafttretens des Gesetzes, betreffend die Organisation der Eisenbahnverwaltung, die Einzel-Positionen 41 bis 57 einschließlich des Voranschlags maßgebend bleiben, für die Folgezeit aber nach Maßgabe von Artikel 12 des bezeichneten Gesetzes verfahren werde. Dem Landtage ist demnächst durch Vorlegung einer vergleichenden Zusammenstellung der Nachweis zu liefern, daß dieses geschehen ist.

Oldenburg, den 10. März 1883.

Der Präsident.	Der Schriftführer.
Roggemann.	Wallroth.

Anlage 15.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Auf das geehrte Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung vom 7. v. M. wegen Unterstellung einiger im südlichsten Theile des Fürstenthums Lübeck belegenen Ortschaften unter die mit dem 1. April d. J. in Wirksamkeit tre-



tende Lübecker Zoll- und Steuerverwaltungsbehörde, erwiedert der Landtag ergebenst, daß er zu der geschlossenen Vereinbarung, wie diese zwischen dem Vertreter des Großherzogthums Oldenburg und dem Vertreter der freien und Hansestadt Lübeck in dem Protokolle d. d. Berlin, November 26. 1882 festgestellt ist, seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilt.

Oldenburg, den 6. März 1883.

Der Präsident. Koggemann.	Der Schriftführer. Wallroth.
------------------------------	---------------------------------

In Veranlassung von Anträgen der Abgeordneten:

1.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

In Veranlassung des in Abschrift anliegenden und in heutiger Sitzung angenommenen Antrags des Abgeordneten Capell und Genossen ersucht der Landtag die Großherzogliche Staatsregierung dringend, daß, wenn das angeregte Project eine Eisenbahn zwischen Gleichendorf und Ahrensböck zu bauen, in Erfüllung gehen sollte, Großherzogliche Staatsregierung verhindern wolle, daß solche auf oder unmittelbar neben dem Chausseeförpser angelegt werde.

Oldenburg, den 6. März 1883.

Der Präsident. Koggemann.	Der Schriftführer. Wallroth.
------------------------------	---------------------------------

2.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

In Folge eines in heutiger Sitzung angenommenen Antrags des Abgeordneten Groß und Genossen, ersucht der Landtag die Großherzogliche Staatsregierung ergebenst, die Einfriedigung der Eisenbahnen in den Marschen und auf der Geest, wo Weideland an der Bahn sich befindet, in besseren Stand setzen und eine Bewachung der Wegebergänge auf den Strecken, wo sekundärer Betrieb eingeführt ist, eintreten zu lassen.

Oldenburg, den 10. März 1883.

Der Präsident. Koggemann.	Der Schriftführer. Wallroth.
------------------------------	---------------------------------

In Veranlassung an den Landtag gerichteter Petitionen:

1.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Indem der Landtag die anliegende Petition der Mitglieder vom Vorstand und Ausschuß der Schulacht vor dem Haarenthore, Stadtgebiet Oldenburg, betreffend Ueberlastung der Schulacht durch die im Armenarbeitshaufe der Stadt Oldenburg untergebrachten Kinder, der Großherzoglichen Staatsregierung überreicht, empfiehlt er dieselbe zur Erwägung, ob und in welcher Weise den Petenten und den in ähnlicher Lage befindlichen sonstigen Schulachten durch eine Novelle zum Schulgesetz zu helfen ist.

Oldenburg, den 2. März 1883.

Der Präsident. Koggemann.	Der Schriftführer. Wallroth.
------------------------------	---------------------------------

2.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Die anliegende Petition der Kaufleute des Fürstenthums Birkenfeld um Beseitigung der Wanderlager, der unrellen Ausverkäufe und der Waarenversteigerungen im Fürstenthum Birkenfeld, gestattet der Landtag sich der Großherzoglichen Staatsregierung zur geeigneten Berücksichtigung zu übergeben.

Oldenburg, den 2. März 1883.

Der Präsident. Koggemann.	Der Schriftführer. Wallroth.
------------------------------	---------------------------------

3.

An das Großherzogliche Staatsministerium.

Die anliegende Petition für den pensionirten, 82jährigen, blinden Lehrer Klattenhöff zu Brake um Erhöhung der Pension desselben, gestattet der Landtag sich der Großherzoglichen Staatsregierung zur Prüfung zu übergeben.

Oldenburg, den 10. März 1883.

Der Präsident. Koggemann.	Der Schriftführer. Wallroth.
------------------------------	---------------------------------

