

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 31-40

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

Anlage 31.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage verfehlt die Staatsregierung nicht, ergebenst mitzutheilen, daß dieselbe im Laufe der Finanzperiode 1888/90 die Ausführung mehrerer Hoch- und sonstiger Bauten, welche der wegen solcher Bauten vorbehaltenen Genehmigung des Landtages unterliegen werden, aus den Mitteln des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung wegen vorliegenden dringenden Bedürfnisses hat genehmigen müssen.

In dieser Beziehung ist zunächst die Vermehrung der Lagerräume, sowie die Verlängerung des Kopfes des See- güterschuppenpiers in Nordensham zu erwähnen mit dem Bemerkten, daß zu diesen Anlagen und den für dieselben aus dem Erneuerungsfonds gemachten Verwendungen zum Gesamtbetrage von 39 000 *M* der in diesem Frühjahr zusammengetretene außerordentliche Landtag die von der Staatsregierung beantragte nachträgliche Zustimmung bereits erteilt hat. Sodann kommen weiter in Betracht:

1. Die provisorische Erweiterung des Maschinenhauses auf dem Bahnhof Oldenburg.

Die im Voranschlag des Erneuerungsfonds für die laufende Finanzperiode aufgenommene Erweiterung und Veränderung der Lokomotivschuppen-, Werkstätten- und Magazin-Anlagen auf dem Bahnhof Oldenburg, wozu der Landtag die beantragten Mittel aus dem Erneuerungsfonds zum Betrage von 218 600 *M* bewilligt hatte, ist nicht zur Ausführung gebracht, da sich später eine weitere Vergrößerung der Bahnhofsanlagen als ein Bedürfnis herausstellte. Dieser Umstand hat im Jahre 1888 eine abermalige provisorische Erweiterung des Maschinenhauses, wie solche zum ersten Male schon im Jahre 1886 vorgenommen war, erforderlich gemacht, um vorläufig wenigstens vier neue Lokomotivstände schaffen zu können.

Der Anbau ist in einfachster Weise ausgeführt worden und hat 4668 *M* 80 *S* gekostet.

2. Die Erweiterung der Hochbauten auf dem Bahnhof Sever.

In Folge der Anlegung der Eisenbahn Sever-Carolinensiel mußten auf dem Bahnhof Sever ein Lokomotivschuppen für vier Stände, eine Wasserstation mit Wohnung für den Maschinenwärter, ein Nebengebäude, enthaltend Stall, Abort, Verwahr- und Ausgabebühne für Torf und Kohlen, sowie ein Wohnhaus für zwei Lokomotivbeamte gebaut werden. Die Kosten dieser Baulichkeiten waren im Ganzen zu 29 200 *M* veranschlagt, wovon 24 500 *M* auf den Baufonds der Sever-Carolinensiel Bahnen übernommen sind, und 4700 *M* als Antheil der Staatsbahn wegen der Mitbenutzung der Anlagen in den Voranschlag des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung für die laufende Finanzperiode eingestellt und vom Landtage bewilligt waren. Bei Inangriffnahme der Bauten ergab sich, daß ein Theil derselben, welcher in eine Viehtränke

fiel, einer etwa 2 Meter tieferen Fundamentirung, als ursprünglich vorgesehen war, bedurfte, wodurch zugleich die Anlage eines Kellers ermöglicht wurde, dessen Einrichtung als Magazinraum sehr wünschenswerth war. Es sind hierdurch 6300 *M* Mehrkosten verursacht. Da nun die Betheiligung des Staats an den gesammten Baukosten mit der bisher bewilligten Summe von 4700 *M*, welche nur den Bauwerth von zwei Lokomotivständen repräsentirt, mit Rücksicht auf die im Interesse der Staatsbahn liegenden Mitbenutzung sämmtlicher in Rede stehender Anlagen offenbar unzureichend war und dem Baufonds der Sever-Carolinensiel Bahnen eine Uebernahme der weiter erforderlich gewordenen Kosten nicht wohl zugemuthet werden konnte, glaubte die Staatsregierung eine Deckung dieser Mehrkosten aus den Mitteln des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung mit der Maßgabe genehmigen zu müssen, daß die für die Umsetzung des Kohlenschuppens auf Bahnhof Sande, welche Anlage wegen der in Sever getroffenen Einrichtungen unausgeführt bleiben kann, zur Verfügung stehende Summe von 750 *M* zu obigem Zweck mitverwendet werde.

3. Der Umbau des Bahnhofes Leer.

Auf dem von der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung vertragsmäßig mitbenutzten Preussischen Bahnhof Leer hat sich in Folge der Steigerung des Verkehrs, insbesondere des Badeverkehrs, die Nothwendigkeit erheblicher baulicher Aenderungen ergeben, welche im Wesentlichen in der Verbindung des Haupt- und des Mittelperrons durch einen Personentunnel und der dadurch bedingten Verschiebung der Geleisanlagen bestehen. Die Kosten dieser Aenderungen betragen nach dem von Preussischer Seite aufgestellten Projekt im Ganzen 73 500 *M*, wovon nach den Bestimmungen des wegen der Mitbenutzung des Bahnhofes Leer bestehenden Vertrages vom 11./13. December 1878 22 800 *M* der Oldenburgischen Eisenbahnverwaltung zur Last fallen. Das Projekt ist von der Großherzoglichen Eisenbahndirektion geprüft und konnte dasselbe um so weniger beanstandet werden, als die in Aussicht genommenen Aufwendungen in höherem Grade dem Oldenburgischen als dem übrigen Verkehr des Bahnhofes Leer zu Gute kommen. Unter diesen Umständen und da von Preussischer Seite im Interesse der Sicherheit des Verkehrs auf baldigste Ausführung der Anlagen gedrängt wurde, glaubte die Staatsregierung ihre Zustimmung zu der Ausführung erteilen und die Uebernahme des diesseitigen Antheils an den Kosten zum Betrage von 22 800 *M* auf den Etat des Erneuerungsfonds pro 1889 genehmigen zu müssen.

Indem die Staatsregierung sich bereit erklärt, etwa gewünschte nähere Erläuterungen unter Vorlegung der Pläne und Kostenanschläge im Ausschusse zu geben, läßt dieselbe beantragen, der geehrte Landtag wolle seine nach-



träglich Zustimmung zu der Ausführung der unter Ziffer 1—3 erwähnten baulichen Anlagen ertheilen.

Zugleich wird gebeten, auch die nachstehend aufgeführten Anlagen hochbaulicher Art, welche in der Finanzperiode 1888/90 gleichfalls wegen dringenden Bedürfnisses aus den Mitteln des Erneuerungsfonds ausgeführt werden mußten, soweit erforderlich nachträglich genehmigen zu wollen:

1. Verkleidung der offenen Seite der Umladebühne auf Bahnhof Weener, veranschlagt zu . . . 500 M
2. Herstellung eines Petroleumtellers daselbst 270 "
3. Herstellung einer Umladebühne auf Bahnhof Oldenburg (für Petroleum) . . . 1500 "
4. Einrichtung eines Durchgangs durch das Hauptgebäude zu Weener 700 "

5. Verlängerung der Umladebühne in Quakenbrück 1280 M
6. Einrichtung eines Botenzimmers zwischen den Direktionsgebäuden in Oldenburg . . . 1000 "
7. Herstellung eines Aborts zu Schierbrook . . . 300 "
8. Einrichtung des Wagenschuppens in Delmenhorst als provisorischer Lokomotivschuppen und Verlegung der Waschküche im dortigen Stationsgebäude, zusammen 1200 "
9. Herstellung eines Aborts beim Direktionsgebäude in Oldenburg 1000 "
10. Einrichtung von drei Bürezimmern im Direktionsgebäude daselbst 1150 "

Oldenburg, 1890 Oktober 18.

Staatsministerium.

Sanjen.

Bartel.

Anlage 32.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage werden gemäß Artikel 196 § 2 des Staatsgrundgesetzes:

- a. das von der Buchhalterei des Finanzbüreaus geführte und vom Haupt-Kassen-Kontroleur als richtig attestirte Generalkonto über die Einnahmen und Ausgaben der Centralkasse des Großherzogthums für die Jahre 1885, 1886 und 1887,
- b. das Hauptbuch über die Einnahmen und Ausgaben der als besondere Abtheilung der Centralkasse bestehenden Serviskasse für dieselben Jahre,
- c. eine Nachweisung der Einnahmen und Ausgaben der Centralkasse für die Finanzperiode 1885/87 in Vergleichung mit dem Voranschlage,

mit dem Ersuchen um demnächstige Rückgabe vorgelegt.

Die unter c. erwähnte Uebersicht ergiebt in ihrem Abschlusse (Bemerkung zu § 14 der Ausgaben) eine durch Landtagsbewilligung nicht gedeckte Mehrausgabe von 831 844 M 95 S, welche lediglich durch vermehrte Matrifularbeiträge entstanden ist, der indeß neben erheblichen Minderausgaben bedeutende, die obige Mehrausgabe weit übersteigende Mehr-Einnahmen an Reichs-Zoll- und Steuer-

Antheilen gegenüberstehen, so daß nicht nur die zu 386 500 M veranschlagten Beiträge der Provinzen erspart sind, sondern als Ueberchuß der Centralkasse einschließlich eines aus der Finanzperiode 1882/84 in die Finanzperiode von 1885/87 übergegangenen Kassenbestandes von 20 137 M 58 S, die Summe von 68 527 M 61 S an die Landeskassen der Provinzen gezahlt werden konnte.

Die Hauptbücher über die Einnahmen und Ausgaben der Centralkasse für die bezeichneten Jahre werden von der Buchhalterei, bei der auch die sämmtlichen dazu gehörigen Belegstücke zur etwaigen Einsicht bereit liegen, auf Erfordern mitgetheilt werden.

Da der Voranschlag für 1885/87 die Ermächtigung, den Mehrbedarf an Matrifular-Beiträgen aus den Einnahmen an Reichs-Zoll- und Steuer-Antheilen zu decken, noch nicht enthält, eine derartige Ermächtigung vielmehr erst für 1888/90 durch die Anmerkung 4 zum Voranschlag für 1888/90 ertheilt ist, ist zu der obigen Ueberschreitung der Ausgabe = 831 844 M 95 S die nachträgliche Genehmigung des geehrten Landtags erforderlich, welche das Staatsministerium hierdurch beantragt.

Oldenburg, den 23. Oktober 1890.

Staatsministerium.

Sanjen.

Drost.

Anlage 33.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage werden in Gemäßheit des Artikels 196 § 2 des Staatsgrundgesetzes hierneben in den betreffenden, von der Buchhalterei des Finanzbüreaus geführten und vom Hauptkassen-Kontroleur als richtig attestirten Büchern die Rechnungen der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1885/87 und der zugehörigen Nebenkassen überreicht und zwar:

1. das Hauptbuch über die Einnahmen der Landeskasse für 1885, 1886 und 1887,
2. das Generalkonto über die Ausgaben der Landeskasse für dieselben Jahre,
3. das Hauptbuch über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnkasse für 1885 und 1886 (im Jahre 1887 sind für diese Kasse bei der Hauptkassen-Verwaltung weder Einnahmen noch Ausgaben vorgekommen),
4. das Hauptbuch der Einnahmen und Ausgaben an Kautionsgeldern für 1885, 1886 und 1887

mit dem ergebensten Bemerkem, daß das Hauptbuch über die Ausgaben der Landeskasse für die genannten drei Jahre (12 Bände) von der Buchhalterei, bei der auch die

sämmtlichen Belegstücke zur etwaigen Einsicht bereit liegen, auf Erfordern mitgetheilt werden wird.

Ferner erfolgt hiebei eine Nachweisung der Einnahmen und Ausgaben der Landeskasse für die Finanzperiode 1885/87 im Vergleich mit den Voranschlagsbeträgen. Diese Nachweisung ergiebt in ihrem Abschlusse (Bemerkung zu Ausgabe = § 173) eine durch Landtags-Bewilligung nicht gedeckte Mehrausgabe von 2065 *M* 47 *S*, welcher übrigens ganz erhebliche Minder-Ausgaben, zusammen 1 275 468 *M* 62 *S* gegenüberstehen. Wegen der Mehrausgaben wird auf die in der Nachweisung den betreffenden Paragraphen angefügten kurzen Begründungen Bezug genommen.

Indem das Staatsministerium noch bemerkt, daß dem Landtags-Ausschusse auf Wunsch speziellere Begründungen der einzelnen Mehrausgaben zugehen werden, beantragt dasselbe:

der geehrte Landtag wolle zu der Ueberschreitung der Extraordinarien der Landeskasse pro 1885/87 im Restbetrage von 2065 *M* 47 *S* seine Genehmigung nachträglich ertheilen.

Die Anlagen dieses Schreibens werden demnächst zurückerbeten.

Oldenburg, den 23. Oktober 1890.

Staatsministerium.

Sansen.

Drost.

Anlage 34.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage beehrt sich das Staatsministerium die ergebenste Mittheilung zu machen, daß die in der Landtags-Registratur befindlichen Inventarien der zur Eisenbahn gehörigen Gebäude und Grundstücke bei der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion der Fortschreibung bis zum 1. Oktober d. Jz. unterzogen worden sind. Zum Inventar der Eisenbahn Aylhorn-Bechta wird bemerkt,

daß in demselben die Nachtragung der Gebäude und Grundstücke der Strecke Bechta-Lohne geschehen ist, daß dagegen die Gemeinde Großentneten auch jetzt noch nicht vollständig hat eingetragen werden können, weil die dortigen, zum Theil aus der Aylhorner Gemeinheits-Theilung herrührenden, Grundflächen noch nicht sämmtlich in's Kataster übernommen sind.

Oldenburg, 1890 Oktober 27.

Staatsministerium.

Sansen.

Bartel.



Anlage 35.

An den Landtag des Großherzogthums.

Indem das Staatsministerium dem geehrten Landtage in der Anlage einen Gesetzentwurf, betreffend Aenderung der Artikel 8 und 80 der revidirten Gemeinde-Ordnung, vorlegt, wird zur Begründung des Entwurfs das Nachstehende bemerkt:

Zu Artikel 1. Ueber die Anmeldung von neu einziehenden Personen sind zwar in den §§ 2 und 3 des Artikels 8 der revidirten Gemeindeordnung Bestimmungen getroffen, dieselben genügen aber, wie die Erfahrung ergeben hat, nicht, um den Gemeindebehörden die ihnen nothwendige Kenntniß über die gesammten persönlichen Verhältnisse der neu Einziehenden zu verschaffen. Vorschriften in Betreff der Abmeldung von fortziehenden Personen sind nicht getroffen und ist dieser Mangel von den Gemeindebehörden als eine Lücke empfunden. Im Königreiche Preußen und insbesondere in der benachbarten Provinz Hannover sind im Wege der Polizei-Verordnung über die Anmeldung von neu Einziehenden und über die Abmeldung von Fortziehenden nähere Bestimmungen getroffen und sind im Anschlusse an dieselben Formulare für die Ausstellung von Anmeldeb Scheinen und Abzugsattesten vorgeschrieben. Bei den vielfachen Beziehungen zwischen dem Herzogthum und der Provinz Hannover empfiehlt es sich, dem dortigen Vorgehen sich anzuschließen. Dazu soll dem Staatsministerium durch den Artikel 1 des Entwurfs die Ermächtigung gegeben werden. Auf dem hier in Frage stehenden Gebiete die Einzelheiten durch Gesetz festzulegen, erscheint schon im Hinblick darauf nicht gerathen, daß die Angaben, welche von den betreffenden Personen bei Ein- und Fortzügen zu verlangen sind, den wechselnden desfalligen Bedürfnissen der Verwaltung stets angepaßt werden müssen, wie denn auch in Preußen die Detailbestimmungen nicht gesetzlich fixirt sind.

Wenn der Entwurf dem Staatsministerium auch die Ermächtigung giebt, die Anmeldungen von Umzugsfällen in der Gemeinde vorzuschreiben, so ist hervorzuheben, daß von dieser Ermächtigung, wenn überhaupt, doch wohl nur für größere Gemeinden Gebrauch zu machen sein wird.

In Betreff der Bestrafung der gegen die zu erlassenden Vorschriften vorkommenden Uebertretungen wird es bei den bisherigen Bestimmungen zu belassen sein.

Es ist wiederholt zur Sprache gekommen, daß die Bestimmung im Artikel 8 § 1 der revidirten Gemeinde-Ordnung, soweit solche den Gemeindevorstehern die Pflicht auflegt, neben dem selbstverständlich erforderlichen Verzeichnisse der Gemeindebürger, auch ein Verzeichniß aller Gemeindeangehörigen zu führen, einen nicht unerheblichen, dem Nutzen nicht entsprechenden Arbeitsaufwand des Gemeindevorstehers erfordere. Es erscheint unbedenklich, diese Vorschrift aufzuheben, zumal durch die in Aussicht genommene bessere Regelung des An- und Abmeldewesens und die in dieser Beziehung zu führenden Listen den Gemeinde-

vorständen das für die Kenntniß der Bevölkerungsverhältnisse relevante Material in genügender Weise künftigt zur Disposition stehen wird.

Zu Artikel 2. Auf Grund des Artikels 80 der revidirten Gemeinde-Ordnung sind in mehreren Gemeinden des Herzogthums Krankenkassen für Dienstboten in der Weise eingerichtet, daß den Dienstboten in Krankheitsfällen freie Verpflegung, in der Regel Hospitalverpflegung, gewährt wird. Vom Amtsrathe des Amtsverbandes Butjadingen ist darauf hingewiesen, daß die Einrichtung solcher Kassen für kleine Gemeinden wegen des damit verbundenen Risikos bedenklich erscheine und daß es deshalb erwünscht sei, wenn auch den Amtsverbänden neben den Gemeinden die den letzteren im Artikel 80 cit. gewährte Berechtigung ertheilt werde. Die große Mehrzahl der Amtsvorstände hat sich dieser Auffassung angeschlossen und kann auch die Staatsregierung die Ausdehnung nur für gerathen erachten.

Im Einzelnen ist zu dem Artikel 2 des Entwurfs nur hervorzuheben:

1. Die Ausdehnung ist auf Krankenkassen für Dienstboten beschränkt, da nur für eine solche Ausdehnung ein Bedürfniß hervorgetreten ist, wie denn auch die übrigen desfalligen für Gewerbsgehülfen, Lehrlinge zc. im Artikel 80 getroffenen Bestimmungen durch die neuere sozialpolitische Gesetzgebung im Wesentlichen bedeutungslos geworden sind.
2. Die Bestimmung, wonach der Amtsverband berechtigt sein soll, die Einrichtung auf Theile des Amtsverbandes zu beschränken, erscheint schon im Hinblick darauf gerechtfertigt, daß in denjenigen Amtsverbänden, in welchen die eine oder andere Gemeinde von dem Rechte des Artikels 80 Gebrauch gemacht hat, es möglich sein muß, für die übrigen Gemeinden durch ein Amtsverbandsstatut die Krankenpflege der Dienstboten zu regeln. Es erscheint eine solche Befugniß auch nicht etwa von dem Gesichtspunkte aus bedenklich, daß dadurch ein nicht gerechtfertigtes Eingreifen in einen principaliter den einzelnen Gemeinden zustehenden Wirkungskreis eintreten könne, da in den Fällen, in welchen ein solcher Eingriff allen Umständen nach anzunehmen wäre, den vom Amtsrathe beschlossenen desfalligen statutarischen Bestimmungen die erforderliche Genehmigung zu verjagen sein würde. Daß eine für eine Gemeinde eingerichtete Kasse nicht durch ein Statut des Amtsverbandes aufgehoben werden kann und daß für diejenigen Gemeinden, für welche der Amtsverband statutarische Bestimmungen getroffen hat, die desfallige Berechtigung der betreffenden Gemeinden ruhen muß, ist zur Vermeidung von Kollis-

sionsfällen geboten und wird solches, um jeden Zweifel zu vermeiden, im Gesetze ausdrücklich auszusprechen sein.

Die Staatsregierung ersucht hiernach den geehrten Landtag, dem angeschlossenen Gesetzentwurf seine verfassungsmäßige Zustimmung zu ertheilen.*

Oldenburg, 1890 Oktober 29.

Staatsministerium.

Jansen.

Bartel.

Nebenanlage zu Anlage 35.

Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Aenderung der Artikel 8 und 80 der revidirten Gemeinde-Ordnung.

Artikel 1.

Das Staatsministerium ist ermächtigt, Vorschriften über das Meldewesen bei Einzügen in eine Gemeinde, bei Fortzügen aus einer Gemeinde und beim Wechsel der Wohnung in einer Gemeinde mit der Wirkung zu erlassen, daß damit die §§ 2 und 3 des Artikels 8 der revidirten Gemeinde-Ordnung vom 15. April 1873 sowie die Bestimmung des § 1 des gedachten Artikels über die Führung von Verzeichnissen der Gemeindeangehörigen außer Anwendung treten. Uebertretungen dieser Vorschriften werden mit einer vom Gemeindevorstande zu erkennenden Ordnungsstrafe von 1 bis 15 *M* bestraft.

Artikel 2.

Dem Artikel 80 der revidirten Gemeinde-Ordnung wird als Absatz 3 hinzugefügt:

Die nach Absatz 1 und 2 den Gemeinden zustehende Berechtigung, soweit solche auf die Einrichtung von Krankenkassen für Dienstboten sich bezieht, soll auch den Amtsverbänden für die sämtlichen oder auch für mehrere Gemeinden ihres Bezirks, soweit dieselben ihrerseits von der desfalligen Berechtigung keinen Gebrauch gemacht haben, zustehen. Für die von dem Statute des Amtsverbandes befaßten Gemeinden fällt die Berechtigung der letzteren weg.

Anlage 36.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage überreicht das Staatsministerium in Gemäßheit des § 10 der Anlage I zum Staatsgrundgesetz in den Anlagen

- a. die von der Buchhalterei des Finanzbüreaus geführten und vom Hauptkassen-Kontroleur als richtig attestirten, die Stelle der Rechnungen vertretenden Hauptbücher wegen der Einnahmen und Ausgaben der Krongutskasse des Herzogthums Oldenburg für 1887, 1888 und 1889,

Oldenburg, 1890 Oktober 30.

- b. die Krongutskasse-Rechnungen des Fürstenthums Lübeck für 1885, 1886 und 1887,

- c. die Krongutskasse-Rechnungen des Fürstenthums Birkenfeld für 1887, 1888 und 1889,

mit dem Bemerken, daß zu diesen Rechnungen Revisionsbemerkungen, welche auf die Rechnungsergebnisse von Einfluß gewesen, nicht aufzustellen waren.

Der geehrte Landtag wird um demnächstige Rücksendung der Rechnungen ersucht.

Staatsministerium.

Jansen.

Huber.

Anlage 37.

An den Landtag des Großherzogthums.

Bei den Verhandlungen des 23. Landtags des Großherzogthums ist über verschiedene aus der Mitte des Landtags gestellte Anträge, betreffend die Revision der Wegegesetzgebung für das Herzogthum Oldenburg, berathen worden. Zunächst ward der Antrag gestellt, den Artikel 34 der Wegeordnung vom 12. Juli 1861, wonach die Wegpflicht der Gemeinden auf allen zur Gemeinde gehörigen, der Besteuerung zu Zwecken der Gemeinde unterworfenen Grundstücken nach der Größe derselben haftet und nur in den Gemeinden, welche lediglich Geestboden haben, auch die Güte des Landes bei Vertheilung der Wegelast berücksichtigt werden kann, dahin zu ändern, daß auch in den Gemeinden mit gemischtem Distrikte die Güte des Landes bei Vertheilung der Wegelast solle Berücksichtigung finden können. Sodann ward eine Aenderung des Gesetzes vom 20. März 1879 über die Anwendung der Wegeordnung auf die Amtsverbandswege beantragt. Der Artikel 4 dieses Gesetzes bestimmt, daß die Kosten der Unterhaltung der Amtswege nach den im Artikel 34 der Wegeordnung festgestellten Grundsätzen über die Konkurrenz zu den Wegelasten aufgebracht werden. Statt dieses Beitragsfußes wollte der letztgedachte Antrag die Gesamtsteuer gesetzt wissen. Beide Anträge wurden von dem Landtage abgelehnt und schließlich folgender Antrag in der Sitzung des Landtages vom 14. Dezember 1887 angenommen:

Der Landtag ersucht die Großherzogliche Staatsregierung, dem nächsten ordentlichen Landtage eine Vorlage, betreffend Revision unserer gesammten Wegegesetzgebung, speziell der Wegeordnung für das Herzogthum Oldenburg und des Gesetzes vom 20. März 1879, betreffend Unterhaltung u. s. w. der Amtsverbandswege, zu machen.

Die Staatsregierung hat Veranlassung genommen, eine nähere Prüfung der Frage, ob und in wie weit eine Revision der Wegegesetzgebung des Herzogthums erforderlich sei, eintreten zu lassen und glaubt dieselbe, wie nach ihren eigenen bisherigen Wahrnehmungen so auch auf Grund der nunmehr angestellten Ermittlungen annehmen zu sollen, daß sich die Wegeordnung und das Amtswegegesetz von 1879 im Großen und Ganzen in der Praxis bewährt haben, und ein Bedürfniß, eine durchgreifende Aenderung der gesammten Wegegesetzgebung in Aussicht zu nehmen, bis dahin nicht hervorgetreten ist. Vielmehr hat die vorstehende Prüfung ergeben, daß keine Veranlassung vorliegen dürfte, die Grundlagen der bestehenden Gesetze zu ändern, vielmehr wird nur in Frage kommen können, ob und in welcher Richtung etwa in einzelnen Punkten eine Aenderung bestehender gesetzlicher Bestimmungen erforderlich erscheint. Insbesondere werden hier folgende Punkte hervorzuheben sein:

1. Soll der Beitragsfuß zu den Gemeindewegelasten geändert werden?

Anlagen. XXIV. Landtag.

2. Liegt ein Bedürfniß vor, die Vorschriften über Aufbringung der Unterhaltungskosten der Amtswege zu ändern?
3. Soll der Grundsatz einer Vorbelastung der zunächst Betheiligten in unsere Wegegesetzgebung in größerem Umfange, als dies jetzt der Fall ist, eingeführt werden?
4. Bedarf die Organisation der Feldwege einer Aenderung?

Bevor indeß die Staatsregierung an die Frage der Ausarbeitung einer Gesetzesvorlage über Aenderung solcher Punkte der Wegegesetzgebung herantritt, muß dieselbe wünschen, sich zunächst darüber zu vergewissern, in welchem Sinne insbesondere in Beziehung auf die hervorgehobenen Punkte der Antrag des Landtages auf Revision der Wegegesetzgebung zu verstehen ist, und gestattet sie sich demnach mit Beziehung auf Artikel 142 des Staatsgrundgesetzes den geehrten Landtag um eine gefällige weitere Erklärung über die bei solcher Revision nach seiner Auffassung zu befolgenden Grundsätze ergebenst zu ersuchen. Dabei wird bemerkt, daß sich die Berichte der unteren Verwaltungsbehörden, welche durchweg nach Anhörung der Gemeindevorstände, bezw. Gemeinderäthe, oder von Mitgliedern der Amtsvorstände, bezw. Amtsräthe erstattet sind, wie nachstehend angeführt, aussprechen:

1. Beitragsfuß zu den Gemeindewegelasten.

Die Bestimmungen des Artikels 34 der Wegeordnung haben bereits bei den Verhandlungen des Landtages vom Jahre 1861 über den Entwurf der Wegeordnung zu eingehenden Erörterungen geführt. Die Vorlage der Staatsregierung wollte — Artikel 36 des Entwurfs, Landtagsverhandlungen von 1861 Seite 645 und 688 — die Wegpflicht der Gemeinde lediglich nach der Größe des Landes vertheilen. Dieser Grundsatz fand aber nicht den Beifall des Landtages, und war der zur Begutachtung des Entwurfs gewählte Ausschuß in Bezug auf die Hauptfrage, ob die Wegpflicht über die Grundstücke lediglich nach deren Größe, oder ob sie nach deren Güte zu vertheilen sei, getheilter Ansicht — Landtagsverhandlungen Seite 2006 —, sodaß die zum Gesetze erhobene jetzige Fassung des Artikels 34 auf einem Kompromisse zwischen den beiden sich gegenüber stehenden Auffassungen beruht. Die Frage nun, liegt ein Bedürfniß vor, den Artikel 34 zu ändern? wird

- a. vom Amte Oldenburg verneint, mit dem Bemerkten, daß sämtliche Gemeinderäthe die Beibehaltung der jetzigen Bestimmungen wünschen, übrigens sei von der Befugniß des Artikels 34, die Güte des Landes heranzuziehen, bisher von keiner Gemeinde Gebrauch gemacht.

- b. Das Amt Westerstede glaubt, daß keine Veranlassung vorliege, den Artikel 34 zu ändern. Die 4 Gemeinden des Amtsbezirks hätten von der Befugniß, die Güte des Landes heranzuziehen, bei Vertheilung der Weglast Gebrauch gemacht.
- c. Das Amt Barel hat die Gemeindevorsteher und Mitglieder des Amtsvorstandes über die Angelegenheit gehört und berichtet, daß keine Klagen über die Bestimmungen des Artikels 34 laut geworden sind.
- d. Das Amt Zever berichtet, Klagen über den Artikel 34 seien zwar nicht hervorgetreten, nun aber die Frage einer Aenderung der jetzigen Bestimmungen angeregt sei, seien doch verschiedene Stimmen laut geworden, welche eine Aenderung wünschen. Die Marschgemeinden wünschten den Artikel 34 beizubehalten, die Gemeinden Schortens und Sillenstede dagegen, welche gemischten Boden haben, wünschen eine Aenderung und Berücksichtigung der Bonität.
- e. Das Amt Butjadingen berichtet im Einverständnisse mit der Mehrheit der Gemeindevorsteher, daß die Vertheilung der Gemeindegelasten nach Hektaren seit langem eingebürgert sei und, soweit dem Amte bekannt, zu Beschwerden keine Veranlassung gegeben habe.
- f. Das Amt Brake berichtet, die gutachtlich gehörten Gemeindevertretungen hätten nur unwesentliche Aenderungen unserer Wegegesetzgebung vorgeschlagen. Soweit dem Amte bekannt, seien aus den Bestimmungen des Artikels 34 wirkliche Härten nicht erwachsen.
- g. Das Amt Elsfleth spricht sich gegen eine Aenderung des Artikels 34 aus, da man im Amtsbezirk mit den jetzigen Bestimmungen zufrieden sei.
- h. Das Amt Delmenhorst berichtet, in der Marschgemeinde Alteneß und den reinen Geestgemeinden sei man mit den jetzigen Bestimmungen zufrieden, Klagen seien laut geworden vorzugsweise aus den Gemeinden mit gemischtem Distrikte: Hasbergen, Schönemoor, Stuhr.
- i. Auch das Amt Wildeshausen berichtet, daß hinsichtlich des Konkurrenzfußes zu den Gemeindegelasten Beschwerden nicht vorgebracht seien.
- k. Aus den Vorlagen des Amtes Bechta ergiebt sich, daß eine Reihe von Gemeindevorständen hervorheben, daß Klagen über den Konkurrenzfuß des Artikels 34 nicht laut geworden sind. Das Amt ist der Ansicht, daß die Bonität stets zu berücksichtigen und für die Unterhaltung der Gemeindestraßen die Gesamtsteuer zur Hälfte und die bonitirte Größe zur anderen Hälfte zu Grunde zu legen sei.
- l. Das Amt Cloppenburg empfiehlt im Einverständnisse mit der Mehrheit der Gemeindevorsteher die Gemeindegelasten nach der Grund- und Gebäudesteuer zu repartiren.
- m. Das Amt Friesoythe berichtet, daß über die Bestimmungen des Artikels 34 bisher keine Klagen laut geworden seien.

Nach dem Ergebnisse der vorstehenden Berichte wird, da die überwiegende Mehrzahl der Aemter sich für Beibehaltung der bestehenden Bestimmungen ausspricht, anscheinend an dem Grundsätze des Artikels 34 nicht zu rütteln sein, auch im Hinblick darauf, daß der Repartitionsmodus des Artikels 34 seit 1862 in Kraft ist und im Ganzen zur Zufriedenheit der Bevölkerung gilt.

2. Beitragsfuß zur Unterhaltung der Amtswege.

Die Kosten der Erbauung von Amtschaulseem werden gemäß Artikel 88 § 1 der revidirten Gemeindeordnung auf die einzelnen Gemeinden des Amtsverbandes nach dem Maßstabe der Gesamtsteuer vertheilt, wenn nicht aus besonderen Gründen ein besonderer Repartitionsmodus vom Amtsrathe beschlossen und oberlich genehmigt wird.

Die Kosten der Unterhaltung der Amtschaulseem werden dagegen zufolge des Artikels 4 § 2 des Amtswegegesetzes vom 20. März 1879 nach den im Artikel 34 der Wegeordnung festgestellten Grundsätzen über die Konkurrenz zu den Wegelasten aufgebracht. Hiernach sind die Unterhaltungskosten der Amtschaulseem auf die einzelnen Gemeinden nach der Größe derselben zu repartiren und die so auf die einzelne Gemeinde fallende Summe ist wiederum nach den Grundsätzen des Artikels 34 auf die einzelnen Steuerpflichtigen zu vertheilen. In allen Amtsbezirken kann der Amtsrath mit Genehmigung des Staatsministeriums beschließen, daß bei Vertheilung der Unterhaltungskosten der Amtswege auf die einzelnen Gemeinden auch die der Gebäudesteuer unterworfenen Baulichkeiten, jedoch nur bis zu einem bestimmten Betrage, berücksichtigt werden sollen. In denjenigen Aemtern, welche nur Geestboden haben, kann der Amtsrath außerdem vorbehaltlich der oberlichen Genehmigung beschließen, daß bei Vertheilung der Unterhaltungskosten der Amtswege auf die einzelnen Gemeinden auch die Güte des Landes zu berücksichtigen ist.

Amtschaulseem giebt es in folgenden Amtsbezirken:

- a. Barel. Hier wünscht man die bestehenden Vorschriften wegen Unterhaltung der Amtschaulseem beizubehalten.
- b. Zever. Eine Anzahl von Gemeinden wünscht die geltenden Bestimmungen beizubehalten, während andere eine Vertheilung der Unterhaltungslast nach der Gesamtsteuer befürworten.
- c. Butjadingen. Das Amt hält eine Ueberweisung der Unterhaltungskosten der Amtswege auf die Gesamtsteuer nur dann für angezeigt, wenn gleichzeitig die Herstellungskosten dem Grundbesitz überwiesen werden. Zunächst müsse jedoch die Besteuerung der einheimischen Forenseu anderweitig geregelt werden.
- d. In Wildeshausen sind wiederholt Klagen wegen der Aufbringung der Unterhaltungskosten der Amtswege laut geworden, da die jetzigen Bestimmungen dahin führen, daß die am wenigsten leistungsfähige, bei den Amtswegen gar nicht interessirte Gemeinde Großenkneten den zweitgrößten Beitrag leisten muß. Das Amt empfiehlt, die Unterhaltungskosten der Amtswege nach der Gesamtsteuer zu repartiren.

- e. Becta. Das Amt empfiehlt, für die Unterhaltung der Amtschaffeen die Gesamtsteuer zu Grunde zu legen.
- f. Cloppenburg. Das Amt empfiehlt, die Unterhaltungskosten der Amtswege nach der Grund- und Gebäudesteuer zu vertheilen. Hierzu darf bemerkt werden, daß dieser Vertheilungsmodus, wie oben angeführt, im Wesentlichen auch schon auf Grund der geltenden Bestimmungen verwirklicht werden kann.

3. Soll der Grundsatz einer Vorbelastung der zunächst Betheiligten in unsere Wegegesetzgebung in größerem Umfange, als dies jetzt der Fall ist, eingeführt werden?

Die Wegeordnung kennt eine Vorbelastung der zunächst Betheiligten nicht, vielmehr hat nach Artikel 49 die Herstellung eines neuen Gemeindegeweges auf Kosten der ganzen Gemeinde zu erfolgen. Dem gegenüber schreiben die neueren Gesetze, z. B. die Wasserordnung von 1868 vor — Artikel 11 § 2a —, daß, wenn die Anlage eines neuen oder eine erhebliche Bestickerweiterung eines bestehenden Wasserzuges für einzelne Grundbesitzer mit erheblich größerem Nutzen verbunden ist, als für die übrigen, die bei der Anlage vorzugsweise betheiligten Grundstücke zu einem ihrem Nutzen entsprechenden außerordentlichen Beitrage herangezogen werden können. Und die revidirte Gemeindeordnung von 1873 bestimmt in Artikel 48, daß für Ausgaben, welche zur Erreichung besonderer Vortheile bestimmter Klassen von Gemeindegliedern aufgewendet werden, zunächst die Betheiligten nach einem besonderen den Verhältnissen entsprechenden Vertheilungsfuß herangezogen werden können. Deshalb sprechen sich auch die Amtsberichte übereinstimmend dahin aus, daß in die Wegeordnung eine Bestimmung aufzunehmen sei, wonach bei Herstellung von Gemeindegewegen auf Grund eines oberlich zu genehmigenden Beschlusses des Gemeinderaths eine Vorbelastung der zunächst Betheiligten zulässig sein soll. Damit wird lediglich ein Grundsatz der Gemeindeordnung, der sich in der Praxis bewährt hat, und für das ein Specialgesetz, die Wasserordnung, schon in Kraft steht, auch in das andere Specialgesetz, die Wegeordnung, eingeführt.

Hinsichtlich der Herstellung von Amtschaffeen gilt die Bestimmung des Artikels 88 § 2 der revidirten Gemeindeordnung, wonach, wenn es sich um Chaffeen handelt, welche in besonders geringem oder in besonders hervorragendem Maaße einzelnen Gemeinden des Amtsverbandes zu Gute kommen, der Amtsrath verpflichtet ist, für diese Gemeinden eine nach Quoten zu bemessende Minder- oder Mehrbelastung festzusetzen.

Die Frage, ob bei Vertheilung der Unterhaltungslast der Amtschaffeen auf die einzelnen Gemeinden die Möglichkeit gegeben werden soll, einzelne Gemeinden, welche beispielsweise gar keine Amtschaffeen erhalten haben, zu entlasten, und dagegen dann den übrigen Gemeinden einen größeren Theil der Unterhaltungslast aufzuerlegen, wird von den Aemtern verschieden beantwortet. Barel und Butjadingen sind dagegen, da eine solche Bestimmung nur zu

Streitigkeiten Anlaß geben werde, Zever, Wildeshausen, Becta und Cloppenburg empfehlen dieselbe, wobei vom Amte Cloppenburg bemerkt wird, daß wegen der Complicirtheit der dabei zu berücksichtigenden Verhältnisse ein Beschluß des Amtsrathes, einzelne Gemeinden nur mit einer geringeren Quote zu den Unterhaltungskosten heranzuziehen, so leicht nicht zu Stande kommen werde. Es wird davon auszugehen sein, daß die Bestimmungen der Wegeordnung sich thunlichst den Grundsätzen, wie solche für die Vertheilung der Lasten des Amtsverbandes auf die Gemeinden durch die revidirte Gemeindeordnung festgestellt sind, anzuschließen haben. Der Artikel 88 § 2 der revidirten Gemeindeordnung verpflichtet, wie oben bemerkt, den Amtsrath bei Herstellung von Amtschaffeen eine Vorbelastung der zunächst betheiligten Gemeinden eintreten zu lassen. Gegenüber dieser Bestimmung dürfte es nur konsequent erscheinen, wenn man dem Amtsrath die Befugniß giebt, mit Genehmigung des Staatsministeriums zu beschließen, daß, soweit zutreffend, einzelne Gemeinden mit einer geringeren oder größeren Quote zu den Unterhaltungskosten heranzuziehen seien. Dadurch erhält man doch wenigstens die Möglichkeit, Härten zu vermeiden, wie sie im Amte Wildeshausen, wie oben bemerkt, hervorgetreten sind, wo die Gemeinde Großenkneten, welche gar keine Amtschaffeen erhalten hat, jetzt den zweitgrößten Beitrag zu den Unterhaltungskosten der Amtschaffeen leisten muß.

Endlich ist noch in Frage gekommen, ob nicht zu den Kosten der Unterhaltung der Wege diejenigen, welche die Wege vorzugsweise abnutzen, nämlich industrielle Etablissements, Ziegeleien, Eisenwerke, Sägemühlen u. s. w. mit einem erhöhten Beitrage zur Wegelast heranzuziehen seien. Eine dahingehende Maßnahme findet den Beifall der Aemter, doch wird in den Berichten hervorgehoben, daß nicht erhelle, wie eine solche Maßregel in der Praxis sich werde durchführen lassen. Hierzu darf bemerkt werden, daß entsprechende Vorschriften im Königreiche Preußen zur Durchführung gelangt sind, indem dort dieserhalb folgende Bestimmungen gelten:

Das Hannoverische Gesetz vom 28. Juli 1851 enthält in der durch das Gesetz vom 26. Februar 1877 veränderten Fassung folgende Bestimmung:

„Werden Gemeindegewege oder Landstraßen in Folge des Betriebes von Fabriken, Bergwerken, Steinbrüchen, Ziegeleien oder ähnlichen Unternehmungen in erheblicher Weise dauernd abgenutzt, so kann auf den Antrag derjenigen, deren Unterhaltungslast durch solche Unternehmungen vermehrt wird, den Unternehmern nach Verhältniß dieser Mehrkosten ein angemessener Beitrag zu den Kosten der Unterhaltung des betreffenden Weges auferlegt werden.“

Ueber den Eintritt der Voraussetzung und die Höhe des Betrages, sowie darüber, ob derselbe in Geld oder Naturalleistungen bestehen soll, entscheidet in Ermangelung gütlicher Vereinbarung die Landdrostei in Uebereinstimmung mit dem provincialständischen Verwaltungsausschusse endgültig.“

Die Bestimmung hat eine weitere Abänderung erfahren durch § 64 des Zuständigkeitsgesetzes. Hiernach ent-



scheidet über den besonderen Beitrag auf Klage des Wegebaupflichtigen in erster Instanz: bei Gemeindewegen in Landkreisen der Kreisaußschuß, bei sonstigen Wegen der Bezirksaußschuß. Bei den Gemeindewegen in allen bezüglich der allgemeinen Landesverwaltung selbstständigen Städten steht diese Entscheidung dem Bezirksaußschusse zu.

Eine ähnliche Bestimmung ist in den Landestheilen, in welchen das französische Recht gilt, nach dem Gesetz vom 16. September 1807 Artikel 38 in Betreff der „forets ou bois minos ou minières“ in Kraft. Nach dem französischen Gesetz vom 21. März 1836 Artikel 14 können jedesmal, wenn ein von der Gemeinde in fahrbaren Stand gesetzter Nachbarweg durch Ausbeutung von Bergwerken und Steinbrüchen, durch Waldbenutzung oder jede andere Gewerbe-Unternehmung fortdauernd oder zeitweise abgenutzt wird, den Unternehmern oder Eigenthümern besondere Leistungen (subventions speciales) auferlegt werden, deren Betrag mit der außergewöhnlichen Beschädigung, welche jene Ausbeutungen verursachen, im Verhältniß steht.

Ferner bestehen gleichartige Bestimmungen in Lauenburg, im Regierungsbezirk Kassel und in den Provinzen Sachsen, Westfalen und Schlesien.

Die Heranziehung der gewerblichen Betriebe zu Beiträgen soll erfolgen in Lauenburg, wenn ein Weg in erheblicher Weise durch Fabriken zc. abgenutzt wird; in Kassel, wenn Landwege in Folge des Betriebes in erheblicher Weise dauernd abgenutzt werden; in Sachsen, Westfalen und Schlesien, wenn ein öffentlicher Weg in Folge der Anlegung von Fabriken zc. vorübergehend oder durch deren Betrieb dauernd in erheblichem Maße abgenutzt wird.

Entscheidend für die Anwendbarkeit der vorstehend bezeichneten Specialgesetze ist, daß der Betrieb die Abnutzung verursacht; wer den Transport unternimmt, ist gleichgültig.

Germerzhäuser, Das Wegerecht in Preußen. Band I, Seite 306 ff.

4. Die Organisation der Feldwege.

Die Marschämter Butjadingen, Brake und Elsfleth berichten, daß dort die Bildung der Wegegenossenschaften auf Grund des Artikels 44 ff. der Wegeordnung auf keine Schwierigkeiten gestoßen sei und man dort eine Aenderung

der bestehenden Vorschriften nicht wünsche. Auch das Amt Westerstede berichtet, daß dort ein Bedürfniß zur Aenderung der bestehenden Bestimmungen nicht hervorgetreten sei. Alle übrigen Ämter sprechen sich dahin aus, daß die Bestimmungen über Feldwege sich nicht bewährt haben. Auf der Geest stößt die Ermittlung, wer pflichtig ist zur Instandsetzung und Unterhaltung eines Feldweges, auf so viele Schwierigkeiten, daß thatsächlich die Feststellung der Wegegenossenschaften nur in wenigen Fällen erfolgt ist im Verhältniß zu der großen Anzahl von Feldwegen, welche in den Wegeregistern verzeichnet stehen. Es dürfte hier eine Abhülfe dadurch geschaffen werden können, daß man dem Gemeinderath die Befugniß beilegt, wegen der in der Gemeinde befindlichen Feldwege Folgendes zu beschließen:

Die Gemeinde wird zufolge Beschlusses des Gemeinderaths, welcher der Genehmigung des Amtes bedarf, in eine bestimmte Anzahl Bezirke eingetheilt für die Zwecke der Feldwege, deren Charakter im Uebrigen unverändert bleibt. Die Gemeinde soll hiernach beispielsweise in 3 Bezirke: A, B, C getheilt werden. Sämmtliche Grundstücke, welche im Bezirke A belegen sind, bilden eine Wegegenossenschaft mit juristischer Person für die Zwecke der Instandsetzung und Unterhaltung der im Bezirke A belegenen Feldwege. Die Genossenschaft wird, wie die Veriefelungsgenossenschaften nach der Wasserordnung, vertreten durch die Genossenversammlung, in welcher sich das Stimmgewicht nach dem Beitragsverhältniß richtet — unkultivirte Flächen bleiben, wie jetzt, nur zu $\frac{1}{5}$ ihrer Größe beitragspflichtig —, oder durch einen von der Genossenversammlung gewählten Ausschuß. Verwaltet wird die Genossenschaft durch einen von dem Ausschusse bezw. der Genossenversammlung zu wählenden Vorstand. Der Gemeindevorstand bildet die Aufsichtsbehörde für die Genossenschaft, vorbehaltlich der Aufsichtsbefugnisse der Staatsbehörden.

Schließlich wird noch bemerkt, daß bei einer etwa in Aussicht zu nehmenden Umarbeitung der Wegegesetzgebung des Herzogthums auch die Vorschriften der Wegeordnung über Enteignungen durch die entsprechenden Bestimmungen des Gesetzes vom 28. März 1867 über die Enteignungen zu Eisenbahnen zu ersetzen sein werden.

Oldenburg, 1890 Oktober 30.

Staatsministerium.

Janßen.

Bartel.



Anlage 38.

An den Landtag des Großherzogthums.

Nachdem der Voranschlag der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1891/93 mittelst besonderer Vorlage an den geehrten Landtag gelangt ist, läßt die Staatsregierung in der Anlage den Voranschlag des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für den gleichen Zeitraum nachfolgen.

Der Voranschlag schließt in Einnahme und Ausgabe mit einer Gesamtsumme von 2251000 *M* ab gegen 1570000 *M* des Voranschlags für 1888/90. Die erheblich höhere Einnahmeziffer hat ihren Grund in der höheren Veranschlagung der Roheinnahmen des Betriebes, in dem Betrage des aus der laufenden Finanzperiode in die nächste übergehenden Ueberschusses (überschläglich 438000 *M* gegen 280000 *M*) und in der Bemessung der jährlichen Abführung an den Erneuerungsfonds aus den Betriebseinnahmen zu 10 % anstatt der bisherigen 8 %.

Zur näheren Begründung und Erläuterung des Voranschlags ist Folgendes zu bemerken:

1. In der Vorlage vom 25. Oktober 1887, betreffend die Voranschläge der Eisenbahn-Verwaltung für die Finanzperiode 1888/90 sind unter II. 1. die Umstände ausführlich dargelegt, durch welche bisher die Entwicklung des Erneuerungsfonds und die Leistungsfähigkeit desselben in unerwünschter Weise beengt und zurückgehalten worden ist. Da für 1888/90 mit Rücksicht auf die Lage des Budgets eine procentuale Erhöhung der Abführung an den Erneuerungsfonds nicht mehr in Betracht gezogen werden konnte, hat damals der Antrag der Staatsregierung die Zustimmung des Landtages gefunden, dem Erneuerungsfonds für die gegenwärtige Finanzperiode als außerordentliche Einnahme diejenigen Betriebsüberschüsse der Eisenbahn-Verwaltung zu überweisen, welche nach jährlicher Abführung der Summe von 1152000 *M* an die Landeskasse sich ergeben würden. Zu diesem Auskunftsmitel, welches dem Erneuerungsfonds in den letzten drei Jahren erhebliche Mehreinnahmen zugeführt hat, kann für die Finanzperiode 1891/93 nicht wiederum gegriffen werden, weil nach der dem geehrten Landtage zugegangenen Vorlage, betreffend den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung eine Ueberweisung dieser extraordinären Betriebsüberschüsse an den zu errichtenden Eisenbahn-Baufonds in Aussicht genommen ist. Deshalb scheint der Staatsregierung jetzt der Zeitpunkt gekommen zu sein, in dem es sich empfiehlt, eine dauernde Kräftigung des Erneuerungsfonds dadurch herbeizuführen, daß der demselben zu überweisende Antheil an den Betriebs-Roheinnahmen nunmehr anstatt auf 8 % der letzteren auf 10 % — den regierungsseitig bei Errichtung des Fonds im Jahre 1875 bereits vorgeschlagenen Betrag — festgesetzt wird. Dies wird einerseits um so

unbedenklicher geschehen können, als es, wie zum Voranschlag der Eisenbahn-Betriebskasse für 1891/93 näher ausgeführt, bei der im Ganzen günstigen Entwicklung des Eisenbahnwesens des Herzogthums thunlich befunden worden ist, die jährliche Ablieferung an die Landeskasse von dem in den letzten sechs Jahren festgehaltenen Betrag von 1152000 *M* auf den Betrag des wirklichen Aufwandes der Landeskasse für Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld — 1185000 *M* — zu erhöhen, andererseits aber auch deshalb empfohlen werden dürfen, weil es sich nicht rechtfertigen würde, Ueberschüsse der Betriebsverwaltung für Eisenbahn-Neubauten in Anspruch zu nehmen, so lange nicht der Erneuerungsfonds für die Erfüllung seiner Aufgaben ausreichend dotirt und gegen Schwankungen thunlichst sichergestellt ist. Durch Ueberweisung von 10 % der Roheinnahmen des Betriebes dürfte nach den bisherigen Erfahrungen dieser Zweck auf die Dauer erreicht werden; sollten in späterer Zeit die gegenwärtig noch im Wachsen begriffenen Anforderungen an den Erneuerungsfonds sich wiederum mindern, so würde, da die Feststellung des Prozentsatzes nach wie vor von Finanzperiode zu Finanzperiode zu erfolgen haben wird, Nichts entgegenstehen, mit einer Herabsetzung des Prozentsatzes, sei es zum Vortheil der Landeskasse oder des Eisenbahn-Baufonds, wiederum vorzugehen.

2. Die dem Erneuerungsfonds aus den extraordinären Betriebsüberschüssen der Eisenbahn-Verwaltung überwiesenen Einnahmen haben betragen

für 1888	409 284 <i>M</i> 33 <i>S</i>
" 1889	446 753 " 83 "
	<hr/>
	856 038 <i>M</i> 16 <i>S</i>

und sind für 1890 nach dem im Anfang des Jahres aufgestellten Etat des Erneuerungsfonds mäßig veranschlagt auf 251245 *M*, so daß darauf gerechnet werden darf, daß mit dem Abschluß der Finanzperiode diese außerordentliche Einnahme des Fonds sich auf mindestens 1107300 *M* beziffern wird.

Darauf sind bisher mit Genehmigung des Landtages folgende Ausgabepöste verwiesen:

- a. 252600 *M* für Umbau der Lokomotivschuppen-, Werkstätten- und Magazin-Anlagen auf dem Hauptbahnhof Oldenburg und Erbauung einer Fettgasanstalt daselbst, wovon indessen aus den in der Vorlage vom 2. April d. Js dargelegten Gründen in der laufenden Finanzperiode nur 28800 *M* zur Verwendung gelangt sind,
- b. 515000 *M* für den Bau eines Längspiers und sonstiger nach dem Abkommen mit dem Norddeutschen Lloyd herzustellen den Verkehrsanlagen in Nordensham nach Maßgabe der desfallsigen Vorlage vom 2. April d. Js unter Vorbehalt definitiver Be-

schlußfassung über die Deckung dieses Aufwandes durch den nächsten ordentlichen Landtag.

Ferner hat sich

- e. wie bereits am Schluß der letztgedachten Vorlage nachrichtlich bemerkt, in Folge der Anforderungen der in den letzten Jahren in unerwartetem Maaß fortgeschrittenen Verkehrsentwicklung naturgemäß eine Ueberschreitung der voranschläglichen Mittel des Erneuerungsfonds für 1888/90 als unvermeidlich ergeben, welche sich, soweit nicht aus ordentlichen Mehreinnahmen gedeckt, auf im Ganzen 176 452 *M* 85 *S* beziffert und ihre Deckung ebenfalls in den dem Erneuerungsfonds überwiesenen extraordinären Betriebsüberschüssen zu finden haben wird.

Zu b. liegen hiernach die Voraussetzungen für eine definitive Uebernahme des veranschlagten Aufwandes von 515 000 *M* auf die extraordinären Betriebsüberschüsse des Erneuerungsfonds nunmehr vor. Dabei wird bemerkt, daß während der Ausführung der Nordenhamer Bauten die nicht mit in Anschlag gebrachte Herstellung einer elektrischen Beleuchtung für dieselben sich als dringend wünschenswerth ergeben hat und der dafür erforderliche Mehraufwand von der Eisenbahn-Verwaltung auf 9000 *M* bei in Aussicht gestellter Minderung der laufenden Kosten für Beleuchtung veranschlagt worden ist. Demnach gehen diese 9000 *M* der ursprünglich veranschlagten Summe von 515 000 *M* hinzu, indem sich zur Zeit noch nicht übersehen läßt, ob etwa innerhalb der letzteren entsprechende Winderwendungen eintreten werden, aus denen dieser Mehraufwand gedeckt werden könnte.

Zu e. Da es für die Verwendung der dem Erneuerungsfonds überwiesenen extraordinären Betriebsüberschüsse nach desfalligem Vorbehalt der vorgängigen Zustimmung des Landtages bedarf, hat die Buchung der thatsächlich unvermeidlich gewordenen Ueberschreitungen beim Erneuerungsfonds nur als eine vorläufige und unpräjudizirliche behandelt werden können unter Vorbehalt der Genehmigung des Landtages zur Uebernahme derselben auf die gedachten extraordinären Betriebsüberschüsse. Zu welchen speziellen Ausgaben die Summe von 176 452 *M* 85 *S* hat verwendet werden müssen, läßt sich selbstverständlich nicht angeben, da dieselbe die Gesamt-Ueberschreitung der voranschlagsmäßig einschließlich der ordentlichen Mehreinnahmen verfügbaren Mittel des Erneuerungsfonds darstellt; zu näherer Begründung dieser Ueberschreitung wird jedoch — abgesehen von der besonderen Vorlage wegen der als solche der Genehmigung des Landtages bedürftigen Hochbauten und Wasserbauten — eine Zusammenstellung der ausgeführten Bauten und Erneuerungen, welche nicht im Voranschlag für 1888/90 vorgezogen waren (zu einem erheblichen Theil übrigens aus ordentlichen Mehreinnahmen des Erneuerungsfonds haben bestritten werden können und theilweise inzwischen als Hoch- oder Wasserbauten vom Landtage bereits genehmigt sind) dem Eisenbahn-Ausschuß zugänglich gemacht werden.

Die Staatsregierung läßt hiernach beantragen:

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die Kosten der nach dem Abkommen mit dem Norddeutschen Lloyd in Nordenham hergestellten Anlagen zum veranschlagten Betrage von 524 000 *M* und die für 1888/90 innerhalb des Voranschlags des Erneuerungsfonds eingetretenen nicht durch ordentliche Mehreinnahmen gedeckten Ueberschreitungen der voranschläglichen Mittel zum veranschlagten Betrage von 176 452 *M* 85 *S* auf die dem Erneuerungsfonds überwiesenen extraordinären Betriebsüberschüsse der Eisenbahn-Verwaltung übernommen werden.

3. Unter den veranschlagten Ausgaben nehmen diejenigen für Erneuerung des Oberbaus — Schienen und Schwellen — (Position 1) und für Vermehrung und Erneuerung der Betriebsmittel (Position 3) einen Gesamtaufwand von 1 913 150 *M* in Anspruch, wovon auf Position 1 859 110 *M* (gegen 945 000 *M* für 1888/90) und auf Position 3 1 054 040 *M* (gegen 268 800 *M* für 1888/90, 183 400 *M* für 1885/87, 128 000 *M* für 1882/84) entfallen. Der Aufwand für Betriebsmittel zerlegt sich wiederum in 425 930 *M* für Lokomotiven (gegen 177 000 *M* für 1888/90, 135 000 *M* für 1885/87, 75 000 *M* für 1882/84) und 628 110 *M* für Wagen — 266 550 *M* für Personenwagen, 361 560 *M* für Güterwagen — (gegen 91 800 *M* für 1888/90, 48 400 *M* für 1885/87, 53 000 *M* für 1882/84). Aus diesen Ziffern ergibt sich, daß der Schwerpunkt der für 1891/93 beim Erneuerungsfonds in Aussicht genommenen Mehraufwendungen in der angestrebten bedeutenden Verstärkung des Wagenparks der Eisenbahn-Verwaltung liegt, für welche der veranschlagte Bedarf sich auf nahezu das Zehnfache der desfalligen durchschnittlichen Aufwendungen innerhalb der drei letzten Finanzperioden beläuft. Wenngleich die unverhältnismäßig starke Inanspruchnahme der Mittel des Erneuerungsfonds für diesen besonderen Zweck zur nothwendigen Folge hat, daß innerhalb der Rubrik III des Voranschlags manche an sich wünschenswerthe Ergänzungen und Verbesserungen zur Zeit ausgesetzt bleiben müssen, glaubt die Staatsregierung doch einer einstweiligen Konzentration der verfügbaren Mittel auf diese Aufgabe das Wort reden zu sollen, sowohl weil die bedeutende noch anhaltende Zunahme des Personen- und Güterverkehrs und die damit in unmittelbarem Zusammenhang stehende Vermehrung der Züge zumal in Berücksichtigung der Anforderungen, welche das Abkommen mit dem Norddeutschen Lloyd voraussichtlich an die Betriebsverwaltung stellen wird, es unumgänglich erscheinen läßt, die letztere durch eine erhebliche Verstärkung des eigenen Wagenparks von den Nachbar-Verwaltungen unabhängig zu stellen, als auch weil die in neuerer Zeit hinter dem thatsächlichen Bedarf mehr oder minder erheblich zurückgebliebene Vermehrung der eigenen Güterwagen in dem Bedürfniß entsprechenden Umfange für die Eisenbahn-Verwaltung finanziell vorthafter ist als das gegenwärtige Verhältniß, in welchem dieselbe einer wesentlichen Steigerung der von ihr als Mitglied des Preussischen Staatsbahn-Wagenverbandes zu

zahlenden Pauschsumme von jährlich 52000 *M* gewärtig sein muß. Nach dem Plane der Eisenbahn-Verwaltung ist deshalb für eine den tatsächlichen Verhältnissen angemessene Verstärkung des Güterwagenparks eine auf zwei Finanzperioden zu vertheilende Aufwendung von 500000 *M*, durch welche die Beschaffung von etwa 160 Güterwagen ermöglicht werden würde, in Aussicht genommen und ist demnach in den Voranschlag für 1891/93 der Betrag von 250000 *M* hierfür eingestellt. Der ebenfalls bedeutend gesteigerte Aufwand für Anschaffung und Erneuerung von Lokomotiven rechtfertigt sich in gleicher Weise im Hinblick auf den wachsenden Verkehr und auf das Abkommen mit dem Norddeutschen Lloyd. Sowohl die anzuschaffenden Lokomotiven als Wagen haben theilweise bereits im laufenden Jahre in Bestellung gegeben werden müssen, weil die mit Aufträgen überhäuften Fabriken geraume Lieferfristen zu bedingen genöthigt sind und eine alsbaldige Verstärkung des Betriebsmaterials unter den gegenwärtig obwaltenden Verhältnissen im dringendsten Interesse des Betriebes gelegen ist. — Zur Begründung des gesteigerten Bedarfs für Erneuerung des Oberbaues ist bereits in der Vorlage vom 25. Oktober 1887, betreffend die Voranschläge der Eisenbahn-Verwaltung für 1888/90, darauf hingewiesen, daß die älteren Bahnen allmählich in ein Stadium getreten sind, in welchem mit der Auswechslung von Schienen und Schwellen im Interesse der Betriebssicherheit in weitem Umfange als bisher vorgegangen werden muß. Inzwischen sind von den Oldenburgischen zu unterhaltenen 395 km durchgehender Geleise bereits 60 % in Stahlschienen umgebaut bzw. von vornherein mit solchen belegt, so daß nur noch 40 % umzubauen bleiben, und es sind ebenfalls reichlich 40 % der ursprünglich eingelegten Schwellen bereits durch neue ersetzt worden, so daß das Größtmaß der jährlichen Leistung für Erneuerung des Oberbaues als erreicht angesehen und eine allmähliche Ermäßigung der dafür erforderlichen Aufwendungen erwartet werden darf, welche freilich, da die neueren Erfahrungen mehr und mehr zur Verwendung dauerhafterer aber kostspieligerer flußeiserner Schwellen anstatt der bisherigen Holzschwellen drängen und dadurch wiederum eine bessere aber ebenfalls kostspieligere Entwässerung und Bedeckung der Bettung des Oberbaues bedingt wird, nur langsam eintreten kann, dann aber erhebliche dauernde Ersparungen an Unterhaltungs- und Erneuerungskosten in Aussicht stellt.

4. Zu näherer Begründung der unter Ziffer III des Ausgabe-Voranschlags eingestellten Aufwendungen für Ergänzungs- und Erweiterungs-Anlagen zum Gesamtbetrage von 275600 *M* ist Folgendes zu bemerken:

a. Zu Position 1. In Gemäßheit des Antrages der Vorlage vom 2. April d. Js. hat sich der Landtag durch Beschluß vom 14. April d. Js. damit einverstanden erklärt, daß für eine demnächstige Erweiterung des Hauptbahnhofes Oldenburg der Erwerb von Grundstücken an der Nordseite des jetzigen Bahnhofes zu einer Gesamtfläche von 8—8½ ha auf Kosten des Erneuerungsfonds schon innerhalb der laufenden Finanzperiode erfolge und daß für die Aufhöhung eines Theiles der zu erwerbenden Flächen eine Summe von 20000 *M* für 1890 aus dem Er-

neuerungsfonds verwendet werde. Die darauf wegen des Grunderwerbes eingeleiteten Verhandlungen, deren Verlauf theilweise ein Vorgehen im Wege des Enteignungsverfahrens nothwendig gemacht hat, haben sich über Erwarten in die Länge gezogen und es hat deshalb die in Aussicht genommene Aufhöhung eines Theiles des zu erwerbenden Terrains für das laufende Jahr nicht zur Ausführung gebracht werden können. In der Vorlage vom 2. April d. Js. sind bereits die Gründe dargelegt, aus welchen die unumgänglich gewordene Erweiterung des Bahnhofsterrains nur nach der Nordseite ausführbar ist, und dabei bereits entwickelt, daß es im Fall dieser Erweiterung sich empfehlen werde, die neu zu erbauenden Lokomotivschuppen- und Werkstätten-Anlagen (wofür einschließlich der Herrichtung einer Fettgasanstalt für 1888/90 bereits die Summe von 252600 *M* aus dem dem Erneuerungsfonds überwiesenen extraordinären Betriebsüberschüssen vom Landtage bewilligt worden war) auf die neu zu erwerbenden von der Karlstraße aus zugänglich zu machenden Terrains an der Nordseite zu verlegen, die dadurch verfügbar werdenden Flächen und Baulichkeiten auf dem alten Bahnhof aber — vorbehaltlich anderweitiger Verwendung einzelner Gebäudetheile — zu einer durch das Verkehrsbedürfniß ebenfalls erforderlichen Bervollständigung der gerade hier besonders günstig etablierten Güterbahnhofes-Anlagen zu verwenden. Die Gesamtkosten dieses im Verlauf von zwei bis drei Finanzperioden allmählich zur Ausführung zu bringenden Erweiterungsplans wurden dabei auf 740000 *M* (einschließlich der bereits zur Verfügung stehenden 252600 *M*, von welchen in 1888/90 28800 *M* zur Verwendung gelangt sind) überschlagen unter dem Bemerkten, daß das Projekt in seinen Grundzügen so disponirt sei, daß damit dem Raumbedürfniß auf absehbare Zeit auch für den Fall fernerer Verkehrssteigerung namentlich in Folge weiterer Ausbildung des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes genügt werde. Auf dieser Grundlage ist nunmehr ein Plan für die gesammte Erweiterungsanlage aufgestellt, welcher in seinen Grundzügen als feststehend wird angesehen werden dürfen, in der Einzeldisposition aber nothwendig mehrfach abhängig bleibt von noch nicht zu überschendenden Faktoren, insbesondere der Art der Einführung einer etwaigen Bahn-Brake-Oldenburg in den Hauptbahnhof. Für die Finanzperiode 1891/93 ist für theilweise Herstellung dieser Erweiterungsanlagen bzw. unvermeidliche Provisorien in den Voranschlag die Summe von 223800 *M* eingestellt bzw. aus 1888/90 übertragen, wovon anschlagsmäßig 64500 *M* auf Kosten des Grunderwerbs, 48000 *M* auf Erdarbeiten, 9350 *M* auf Entwässerungsanlagen, 5150 *M* auf Oberbau, 38000 *M* auf die Errichtung der Fettgas-Anstalt, 600 *M* auf Befriedigungen und 29900 *M* auf Fundamentirungsarbeiten für die Lokomotivschuppen- und Werkstätten-Neubauten und Inzugemeinkosten — zusammen 195500 *M* — entfallen. Außerdem bedarf es für die Uebergangszeit namentlich auch mit Rücksicht auf den hier auszuführenden Bau von Güterwagen unumgänglich einer abermaligen vorübergehenden Erweiterung der gegenwärtigen Wagen-Werkstätte auf der Südseite des Bahnhofes in einem Umfange von 825 qm, deren Kosten auf 28300 *M* veranschlagt sind; es ist aber dieser Erweiterungsbau so projektirt, daß der aus einem



Eisenwerk mit Falzziegeldeckung bestehende Haupttheil desselben in einem Umfange von 660 qm demnächst leicht als Theil des künftigen Neubaus abgenommen und an der neuen Stelle ohne größeren Kostenaufwand bleibend wieder aufgerichtet werden kann. Der Gesamtplan der Bahnhofserweiterung, die Kostenanschläge der für 1891/93 projektierten Anlagen und das Projekt des provisorischen Erweiterungsbaus der Wagen-Werkstätte werden dem Eisenbahn-Ausschuß vorgelegt und soweit nöthig weiter erläutert werden.

b. Zu Position 2. Auf der Station Ahlhorn werden die vorhandenen vier Dienstwohnungen bewohnt vom Stationsverwalter, dem Assistenten, einem Weichenwärter und einem Maschinenwärter. Ohne Dienstwohnung sind der Bahnmeister, zwei Weichenwärter und ein Stationsarbeiter. Dem Bahnmeister ist die einzige in der Nähe sich findende Privatwohnung zum 1. November d. Js. gekündigt worden, zwei Weichenwärter und der Stationsarbeiter sind im Dorfe Ahlhorn wohnhaft. Die Wohnung des Assistenten ist eine Arbeiter-Wohnung und dient nur zur Aushilfe für den Beamten. Bei der durch diese Verhältnisse insbesondere die Abhängigkeit der Verwaltung von Vermietern im Dorfe Ahlhorn geschaffenen Nothlage hat die Erbauung eines Hauses mit zwei Dienstwohnungen (Kostenanschlag 8000 M) in Aussicht genommen werden müssen.

c. Zu Position 3. Bei Herstellung der für die Benutzung des Norddeutschen Lloyd bestimmten Schiffahrtsanlagen in Nordenham hat sich das Bedürfnis vorübergehender Einrichtung eines eigenen Baubüreaus an Ort und Stelle ergeben. Da sich die Miethung geeigneter Lokalitäten hiefür als schwer ausführbar und jedenfalls unverhältnismäßig kostspielig erwies, hat die Eisenbahn-Verwaltung die sich darbietende Gelegenheit benutzt, ein dazu passendes im Jahre 1886 auf ihren eigenen Gründen erbautes Gebäude in besonders geeigneter Lage — das vormalig Stürken'sche Haus — für den Preis von 6000 M aus den Mitteln des Baufonds käuflich zu erwerben, davon ausgehend, daß bei den der Entwicklung des Ortes Nordenham günstigen Konjunkturen eine Wiederveräußerung desselben nach Abschluß der Bauten sich unschwer ohne Verlust werde bewerkstelligen lassen. Nachdem inzwischen das Projekt einer Verlängerung der Eisenbahn von Nordenham in der Richtung nach Blexen näher herangetreten ist, wird voraussichtlich das Baubüreau in Nordenham auch nach Abschluß der Lloydbauten noch für längere Zeit beibehalten werden müssen und es scheint außerdem mit Rücksicht auf die in Folge des Lloydverkehrs in Aussicht stehende Vermehrung des in Nordenham zu stationirenden Beamtenpersonals nach Lage der dortigen örtlichen Verhältnisse dringend wünschenswerth, eintretenden Falles über zu Dienstwohnungen geeignete Räumlichkeiten in weiterem Umfange zu verfügen als die vorhandenen Dienstgebäude dafür Raum bieten. Aus diesen Gesichtspunkten erscheint der Wunsch berechtigt, das für eine vorübergehende Benutzung aus Bauprodukten acquirirte Gebäude dauernd für die Betriebsverwaltung zu erwerben und es ist in diesem Sinne der Kaufpreis mit 6000 M zum Ausgabe-Voranschlag des Erneuerungsfonds eingestellt.

d. Zu Position 4 bis 8. Die hier veranschlagten Bauten an Brücken und Begunterführungen haben sich als aus technischen Rücksichten notwendig ergeben. Die für Pflasterung des Zufuhrweges und des Vorplatzes am Empfangsgebäude auf Bahnhof Ihrhove ausgeworfene Summe repräsentirt die von Oldenburg vertragsmäßig zu übernehmende Hälfte der von der Königlich Preussischen Eisenbahn-Verwaltung veranschlagten Gesamtkosten.

e. Zu Position 9. Bei der Brücke über den Hasekanal zwischen Essen und Quakenbrück darf die Beseitigung der bereits schadhast werdenden hölzernen Soche nicht länger hinausgeschoben werden und ist der veranschlagte neu-eiserne Ueberbau (27000 M) im Jahre 1891 herzustellen.

5. Im Artikel 4 des Staatsvertrages zwischen Oldenburg und den Niederlanden vom 27. Juni 1874, betreffend Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung von Ihrhove nach Neuschanz ist folgende Bestimmung enthalten: „Die Oldenburgische Regierung verpflichtet sich der Niederländischen Regierung eine jährliche Vergütung für die Benutzung der Eisenbahn und des Bahnhofs Neuschanz vom Tage der Betriebsöffnung an zu zahlen und zwar von 4 0/0

1. des auf die Herstellung der Eisenbahn zwischen dem Bahnhof Neuschanz und der Grenze verwendeten Kapitals,
2. aller Kosten der Erweiterungen und Vergrößerungen der Bauten und Anlagen, welche in beiderseitigem Einverständnis auf dem Bahnhof Neuschanz bis zum Ablauf von drei Jahren nach dem Beginn des gemeinsamen Betriebes auf dem Bahnhof werden ausgeführt werden, und der Hälfte solcher Kosten, welche nach Ablauf dieser Frist aufgewendet werden müssen.

Die Hergabe einer Liquidation über die hiernach von Oldenburg zu leistenden Zahlungen verzögerte sich aus verschiedenen Gründen von Seiten der Königlich Niederländischen Regierung und ist erst nach Ablauf von mehr als elf Jahren im Jahre 1888 — für die Vergangenheit abschließend mit dem 31. Dezember 1887 — erfolgt, während inzwischen von Seiten der diesseitigen Eisenbahn-Verwaltung bei jedem Jahresabschluß der Eisenbahn-Betriebskasse die für solche Zahlungen überschläglichen erforderlichen Mittel zurückgestellt und angesammelt worden sind. Die der Königlich Niederländischen Regierung bis zum Ablauf des Jahres 1887 auf Grund der vorgelegten Liquidation zu zahlende Summe ist auf 319 333 M 80 S festgestellt und zu diesem Betrage entrichtet; dagegen hat sich der bei der Eisenbahn-Verwaltung zu diesem Zweck für den gleichen Zeitraum zurückgestellte Betrag auf im Ganzen 345 000 M belaufen, so daß sich ein Ueberschuß von 25 665 M 20 S ergeben hat. Nachdem auf den Antrag der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion dieser Betrag einstweilen dem Erneuerungsfonds überwiesen worden ist, wird ergebenst beantragt, der geehrte Landtag wolle mit definitiver Ueberweisung desselben an den Erneuerungsfonds sich einverstanden erklären.



6. Die Kosten des Baus der Eisenbahnstrecke Bechta-Lohne waren — abgesehen von den vom Amtsverbande Bechta übernommenen Kosten des Grunderwerbes — auf 237900 *M* veranschlagt und zu diesem Betrage zu § 73 des Ausgabe-Voranschlags der laufenden Finanzperiode für 1888 vom Landtage bewilligt. Nach dem Abschluß des Bauontos haben die Kosten thatsächlich nur 225791 *M* 1 *ſ* betragen, so daß sich gegen die Anschlagssumme eine Ersparniß von 12108 *M* 99 *ſ* ergeben hat. Da sich inzwischen das Bedürfniß der Vornahme genereller Vorarbeiten für eine Fortsetzung der Bahn Bechta-Lohne in südlicher Richtung herausgestellt hatte, deren Kosten von der Eisenbahn-Verwaltung auf 3900 *M* für die Strecke Lohne-Landesgrenze, einschließlich einer Abzweigung nach Damme und auf 1100 *M* für die im Preussischen Staatsgebiet belegene Strecke Landesgrenze-Bramsche bezw. Hejepe veranschlagt wurden, hat die Staatsregierung geglaubt, in Ermangelung anderer Mittel diesen Betrag von im Ganzen

5000 *M* am angemessensten dem Ueberschuß der Bauumme für Bechta-Lohne zu entnehmen und erlaubt sich die Zustimmung des geehrten Landtages zu diesem Vorgehen zu beantragen. Von dem Restbetrage von 7108 *M* 99 *ſ* ist der Betrag von 3900 *M* an die Landeskasse zurückgeleitet und der Betrag von 3208 *M* 99 *ſ* früheren Vorgängen entsprechend dem Erneuerungsfonds zur Deckung etwaiger noch an den Baufonds herantretender Ansprüche überwiesen, wofür ebenfalls das Einverständniß des geehrten Landtages beantragt werden darf.

Indem die Staatsregierung zu jeder etwa weiter gewünschten erläuternden Auskunft im Einzelnen sich bereit erklärt, wird ergebenst beantragt:

der geehrte Landtag wolle dem anliegenden Voranschlag des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für die Finanzperiode 1891/93 seine Zustimmung erteilen.

Oldenburg, 1890 November 1.

Staatsministerium.

Jansen.

Bartel.



Nebenanlage zu Anlage 38.

Voranschlag

der

Einnahmen und Ausgaben

des

Erneuerungsfonds

für die

Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung des Herzogthums Oldenburg

für die Finanzperiode 1891—1893.

Pos.	Untersposition.	Titel A. Einnahme.	Veranschlagte Einnahme für		
			1891	1892	1893
			<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1.		Ueberschuß aus der Finanzperiode 1888/90	438 000		
2.		Zuschuß der Eisenbahn-Betriebskasse: 10 % der Brutto-Einnahme	544 900	548 650	552 900
3.		Zurückhaltene, belegt gewesene Kapitalien	—	—	—
4.		Zinsen aus belegten Kapitalien (Die vorübergehend nicht zur Verwendung kommenden Bestände des Erneuerungsfonds werden als Betriebskapital behuf Deckung der vorschußweisen Ausgaben für Betriebsmaterialien u. benutzt).	—	—	—
5.		Erlös für das aus diesem Fonds zu erneuernde ausrangirte Material:			
	1.	für Schienen, Schwellen und Kleineisenzeug u.	50 000	50 000	50 000
	2.	„ Oberbaumaterial der Brücken	100	100	100
	3.	„ Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben	300	300	300
	4.	„ Lokomotiven, Tender und Zubehör	1 000	1 000	1 000
	5.	„ Personenwagen „ „	100	100	100
	6.	„ Güter- u. Wagen „ „	500	500	500
	7.	„ anderweite Betriebsmaterialien	100	100	100
6.		Vermischte Einnahmen	3 500	3 250	3 500
			1 038 500	604 000	608 500
		Gesamt-Summe der Einnahmen		2 251 000	

Position.	Unter- Position.	Titel B. Ausgabe.	M.	Verantw. Ausgabe für 1891/93. M.
		I. Erneuerungskosten etc.		
1.		Für Erneuerung des Oberbaues der Bahn und der Bahnhöfe:		
	1.	Schienen und Kleineisenzeug		403 500
	2.	Weichen u.		68 610
	3.	Schwellen		387 000
2.		Für Erneuerung einzelner Theile des Ueberbaues der Brücken		9 000
3.		Für Vermehrung und Erneuerung der Betriebsmittel, einschl. einzelner größerer Theile derselben u.		
	1.	Lokomotiven und Tender nebst Zubehör:		
	a.	Anschaffung von 5 Stück kleinen gekuppelten Tenderlokomotiven, je 17 800 M	89 000	
	b.	Desgleichen von 2 Stück kleinen Omnibus-Lokomotiven, je 16 400 M	32 800	
	c.	Desgleichen von 5 Stück großen Lokomotiven mit Tendern, je 34 350 M	171 750	
	d.	Anschaffung von 6 Stück neuen Lokomotivkesseln mit Zubehör zu großen Lokomotiven, je 9000 M	54 000	
	e.	Erneuerung größerer Theile an Lokomotiven und Beschaffung von Reservetheilen	24 000	
	f.	Umbau bezw. Neubau alter Tender, einschl. der Ausrüstung mit Luftdruckbremse; 4 Stück je 5200 M	20 800	
	g.	Ausrüstung weiterer Lokomotiven mit Luftpumpe nebst Zubehör, für Luftdruckbremsen; 8 Stück je 1200 M	9 600	
	h.	Einrichtung weiterer Lokomotiven nebst Tendern für Dampfheizung der Züge; 8 Stück je 260 M	2 080	
	i.	Beschaffung von 2 Reserveachsen für Tender	900	
	k.	Verschiedene und unvorhergesehene Ausgaben für Lokomotiven und Tender	21 000	
			425 930	
	2.	Personenwagen nebst Zubehör:		
	a.	Anschaffung von 5 Stück Personenwagen I/II Klasse, dreiachsig, mit Hand- und Luftdruckbremse, Gasbeleuchtung, Dampf- und Briquet-Heizung, je 17 750 M	88 750	
	b.	Desgleichen von 10 Stück Personenwagen III. Klasse, wie vorstehend, je 12050 M	120 500	
	c.	Einrichtung weiterer Personenwagen für Gasbeleuchtung; 15 Stück, durchschnittlich je 650 M	9 750	
	d.	Einrichtung weiterer Personenwagen für Dampfheizung; 18 Stück, je 600 M	10 800	
	e.	Umbau weiterer Durchgangspersonenwagen III. Klasse in solche II. und III. Klasse; 4 Stück je 1200 M	4 800	

Position.	Unter- Position.	Titel B. Ausgabe.	Veranschl. Ausgabe für 1891/93.	
			M.	M.
		f. Ausrüstung weiterer Personenwagen mit Luftdruckbremse; 12 Stück, je 1050 M	12 600	
		g. Einrichtung weiterer Durchgangs-Personenwagen für Heizung durch Defen; 9 Stück, je 150 M	1 350	
		h. Verschiedene und unvorhergesehene Ausgaben für Personenwagen .	18 000	266 550
3.		Gepäck- und Güter- 1c. Wagen nebst Zubehör:		
		a. Anschaffung von 3 Stück Gepäckwagen, je 9000 M	27 000	
		b. Anschaffung von 8 Stück eisernen Erdtransportwagen, je 2100 M.	16 800	
		c. Desgleichen von 2 Stück Wassertransportwagen, je 2900 M . .	5 800	
		d. Desgleichen von 5 Stück langen Kungenwagen, je 3462 M . . .	17 310	
		e. Anschaffung von sonstigen Güterwagen	250 000	
		f. Ausrüstung weiterer Gepäckwagen mit Luftdruckbremse 3 Stück, je 700 M	2 100	
		g. Ausrüstung weiterer Gepäckwagen mit Packmeister-Abtheilung und Heizung	2 000	
		h. Anschaffung von Radsägen, zum Ersatz und zu vergrößerter Reserve; 60 Stück, je 312 M 50 J.	18 750	
		i. Anschaffung von 8 Stück leichten Bahnmeisterwagen mit Bremse je 250 M	2 000	
		k. Desgleichen von 30 Stück Wagendecken, je 160 M	4 800	
		l. Verschiedene und unvorhergesehene Ausgaben dieser Abtheilung .	15 000	361 560
		Summa Abtheilung I		1922 150
		II. In Folge von außergewöhnlichen Natur- etc. Ereignissen erwachsene Kosten.		
4.		Durch Unfälle beim Bahnbetriebe erwachsene Kosten		16 000
5.		Instandsetzung der Bahnanlagen und Bauwerke 1c. während bzw. nach Ueberschwemmung und Sturm 1c.		16 000
6.		Entschädigung für Brandunfälle		3 000
7.		Kosten für Begräumung des Schnees auf den Strecken und Bahnhöfen		18 250
		Summa Abtheilung II.		53 250
		III. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden etc.		
8.		Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden 1c.:		
	1.	Erweiterung der Lokomotivschuppen- und Werkstätten-Anlagen auf Bahnhof Oldenburg		223 800

Position.	Unter- Position.	Titel B. Ausgabe.	M	Veranschl. Ausgabe für 1891/93. M
	2.	Erbauung eines Beamtenhauses für 2 Familien in Althorn		8 000
	3.	Ankauf des Stürken'schen Hauses am Bahnhof Nordenham		6 000
	4.	Umbau der Brücke über Hoyer'sgraben bei km XI 750 der Oldenburg- Bremer Bahn		1 350
	5.	Umbau der Wegunterführung bei km XX 335 der Oldenburg-Osna- brücker Bahn		1 350
	6.	Pflasterung des Zufuhrweges und des Vorplatzes am Empfangsgebäude auf Bahnhof Ihrhove — antheilig —		2 100
	7.	Verstärkung des Ueberbaues der Huntebrücke zu Oldenburg in der Osna- brücker Bahn		3 000
	8.	Verstärkung des Ueberbaues der Moorriemer Kanalbrücke in der Hude- Nordenhamer Bahn		3 000
	9.	Neuer eiserner Ueberbau von 23 m Stützweite für die Brücke über den Hafekanal in der Oldenburg-Osnabrücker Bahn unter Wegfall der hölzernen Soche		27 000
		Summa Abtheilung III		275 600
		IV. Belegte Kapitalien.		
9.		Belegte Kapitalien (Siehe die Anmerkung bei Einnahme-Position 4).		
		Wiederholung der Ausgaben.		
		Abtheilung I		1 922 150
		" II		53 250
		" III		275 600
		Gesamt-Summe der Ausgaben		2 251 000
		Vergleichung.		
	1.	Die Gesamt-Einnahme ist veranschlagt		2 251 000
	2.	" " Ausgabe " "		2 251 000
		Anmerkungen.		
		1. Die Vertheilung der Ausgaben auf die einzelnen Jahre der Finanz- periode bedarf der vorherigen Genehmigung des Staatsministeriums und erfolgt nach dem Bedürfniß und nach dem jeweiligen Stande der verfügbaren Mittel.		
		2. Eine Ueberrechnung des Minderverbrauchs in einem Jahre der Finanzperiode auf die andern Jahre der Periode findet statt. Die Minderverwendungen bei den einzelnen Positionen können zur Deckung von Mehrausgaben bei andern Positionen ver- wendet werden.		
		3. Die aus dem Erneuerungsfonds zu bestreitenden Neubauten für Hafenanlagen in Nordenham und Elsfleth, abgesehen von Fällen der Noth und Gefahr, unterliegen der Bewilligung des Land- tags, desgleichen die Hochbauten.		
		4. Der Zuschuß zum Erneuerungsfonds aus der Eisenbahn-Betriebs- kasse wird auf 10 % der Brutto-Einnahme festgesetzt.		
				Mithin ausgleichend.

Anlage 39.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die Staatsregierung hat dem geehrten Landtage die ergebenste Mittheilung zu machen, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog zu Regierungskommissaren für die Verhandlungen des Landtags zu ernennen geruht haben sämtliche vortragende Räte des Staatsministeriums,

Oldenburg, 1890 Oktober 28.

den Geheimen Oberkammerrath Rüder,
den Eisenbahn-Direktor Geheimen Oberregierungs-
rath Bormann.
den Regierungsrath Bödefert in Birkenfeld.

Staatsministerium.

Sansen.

Bartel.

Anlage 40.

An den Landtag des Großherzogthums.

In Gemäßheit des Artikels 196 § 2 des Staatsgrundgesetzes werden dem geehrten Landtage in den Anlagen:

die Landeskasse-Rechnungen des Fürstentums Birkenfeld für die Jahre 1885, 1886 und 1887 nebst den zu diesen Rechnungen durch die Oberrevisoren veranlaßten Revisionsverhandlungen hierbei vorgelegt.

Diese Rechnungen u. sind zufolge der Bestimmung im Artikel 17 Ziffer 2 des Gesetzes vom 23. November 1852 dem Provinzialrathe des Fürstentums Birkenfeld mitgetheilt gewesen und hat derselbe nach dem hierbei angelegten Auszuge aus dem Protokolle der dritten Sitzung vom 29. Oktober d. J. Erinnerungen gegen die Rechnungen nicht erhoben.

Nach der hier ferner angelegten Zusammenstellung der Rechnungsergebnisse in der Finanzperiode 1885/87 ergibt sich eine Ueberschreitung der Extraordinarien gegen den Voranschlag im Betrage von 31103 *M.* 80 *S.*, welche nach dem oben erwähnten Auszuge aus dem Protokolle vom 29. Oktober d. J. vom Provinzialrath als gerecht-

fertigt anerkannt worden, und wozu die nachträgliche Zustimmung des Landtags erforderlich ist.

Indem dieserhalb auf die im Schreiben der Großherzoglichen Regierung an den Provinzialrath vom 17. Oktober d. J. — welches ebenfalls hierneben vorgelegt wird — angezogenen näheren Begründungen der Ueberschreitungen Bezug genommen wird, beantragt die Staatsregierung:

der geehrte Landtag wolle zu der Ueberschreitung des Voranschlags für die Finanzperiode 1885/87 um 31103 *M.* 80 *S.* nachträglich seine Zustimmung ertheilen.

Das Staatsministerium hat schließlich den geehrten Landtag um demnächstige Rückgabe der sämtlichen Anlagen zu ersuchen, mit dem Bemerken, daß die besonders gebundenen Belege zu den Ausgabe-Rechnungen (6 Bände) vorläufig in der Ministerial-Registratur (Departement der Finanzen) zurückbehalten sind, deren Mittheilung jedoch zu jeder Zeit auf Verlangen erfolgen kann.

Oldenburg, 1890 November 4.

Staatsministerium.

Sansen.

Drost.