

# **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 1-10

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

# Anlage 1.

An den Landtag des Großherzogthums.

Bei der Wiederbesetzung der zum 1. Januar 1892 eingetretenen Vakanz der Stelle eines Bezirksbaumeisters für den Weg- und Wasserbau sind dem Staatsministerium insofern Schwierigkeiten entgegengetreten, als bei dem gegenwärtig herrschenden Mangel an Bautechnikern ein geeigneter Ersatz für die innerhalb der regulativmäßigen Pauschsumme zur Verfügung stehenden Mittel nicht zu beschaffen war. Demnach hat die Staatsregierung sich genöthigt gesehen, zur Beseitigung dieser Schwierigkeit in Gemäßheit der Artikel 137 Ziffer 2 und 193 des Staatsgrundgesetzes den ständigen Landtags-Ausschuß anzufragen, und es findet sich in der abschriftlich anliegenden an denselben gerichteten Vorlage vom 10. November 1891 die Lage der Verhältnisse eingehend dargelegt. Wie der geehrte Landtag aus den ebenfalls abschriftlich anliegenden Abstimmungen der Mitglieder des ständigen Landtags-Aus-

schusses näher ersehen wolle, hat der letztere unter Anerkennung der Dringlichkeit der Sache sich gutachtlich damit einverstanden erklärt, daß einem geeigneten Bewerber um die vakante Stelle ein Gehalt von 4000—4500 M angeboten werden könne, worauf die Wiederbesetzung der Stelle mit einem Gehalt von 4200 M erfolgt ist. Damit ergibt sich, da im Uebrigen die Mittel der Pauschsumme von 39 100 M der Verwendung für Gehalte der andern Bezirksbaumeister nicht entzogen werden können, eine Ueberschreitung derselben um den Betrag von 1700 M, und hat demnach die Staatsregierung an den geehrten Landtag den ergebensten Antrag zu richten,

derselbe wolle dieser Ueberschreitung seine Zustimmung ertheilen und die entsprechenden Mittel mit jährlich 1700 M vom 1. Februar 1892 an zu § 38 des Voranschlags für 1891/93 nachbewilligen.

Oldenburg, 1893 Januar 15.

Staatsministerium.

Sansen.

Siebenbürgen.

## Nebenanlage A. zu Anlage 1.

An den ständigen Landtags-Ausschuß, zu Händen des Vorsitzenden, Herrn Landtags-Abgeordneten Ahlhorn in Faderaltendeich.

Der seit einiger Zeit in Deutschland notorisch herrschende große Mangel an Bautechnikern hat zur Folge gehabt, daß die Wiederbesetzung einer im hiesigen Bezirksbaumeisterdienst (Weg- und Wasserbau-Bezirk Butjadingen) eingetretenen Vakanz auf Schwierigkeiten gestoßen ist,

indem die nach der gegenwärtigen Regulativ-Gesetzgebung zur Verfügung stehenden Mittel für Gehalte nicht ausreichen, um die Gewinnung einer geeigneten, in Ermangelung inländischer Konkurrenten von auswärts heranzuziehen den Kraft zu ermöglichen.

**Anlagen.** XXIV. Landtag. 2. Versammlung.

1

Durch das Gehaltsregulativ vom 30. Mai 1876 sind im Ganzen neun Bezirksbaumeister (darunter zwei für den Hochbau, sieben für den Weg- und Wasserbau) mit dem Gehaltsfuß von 2500—4500 *M* und einer Pauschsumme von im Ganzen nicht über 35 100 *M* regulirt, und es ist außerdem vom letzten ordentlichen Landtage eine achte Bezirksbaumeisterstelle für den Weg- und Wasserbau mit einem Gehalt von jährlich 4000 *M* budgetmäßig bewilligt, so daß an Gehalten für Bezirksbaumeister im Ganzen 39 100 *M* zur Verfügung stehen. Von denselben sind 38 800 *M* seit dem 1. Januar d. J. vergeben und es erübrigt nur ein Rest von 300 *M*, welcher für etwaige weitere Zulagen innerhalb der laufenden Finanzperiode vorbehalten bleiben muß.

Durch den mit dem 1. Januar f. J. eintretenden Abgang des Bezirksbaumeisters in Butjadingen (in auswärtige Dienstverhältnisse) wird ein Gehalt von 2500 *M* disponibel; nach den vorliegenden Erfahrungen und bei der zur Zeit in bisher ungekanntem Umfange gesteigerten Nachfrage nach technischen Arbeitskräften genügt aber daselbe zur Beschaffung des nothwendigen Ersatzes nicht, sondern es wird die Staatsregierung in der Lage sein müssen, ein Gehalt von 4000—4500 *M* anbieten zu können, wenn sie zum Ziele kommen will.

Unter diesen Umständen ist eine Nothlage geschaffen, welche zur Ueberschreitung der regulativ- und budgetmäßig zur Zeit zur Verfügung stehenden Pauschsumme zwingt, da durch eine längere Vakanz der in Frage stehenden Stelle, zumal angesichts der in der Ausführung begriffenen

großen Unternehmung des Stad- und Butjadinger Zuwässerungskanaals, erhebliche öffentliche Interessen gefährdet werden würden. Auch ist es nach Lage der Verhältnisse nicht möglich, eine interimistische Einrichtung zu treffen, da auch die Stelle eines technischen Hilfsbeamten für den Weg- und Wasserbau in Folge Mangels an Bautechnikern gegenwärtig unbesezt ist und sich nicht übersehen läßt, wann die Wiederbesetzung im Wege der Anstellung oder des Engagements erfolgen kann. Ebensowenig ist in den Personalien eine Verschiebung ausführbar, durch welche etwa die Vakanz auf eine weniger wichtige Stelle übertragen werden könnte.

Den bestehenden Uebelständen wird bei der in naher Aussicht stehenden Revision des Gehalts-Regulativs, soweit durch die Normirung der Gehaltsfüße thunlich, dauernd abgeholfen werden müssen, in der gegenwärtigen Sachlage aber erübrigt nur, unter Vorbehalt der demnächstigen Zustimmung des Landtags eine Ueberschreitung der Pauschsumme von 39 100 *M* um den Betrag von 1500 bis 2000 *M* in Aussicht zu nehmen, und es gestattet sich demnach die Staatsregierung in Gemäßheit der Artikel 137 und 193 des Staatsgrundgesetzes an den ständigen Landtags-Ausschuß das ergebenste Ersuchen zu richten,

derselbe wolle sich gutachtlich damit einverstanden erklären, daß bei der Wiederbesetzung der vakanten Stelle eines Bezirksbaumeisters für den Weg- und Wasserbau in der in Aussicht genommenen Weise vorgegangen werde.

Oldenburg, 1891 November 10.

Staatsministerium.

Tanjen.

## Nebenanlage B. zu Anlage 1.

Das vorstehende Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums muß ich durchaus als begründet anerkennen, auch die Dringlichkeit ist vorhanden, da der Bezirksbaumeister am 1. Jan. 1892 in fremde Dienste geht und diese Stelle nicht von dem benachbarten Bezirksbaumeister mit übernommen werden kann, da die Arbeiten wegen des Süßwasserkanals, sowie die Arbeiten im II. Deichbände eine ganze Kraft erfordern. Wenn auch in Bewilligung von Geldern der Ausschuß sehr zurückhaltend ist, so muß hier doch ein Nothstand angenommen werden, dem nur auf diesem Wege abgeholfen werden kann, da die Berufung eines außerordentlichen Landtags wegen Geringfügigkeit der Sache ausgeschlossen ist. Da die persönliche Besprechung m. E. nicht nothwendig erscheint, so glaube ich durch schriftliche Begutachtung das Schreiben der Staatsregierung erledigen zu können. Auch scheint mir, da die Sache sich bloß auf das Herzogthum bezieht, daß die Mitglieder des Herzogthums

bloß ihre Erklärungen abzugeben haben. Ich bitte daher die Kollegen, hierunter nach folgender Reihenfolge ihr votum, als: Tanjen, Meyer und Roggemann, abgeben zu wollen, und wird letzterer gebeten, das Schreiben nebst den Bemerkungen an Großherzogliches Staatsministerium zurückgelangen zu lassen.

Ich erkläre mich gutachtlich damit einverstanden, daß bei der Wiederbesetzung der vakanten Stelle eines Bezirksbaumeisters für den Weg- und Wasserbau nach der in vorgedachtem Schreiben in Aussicht genommenen Weise vorgegangen werde. Möchte aber dabei den Wunsch aussprechen, wenn ein Ersatz durch Einheimische möglich ist, keine fremden Kräfte heranzuziehen.

Tade, 1891 November 13.

G. Alhorn.



Auch ich erkläre mich damit gutachtlich einverstanden, daß bei der Wiederbesetzung der vakanten Stelle eines Bezirksbaumeisters für den Weg- und Wasserbau in der in vorliegendem Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung in Aussicht genommenen Weise vorgegangen wird.

Heering, 1891 November 15.

Th. S. Tanzen.

Auch meinerseits erkläre ich mich gutachtlich damit einverstanden, daß bei Wiederbesetzung der fragl. Stelle in

der Weise vorgegangen wird, wie es Seitens der Großherzoglichen Staatsregierung in dem vorliegenden Schreiben in Aussicht genommen wird.

Holte, 1891 November 19.

Benno Meyer.

Desgleichen einverstanden.

Oldenburg, 1891 November 19.

Dr. Roggemann.

## Anlage 2.

### An den Landtag des Großherzogthums.

In dem Gehalts-Regulativ für den Civildienst des Großherzogthums vom 9. Januar 1879 sind für das Landesökonomiewesen des Herzogthums zwei Beamte — der Landesökonomie-Kommissär und Domänen-Inspektor und ein Gehülfe desselben — normirt; der letztere wird vorzugsweise im Geschäftskreise der Domänen-Inspektion verwendet.

Der Geschäftskreis des Landesökonomie-Kommissärs und Domäneninspektors ist ein sehr umfangreicher und umfaßt — neben den zum Finanz-Departement ressortirenden Funktionen in letzterer Eigenschaft — im Departement des Innern die Verwaltung des Landeskulturfonds einschließlich der Verwerthung der staatlichen Antheile an den Gemeinheiten und Marken und der Angelegenheiten der Behnkolonien, das Kanalbauwesen und das landwirthschaftliche Schul- und Vereinswesen; daneben aber wird die Mitwirkung des Landesökonomie-Kommissärs auch auf ändern Gebieten der Staatsverwaltung in ausgiebigem Maße in Anspruch genommen, wenn es um Fragen und Interessen landwirthschaftlicher Art sich handelt.

Der Geheime Oberkammerrath Rüder; welcher die Stelle eines Landesökonomie-Kommissärs und Domänen-Inspektors seit dem Jahre 1856 — mithin seit nahezu 37 Jahren — erfolgreich bekleidet, steht in vorgeschrittenem Lebensalter und ist in neuerer Zeit öfters durch Kränklichkeit behindert gewesen, so daß das Bedürfnis einer Unterstützung insbesondere in dem dem Departement des Innern angehörigen Theile seines Geschäftskreises sich ihm fühlbar gemacht hat. Daß ihm eine solche durch Zuweisung eines ständigen Gehülfen und Mitarbeiters gewährt werde, erachtet das Staatsministerium aus dem doppelten Grunde für dringend wünschenswerth, zunächst, um die bewährte Arbeitskraft des Geheimen Oberkammerraths Rüder dem Lande so lange als möglich zu erhalten, sodann, weil dadurch die Möglichkeit eröffnet werden würde, die eingehende

Sachkenntniß und die reichen Erfahrungen des gegenwärtigen Inhabers der Stelle noch für die Ausbildung und Orientirung eines demnächstigen Nachfolgers zu verwerthen und dadurch den erheblichen Schwierigkeiten und Unzuträglichkeiten vorzubeugen, welche bei der complicirten Natur seines Geschäftskreises andernfalls mit seinem Ausscheiden aus demselben nothwendig verbunden sein würden. Dabei setzt die Staatsregierung mithin voraus, daß die betreffende Persönlichkeit so auszuwählen sein würde, daß sie bei einem Ausscheiden des Geheimen Oberkammerraths Rüder aus seinem Wirkungskreise alsbald in denselben übergehen könnte, daß man sein Augenmerk also auf einen gereiften, nicht mehr in zu jugendlichem Alter stehenden Mann, welcher landwirthschaftlich-technische Durchbildung und Berufserfahrung mit wissenschaftlicher Bildung und Kenntniß des praktischen Lebens verbindet, wird richten müssen. Damit ist zugleich der Maßstab für die Art der Dotirung der Stelle und die Bemessung des zu gewährenden Gehaltes gegeben; nach der Beurtheilung der Staatsregierung wird dasselbe nicht unter jährlich 5000 *M* gegriffen werden dürfen, da mit geringerem Aufwande eine den gestellten Anforderungen entsprechende Kraft nicht zu gewinnen sein wird; das dem Geheimen Oberkammerrath Rüder bei seinem Eintritt in den Staatsdienst im Jahre 1856 gewährte Anfangsgehalt betrug 1400 *fl* = 4200 *M*, und blieb damit, wenn man den Unterschied der Preis- und Geld-Verhältnisse zwischen der damaligen Zeit und der Gegenwart erwägt, hinter dem gegriffenen Betrage jedenfalls nicht zurück. Bei einem demnächstigen Ausscheiden des Geheimen Oberkammerraths Rüder aus dem Dienst würde alsdann nach der Auffassung der Staatsregierung die einstweilen nur vorübergehend getroffene Einrichtung wieder in Wegfall zu kommen haben und demnach die jetzt beantragte Ermächtigung erlöschen.

Die Staatsregierung läßt hiernach, indem sie zu weiterer



mündlicher Begründung im Finanz-Ausschuß sich bereit erklärt, beantragen, der geehrte Landtag wolle

1. sich damit einverstanden erklären, daß dem Geheimen Oberkammerrath Küder, so lange derselbe in seiner gegenwärtigen Stellung verbleibt, ein als Staats-

Oldenburg, 1893 Januar 15.

diener anzustellender Gehülfe mit einem jährlichen Gehalt von bis zu 5000 *M* zugeordnet werde,

2. den Betrag dieses Gehaltes mit jährlich 5000 *M* vom 1. Mai d. J. an zu § 148 des Voranschlags für die Finanzperiode 1891/93 bewilligen.

Staatsministerium.

Janjen.

Siebenbürgen.

## Anlage 3.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die im Voranschlag zu Beihilfen für einzelne Schul-lehrer und Schulgemeinden bewilligten Mittel haben sich in den letzten Finanzperioden in Folge der zahlreichen Neubauten von Schulhäusern, zu welchen Beihilfen zu ge-währen und deren Bedürfnisse im Voraus auch nicht an-nähernd zu veranschlagen waren, regelmäßig als unzu-reichend erwiesen; es sind alsdann die Beihilfen mit dem Vorbehalte der Bewilligung der erforderlichen Mittel zu dem nächsten Voranschlage gewährt und ist dadurch deren Auszahlung längere Zeit verzögert worden.

Auch in der gegenwärtigen Finanzperiode genügen die zu den §§ 119 und 133 des Voranschlags bewilligten Mittel nicht zur Deckung des vorliegenden Bedarfs; es sind bereits von mehreren Schulgemeinden Anträge auf Beihilfen zu den Schulbaukosten gestellt, welche nach den

Oldenburg, 1893 Januar 15.

über die Gewährung bestehenden Grundsätzen Anspruch auf Berücksichtigung haben, deren Befriedigung aber aus den Mitteln des Voranschlags nicht erfolgen kann, und zwar in dem Bereich des evangelischen Oberschulkollegiums zum Betrage von annähernd 20 000 *M*, im Bereich des katho-lischen Oberschulkollegiums zum Betrage von annähernd 12 000 *M*. Da das Hinausschieben der Auszahlung dieser Beihilfen für die betreffenden Schulachten nach-theilig und für deren Haushalt störend ist, so beantragt die Staatsregierung,

der geehrte Landtag wolle im Voranschlage für das Jahr 1893 zu § 119 die Summe von 20 000 *M* und zu § 133 die Summe von 12 000 *M* nach-bewilligen.

Staatsministerium.

Janjen.

Siebenbürgen.

## Anlage 4.

An den Landtag des Großherzogthums.

Der Artikel 7, § 1 des Gesetzes, betreffend die Re-organisation der Ersparungskasse, vom 4. April 1865 be-stimmte früher, daß die Einleger berechtigt seien, die gänz-liche oder theilweise Auszahlung des Kapitals und der

Zinsen, soweit die zu zahlende Summe 50 *fl* nicht über-steige, zu jeder Zeit zu fordern; größere Beträge werde die Kasse ebenfalls, soweit thunlich, sofort bei Rückforderung auszahlen, sie sei jedoch nur verpflichtet, Summen von



mehr als 50  $\mathcal{M}$  bis 100  $\mathcal{M}$  14 Tage, und Summen von mehr als 100  $\mathcal{M}$  2 Monate nach geschehener Kündigung zurückzahlen. Durch Gesetz vom 14. März 1879 wurden diese Bestimmungen dahin geändert, daß zwar die Rückzahlung in der Regel auch ferner sofort auf gestellte Forderung erfolgen, jedoch die Kasse nicht verpflichtet sein solle, innerhalb 4 Wochen auf ein Einlagebuch mehr als einmal eine Auszahlung zu leisten und daß sie berechtigt sei, für Beträge über 50  $\mathcal{M}$  eine vorgängige Kündigung zu verlangen und zwar bis 100  $\mathcal{M}$  eine vierwöchentliche, bei Beträgen bis 300  $\mathcal{M}$  eine zwei-, und bei höhern eine dreimonatliche. Dabei wurde zugleich bestimmt, daß der Reservefond, welcher bis dahin 10 % der Gesamtsumme der Einlagen betragen mußte, nur noch 8 % derselben, jedoch mindestens 650 000  $\mathcal{M}$  enthalten solle.

Die Summe der Einlagen in die Kasse betrug 1864, also kurz vor Erlass des Reorganisationsgesetzes, 3 734 073  $\mathcal{M}$  und die Zahl der Einlagebücher 18 194; ultimo 1878 betrug die Einlagen 8 134 300  $\mathcal{M}$  und die Einlagebücher 26 519; ultimo 1890 aber beliefen sich die Einlagen auf 12 204 200  $\mathcal{M}$  und die Einlagebücher auf 39 965; der Reservefond betrug ultimo 1890 die Summe von 984 084  $\mathcal{M}$ , der Jahresumsatz belief sich 1877 im Ganzen (Einlagen und Rückzahlungen) auf 2 717 475  $\mathcal{M}$ , 1890 aber auf 3 606 716  $\mathcal{M}$ .

Sämmtliche Zahlen ergeben ein fortwährendes Steigen der bei der Ersparungskasse belegten Summen und des ganzen Verkehrs bei derselben.

Wenngleich nun in gewöhnlichen Zeiten bei der Vorsicht, mit welcher die Kasse verwaltet wird, und der durchaus sichern Belegung sämmtlicher Kapitalien derselben sowie bei dem fast eine Million betragenden Reservefond weder für die Kasse noch für den ihre Leistungsfähigkeit garantirenden Staat irgend eine Gefahr mit den zur Zeit bestehenden, äußerstenfalls dreimonatlichen Kündigungsfristen der Einleger verbunden ist, so könnte sich die Sache doch alsbald anders gestalten, wenn einmal innere Unruhen in größerem Maße oder vor Allem ein Krieg drohen oder gar ausbrechen sollte. Zwar ist man 1866 und 1870 sogar mit den frühern Bestimmungen ausgekommen, aber dieselben haben damals auch viele Sorgen und Mühen veranlaßt und das gute Resultat wird auch hauptsächlich in dem Umstande zu finden sein, daß damals sobald nach der Kriegserklärung die entscheidenden Siege erfolgten. Ein so schneller und entscheidender Erfolg wird aber in einem etwaigen neuen Kriege nicht ohne Weiteres erhofft werden dürfen, und könnte nach Ansicht der Staatsregierung die Ersparungskasse daher in einem solchen Falle bei den bestehenden Bestimmungen in die größte Verlegenheit gerathen, wenn sie bei den jetzigen hohen Einlagebeständen plötzlich von allen Seiten um Rückzahlung angegangen würde. Die Kasse würde auf Verlangen jetzt sofort ca. 2 000 000  $\mathcal{M}$  und nach 4 Wochen wiederum dieselbe Summe auszahlen müssen und gerade die kleinen Sparer, mit welchen sie vorzugsweise zu thun hat, sind erfahrungsmäßig die ängstlichsten. Derartige Summen aber zu beschaffen, würde der Kasse gerade in den ersten Zeiten nach Ausbruch der Unruhen bezw. nach der Kriegserklärung kaum möglich sein

und auch die Staatskasse wird dann mit sich selbst genug zu thun und schwerlich die Mittel haben, der Ersparungskasse erheblich zu helfen. Letztere würde gezwungen sein, ihre guten Papiere mit ungeheuern Verlusten und vielleicht doch ohne den gewünschten Erfolg zu verkaufen, und vor Allem ihre Forderungen an Private und Kommunen nicht nur sofort in größten Beträgen zu kündigen, sondern ebenfalls mit großem Schaden gegen baares Geld an Dritte zu cediren, denen dann an der Schonung der Interessen der Schuldner nicht gelegen wäre. Auf diese Weise würde nach allen Seiten großes Unglück hervorgerufen und schließlich hätten, wenn alles doch nicht hülfte, die Einleger selbst den größten Schaden.

Die Staatsregierung ist nun der Ansicht, daß für solche Fälle der äußersten Noth schon in ruhigen Zeiten ein Mittel zur thunlichsten Abwehr geschaffen werden muß, und sie findet ein solches lediglich in der Ermächtigung für die Direktion der Kasse, in Fällen innerer Unruhen sowie in Fällen drohender oder eingetretener Kriegsgefahr mit Genehmigung des Staatsministeriums allgemein die Einhaltung einer sechsmonatlichen Kündigungsfrist Seitens der Einleger verlangen zu können.

Die Staatsregierung befürchtet nicht, daß die Einführung einer solchen, nach dem oben Gesagten zum nicht geringen Theil im Interesse der Einleger selbst getroffenen Bestimmung auf die Benutzung der Kasse von nachtheiligem Einfluß sein wird, und zwar um so weniger, als es selbstverständlich in der Absicht liegt, auch in kritischen Zeiten, soweit irgend möglich und auch unter Bringung erheblicher Opfer Seitens der Kasse, die Rückzahlungen auf Verlangen der Gläubiger in gewöhnlicher Weise fortzusetzen. Letzteres wird der Kasse dann um so eher möglich sein, als sie bei der Möglichkeit, eine 6monatliche Kündigung zu verlangen, sich mit ihren Maßregeln nicht zu überstürzen braucht, sondern mit mehr Ruhe versuchen kann, Geld, wenngleich zu hohen Zinsen, anzuschaffen und nur, soweit solches nicht möglich, zur Vornahme von Kündigungen schreiten würde, wobei dann mit mehr Vorsicht und Schonung vorgegangen werden könnte.

Sollte nun der geehrte Landtag Vorstehendem zustimmen, und die betreffenden Vorschläge der Staatsregierung billigen, so dürfte es bei der dadurch gegebenen weit größern Sicherung der Kasse gegenüber dem bisherigen Zustande unbedenklich sein, das weitere Anwachsen des bereits auf fast eine Million gestiegenen Reservefonds insofern etwas zu beschränken, als nur für die ersten 12 000 000  $\mathcal{M}$  der Einlagen der bisherige Satz von 8% beibehalten, für die ferneren Einlagen aber nur ein solcher von 5% verlangt würde. In Friedenszeiten wird der Fond bei den geschilderten Verhältnissen der Kasse voraussichtlich niemals in Anspruch genommen werden und für außerordentliche Zeiten möchte durch die vorgeschlagenen Bestimmungen in genügender und jedenfalls vollkommenerer Weise gesorgt sein, als durch die bisherigen Bestimmungen über den Reservefond. Durch die vorgeschlagene Maßregel würde sich die Möglichkeit eröffnen, wieder in etwas ausgedehnterem Maße, als dies in den letzten Jahren der Fall gewesen, aus den Ueberschüssen Zuwendungen an die den geringen Klassen zu Gute kommen-





den Fonds zu machen, was sich als dringend erwünscht, zumal für Zeiten einer Lebensmitteltheuerung, erwiesen hat.

Schließlich glaubt die Staatsregierung im Interesse der Ersparungskasse und deren Beamten beantragen zu müssen, die im Gesetze vom 13. Dezember 1875 auf 4 normirte Zahl der Gehülfen, denen die Civilstaatsdienerqualität beigelegt werden kann, auf 6 zu erhöhen. Es dürfte eine solche Vermehrung einerseits sich dadurch rechtfertigen, daß der ganze Verkehr nach den oben gegebenen Zahlen ebenfalls um die Hälfte gewachsen ist, andererseits damit sich begründen, daß es im dringenden Interesse der

Oldenburg, 1893 Januar 15.

Kasse liegt, zufriedene, tüchtige Arbeiter zu gewinnen und zu erhalten und einen Wechsel thunlichst zu vermeiden.

Die Staatsregierung gestattet sich nach Vorstehendem zu beantragen,

der geehrte Landtag wolle dem hieneben überreichten Gesetzentwurfe für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 4. April 1865, betr. die Reorganisation der Ersparungskasse, seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Staatsministerium.

Sansen.

Siebenbürgen.

## Nebenanlage zu Anlage 4.

### Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung einiger Bestimmungen des Gesetzes vom 4. April 1865, betreffend die Reorganisation der Ersparungskasse.

#### Artikel 1.

An die Stelle des Artikels 3 des Gesetzes vom 4. April 1865, betreffend die Reorganisation der Ersparungskasse, bezw. des Einzigen Artikels des Gesetzes vom 13. December 1875, betreffend Abänderung dieses Gesetzes, treten folgende Bestimmungen:

#### Artikel 3.

Vertretung und Verwaltung der Anstalt.

§ 1. Die Ersparungskasse wird von einer besonderen Direktion vertreten und unter der Aufsicht des Staatsministeriums verwaltet.

§ 2. Der Direktion ist ein Verwalter und das erforderliche Hülfspersonal beigegeben.

Der Verwalter hat die Rechte und Pflichten eines Civilstaatsdieners; außerdem kann sechs Gehülfen die Staatsdienerqualität unter Anrechnung der bei der Ersparungskasse vorher zugebrachten Dienstzeit beigelegt werden.

§ 3. Die Kosten der Verwaltung werden aus der Ersparungskasse bestritten.

#### Artikel 2.

Die Artikel 7, § 1 und Artikel 9, §§ 2 und 3 des Gesetzes vom 4. April 1865, betreffend die Reorganisation der Ersparungskasse (sfr. Artikel 1 des Gesetzes vom 14. März 1879) erhalten folgende Fassung:

#### Artikel 7.

Rückzahlung der Einlagen.

§ 1. Die Rückzahlung der Einlagen und die Auszahlung der angesammelten Zinsen erfolgt in der Regel ohne vorgängige Aufkündigung sofort bei der Rückforderung; die Ersparungskasse ist jedoch nicht verpflichtet, auf ein Einlegebuch innerhalb 4 Wochen mehr als einmal eine Auszahlung zu leisten und hat das Recht, für Beträge über 50 *M.* eine vorgängige Kündigung, und zwar für Beträge bis 100 *M.* mit einer Kündigungsfrist von 4 Wochen, für Beträge bis 300 *M.* mit einer Kündigungsfrist von 2 Monaten und für höhere Beträge mit einer Kündigungsfrist von 3 Monaten zu verlangen.

In Fällen innerer Unruhen, sowie in Fällen drohender oder eingetretener Kriegsgefahr, kann mit Genehmigung des Staatsministeriums die Einhaltung einer Kündigungsfrist bis zu 6 Monaten angeordnet werden.

#### Artikel 9.

Reservefond.

§ 2. Der Reservefond wird aus den bisherigen und den fernern jährlichen Ueberschüssen der Ersparungskasse gebildet. Derselbe soll auf 8 % der ersten 12 000 000 *M.* der Einlagen und auf 5 % der fernern Einlagen gebracht und thunlichst auf dieser Höhe erhalten werden.





Der Reservefond muß mindestens die Summe von 650 000 *M* betragen.

§ 3. Soweit im übrigen der Reservefond die im § 2 bestimmte Höhe übersteigt, können die Jahres-Ueberschüsse vom Staatsministerium zu wohlthätigen Zwecken verwandt werden, wobei jedoch darauf zu sehen ist, daß

die Verwendung thunlichst den die Ersparungskasse benutzenden Klassen zu Gute kommt.

### Artikel 3.

Dieses Gesetz tritt mit dem Tage seiner Verkündung in Kraft.

## Anlage 5.

### An den Landtag des Großherzogthums.

Ueber die Erbauung einer Eisenbahn von der Station Bierfeld der Preussischen Staatsbahn Hermesteil-Wemmetzweiler (Fortsetzung der Bahn Trier-Hermesteil) nach einem Punkte der Rhein-Nahe-Bahn innerhalb des Gebietes des Fürstenthums Birkenfeld (Türkismühle) für Rechnung des Preussischen Staates ist am 29. April v. Js. ein Staatsvertrag zwischen Preußen und Oldenburg abgeschlossen worden, welcher wegen einiger in demselben enthaltenen Bestimmungen und Oldenburgischerseits übernommener Leistungen verfassungsmäßig der Zustimmung des Landtags bedarf. Nachdem sich der Provinzialrath des Fürstenthums Birkenfeld mit dem Inhalt dieses Vertrages gutachtlich einverstanden erklärt hatte, ist von Seiten der Staatsregierung in Gemäßheit der Artikel 137, Ziffer 2 und 193 des Staatsgrundgesetzes dem ständigen Landtags-Ausschuß eine Vorlage über die Angelegenheit gemacht, und nachdem von diesem ebenfalls dem Vertrage gutachtlich zugestimmt worden war, derselbe Landesherzlich ratificirt und unterm 29. September v. Js. publicirt worden. In der abschriftlich anliegenden Vorlage an den ständigen Landtags-Ausschuß vom 2. Juli v. Js., welcher die Verhandlungen des Birkenfelder Provinzialraths beigelegt sind, ist die Sachlage nach allen Richtungen eingehend dargelegt, so daß sich das Staatsministerium hier darauf beschränken darf, auf deren Ausführungen lediglich Bezug zu nehmen. Das Protokoll über die zustimmende Beschlusfassung des ständigen Landtags-Ausschusses vom 15. Juli v. Js. findet sich ebenfalls abschriftlich angelegt. Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen,

der geehrte Landtag wolle, soweit verfassungsmäßig erforderlich, zu dem Staatsvertrage zwischen Preußen und Oldenburg vom 29. April v. Js. wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle nebst Schlussprotokoll von demselben Tage seine Zustimmung ertheilen,

und sich weiter damit einverstanden erklären,

daß zur Bestreitung der Kosten des von Oldenburg unentgeltlich zur Verfügung zu stellenden Grund und Bodens innerhalb des Gebietes des Fürstenthums für die von Preußen im Uebrigen für seine

Rechnung zu erbauende Zweigbahn Bierfeld-Türkismühle ein Zuschuß bis zur Summe von 40 000 *M* aus der Landeskasse des Fürstenthums gewährt werde,

sowie ferner,

daß für die Herstellung der projektirten Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle von dem zum Staatsgut gehörigen Buchwald ein Streifen von etwa 7 Acre unentgeltlich abgetreten werde,

und endlich

der unterm 29. September v. Js. erlassenen Verordnung für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend Anwendung des Enteignungsgesetzes auf die im Fürstenthum belegene Strecke der Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle zustimmen.

Mit Beziehung auf den letztern Gegenstand ist seiner Zeit in Anregung gekommen, die bezüglichliche gesetzliche Bestimmung so zu fassen, daß damit die Anwendbarkeit des Enteignungsgesetzes auch auf andere künftighin für fremde Rechnung im Fürstenthum zu erbauende Eisenbahnen von vornherein gesichert werde, indem nicht ausgeschlossen ist, daß der weitere Ausbau des Eisenbahnnetzes in der Preussischen Rheinprovinz im Laufe der Zeit, wie im Interesse des Verkehrs sehr erwünscht, noch zu mehreren Anschlüssen im Gebiete des Fürstenthums Birkenfeld führen wird. In dieser Ausdehnung konnte wegen mangelnder Dringlichkeit der ständige Landtags-Ausschuß mit der Sache nicht befaßt werden, indessen erscheint solche Ausdehnung der Staatsregierung sachlich gerechtfertigt und zweckmäßig und es ist demnach der anliegende Gesetzentwurf aufgestellt, welcher die entsprechende Ermächtigung für den Verordnungsweg vorsieht. Die Staatsregierung läßt demnach, indem sie bemerkt, daß dem Provinzialrath seiner Zeit der Entwurf der demnächst erlassenen Verordnung mit diesem Zusatz vorgelegen hat, beantragen,

der geehrte Landtag wolle dem Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen, seine Zustimmung ertheilen.

Oldenburg. 1893 Januar 15.

Staatsministerium.

Tanjen.

Siebenbürgen.

## Nebenanlage A. zu Anlage 5.

An den ständigen Landtags-Ausschuß, zu Händen des Vorsitzenden, Herrn Landtags-Abgeordneten G. Abthorn zu Faderaltendeich.

Auf Anregung der Königlich Preussischen Regierung sind im vorigen Jahre Verhandlungen eingeleitet über die Herstellung einer zur weitem Erschließung des sogenannten Hochwaldes bestimmten Eisenbahn-Verbindung zwischen einem Punkte der projektirten Preussischen Staatsbahn Hermeskeil-Wemmetzweiler (Fortsetzung der Bahn Trier-Hermeskeil) und einem Punkte der Rhein-Nahe-Bahn innerhalb des Gebietes des Fürstenthums Birkenfeld (Türkismühle). Dieselben haben am 29. April d. J. zum Abschluß eines Staatsvertrages zwischen Preußen und Oldenburg über den Ausbau der auf das Oldenburgische Gebiet entfallenden Strecke der auf Kosten des Preussischen Staates zu erbauenden Bahn Bierfeld-Türkismühle geführt. Diesem Vertrage, für dessen Abschluß es mit Rücksicht auf einige in demselben enthaltene Bestimmungen (Artikel X) und gewisse, Oldenburgischerseits übernommene Leistungen (Artikel IV, Ziffer 1) verfassungsmäßig der demnächstigen Zustimmung des Landtags bedarf, hat der dieserhalb angegangene Provinzialrath des Fürstenthums Birkenfeld in Anerkennung der dem Fürstenthum aus demselben erwachsenden Vortheile mit großer Mehrheit seine gutachtliche Zustimmung erteilt und es ist nunmehr im Hinblick auf die Dringlichkeit der Sache die Mitwirkung des ständigen Landtagsausschusses in Gemäßheit der Artikel 137, Ziffer 2 und Artikel 193 des Staatsgrundgesetzes in Anspruch zu nehmen. Die Dringlichkeit motivirt sich dadurch, daß die Königlich Preussische Regierung, nachdem vom Preussischen Landtage die Mittel für den Bau der Bahnen Hermeskeil-Wemmetzweiler beziehungsweise Bierfeld-Türkismühle bewilligt worden sind, den dringenden Wunsch zu erkennen gegeben hat, daß der Austausch der Landesherrlichen Ratifikationen sobald als möglich erfolgen möge, da eine Inangriffnahme des Baues vor Erledigung dieses Punktes ausgeschlossen ist. Daß diesem Wunsche entsprochen werden könne, liegt zugleich im nächsten Interesse der beteiligten Kreise im Fürstenthum Birkenfeld, welche alsdann früher in den Besitz der Eisenbahn-Verbindung gelangen werden, als wenn die Ertheilung der diesseitigen Landesherrlichen Ratifikation und damit der Beginn der Bauten auf Preussischem wie auf Oldenburgischem Gebiete bis zur Berufung eines außerordentlichen Landtags bezw. dem Zusammentritt des nächsten ordentlichen Landtags anstehen müßte.

Indem das Staatsministerium dem geehrten ständigen Landtagsausschuß die auf die Verhandlung mit dem Provinzialrath bezüglichen Aktenstücke (Vorlage nebst Staatsvertrag und Schlußprotokoll — Protokolle über die Verhandlung und Beschlußfassung des Provinzialraths) hieneben unter Beifügung einer die Belegenheit veranschaulichenden Uebersichtskarte zugehen läßt, darf es in Betreff der Darlegung und Beurtheilung der Sachlage auf die eingehenden

Ausführungen der Vorlage Bezug nehmen, und hat denselben seinerseits nur Folgendes hinzuzufügen:

1. Der Vertrag entspricht in allen Einzelbestimmungen (abgesehen von dem Wegfall eines Baarzuschusses neben der Uebernahme der Kosten der Grundabtretung) denjenigen des am 30. Januar 1888 wegen der Eisenbahn-Verbindung Gremsmühlen-Lütjenburg zwischen Preußen und Oldenburg abgeschlossenen Staatsvertrages, welcher seiner Zeit die Genehmigung des Landtags erhalten hat.

2. Für die Erlangung der in Frage stehenden Eisenbahn-Verbindung, welche das Gebiet des Fürstenthums Birkenfeld zwischen der Landesgrenze und der Station Türkismühle in einer Länge von 9,4 km durchschneidet und den nicht unbedeutenden Ort Sötern (8—900 Einwohner) unmittelbar berührt, wird vom Oldenburgischen Staate Preussischerseits ein weiteres Opfer nicht verlangt, als — in Uebereinstimmung mit den in Preußen selbst an die Interessentkreise regelmäßig gestellten Minimal-Anforderungen — die unentgeltliche Bereitstellung des für die Bahnanlage nebst Zubehör erforderlichen Grund und Bodens, dessen Kosten nach genauer Abschätzung für die das Fürstenthum durchschneidende Strecke auf 76—83 000 *M* ermittelt worden sind. Nachdem die nächstbetheiligten Kreise der Bürgermeisterei Nohfelden und der Nachbarschaft ihr Interesse an dem Zustandekommen des Unternehmens durch freiwillige Uebernahme eines Antheils von 43 000 *M* opferwillig bethätigt haben, erübrigt die Deckung des Restbetrages mit im Maximum bis zu 40 000 *M* und es scheint nur billig, daß hierfür die Landeskasse des Fürstenthums eintrete, da dasselbe auch in weitem Umfange nicht allein an der jetzt herzustellenden Eisenbahn-Verbindung, sondern vor allem an einer hierdurch angebahnten demnächst zu erwartenden Fortsetzung der Bahn nach der Bayerischen Pfalz (Eufel) interessirt ist. Vom Provinzialrath des Fürstenthums ist dieses Interesse durch seinen zustimmenden Beschluß zur Regierungsvorlage in vollem Maße anerkannt. Das der Landeskasse des Fürstenthums angefohrnene Opfer von höchstens 40 000 *M* ist zudem effektiv als ein solches kaum zu bezeichnen, wenn man erwägt, daß dieser Aufwendung, wie von der Regierung näher ausgeführt, eine bedeutende Ersparung an Unterhaltungskosten der durch die Eisenbahn von dem Verkehr mit Post- und schwerem Last-Fuhrwerk entlasteten Staatsstraßen Türkismühle-Sötern-Landesgrenze und Türkismühle-Neunkirchen-Selbach-Landesgrenze bei Mettnich gegenübersteht.

3. Wenn es sich hätte ermöglichen lassen, die von der Königlich Preussischen Regierung geplante Fortsetzung der Bahn Trier-Hermeskeil anstatt auf Türkismühle auf die Stadt Birkenfeld und weiter über die Bahn Birkenfeld-Neubrücke zur Rhein-Nahe-Bahn zu leiten, so würde nach



Aufsicht der Staatsregierung sowohl im allgemeinen Interesse des Fürstenthums, als insbesondere in demjenigen der Stadt Birkenfeld dieser Linie vor der in Türkismühle anschließenden der Vorzug zu geben gewesen sein. Es ist deshalb seit 1884 nichts unversucht geblieben, die Aufmerksamkeit der Königlich Preussischen Regierung auf diese Richtung zu lenken und auf die Wahl derselben unter warmer und wiederholter Befürwortung der von der Stadt Birkenfeld für diesen Fall gestellten Anerbietungen hinzuwirken. Allein, nachdem von der Königlich Preussischen Regierung nach bereitwillig angeordneter eingehender Prüfung auf das Bestimmteste erklärt worden war, daß eine Führung der Bahn über Stadt Birkenfeld Preussischerseits nach Maßgabe der dort zu vertretenden besondern und allgemeinen Verkehrs-Interessen nicht in Aussicht genommen werden könne, konnte sich die Staatsregierung von einer weiteren Verfolgung dieses Anschlusses einen Erfolg nicht mehr versprechen und namentlich aus der Ablehnung desselben ein Motiv, sich nun dem Anschluß auf Türkismühle gegenüber ihrerseits ablehnend zu verhalten, nicht entnehmen, indem dadurch — ganz abgesehen von den in Fragen dieser Art zu nehmenden freundschaftlichen Rücksichten — die Interessen des Bürgermeistereibezirks Nohfelden und darüber hinaus auch diejenigen des Fürstenthums bezüglich künftiger Eisenbahn-Verbindungen empfindlich geschädigt worden wären; denn die etwaige Annahme, daß bei ablehnender Haltung der Großherzoglichen Regierung die Königlich Preussische Regierung schließlich doch die Hochwaldbahn auf Stadt Birkenfeld geführt haben würde, beruht durchaus auf einer Illusion, vielmehr ist für solchen Fall der weitere Verlauf der Angelegenheit dahin zu prognosticiren, daß mit Umgehung des Fürstenthums Birkenfeld der erstrebte Anschluß der Hochwaldbahn auf einen außerhalb des Oldenburgischen Staatsgebietes belegenen Punkt der Rhein-Nahe-Bahn — etwa St. Wendel — herbeigeführt sein würde.

Oldenburg, 1892 Juli 2.

Staatsministerium.

Janzen.

Siebenbürgen.

### V o r l a g e

an den Provinzialrath des Fürstenthums Birkenfeld.

Die Königlich Preussische Regierung beabsichtigt, die Fortsetzung der Eisenbahn Trier-Hermeskeil nach Wemmetzweiler statt in der früher beschlossenen Richtung durch das Löstertal jetzt durch das Primsenthal zu führen und mit dieser veränderten Linienführung für ihre Rechnung den Bau einer Zweigbahn von Bierfeld durch das Gebiet des Fürstenthums zum Anschluß an die Rhein-Nahe-Bahn bei Türkismühle zu verbinden. Die auf den Antrag der

**Anlagen.** XXIV. Landtag. 2. Versammlung.

Die Staatsregierung läßt hiernach beantragen:

der geehrte ständige Landtags-Ausschuß wolle, soweit verfassungsmäßig erforderlich, zu dem Staatsvertrage zwischen Preußen und Oldenburg vom 29. April d. J. wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle nebst Schlußprotokoll von demselben Tage seine gutachtliche Zustimmung ertheilen,

und sich weiter gutachtlich damit einverstanden erklären:

daß zur Bestreitung der Kosten des von Oldenburg unentgeltlich zur Verfügung zu stellenden Grund und Bodens für die von Preußen im übrigen für seine Rechnung zu erbauende Zweigbahn Bierfeld-Türkismühle ein Zuschuß bis zur Summe von 40 000 *M.* aus der Landeskasse des Fürstenthums gewährt werde,

sowie ferner:

daß für die Herstellung der projektirten Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle von dem zum Staatsgut gehörigen Buchwald ein Streifen von etwa 7 *Ar* unentgeltlich abgetreten werde.

Endlich wolle der ständige Landtags-Ausschuß dem vom Provinzialrath zustimmend begutachteten Entwurf eines Enteignungsgesetzes in dem aus der Anlage sich ergebenden Wortlaut seine gutachtliche Zustimmung ertheilen, wobei bemerkt wird, daß die veränderte Fassung hat eintreten müssen, weil für den bisherigen Schlußsatz „und kann durch Landesherliche Verordnung auf alle für fremde Rechnung zu erbauenden Eisenbahnen für anwendbar erklärt werden“ das Erforderniß der Dringlichkeit nicht in Anspruch genommen werden kann, diese an sich erwünschte Verallgemeinerung des Gesetzes vielmehr der Beschlußfassung des Landtages wird vorbehalten bleiben müssen.

Königlich Preussischen Regierung mit der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsregierung darüber gepflogenen Verhandlungen haben zu einem unterm 29. April d. J. abgeschlossenen Staatsvertrage zwischen Oldenburg und Preußen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle geführt, den die Regierung, da derselbe in einzelnen Punkten, z. B. im Artikel X., die Gesetzgebung des Fürstenthums herührt, sammt dem Schlußprotokolle von demselben



Tage dem geehrten Provinzialrath hierunter vorzulegen sich beehrt, mit dem Antrage,

der geehrte Provinzialrath wolle demselben, soweit erforderlich, gutachtlich zustimmen.

Mit diesem Antrage verbindet die Regierung drei weitere, die sich darauf beziehen:

1. Bei den über den Vertrag geführten Verhandlungen ist von der Königlich Preussischen Regierung die Ausführung des Projectes nach den bestehenden Preussischen Grundsätzen über den Bau von Meliorationsbahnen und in Uebereinstimmung mit den in ähnlichen Fällen bei Verhandlungen mit andern Bundesstaaten ausnahmslos und insbesondere auch früher Oldenburg gegenüber bei der Bahn-Grensmühlen-Lütjenburg im Fürstenthum Lübeck festgehaltenen Anforderungen an die Bedingung geknüpft, daß für die in einer Länge von 9,4 km auf das Oldenburgische Gebiet entfallende Strecke der Zweigbahn Bierfeld-Türkismühle Oldenburgischer Seite der erforderliche Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung gestellt werde.

Die Kosten dieses Grunderwerbs waren ursprünglich in dem von der mit der Ausarbeitung des Projectes beauftragten Königl. Eisenbahn-Direktion (linksrheinisch) in Köln aufgestellten Kostenschätzung auf 136 000 *M.* veranschlagt, sind aber später nach Ermittlung und Vereinbarung einer zugleich zweckmäßigeren billigeren Linie durch Verhandlungen mit den betreffenden Grundeigenthümern auf eine Summe von  $\pm$  76 000 *M.* festgestellt.

Zu diesen Grunderwerbskosten ad 76 000 *M.* haben in richtiger Würdigung der überaus großen Vortheile, welche die Ausführung des Projectes für sie hat, vorab beizutragen beschlossen und sich verpflichtet:

1. die Bürgermeisterei Nohfelden	20 000 <i>M.</i>
2. „ Gemeinde Nohfelden	2 000 „
3. „ „ Sötern	5 000 „
4. „ „ Eisen	2 000 „
5. „ „ Schwarzenbach	2 000 „
(durch unentgeltliche auf $\pm$ 1000 <i>M.</i> veranschlagte Landabtretung und Baarzuschuß von 1000 <i>M.</i> )	
6. die Gemeinde Einweiler	2 000 „
7. „ Mariahütte (Gottbill. sel. Erben)	10 000 „

Zusammen 43 000 *M.*

Höhere, als diese freiwillig übernommenen Vorbelastungen können diesen bei der Ausführung des Projectes zunächst Interessirten billiger Weise nicht zugemuthet werden, und es muß der noch ungedeckte Rest auf die Landeskasse des Fürstenthums übernommen werden.

Die großen Vortheile des einen Kostenaufwand von  $\pm$  10 Millionen Mark (7 620 000 für die Bahn Hermeskeil-Wemmetzweiler und ca. 3 000 000 für die Zweigbahn Bierfeld-Türkismühle) erfordern-

den Projectes für unser Fürstenthum liegen so sehr auf der Hand, daß es überflüssig erscheint, sie ausführlich darzulegen. Es wird jedenfalls genügen, darauf hinzuweisen, daß die Ausführung des Projectes dem Fürstenthum zwei Schienenwege — den einen längs und in unmittelbarer Nähe seiner Grenze, den andern durch sein Gebiet — sofort bringt, und einen dritten — die Verbindung mit der Pfalz — ebenfalls durch sein Gebiet in ziemlich sichere und nahe Aussicht stellt, — Schienenwege, die seiner Bevölkerung ihren schon jetzt ziemlich regen Verkehr mit der Saargegend, dem Hochwald und Trier, sowie der bairischen Pfalz mit den vielbesuchten Märkten in Wadern, Hermeskeil, Rufel u. erleichtern und verbilligen und so denselben zu heben versprechen.

Gegenüber diesen kurz angedeuteten großen Vortheilen des Projectes für unser Fürstenthum, das selbst Eisenbahnen zu bauen nicht in der Lage ist, ist die zur Bedingung gestellte unentgeltliche Bereitstellung des Grund und Bodens für die Bahn ein geradezu winziges Opfer, das noch dazu ganz bedeutend ermäßigt oder, je nachdem man die Rechnung aufmacht, sogar ganz oder mehr als ganz aufgewogen wird durch die Ersparniß an Unterhaltungskosten für die Söterthalstraße mit Einschluß der Trierer Straße vom Waldbach bis zur Landesgrenze bei Okenhausen, die der Bau der Zweigbahn Bierfeld-Türkismühle durch den damit wegfallenden Postwagenverkehr und ganz besonders den alsdann aufgehörenden fortwährenden Verkehr der schweren mit Kohlen, Eisen und Erzen beladenen Frachtwagen der Mariahütte von da nach Türkismühle und zurück nach sich zieht.

Zum Zweck der Feststellung des der Stadt Birkenfeld für den Bau ihrer Zweigbahn zu gewährenden Zuschusses aus der Landeskasse hat man f. B. die Unterhaltungskosten der Staatsstraße von Birkenfeld bis zum Bahnhof Birkenfeld-Neubrücke für einen achtjährigen Zeitraum von 1873 — 1880 zu jährlich 3056 *M.* ermittelt und dann unter Hinzurechnung des Durchschnittsgehalts des entbehrlich gewordenen Straßenwärters mit 750 *M.* für Ueberweisung der Unterhaltung der Straße an die Stadt als jährliche Ersparniß der Landeskasse die Summe von rund 3800 *M.* festgesetzt und der Stadt Birkenfeld als Zuschuß bewilligt. Legt man für die Berechnung der in Rede stehenden Unterhaltungskostenersparniß, was richtiger zu sein scheint, für das Resultat aber nachtheiliger ist, einen zehnjährigen Durchschnitt der Unterhaltungskosten der Söterthalstraße mit Einschluß der Strecke der Trierer Straße vom Waldbach bis zur Landesgrenze zum Grunde, läßt das Gehalt des Straßenwärters, der beibehalten werden muß, unberücksichtigt und bringt man für den wegfallenden Postwagen- und Lastwagen-Verkehr auf der als Staatsstraße in der Unterhaltung des Staats verbleibenden

Straße nur  $\frac{2}{3}$  der bisherigen Unterhaltungskosten in Anschlag, das übrig bleibende  $\frac{1}{3}$  dem verbleibenden sehr geringen Lokalverkehr mit leichten Wagen zur Last legend, so ergibt dies, da nach einem von dem Bauamte hergegebenen Auszuge aus den Rechnungen die Unterhaltungskosten in den letzten 10 Jahren 1881—1890 jährlich 3131,69 *M* betragen haben, eine Ersparniß von jährlich rund 2000 *M*, die, nur mit dem Zwanzigfachen kapitalisirt, einem Kapitale von 40 000 *M* gleichkommt.

Bei dem oben angegebenen Betrage der Grunderwerbskosten ad 76 000 *M* sind nur die Kosten des Grunderwerbs für die Bahnlinie in einer Durchschnittsbreite von 20 m, sowie für die Stationsanlage in Sötern und den Zufuhrweg dazu in Rechnung gestellt; unberücksichtigt sind dagegen geblieben und mußten bleiben, obgleich die Verpflichtung zur unentgeltlichen Herstellung des erforderlichen Grund und Bodens sich darauf erstreckt und dieselbe mitbefaßt, die Kosten für das nach den Bauplänen zu sonstigen Anlagen, sowie für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Lagerplätze, Korrekturen von Wegen und Wasserläufen u. erforderliche Land, sowie die Kosten für Kultur- und Inkonvenienz-Entschädigungen, weil alle diese Kosten erst nach Absteckung der Bahnlinie und Beginn des Baues übersehen und veranschlagt werden können. Für diese Kosten werden weitere 6—7000 *M* in Anschlag gebracht werden müssen, aber auch genügen, und beantragt hiernach die Regierung:

Der geehrte Provinzialrath wolle sich gutachtlich damit einverstanden erklären, daß zur Verrückung der Kosten des von Oldenburg unentgeltlich zur Verfügung zu stellenden Grund und Bodens für die von Preußen im übrigen für seine Rechnung zu bauende Zweigbahn Bierfeld-Türkismühle ein Zuschuß bis zur Summe von 40 000 *M* aus der Landeskasse des Fürstenthums Birkenfeld gewährt werde.

2. Die Einführung der Bahn in den Bahnhof Türkismühle macht eine Verlegung der dortigen Bahngleise erforderlich. Sie kann nur nach der Seite des zum Staatsgute gehörigen Buchwaldes erfolgen, und der dazu nothwendige Landstreifen nach dem Bauplan in der Größe von rund 7 Acre, der übrigens, zum Preise von 1 *M* pro Quadratruthe berechnet, nur einen Werth von 50 *M* repräsentirt, muß ebenfalls unentgeltlich abgetreten werden, weil er für die Zweigbahn unmittelbar erfordert wird.

Birkenfeld, den 14. Mai 1892.

Großherzoglich Oldenburgische Regierung des Fürstenthums Birkenfeld.

Barnstedt.

Die Regierung beantragt:

Der geehrte Provinzialrath wolle sich gutachtlich damit einverstanden erklären, daß für die Herstellung der projektirten Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle von dem zum Staatsgute gehörigen Buchwald ein Streifen von  $\pm$  7 Acre unentgeltlich abgetreten werde.

3. Bei den oben erwähnten Grunderwerbsverhandlungen haben einzelne Eigenthümer von Grundstücken, die in die Bahnlinie fallen, Preise für dieselben verlangt, die nach dem Urtheile der mit den eingeleiteten bedingten Ankaufsverhandlungen beauftragten sachverständigen Kommission alles Maß übersteigen. Ob weitere Verhandlungen mit diesen Grundbesitzern, die versucht werden sollen, zu einer Ermäßigung der Forderungen auf billige und angemessene Preise führen werden, ist zweifelhaft, und verlangt es, wenn dies nicht der Fall sein sollte, schon die nothwendige Rücksicht auf die übrigen, die Ermäßigung im Wege der Enteignung zu erzwingen. Nun findet aber das Gesetz für das Fürstenthum Birkenfeld vom 28. Dezember 1878, betreffend Enteignungen zu Staats- und Gemeinde-Eisenbahnen, nach seinem Wortlaute auf die in Rede stehende, von Preußen auf seine Rechnung zu bauende Eisenbahn und den dazu von Oldenburg unentgeltlich zur Verfügung zu stellenden Grund und Boden keine Anwendung, und es erscheint daher nothwendig, daß das Gesetz vom 22. April 1864, betreffend Enteignungen zu Staats-, Gemeinde- und Feldwegen, im Wege des Gesetzes auch auf diese Eisenbahn für anwendbar erklärt wird. Dies ist der nächste Zweck des nachstehenden Gesetzentwurfs, während durch den nach dem Vorbilde anderer Gesetzgebungen beigefügten Vorbehalt der Anwendbarkeitserklärung für alle auf fremde Rechnung zu bauenden Eisenbahnen für die Landesherrliche Verordnung vermieden werden soll, daß in jedem künftigen Falle, bei Fortsetzung der in Rede stehenden Zweigbahn nach der Pfalz oder Anlegung einer weiteren Meliorations-, Sekundär- oder Tertiär-Bahn zur Erschließung des Hochwaldes der weitläufige Weg der Gesetzgebung beschritten werden muß.

Der Antrag der Regierung geht demnach dahin:

Der geehrte Provinzialrath wolle dem nachstehenden Gesetzentwurf, betreffend Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen, gutachtlich zustimmen.





## Staatsvertrag

zwischen Oldenburg und Preußen wegen Herstellung einer Eisenbahn  
von Bierfeld nach Türkismühle.

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg und Seine Majestät der König von Preußen haben zum Zwecke einer Vereinbarung über die Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Oldenburg:

Allerhöchstihren Regierungs-Präsidenten Carl August Barnstedt,

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Geheimen Oberregierungs-rath Dr. Paul Mide,

welche unter dem Vorbehalte der Landesherlichen Ratifikation nachstehenden Staatsvertrag abgeschlossen haben.

### Artikel I.

Die Königlich Preussische Regierung beabsichtigt, eine Eisenbahn von Bierfeld oder einem andern geeigneten Punkte der Linie Hermesfeil-Wemmetzweiler nach Türkismühle oder einem in der Nähe belegenen Punkte der Rhein-Nahe-Bahn für eigene Rechnung auszuführen, sobald Sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben wird.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung gestattet der Königlich Preussischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb Ihres Staatsgebietes.

### Artikel II.

Die Feststellung der gesammten Bauentwürfe für die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahn und ihre etwaigen künftigen Erweiterungen (Artikel V, letzter Absatz) soll ebenso wie die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschließlich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preussischen Regierung zustehen, welche indeß sowohl bezüglich der Führung der Bahn und der Anlegung von Stationen, wie auch bezüglich demnächstiger Erweiterungen der ursprünglichen Bahnanlagen in dem Oldenburgischen Gebiet etwaige besondere Wünsche der Großherzoglichen Regierung thunlichst berücksichtigen wird. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauentwürfe, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flußkorrekturen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Stationsanlagen jeder Regierung innerhalb Ihres Gebietes vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vicinalstraßen, welche die geplante Eisenbahn kreuzen, von der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preussischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet sich aber, dafür einzutreten,

daß durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahn gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein Kostenaufwand erwächst.

### Artikel III.

Die Spurweite der Gleise soll 1,435 m im Lichten der Schienen betragen. Die Königlich Preussische Regierung ist berechtigt, die im Artikel I benannte Bahn nach den Bestimmungen der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 herzustellen und demnächst zu betreiben.

### Artikel IV.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung übernimmt für den Fall der Ausführung der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Bahn — in Anerkennung der für die betreffenden Theile Ihres Staatsgebietes hiermit verknüpften Vortheile — die Verpflichtung:

1. den zum Bau der Bahnanlagen erforderlichen Grund und Boden innerhalb Ihres Landesgebietes der Königlich Preussischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung zu stellen;
2. die Mitbenutzung der Chaussees und sonstigen öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahn zu gestatten.

### Artikel V.

Die im Artikel IV unter Nr. 1 übernommene Verpflichtung erstreckt sich auf das gesammte, zur Herstellung der Bahn, einschließlich der Stationen und aller sonstigen Anlagen, sowie auf das für Seitenentnahmen, Parallelwege, Sicherheitsstreifen, Gewinnung von Baumaterialien, Lagerplätzen, Korrekturen von Wegen oder Wasserläufen u. s. w. nach den genehmigten Bauplänen oder nach den Bestimmungen der Landespolizeibehörden erforderliche oder zum Schutze der benachbarten Grundstücke, zur Verhütung von Feuergefahr u. s. w. für nothwendig erachtete, der Enteignung unterworfenen Grundeigenthum mit Einschluß von Rechten und Gerechtigkeiten. Die Ueberweisung des Grundeigenthums nebst Rechten und Gerechtigkeiten soll dergestalt unentgeltlich erfolgen, daß von der bauenden Eisenbahnverwaltung auch Kultur- und Inkonvenienz-Entschädigung nicht zu tragen, und die für den Bau der Bahn erforderlichen Grundstücke frei von Pfandrechten, sowie frei von allen dinglichen Lasten und Abgaben, die dauernd erforderlichen in das Eigenthum, die vorübergehend erforderlichen für die Dauer des Bedürfnisses in die Benutzung des Preussischen Staates übergehen. Letzterem sollen vielmehr



nur die Kosten der Vermessung und Versteinung des über-  
wiesenen Terrains zur Last fallen.

Die bauleitende Eisenbahn-Verwaltung wird nach Ge-  
nehmigung des Bauplans und der bei der Bauausführung  
etwa erforderlich werdenden Ergänzungen für jede Feld-  
mark einen Planauszug vorlegen, welcher die zu über-  
weisenden Grundstücke nach ihrer katastermäßigen oder sonst  
üblichen Bezeichnung und Größe, deren Eigentümer nach  
Namen und Wohnort, ferner die landespolizeilich ange-  
ordneten Anlagen, sowie, wo nur eine Belastung von  
Grundeigenthum in Frage steht, die Art und den Umfang  
dieser Belastung zu enthalten hat.

Als bald nach Vorlage dieses Auszuges sind die er-  
forderlichen Grundstücke im Wege der freien Vereinbarung  
oder der Enteignung durch die Großherzoglich Olden-  
burgische Regierung zu erwerben und der Eisenbahn-Ver-  
waltung zu überweisen. Der Großherzoglich Oldenburgischen  
Regierung bleibt es freigestellt, wegen der Uebertragung  
dieser, sowie der im Artikel IV unter Nr. 2 übernommenen  
Verpflichtung auf die von der Bahnlinie berührten Ge-  
meinden u. s. w. mit letzteren Sich zu verständigen; Sie  
bleibt indeß auch für den Fall einer derartigen Ueber-  
tragung für die Erfüllung der Verpflichtungen Ihrerseits  
der Königlich Preussischen Regierung verhaftet.

Die Hohen vertragsschließenden Regierungen sind darin  
einig, daß die Herstellung, Unterhaltung und Beleuchtung  
der Zufuhrwege zu den Stationen, soweit diese Wege außer-  
halb der Stationen liegen, nicht Sache der Eisenbahn-Ver-  
waltung ist.

Sollte die Königlich Preussische Regierung Sich nach  
beendeter Bauausführung zu einer Erweiterung der ursprüng-  
lichen Bahnanlagen durch Herstellung von Anschlußgleisen  
und Stationen oder zu ähnlichen Einrichtungen entschließen,  
so wird die Großherzoglich Oldenburgische Regierung zwecks  
Erwerbung des zur Ausführung dieser Anlagen erforder-  
lichen Grund und Bodens, auf welche sich die Verpflichtung  
im Artikel IV unter Nr. 1 des Vertrages nicht bezieht,  
für Ihr Gebiet das Enteignungsrecht erteilen. In soweit  
dasselbe nicht bereits nach den gesetzlichen Bestimmungen  
von selbst Anwendung findet, und für die Ermittlung und  
Feststellung der Entschädigungen keine andern Bestimmungen  
in Anwendung bringen lassen als diejenigen, welche bei  
den Enteignungen zu Eisenbahn-Anlagen in dem Fürsten-  
thum Birkenfeld Geltung haben. Für die Verhandlungen,  
welche zur Uebertragung des Eigenthums oder zur Ueber-  
lassung in die Benutzung an den Preussischen Staat in  
den bezeichneten Fällen erforderlich sind, namentlich auch  
für die Auflassung in den Grundbüchern, sind nur die  
Auslagen der Gerichte zu erstatten, und tritt im Uebrigen  
Freiheit von Stempel und Gerichts-Gebühren ein.

#### Artikel VI.

Die Feststellung der Tarife, sowie die Feststellung und  
Abänderung der Fahrpläne erfolgt unbeschadet der Zu-  
ständigkeit des Reichs durch die Königlich Preussische  
Regierung unter thürlichster Berücksichtigung der Wünsche  
der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung. Es sollen  
übrigens in den Tarifen für die Strecke in dem Groß-

herzoglich Oldenburgischen Gebiete keine höheren Einheits-  
sätze in Anwendung kommen, als für die Strecke auf  
Königlich Preussischem Staatsgebiete.

#### Artikel VII.

Die Landeshoheit bleibt in Ansehung der im das  
Großherzogthum Oldenburg entfallenden Bahnstrecke der  
Großherzoglich Oldenburgischen Regierung vorbehalten.  
Auch sollen die an der Bahnstrecke im Großherzogthum  
Oldenburg zu errichtenden Hoheitszeichen nur die der  
Großherzoglich Oldenburgischen Regierung sein.

Der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung bleibt  
vorbehalten, zur Handhabung des Ihr über die im Groß-  
herzogthum belegene Bahnstrecke zustehenden Hoheitsrechts  
einen beständigen Kommissarius zu bestellen, welcher die  
Beziehungen zur Königlich Preussischen Eisenbahn-Ver-  
waltung in allen denjenigen Fällen zu vertreten hat, welche  
nicht zum direkten gerichtlichen und polizeilichen Einschreiten  
der Behörden geeignet sind.

Die Handhabung der Bahnpolizei auf der im Groß-  
herzoglich Oldenburgischen Gebiet belegenen Bahnstrecke er-  
folgt durch die Königlich Preussischen Eisenbahn-Behörden  
und Beamten, welche auf Vorschlag der Königlich Preussischen  
Betriebsverwaltung von den zuständigen Großherzoglichen  
Behörden in Pflicht zu nehmen sind. Die Handhabung  
der allgemeinen Sicherheitspolizei liegt hinsichtlich dieser  
Bahnstrecke den betreffenden Großherzoglich Oldenburgischen  
Organen ob. Dieselben werden den Bahnpolizeibeamten  
auf deren Ansuchen bereitwillig Unterstützung leisten.

#### Artikel VIII.

Preussische Staatsangehörige, welche in dem Groß-  
herzoglich Oldenburgischen Gebiete stationirt sind, erleiden  
dadurch keine Aenderung ihres Staatsangehörigkeitsver-  
hältnisses.

Die Beamten der Bahn sind ohne Unterschied des  
Orts der Anstellung rüchftlich der Disciplin lediglich  
ihren Dienstvorgesetzten beziehungsweise den Aufsichts-  
organen der Königlich Preussischen Staatsregierung, im  
Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates,  
in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern  
und sonstigen dergleichen Unterbeamten innerhalb des Groß-  
herzoglich Oldenburgischen Staatsgebiets soll auf Ange-  
hörige des letzteren vorzugsweise Rücksicht genommen werden,  
falls geeignete Militäranwärter, unter welchen die Olden-  
burgischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben,  
zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind.

#### Artikel IX.

Entschädigungsansprüche, welche aus Anlaß des Baues  
oder Betriebes der im Großherzoglich Oldenburgischen Ge-  
biet belegenen Bahnstrecke gegen die Eisenbahn-Verwaltung  
geltend gemacht werden möchten, sollen von den Olden-  
burgischen Gerichten und — in soweit nicht Reichsgesetze  
Platz greifen — auch nach den Oldenburgischen Landes-  
gesetzen beurtheilt werden.



## Artikel X.

Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung verpflichtet sich, von der Eisenbahnunternehmung und dem zu derselben gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, noch auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände zuzulassen.

## Artikel XI.

Ein Recht auf den Erwerb der in das Großherzoglich Oldenburgische Staatsgebiet entfallenden Bahnstrecke wird die Großherzoglich Oldenburgische Staatsregierung, so lange die Bahn im Eigenthum oder Betriebe des Preussischen Staats sich befindet, nicht in Anspruch nehmen.

## Artikel XII.

Für den Fall der Abtretung des Preussischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich

So geschehen zu Berlin, den 29. April 1892.

(L. S.) Barnstedt.

Preussischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

## Artikel XIII.

Der gegenwärtige Vertrag erlischt, wenn nicht innerhalb einer Frist von fünf Jahren, vom Tage der Ratifikationsauswechslung an gerechnet, mit dem Bau der Bahn begonnen, und innerhalb einer weitem Frist von drei Jahren die Bahn bis zur Betriebseröffnung vollendet sein sollte.

## Artikel XIV.

Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur Landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden. Die Auswechslung der Ratifikations-Urkunden soll in Berlin erfolgen.

Zur Beglaubigung dessen haben die Bevollmächtigten denselben unterzeichnet und besiegelt.

(L. S.) Dr. Mücke.

## Schlusprotokoll

zum

Staatsvertrage zwischen Oldenburg und Preußen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle.

Die unterzeichneten Bevollmächtigten waren heute zusammengetreten, um zum Abschlusse und zur Vollziehung des wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle vereinbarten Staatsvertrages zu schreiten.

Hierbei sind in das gegenwärtige Schlußprotokoll nachstehende Erklärungen aufgenommen worden, welche mit der Ratifikation des Vertrages als mitgenehmigt gelten und mit den Vereinbarungen des Vertrages selbst gleichverbindliche Kraft haben sollen.

## Zu Artikel II.

Die Königlich Preussische Regierung erklärt sich bereit, bei Söttern eine Haltestelle zu errichten.

## Zu Artikel V.

1. Der Vertreter der Königlich Preussischen Regierung erklärt auf Wunsch des Vertreters der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung, daß in dem aufgestellten allgemeinen Bauentwurfe, dessen Linie bei der ausführlichen Bearbeitung desselben — vorbehaltlich etwaiger im Einzelnen sich als nothwendig herausstellender nicht erheblicher Verschiebungen —

in der Hauptsache beibehalten werden soll, für die Oldenburgische Theilstrecke eine weitere Inanspruchnahme von Grund und Boden für den Bahnkörper selbst (ausschließlich der Nebenanlagen, der Sicherheitsstreifen und der Stationen), als in einer Breite von im Durchschnitt ungefähr zwanzig Meter, nicht vorgesehen sei.

2. Es herrscht beiderseits Einverständnis, daß der zur Anlage von Sicherheitsstreifen erforderliche Grund und Boden den betreffenden Besitzern verbleibt und nur hinsichtlich der Benutzung den durch den Zweck der Anlage bedingten Beschränkungen unterworfen wird.
3. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung wird die Einweisung der Eisenbahnverwaltung in den Besitz der erforderlichen Flächen schon vor der Zahlung beziehungsweise Hinterlegung der Entschädigungssumme insbesondere auch dann verfügen, wenn durch die vorgängige Feststellung der Entschädigung eine Verzögerung des Baues der Bahn herbeigeführt werden würde.



Die mit dem vereinbarten Entwurfe übereinstimmend befundenen Ausfertigungen des Vertrages sind hierauf von den Bevollmächtigten unterzeichnet und unterschrieben worden, und es haben der Bevollmächtigte der Großherzoglich

Oldenburgischen und der Bevollmächtigte der Königlich Preussischen Regierung je eine Ausfertigung des Vertrages und des Schlußprotokolls entgegengenommen.

So geschehen zu Berlin, den 29. April 1862.

Barnstedt.

Dr. Mücke.

## Entwurf.

### Gesetz

für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen.

#### Einzigster Artikel.

Das Gesetz vom 22. April 1864, betreffend Enteignungen zu Staats-, Gemeinde- und Feld-Wegen, findet auch auf Enteignungen zu der von Preußen anzulegenden Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle in gleicher

Weise Anwendung, als wenn dieselbe von Oldenburg angelegt würde, und kann durch Landesherrliche Verordnung auf alle auf fremde Rechnung zu erbauenden Eisenbahnen für anwendbar erklärt werden.

### Protokolle

über die Verhandlungen des Provinzialraths des Fürstenthums Birkenfeld in der ordentlichen Versammlung im Mai 1892.

#### Erste öffentliche Sitzung.

Geschehen zu Birkenfeld in der Aula (Turnhalle) des Gymnasiums am 30. Mai 1892, Vormittags 11 Uhr.

#### Gegenwärtig:

1. Vorsitzender: Herr Kaufmann Gustav Vogt.
2. der Großherzogliche Kommissar, Herr Regierungs-Präsident Barnstedt,
3. die Mitglieder der Großherzoglichen Regierung: Herr Regierungsrath Bödeker, Herr Amtsauditor Willms,
4. die sämtlichen Mitglieder des Provinzialraths,
5. als Protokollführer: Regierungsrevisor Lind.

Nachdem der Vorsitzende die Versammlung eröffnet, übergab der Großherzogliche Kommissar folgende, den einzelnen Provinzialrathsmitgliedern in Druck bereits zugegangenen Vorlagen, als:

III. einen zwischen Oldenburg und Preußen unterm 29. April d. J. abgeschlossenen Staatsvertrag wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle nebst Schlußprotokoll von demselben Tage, sowie in Verbindung damit

1. einen darauf bezüglichen Antrag auf Gewährung eines Zuschusses bis zur Summe von 40 000 M

aus der Landeskasse des Fürstenthums zur Bestreitung der Kosten des Erwerbes des von Oldenburg unentgeltlich zur Verfügung zu stellenden Grund und Bodens für die Eisenbahn-Verbindung Bierfeld-Türkismühle;

2. einen Antrag auf unentgeltliche Abtretung eines Streifens von rund 7 Are von dem zum Staatsgut gehörigen Buchwalde für dieselbe;
3. einen Gesetzentwurf wegen Anwendbarkeitserklärung des Enteignungsgesetzes auf die von Preußen zu bauende Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle und alle auf fremde Rechnung anzulegenden Eisenbahnen, zur gutachtlichen Aeußerung.

Schluß der Sitzung erfolgte um 1 $\frac{1}{4}$  Uhr, nachdem die nächste Sitzung auf heute Nachmittag 4 Uhr anberaumt worden war, mit der Tagesordnung.

2. vorbereitende Verhandlung über die Vorlage, betreffend Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle.

#### Zur Beglaubigung:

Lind.

Gustav Vogt.

J. G. Brenner.

Pet. Schnell.



### Zweite öffentliche Sitzung.

Geschehen zu Birkenfeld in der Aula (Turnhalle) des Gymnasiums am 30. Mai 1892, Nachmittags 4 Uhr.

Gegenwärtig:

1 bis 5: wie im Protokolle der ersten Sitzung.

Nachdem der Vorsitzende die Sitzung eröffnet hatte,

Sodann wurde in die Berathung der Vorlage, betr. die Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle, und zwar in vorberethender Sitzung, eingetreten.

Schluß der Sitzung erfolgte um 6 $\frac{1}{2}$  Uhr.

Nächste Sitzung: Dienstag, den 31. Mai d. Js., Vormittags 9 $\frac{1}{2}$  Uhr.

Tagesordnung:

1. Weiterberathung der Vorlage, betreffend Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle, in vorbereitender und beschließender Sitzung.

2. — — — — — — — — — —

Zur Beglaubigung:

Gustav Vogt. R. Henn. A. Zoehler. Lind.

### Dritte öffentliche Sitzung.

Geschehen zu Birkenfeld in der Aula (Turnhalle) des Gymnasiums am 31. Mai 1892, Vormittags 9 $\frac{1}{2}$  Uhr.

Gegenwärtig:

1. Vorsitzender: Herr Kaufmann Vogt,
2. der Großherzogliche Kommissar, Herr Regierungs-Präsident Barnstedt,
3. die Mitglieder der Großherzoglichen Regierung: Herr Regierungsrath Bödeker, Herr Amtsauditor Willms,
4. die sämmtlichen Mitglieder des Provinzialraths,
5. als Protokollführer: Regierungsrevisor Lind.

Nach Eröffnung der Versammlung durch den Vorsitzenden wurden zunächst die Protokolle der ersten und zweiten Sitzung vorgelesen, für genehmigt erklärt und sodann von je zwei Mitgliedern des Provinzialraths mit unterschrieben.

Sodann wurde in vorbereitender Sitzung die Vorlage, betreffend Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle, in weitere Berathung genommen.

Der Großherzogliche Kommissar erläuterte an der Hand von Karten die Richtung der zu erbauenden Bahn. Insbesondere hob derselbe wiederholt hervor, daß die Bahn von dem Preussischen Staate gebaut werde und für das Fürstenthum nur die Verpflichtung verbleibe, den Grund und Boden bereit zu stellen, wie dies bei derartigen Bahnen auch in Preußen überall geschehe und durch Gesetz bedingt sei, von welcher Forderung der Preussische Staat nicht abgehe. Es werde daher, falls der Provinzialrath die Vorlage ablehne, der Bahnbau für das Fürstenthum verloren gehen. Daß die Bahn für das Fürstenthum, wie jede Vermehrung von Schienenwegen, für ein Land nur Vortheil bringe, werde wohl Niemand bestreiten wollen. Die geringe Ausgabe, welche dem Fürstenthum hierbei zur Last falle, werde andrerseits in kurzem Zeitraum aufgewogen durch Ersparnisse bei Unterhaltung der Söterthalstraße und der Straße von Türkismühle nach Selbach, da beide Straßen

durch den Bahnbau entlastet und später hauptsächlich nur noch von Landleuten würden benutzt und befahren werden, demnach zur Unterhaltung nur geringe Beträge erforderten. Die Unterhaltungskosten der letztgenannten Straße hätten in den letzten 5 Jahren durchschnittlich jährlich 1610 *M* betragen. Die für diese Bahnstrecke verlangte Summe sei auch nicht höher als diejenige Summe, welche bisher für die Birkenfelder Zweigbahn als jährlicher Zuschuß mit 3800 *M* an die Stadt Birkenfeld bezahlt worden sei, wogegen diese die Unterhaltung der Straßenstrecke Birkenfeld-Neubrücke übernommen, dafür aber in den verflossenen Jahren fast gar nichts ausgegeben habe. — Den beteiligten Gemeinden größere Opfer aufzuerlegen, als sie bereits bewilligt, sei mit Rücksicht auf deren pekuniäre Lage nicht thunlich. Auch sei ein Vortheil für dieselben und dadurch bedingte stärkere Heranziehung aus dem Grunde, daß sie ihr Land zum Bahnbau gut verkaufen könnten, nicht anzuerkennen, da die vereinbarten Preise, mit Ausnahme von 1 oder 2 Personen, sehr civil gehalten seien. Die beim Bahnbau am meisten interessirte Gemeinde Sötern sei nicht wohlhabend und erscheine der Beitrag derselben von 5000 *M*, der ihrer Gesamtsteuer von einem ganzen Jahre gleich komme, als ein sehr hoher.

Gegen die Vorlage sprachen sich nur 2 Provinzialraths-Mitglieder aus, welche betonten, daß nur Preußen ein Interesse an diesem Bahnbau habe und daher auch für die Kosten aufkommen müsse. Derselbe bringe für die zunächst belegenen Gemeinden keinen Vortheil, viel weniger aber noch für das ganze Land, und sei es deshalb nicht angebracht, dafür noch 40000 *M* aus der Staatskasse zu bewilligen. Wäre die Richtung Hermesfeil-Birkenfeld eingeschlagen worden, hätte es den Staat gar nichts gekostet, da Birkenfeld sich erboten, den Grund und Boden, der von Birkenfeld bis zur Grenze bei Döhenhausen zu 70000 *M* ermittelt worden sei, zu stellen.

Andererseits wurde die Vorlage von mehreren Provinzialrathsmitgliedern aufs Wärmste befürwortet und dabei hervorgehoben, daß es nur ein Akt der Gerechtigkeit sei, wenn seitens des Landes auch für den Nohfeldener Bezirk einmal eingegriffen werde, der von den vielen Aufwendungen des Staats für Gymnasium in Birkenfeld, Realschule in Oberstein, Zuschuß zum Betriebe der Birkenfelder Zweigbahn, keinerlei Vortheil habe. Daß die projektierte Bahnanlage für die beteiligten Gemeinden, die Landwirthschaft und den Arbeiterstand nur große Vortheile bringe, sei doch nicht zu bestreiten.

Seitens des Großherzoglichen Kommissars wurde dann noch bezüglich der Richtung Hermesfeil-Birkenfeld aus den dieserhalb gepflogenen Verhandlungen mitgetheilt, daß für Birkenfeld absolut keine Aussicht auf Verwirklichung dieses Projektes vorhanden sei, solches auch durch Vorlesung der hierüber von Preussischer Seite abgegebenen ganz bestimmten Erklärungen nachgewiesen. Zudem sei es unrichtig, daß die Stadt Birkenfeld die Kosten des Grunderwerbs ohne Weiteres zur Verfügung gestellt habe, vielmehr sei nach dem erst im letzten Moment gefaßten Gemeinderathsbeschlusse, welcher vorgelesen wurde, daran noch die Bedingung wegen Uebernahme der Birkenfelder Zweigbahn zum Selbstkostenpreise unter Verzicht der Stadt Birkenfeld auf Erstattung der auf die Bauumme bis jetzt bezahlten Beträge geknüpft gewesen, und ferner das ganze Anerbieten von der weiteren Bedingung abhängig gemacht worden, daß die chemische Fabrik in Brücken zu den Kosten des Grunderwerbes 25 000 *M* beitrage. Für die Stadt Birkenfeld liege durchaus kein Grund vor, gegen die Vorlage zu agitiren, nur weil Birkenfeld die Bahn nicht erhalten könne. Werde dieser Widerspruch fortgesetzt und Preußen erhalte davon Kenntniß, so laufe Birkenfeld Gefahr, bei Preußen Verstimmung hervorzurufen, so daß die bisherigen guten Beziehungen unterbrochen und jede jetzt noch vorhandene Möglichkeit zur Weiterführung der Birkenfelder Bahn nach Morbach hin für spätere Zeit aufgehoben werde.

Von gegnerischer Seite wurde noch einmal betont, daß der Widerspruch gegen die Vorlage nicht aus Neid erfolge. Birkenfeld verliere durch die Bahn Bierfeld-Türkismühle jede Aussicht auf Weiterführung seiner Zweigbahn, werde also vollständig kaltgestellt und habe deshalb alles

Interesse daran, gegen die Vorlage zu wirken und zu stimmen.

Nachdem hierauf zur beschließenden Verhandlung übergegangen war, wurden die Anträge der Großherzoglichen Regierung

zu 1 der Vorlage:

der Provinzialrath wolle sich gutachtlich damit einverstanden erklären, daß zur Bestreitung der Kosten des von Oldenburg unentgeltlich zur Verfügung zu stellenden Grund und Bodens für die von Preußen im Uebrigen für seine Rechnung zu bauende Zweigbahn Bierfeld-Türkismühle ein Zuschuß bis zur Summe von 40 000 *M* aus der Landeskasse des Fürstenthums Birkenfeld gewährt werde,

und zu 2 der Vorlage:

der Provinzialrath wolle sich gutachtlich damit einverstanden erklären, daß für die Herstellung der projektierten Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle von dem zum Staatsgute gehörigen Buchwald ein Streifen von  $\pm$  7 Acre unentgeltlich abgetreten werde,

ohne weitere Debatte bei der Abstimmung mit allen gegen 2 Stimmen angenommen.

Ebenso fand der Staatsvertrag zwischen Oldenburg und Preußen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türkismühle nebst Schlußprotokoll bei der Abstimmung mit allen gegen 2 Stimmen Annahme.

Dann wurde der Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen, in Berathung genommen und in beschließender Sitzung der Antrag der Provinzial-Regierung:

der Provinzialrath wolle dem Gesetzentwurf, betreffend Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen, gutachtlich zustimmen,

ohne weitere Debatte bei der Abstimmung mit allen gegen 2 Stimmen angenommen.

Schluß 11 Uhr Vormittags.

Zur Beglaubigung:

Gustav Vogt.

Philipp Müller I.

C. Baltes.

Lind.

### Entwurf

eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend Anwendung des Enteignungsgesetzes auf die im Fürstenthum belegene Strecke der Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle.

Das Gesetz vom 22. April 1864, betreffend Enteignungen zu Staats-, Gemeinde- und Feld-Wegen findet auch auf Enteignungen zu der von Preußen anzulegenden Eisen-

bahn von Bierfeld nach Türkismühle in gleicher Weise Anwendung, als wenn dieselbe von Oldenburg angelegt würde.

Anlagen. XXIV. Landtag. 2. Versammlung.

3



## Nebenanlage B. zu Anlage 5.

### Verhandelt

Oldenburg, 1892 Juli 15, in der Sitzung des ständigen Landtags-Ausschusses.

Gegenwärtig die Abgeordneten Ahlhorn, Meyer, Tanzen, Weis und der Unterzeichnete.

Es wurde zunächst das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 2. d. Mts. nebst Anlagen verlesen und sodann in die Berathung eingetreten.

Die Dringlichkeit wurde vom Ausschusse bejaht und sodann insbesondere auch in Erwägung, daß die vorgeschlagene Richtung der Bahn auf Türfismühle die kürzeste und im allgemeinen Interesse zweckmäßigste ist und daher für die königlich Preussische Staatsregierung keine Veranlassung vorliegt, von dieser Richtung abzugehen, in der Sache selbst beschlossen was folgt:

Der ständige Landtags-Ausschuß erteilt, soweit erforderlich, zu dem Staatsvertrage zwischen Preußen und Oldenburg vom 29. April d. Js. wegen Herstellung einer Eisenbahn von Bierfeld nach Türfismühle nebst Schlußprotokoll von demselben Tage seine gutachtliche Zustimmung, und erklärt sich weiter gutachtlich damit einverstanden:

daß zur Bestreitung der Kosten des von Oldenburg unentgeltlich zur Verfügung zu stellenden Grund und Bodens für die von Preußen im Uebrigen für seine Rechnung zu erbauende Zweighahn Bierfeld-Türfismühle ein Zuschuß bis zur Summe von 40000 M aus der Landeskasse des Fürstenthums gewährt werde,

sowie ferner:

daß für die Herstellung der projektirten Eisenbahn Bierfeld-Türfismühle von dem zum Staatsgut gehörigen Buchwald ein Streifen von 7 Acre unentgeltlich abgetreten werde,

endlich:

daß ein Enteignungsgesetz, wie es dem Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 2. d. Mts. im Entwurf anliegt, erlassen werde.

Der vorstehende Beschluß wurde vom Landtags-Ausschuß einstimmig gefaßt.

Womit geschlossen.

G. Ahlhorn.

S. Weis.

Benno Meyer.

Th. J. Tanzen.

Roggemann.

## Nebenanlage C. zu Anlage 5.

### Entwurf

eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend Enteignungen für auf fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen.

Einziger Artikel.

Das Gesetz vom 22. April 1864, betreffend Enteignungen zu Staats-, Gemeinde- und Feld-Wegen, kann durch

Landesherrliche Verordnung auf alle für fremde Rechnung zu erbauende Eisenbahnen für anwendbar erklärt werden.

## Anlage 6.

An den Landtag des Großherzogthums.

In das Programm des weiteren Ausbaues des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter

Bedeutung ist bekanntlich in Gemäßheit des Artikels 1 d des Gesetzes vom 13. März 1891 auch die Verlängerung

der Bahn Sude-Brake-Nordenham bis Blexerdeich aufgenommen. Für die Herstellung dieser Bahn ist vom Landtage die veranschlagte Summe von 455 000 *M* bewilligt und deren Beschaffung durch Anleihe für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds genehmigt. Die Ausführung des Baues war für die laufende Finanzperiode 1891/93 in Aussicht genommen. Die Motive, welche die Staatsregierung bestimmt haben, für den Ausbau dieser Linie einzutreten, sind in der Vorlage vom 16. Oktober 1890, betreffend den weitem Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes, dargelegt worden. Wesentlich in erster Linie ist für diese Entschliessung die Rücksicht auf das Verhältniß mit dem Norddeutschen Lloyd wegen der Benutzung der Pieranlagen in Nordenham maßgebend gewesen, welchem man durch die Herstellung einer möglichst erleichterten Verbindung zwischen Nordenham und Geestemünde-Bremerhaven die Garantie einer längeren Dauer geben zu können hoffte. Nachdem jedoch inzwischen die Vereinbarungen bekannt geworden sind, welche der Norddeutsche Lloyd in Beziehung auf die künftige Benutzung der im Bau begriffenen neuen Hafenanlagen in Bremerhaven mit dem Bremischen Staate abgeschlossen hat, ist mit der Annahme zu rechnen, daß nach Ablauf der Vertragsperiode bzw. der Vollendung der Hafenerweiterungen in Bremerhaven jedenfalls die regelmäßige Expedition der transatlantischen Dampfer des Norddeutschen Lloyd, der von demselben dem Bremischen Staat gegenüber übernommenen vertragsmäßigen Verpflichtung entsprechend, nicht mehr von Nordenham aus erfolgen, sondern wiederum nach Bremerhaven übergehen werde, und es ist dadurch das Interesse des Oldenburgischen Staates bzw. der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung an dem Ausbau der Linie Nordenham-Blexerdeich ein wesentlich verringertes geworden, zumal für das gegenwärtige Bedürfnis des Lloydverkehrs die bestehenden Schiffsverbindungen zwischen beiden Weserufern sich als genügend ergeben haben. Dazu kommt ferner der Umstand, daß die Verhandlungen zwischen der Eisenbahn-Verwaltung und der Bremischen Bugstr-Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Union“, welcher im Jahre 1884 im Interesse der Herstellung geregelter Fährverbindungen zwischen Nordenham-Geestemünde und zwischen Kleinenfiel-Debesdorf eine ausschließliche Berechtigung für die Dauer von fünf und zwanzig Jahren eingeräumt ist, auf Schwierigkeiten gestoßen sind, indem es sich bisher als unthunlich erwiesen hat, auf der Grundlage des bestehenden Verhältnisses eine angemessene Ausgleichung der Interessen der Eisenbahn-Verwaltung und der Gesellschaft „Union“ in Betreff der Modalitäten der künftigen Fährverbindung herbeizuführen. Da nun überdies bei der Herstellung der Bahnverbindung zwischen Nordenham und Blexerdeich örtliche Interessen von Erheblichkeit nicht betheiligt sind, indem die Gemeinde Blexen von vornherein gegenüber jeder Anforderung einer eigenen Leistung für die Förderung dieser Verbindung sich ablehnend verhalten hat, und angenommen werden darf, daß die örtlichen Interessen in der mit eigenen Leistungen ebenfalls nicht betheiligten Gemeinde Atns ohnehin mehr einer Aufrechterhaltung des bestehenden Zustandes zugeneigt sein werden, hat die Staatsregierung sich der Erwägung nicht entziehen zu dürfen geglaubt, ob

es bei der veränderten Lage der Verhältnisse nicht den Vorzug verdiene, auf den Ausbau der Strecke Nordenham-Blexerdeich einstweilen Verzicht zu leisten. Ershwert könnte im gegenwärtigen Stadium der Angelegenheit diese Entschliessung dadurch werden, daß mit der Ausführung des Baues thatsächlich in gewissem Umfange bereits vorgegangen ist, indem der Bahnkörper von der Grenze des Bahnhofsgelbietes Nordenham bis zum Flagbalger Sieltief in einer Erstreckung von etwa 300 m nahezu vollendet und außerdem der Brückenbau über das Flagbalger Sieltief in auf einen längeren Zeitraum berechneten provisorischem Bestick ausgeführt ist, was nach Ausweis der hieneben beigefügten Rechnungs-Nachweisung einen Kostenaufwand von im Ganzen rund 67 770 *M* (abgesehen von Bauzinsen) zur Folge gehabt hat; allein auch bei einem Verzicht auf die Weiterführung der Bahn werden — abgesehen von der Eventualität einer künftigen Wiederauffassung des Projektes — diese Summen als ohne Nutzen verwendet nicht anzusehen sein, da die Gleisanlage bis zum Flagbalger Sieltief sich als eine erwünschte und zweckmäßig nutzbare Erweiterung des Gleisystems des Bahnhofs Nordenham darstellt und die Ueberbrückung des Flagbalger Sieltiefs sich für den Fall als nützlich erweisen wird, daß, wie zu hoffen, bei fortschreitender wirtschaftlicher Entwicklung der Nordenhamer Verhältnisse der Herstellung industrieller Anlagen nördlich des Sieltiefs näher getreten werden sollte. Demnach wird es bei diesen thatsächlich aus den für die Bahn Nordenham-Blexerdeich bewilligten Mitteln bereits gemachten Aufwendungen — abgesehen von noch auszu tragenden Differenzen, welche über die Konstruktion der Brücke über das Flagbalger Sieltief zwischen der Eisenbahn-Verwaltung und der Butjadinger Sielacht schweben — sein Bewenden behalten mögen; in dessen darf die Staatsregierung dabei zu erwähnen nicht unterlassen, daß jene als Beginn der Ausführung des Bahnbaus Nordenham-Blexen sich darstellenden Arbeiten ohne Vorwissen und Genehmigung des Staatsministeriums von dem frühern Eisenbahn-Direktor angeordnet und auf dessen Anordnung ausgeführt sind, und daß dieser Vorgang zu denjenigen Umständen gehört, welche den Eintritt eines Wechsels in der Stelle des Eisenbahn-Direktors haben geboten erscheinen lassen.

Die Staatsregierung läßt hienach, indem sie zu etwa gewünschter weiterer Erläuterung im Eisenbahn-Ausschuß sich bereit erklärt, beantragen,

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären,

daß von der Ausführung des Baues der Linie Nordenham-Blexerdeich nach Maßgabe des Artikels 1d des Gesetzes vom 13. März 1891, betreffend den weitem Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, bis weiter abgesehen werde,

sowie ferner,

daß die durch Anleihen für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds für diesen Zweck schon beschaffte Summe von 455 000 *M* nebst den er-



wachsenen Zinsen — nach Abzug der nach Maßgabe der Anlage bereits verwendeten Summen — für die Deckung der nach den Vorlagen der Staatsregierung, betreffend den Bedarf des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für 1893, und betreffend

Ueberschreitung der Bewilligungen für den zweiten Lloydpier in Nordenham, sowie betreffend den Ankauf der Schramm'schen Schuppen daselbst, sich ergebenden, aus dem Eisenbahn-Baufonds zu befriedigenden Bedürfnisse mit verwendet werde.

Oldenburg, 1893 Januar 15.

Staatsministerium.

Zinsen.

Siebenbürgen.

## Nebenanlage zu Anlage 6.

Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung.

### Rechnungs-Nachweisung

über

die bis Ende des Jahres 1892 erfolgten Einnahmen und Ausgaben  
für den Bau der Strecke Nordenham-Blexen.

Titel.	Abth. A. Bau-Einnahme.	Betrag.	
		M	℔
1	Baugelder . . . . .	455 000	—
2	Beiträge . . . . .	—	—
3	Etwaiser Ueberschuß aus dem Betriebe einer Bahnstrecke auf Kosten des Baufonds . . . . .	—	—
4	Sonstige Einnahme (Zinsen für vorübergehend belegte Baugelder) . . . . .	7 737	15
	Zusammen	462 737	15
	<b>Abth. B. Bau-Ausgabe.</b>		
1	Grunderwerb und Nutzungsentanschädigung einschließlich der dadurch entstehenden Kosten . . . . .	97	—
2	Erd- und Böschungsarbeiten, sowie Futtermauern u. zur Herstellung des Bahnkörpers, einschließlich derjenigen zu den Wegeübergängen u. nebst den zur Ausführung erforderlichen Geräthschaften . . . . .	18 227	04
3	Einfriedigungen, jedoch ausschließlich derjenigen der Bahnhöfe . . . . .	—	—
4	Wegeübergänge, einschließlich der Unter- und Ueberführungen von Wegen und Eisenbahnen nebst allem Zubehör . . . . .	—	—
5	Durchlässe und Brücken . . . . .	8 226	28
7	Oberbau nebst allen Nebensträngen und zugehörigen Ausweichungen . . . . .	21 393	63
8	Signale, nebst den dazu gehörigen Buden und Wärterwohnungen . . . . .	—	—
	zu übertragen	47 943	95

Titel.	Abth. B. Bau-Ausgabe.	Betrag.	
		M	§
9	Bahnhöfe und Haltestellen nebst allem Zubehör, ausschließlich Werkstattsanlagen aller Art	47 943	95
10	Werkstatts-Anlagen	—	—
11	Außerordentliche Anlagen als Flußverlegungen	9 411	83
12	Betriebsmittel	—	—
13	Verwaltungskosten zc.	2 364	67
14	Insgemein	110	25
15	Etwaiqe Ausfälle beim Betriebe einer Strecke auf Kosten des Baues	—	—
16	Zinsen während der Bauzeit	15 677	86
17	Koursverluste	—	—
19	Erste Dotirung des Reserve- zc. Fonds	—	—
Zusammen		75 508	56
<b>Vergleichung.</b>			
		Die Einnahmen betragen	462 737
		„ Ausgaben	75 508
		„ Bleibt	387 228
			59

Oldenburg, den 5. Januar 1893.

Eisenbahn-Buchhalterei.

Lange.

## Anlage 7.

An den Landtag des Großherzogthums.

Als im Jahre 1882 die Bremer Petroleum-Import-Firma E. C. Schramm & Comp. und Gebrüder Fritze & Comp. die Absicht zu erkennen gaben, in Nordenham größere Petroleumlager zu errichten, gab man sich von Seiten der Eisenbahnverwaltung der Hoffnung hin, daß dadurch dem Nordenhamer Verkehr sowie demjenigen der Oldenburgischen Eisenbahnen ein werthvoller Artikel dauernd werde gewonnen werden. Deshalb wurde für angezeigt gehalten, den betreffenden Firmen durch das Zugeständniß entgegenkommender Bedingungen ihre Entschließungen möglichst zu erleichtern. „Das bedeutende Kapital, welches in Schuppen, Zoll, Affekuranz und Waaren selbst angelegt werden muß — so ward damals von der Eisenbahn-Direktion geltend gemacht — erhob begreiflicher Weise Anspruch auf gewisse Vortheile und namentlich auf eine Garantie dauernder Verhältnisse.“ Den beiden Firmen wurde demnach ein auf Kosten der Eisenbahn-Verwaltung dafür hergerichtete Areal zum Bau von Lager-schuppen für Petroleum gegen die mäßige Pacht von 20 § pro qm der bebauten Fläche überwiesen und

dabei vereinbart, daß das Pachtverhältniß bis zum Jahre 1895 eisenbahnseitig unkündbar sein sollte und auch nach 1895 nur sollte gekündigt werden können, wenn die Verwaltung des Areals für ihre eigenen Hafen- oder Eisenbahn-Zwecke unbedingt bedürfe. Auch wurde für einen gewissen Zeitraum Gewähr gegen die Zulassung von Konkurrenz-Unternehmungen in Nordenham und Umgegend geleistet. Das Petroleumgeschäft nahm alsdann unter günstigen Konjunktoren einen so bedeutenden Aufschwung, daß schon nach Ablauf eines Jahres das Bedürfniß einer erheblichen Erweiterung der Nordenhamer Petroleumlager hervortrat, welchem die Eisenbahn-Verwaltung in gleicher Weise entgegenzukommen für in ihrem Interesse geboten hielt. Die den beiden Firmen überwiesene Fläche wuchs dadurch auf einen Umfang von 78500 qm an, von welchen 28523 qm mit Schuppen bebaut wurden, und erbrachte demnach eine jährliche Pacht von 5704 M 60 §; daneben aber kam der Eisenbahn-Verwaltung der erhebliche Frachtgewinn zu Gute, welcher während der Blüthe des Geschäfts mit dem



Transport der Petroleumbarrel auf der Bahn verbunden war. Es hatte damals allen Anschein, als werde sich Nordenham dauernd zu einem bedeutenden Platz für den Petroleum-Verkehr an der Unterweser gestalten.

Nachdem im Jahre 1886 die Firma Gebrüder Fritze & Comp. aus der Gemeinschaft des Pachtverhältnisses ausgeschieden war, sah sich die Eisenbahn-Verwaltung genöthigt, das Vertragsverhältniß mit der Firma E. C. Schramm & Comp. allein als der Uebernehmerin der gesamten Schuppenlager fortzusetzen, und es ergaben sich nunmehr verschiedene Modifikationen des im Jahre 1882 getroffenen Abkommens als nothwendig, da die Gunst der Konjunktur in Folge allgemeiner, das Petroleumgeschäft beherrschender Verhältnisse inzwischen merklich nachzulassen begonnen hatte. Insbesondere bestand unter den veränderten Umständen die Firma E. C. Schramm & Comp. darauf, daß fortan die Pacht nicht mehr nach dem Umfang der bebauten Bodenfläche, sondern nach der Zahl der gelagerten Barrel bemessen werde, und es ward dieselbe demnach anstatt auf 20  $\text{fl}$  pro qm auf 3  $\text{fl}$  für jeden gelagerten Barrel pro Jahr festgesetzt. Die Eisenbahn-Verwaltung glaubte hierauf eingehen zu können und zu müssen, weil der durchschnittliche Lagerbestand der Schuppen trotz des eingetretenen Rückganges noch immer ein bedeutender war und die Besorgniß bestand, daß bei Ablehnung dieses Zugeständnisses die Firma Schramm, der Konkurrenz von Geestemünde und Bremerhaven weichen, ihre Niederlassung in Nordenham wieder aufgeben werde. Das aber würde man nach damaliger Auffassung als einen schweren Schlag für die Interessen Nordenhams angesehen haben, da an der Annahme festgehalten wurde, daß es in der Petroleum-Konjunktur nur um eine vorübergehende Rückwärtsbewegung sich handele und auch das Nordenhamer Geschäft sich im Laufe der Jahre wieder erholen werde. Auch scheute man mit Recht den nachtheiligen Eindruck, den ein Eingehen der Schramm'schen Niederlassung für das Ansehen des Platzes Nordenham in weitem Kreise zur Folge haben mußte. So ward das Verhältniß zu der Firma Schramm durch einen Vertrag vom 25. Juni 1886 und durch ein gleichzeitiges, den veränderten Modus der Pachtzahlung betreffendes Nebenabkommen von neuem geregelt. In dem Vertrage ward die Unkündbarkeits-Clausel in der Fassung wiederholt, daß die Eisenbahn-Direktion von dem ihr nach dem 1. März 1895 zustehenden Kündigungsrecht nur Gebrauch machen könne, wenn entweder mit der Pächterin ein beiderseits befriedigendes Uebereinkommen getroffen sei oder erhebliche öffentliche Interessen die anderweitige Verfügung über das Pachtareal so dringend erheischen, daß das Enteignungsverfahren eintreten würde, wenn die Eisenbahn-Direktion des Eigenthums sich begeben hätte.

In den folgenden Jahren stellte sich alsdann heraus, daß leider jene Auffassung der Sachlage eine allzu optimistische gewesen war, indem seit 1886 ein rascher weiterer Rückgang der Petroleum-Lagerung in den Nordenhamer Schuppen eintrat, bis dieselbe von 1888 an (Pachtbetrag 1886 vom 1. März bis 31. Dezember 930  $\text{M}$  90  $\text{fl}$  —, 1887 784  $\text{M}$  65  $\text{fl}$  —, 1888 11  $\text{M}$  53  $\text{fl}$  —, 1889 16  $\text{M}$  49  $\text{fl}$  —, 1890 vom 1. Januar bis

28. Februar 0,40  $\text{M}$ ) so gut wie ganz aufhörte. Veranlaßt und befördert war dieser Rückgang im Wesentlichen dadurch, daß inzwischen anstatt des Transportes des Petroleums in Barrels derjenige in sog. Tankschiffen aufgenommen war und bald fast ausschließlich Anwendung fand. Damit gestaltete sich das Vertragsverhältniß für die Eisenbahn-Verwaltung überaus ungünstig; denn während ihr aus der verpachteten Bodenfläche keine Einnahme mehr zufließte, blieb der Vertrag gleichwohl in Kraft und die Eisenbahn-Verwaltung allen Beschränkungen desselben zum Nachtheil ihrer freien Bewegung auf ihrem eigenen Terrain unterworfen. Dies zeigte sich in besonders empfindlicher Weise, als im Jahre 1890 in Folge des Abkommens mit dem Norddeutschen Lloyd die nördlich des Seegüter-Schuppen-Piers belegenen sog. Piers Schramm und Buresch, welche früher zum Löschen für die nunmehr leeren Schramm'schen Petroleumschuppen gedient hatten, in den für den Norddeutschen Lloyd bestimmten großen Längspier verbaut und damit ihrer frühern Bestimmung wenn nicht entzogen, so doch mehr oder weniger entfremdet wurden. Die Firma Schramm machte ein vermeintliches Widerspruchsrecht hiergegen geltend, und obgleich dasselbe von der Eisenbahn-Verwaltung als in den vertragsmäßigen Bestimmungen begründet nicht anerkannt werden konnte, gelang es doch nicht, in dem eingeleiteten schiedsgerichtlichen Verfahren diese Auffassung zur Geltung zu bringen, sondern es fiel der Schiedsspruch im Wesentlichen zu Gunsten der Firma Schramm aus. Ebenso wenig gelang es für die von der Eisenbahn-Verwaltung vertretene Auffassung, daß die vereinbarte Unkündbarkeit des Vertragsverhältnisses sich nicht auf die in dem Nebenabkommen getroffene Bestimmung wegen der Festsetzung der Pacht (3  $\text{fl}$  pro Barrel) beziehe, diese vielmehr als vorübergehend zugelassene Abweichung von der in dem Hauptvertrage festgehaltenen frühern Pachtfestsetzung der Kündigung unterliege, die Anerkennung des Schiedsgerichts zu gewinnen.

Unter diesen Umständen war es auch vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung nur willkommen zu heißen, wenn von der Firma Schramm die Anregung gegeben wurde, eine vergleichsweise Erledigung der bestehenden Differenzen und Unzuträglichkeiten, insbesondere auch der erhobenen und vom Schiedsgericht in gewissem Umfange als berechtigt anerkannten Schadensersatzansprüche, auf dem Wege der Aufhebung des Vertrages vom 25. Juni 1886 gegen Uebernahme der Schramm'schen Schuppenanlagen durch die Eisenbahnverwaltung herbeizuführen; denn der überseeische Versandt von Petroleum in Barrels liegt nach wie vor völlig darnieder, und es ist nach dem Urtheil von Sachverständigen keine Aussicht vorhanden, daß sich derselbe in absehbarer Zeit wieder beleben wird, mithin auch nicht anzunehmen, daß das Vertragsverhältniß mit der Firma Schramm sich wiederum vortheilhaft für die Eisenbahnverwaltung gestalten könnte. Bei dem Versuch einer gütlichen Verständigung auf der bezeichneten Grundlage handelte es sich alsdann in erster Linie um den Preis der Schuppen, deren Herstellungskosten von der Firma Schramm auf 205 000  $\text{M}$  angegeben wurden. Nachdem eine Forderung von 190 000  $\text{M}$  und demnächst eine solche von 160 000  $\text{M}$

eisenbahnseitig als zu hoch abgelehnt worden war, gelang es endlich, eine Vereinbarung auf der Grundlage eines Kaufpreises von 115 000 *M* anzubahnen, und es wurde die Eisenbahn-Direktion ermächtigt, daraufhin mit der Firma Schramm weiter zu verhandeln. Aus diesen Verhandlungen ist der nebst einer über die örtliche Situation orientierende Zeichnung abschriftlich anliegende Vertrag vom 23. December 1891/6. Januar 1892 hervorgegangen, welcher unter Vorbehalt der Zustimmung des Landtags die Genehmigung des Staatsministeriums unterm 15. März v. J. erhalten hat.

Ist es nun auch unerwünscht, daß die Eisenbahn-Verwaltung durch den Niedergang des Petroleumgeschäftes in Nordenham und die damit Hand in Hand gehende ungünstige Gestaltung des Vertragsverhältnisses zu der Firma Schramm gegenüber der letzteren mehr oder minder in eine Zwangslage gerathen war, so wird doch in Anbetracht aller Verhältnisse der Vertrag vom 23. December 1891/6. Januar 1892 als für die Eisenbahn-Verwaltung nicht unvortheilhaft bezeichnet werden dürfen.

Was zunächst den bedungenen Kaufpreis von 115 000 *M* für sämtliche, eine Bodenfläche von 28 523 qm bedeckende Schuppenanlagen angeht, so stellt sich derselbe als verhältnißmäßig niedrig dar, wenn man erwägt, daß die Einschätzung sämtlicher Schuppen zur Brandkasse im Jahre 1891 einen Taxationswerth von 143 700 *M* ergeben hat. Für die Eisenbahn-Verwaltung ist der Erwerb dieser Schuppen werthvoll, weil sie bei dem periodisch eintretenden Mangel an Lagerräumen in Nordenham für die Lagerung von Getreide und Stückgütern wenigstens theilweise angemessen und vortheilhaft werden verwendet werden können, und soweit dies nicht der Fall ist, sich durch die Verletzung bzw. durch anderweitige Ausnutzung des Materials werden verwerthen lassen. Vor allem aber erlangt die Eisenbahn-Verwaltung durch die Lösung des Vertragsverhältnisses mit der Firma Schramm den unschätzbaren Vortheil, daß ein jetzt ungenutzt und für andere Zwecke unzugänglich daliegender werthvoller Theil des Nordenhamer Bahnhofterrains wieder zu ihrer freien Verfügung gelangt

und bei dem angewachsenen Verkehr in Nordenham anderweitiger gewinnbringender Ausnutzung nach dem Ermessen der Verwaltung entgegengeführt werden kann. Wie hoch dieser Vortheil für das Gesamt-Interesse des Bahnhofes Nordenham zu veranschlagen ist, erhellt daraus, daß das in dem Pachtobjekt befaßte, gegenwärtig todtliegende eigene Anlage-Kapital der Eisenbahn-Verwaltung sich auf 100 000 *M* (Landwerth 31 400 *M*, Aufshöhung 6000 *M*, Gleise 35 280 *M*, Weichen 1800 *M*, Testplätze, Schlackenbefestigung u. 9625 *M*, Antheil an der Fallisadenwand 7780 *M*, Deichschaart 6000 *M*, Erdarbeiten beim Deichschaart und am Sübende 2115 *M*) beziffert, und daß die darin enthaltenen Gleise sich auf eine Gesamtlänge von 3 km belaufen. Diese Gleise werden künftighin zur Aufstellung von Wagen u., mithin zur Entlastung anderer Theile des Bahnhofes Nordenham, in zweckmäßigster Weise verwendet werden können, woran zur Zeit das Vertragsverhältniß mit der Firma Schramm hindert.

Indem hiernach die Staatsregierung davon ausgehen zu dürfen glaubt, daß auch der geehrte Landtag das getroffene Abkommen als ein bei den obwaltenden Verhältnissen den Interessen der Eisenbahn-Verwaltung entsprechendes anerkennen werde, ist bezüglich der Beschaffung der Mittel für die Bezahlung der bedungenen Kaufsumme nebst Zinsen noch zu bemerken, daß dieselbe auf den Eisenbahnbaufonds zu übernehmen sein wird, da es sich um den Erwerb baulicher Anlagen für den Bahnhof Nordenham handelt.

Die Staatsregierung läßt demgemäß beantragen,

der geehrte Landtag wolle dem Vertrage mit der Firma E. C. Schramm & Comp. in Bremen vom 23. December 1891/6. Januar 1892 seine Zustimmung ertheilen und sich damit einverstanden erklären, daß die nach Maßgabe desselben zu zahlende Summe von 115 000 *M* nebst Zinsen zu 3½ % vom 1. August 1891 an aus den Mitteln des Eisenbahnbaufonds bestritten werde.

Oldenburg, 1893 Januar 15.

Staatsministerium.

Sanjen.

Siebenbürgen.



# Nebenanlage zu Anlage 7.

## Vertrag

zwischen

der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion zu Oldenburg einerseits  
und

der Firma E. C. Schramm & Comp. in Bremen andererseits,  
über den Ankauf von Schuppen in Nordenham.

### § 1.

Die Firma E. C. Schramm & Comp. verkauft die ihr gehörigen zu Nordenham belegenen, in der Anlage zu dem am 25. Juni 1886 zwischen den Kontrahenten geschlossenen Pachtverträge näher bezeichneten Petroleum-Schuppen zur Größe von 28523 qm unter folgenden Bedingungen an die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion zu Oldenburg.

### § 2.

Die Schuppen werden in demjenigen Zustande verkauft, in welchem sie sich am 24. Juli 1891 befanden. Für heimliche Fehler und Mängel wird Seitens der Verkäuferin nicht eingestanden. Antritt und Uebergang des Eigenthums ist am 24. Juli 1891 erfolgt.

### § 3.

Die Verkäuferin haftet dafür, daß auf den verkauften Schuppen keinerlei fremde dingliche Rechte ruhen; der Käuferin steht frei, auf eigene Kosten hinsichtlich der angekauften Schuppen ein Konvokationsverfahren zu erwirken; die Rücknahme etwaiger in demselben gemachten Angaben hat die Verkäuferin auf ihre Kosten zu bewirken.

### § 4.

Mit dem Tage des Eigenthumsübergangs gehen die auf den Schuppen lastenden Staats- und Kommunalabgaben auf die Käuferin über; ebenso gehen alle den Schuppen etwa anhaftende Rechte mit demselben Tage auf die Käuferin über.

### § 5.

Als Kaufpreis ist die Summe von 115000 *M* vereinbart. Dieser Betrag wird vom 1. August 1891 ab bis zur Zahlung mit  $3\frac{1}{2}\%$  jährlich von der Käuferin verzinst; derselben steht es frei, die Kaufsumme in Ratenzahlungen zu bezahlen und hört alsdann der Zinsenlauf bezüglich des gezahlten Betrages auf; die Verkäuferin ist jedoch berechtigt, zu verlangen, daß die Zahlung des durch die Ratenzahlungen nicht getilgten Restbetrages des Kaufschillings spätestens am 1. August 1894 erfolge, und hat sie alsdann von diesem ihren Verlangen der Käuferin drei Monate vor dem gedachten Tage Mittheilung zu machen.

### § 6.

Die Kontrahenten sind darüber einverstanden, daß das in den Schuppen befindliche Inventar, als Pumpen, Feuerspritze, Kollschienen, Glocke, Pult, Decimalwaagen u. nicht mitverkauft ist, solches vielmehr Eigenthum der Firma E. C. Schramm & Comp. bleibt.

### § 7.

Die in dem zwischen den Kontrahenten vom 10./18. August 1884 abgeschlossenen Verträge bezeichneten Pallisaden sollen nach näherer Vereinbarung in natura getheilt werden und soll jedem der Kontrahenten das Eigenthum an einer Hälfte zufallen.

Die Theilung erfolgt, sobald die jetzige Einlagerung von Petroleum aus den 4 Schiffen Helene, Stella, Mary Frazer und J. Weisshorn entfernt ist, was nicht später als bis zum 30. April 1892 zu geschehen hat.

Der Verkäuferin wird überlassen, die ihr bei der Theilung zufallende Pallisadenreihe bis zum 30. April 1892 stehen zu lassen, andererseits ist die Käuferin berechtigt, schon vor der völligen Entfernung des jetzt gelagerten Petroleums die Pallisaden fortzunehmen und auf ihre (der Käuferin) Rechnung und auf Gefahr der Verkäuferin zu lagern, wenn und soweit sie finden sollte, daß diese Pallisaden ihr hinderlich sind. Die Käuferin hat jedoch Sorge zu tragen, daß stets ein dem jeweilig noch gelagerten Petroleum entsprechendes zollsiceres Theilungslager vorhanden bleibt.

### § 8.

Der zwischen den Parteien am 25. Juni 1886 abgeschlossene Pachtvertrag und der gleichzeitige Nebenvertrag über Berechnung der Pacht ist mit dem 24. Juli 1891 erloschen. Ebenso sind mit demselben Tage alle Ansprüche erloschen, welche auf Grund dieses letzteren Vertrages oder späterer, außerhalb des gegenwärtigen Vertrags liegender Abmachungen von Seiten des einen Kontrahenten gegen den andern etwa erhoben werden könnten.

### § 9.

Ebenso sind mit dem 24. Juli 1891 alle Ansprüche erloschen, welche der Verkäuferin gegen die Käuferin auf Grund

derjenigen Thatsachen, welche dem i. Z. zusammengetretenen Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet sind, oder auf Grund des am 24. Januar d. Z. gefällten Schiedspruches etwa zustehen könnten; insbesondere also auch jeder Anspruch auf Schadensersatz wegen Geschäftsstörung in Folge des neuen Pierbaues und der damit in Verbindung stehenden Anlagen.

## § 10.

Die Käuferin behält sich zu diesem Verträge die

Oldenburg, den 23. December 1891.

Großherzogliche Eisenbahn-Direktion.

Bormann.

Genehmigung des Großherzoglichen Staatsministeriums, Departement des Innern, vor.

## § 11.

Die Kosten dieses Vertrages werden von jedem Kontrahenten zur Hälfte getragen.

## § 12.

Dieser Vertrag ist in zwei gleichlautenden Ausfertigungen vollzogen und ist jeder Partei eine Ausfertigung ausgehändigt worden.

Bremen, den 6. Januar 1892.

E. C. Schramm & Co.

## Genehmigt

unter Vorbehalt der Zustimmung des Landtags.

Oldenburg, 1892 März 15.

Großherzoglich Oldenburgisches Staatsministerium.

Departement des Innern.

Fansen.

## Anlage 8.

### An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage verfehlt die Staatsregierung nicht ergebenst mitzutheilen, daß die zur Erweiterung der vorhandenen Pier-Anlagen in Nordenham sowie die zur Vervollständigung der Gleis- und sonstigen Anlagen auf dem Bahnhof Nordenham in den Jahren 1891 und 1892 ausgeführten Bauten, für deren Herstellung der auf 650 000 *M* veranschlagte, für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds im Wege der Anleihe aufzubringende Kosten-Aufwand vom Landtage bewilligt wurde, nicht unerhebliche Mehr-Aufwendungen in Anspruch genommen haben, die der nachträglichen Genehmigung des Landtags bedürfen.

Hierzu ist zunächst zu bemerken, daß nach Maßgabe der vom Landtage genehmigten Vorlage der Staatsregierung — i. Verhandlungen des Landtags, Anlage 106, S. 569 (Schreiben der Staatsregierung), Anlage 205, S. 841 (Auschuß-Bericht) und Anlagen Seite 887 (Schreiben des Landtags) — der Eisenbahn-Verwaltung für die Ausdehnung und Ausrüstung der Pier-Anlagen in Nordenham, und zwar:

1. für weitere Pierbauten [nördliche Verlängerung des dreigleisigen Vloypiers um 240 m und Herstellung einer zweigleisigen Längsverbindung zwischen dem frühern Seegüter-Schuppen-Pier und dem sog. Ochsen-Pier in einer

**Anlagen. XXIV. Landtag. 2. Versammlung.**

Erstreckung von 140 m] . . . . .	355 000 <i>M</i>
2. für Ausrüstung der Pier-Anlagen mit Lade-Einrichtungen . . . . .	25 000 "
3. für Anschaffung eines Pontons (zum Eintreiben der Pfähle) . . . . .	40 000 "

zusammen 420 000 *M*,

für Vervollständigung der Gleis- und sonstigen Anlagen auf dem Bahnhof Nordenham, und zwar:

4. für Lokomotivschuppen, Wasserstation, Drehscheibe und Werkstätte . . . . .	71 000 <i>M</i>
5. für Gleise und Weichen (außerhalb der Piers) . . . . .	65 700 "
6. für Erd- und Pflaster-Arbeiten . . . . .	55 590 "
7. für Mauerarbeiten (Deichschaart, Futtermauer, Verlegung der Aborte) . . . . .	16 375 "
8. für verschiedene Anlagen (Entwässerung, Signalleitungen, Beleuchtung, Cisterne, Gerüste und Gerüste) . . . . .	10 600 "
9. Insgesam . . . . .	10 735 "

zusammen 230 000 *M*.



im Ganzen 650 000 *M* aus den Mitteln des Eisenbahn-Baufonds zur Verfügung gestellt wurden.

Die darnach zur Ausführung genehmigten Anlagen sind, soweit darstellbar, in dem als Anlage A beigefügten, von der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion angefertigten Lagepläne in rother Farbe angegeben, und ist für dieselben der nachstehend wiedergegebene Buchungsplan aufgestellt, in welchem nach Maßgabe des dem Landtage derzeit vorgelegten Kosten-Anschlags die Anschlags-Positionen, soweit möglich und zweckmäßig, zusammengefaßt sind.

Nach Ausweis der demgemäß erfolgten Buchungen sind nun aber thatsächlich verausgabt:

Position 1. Erdarbeiten zur An-schüttung des Bahnhof-planums und zu den Gleiserweiterungen, Wegen u.; Entwässerungs-Anlagen, Bettungsmaterial für die Gleise, einschließlich Geräte-Unterhaltung	101 296,67 <i>M.</i>
Position 2. Umbau des vorhandenen Deichschaartes	—
Position 3. Befestigung der Perrons und Wege, einschließlich Herstellung einer Futtermauer mit Einfriedigung längs der Zufuhrstraße	20 — "
Position 4. Umbau und Erweiterung der Gleise und Weichen außerhalb der Piers	69 516,05 "
Position 5. Neubau eines Lokomotivschuppens mit Drehscheibe und Wasserstation nebst Zubehör (Maschinenhaus für die elektrische Beleuchtung u.)	3 058,41 "
Position 6. Neubau eines Abort-gebäudes mit Abschubgraben.	—
Position 7. Herstellen einer Trinkwasser-Cisterne.	—
Position 8. Abbruchsarbeiten am Deichschaart, an dem alten Lokomotivschuppen, der Drehscheibe, dem Abort.	—
Position 9. Ergänzung der Signal-Telegraphen- und Beleuchtungs-Anlagen u.)	10 566,75 "
Position 10. Verbindung des Lloydpiers mit dem Dachsenpier, Erweiterung des Lloydpiers nach Norden, einschließlich des Oberbaus und der Geräte-Unterhaltung	566 686,05 "
Position 11. Beschaffung u. zweier großer Dampfsträhne	31 721,45 "
Position 12. Beschaffung einer neuen Rammsflotte und anderer zu den Pierbauten erforderlichen Fahrzeuge	48 137,06 "
Position 13. Insgesamt, Beamtenbe-soldungen, Diäten und Reisekosten, Bureaukosten, Zinsen u.	57 947,42 "
zusammen	888 949,86 <i>M</i>

Dabei ist im Allgemeinen zu bemerken, daß die genehmigten Anlagen nicht vollständig bzw. nicht planmäßig, zum Theil, wie aus der vorstehenden Kosten-Zusammen-

stellung zu ersehen ist, überhaupt nicht ausgeführt sind. Andererseits sind aber mit obigen Aufwendungen die Kosten für Bauten bestritten, deren Ausführung in dem dem Landtage vorgelegten Projekte bzw. Kosten-Anschlage nicht vorgeesehen und daher nicht genehmigt war.

Im Einzelnen ist zu erwähnen: Die Pierbauten einschließlich Erdarbeiten (oben Position 10 und 1) sind mit der Abänderung zur Ausführung gekommen, daß die Erweiterung des Lloydpiers nach Norden nur in einer Erstreckung von 220 m (anstatt 240 m) und die Längsverbindung nach Süden in einer Erstreckung von 160 m (anstatt 140 m) hergestellt wurde. Die Ausrüstung der Pieranlagen mit Ladevorrichtungen (oben Pos. 11) und der neue Ponton u. zum Eintreiben der Pfähle (oben Pos. 12) sind beschafft. Dagegen ist mit Ausnahme eines Theiles des nicht planmäßig erfolgten Umbaus und der nicht planmäßig erfolgten Erweiterung der Gleise und Weichen außerhalb der Piers (oben Pos. 4), sowie mit Ausnahme der ebenfalls nicht planmäßig erfolgten Ergänzung der Signal-Telegraphen- und Beleuchtungs-Anlagen (oben Pos. 9) die Ausführung der sonstigen Anlagen auf dem Bahnhofe Nordenham zum Theil ganz, zum Theil im Wesentlichen unterblieben (oben Pos. 2, 3, 5, 6, 7 und 8), während, wie bereits angedeutet wurde, verschiedene im Plane der Vervollständigung der Pier- und sonstigen Anlagen nicht vorgesehene und daher nicht genehmigte Bauten zur Ausführung gekommen sind. In dieser Beziehung ist besonders hervorzuheben, daß an Stelle des geplanten neuen Lokomotivschuppens mit Drehscheibe, Wasserstation u. (oben Pos. 5) der auf dem Bahnhofe Nordenham vorhandene Lokomotivschuppen verlängert und der auf dem Bahnhofe Jeber stehende Lokomotivschuppen, welcher dort nach Erbauung der Jeber-Carolinensfelder Eisenbahn zu entbehren war, abgebrochen und in Nordenham als zweiter (Hülfs-) Lokomotivschuppen wieder aufgebaut ist. An weiteren im Plane bzw. im Kosten-Anschlage nicht befaßten und daher nicht genehmigten Bauten, deren Kosten oben in dem unter Position 10 angegebenen Betrage enthalten, da aber zum größten Theile rechnerisch nicht genau zu ermitteln, mit ihrem Schätzungswerte bezeichnet sind, wurden ausgeführt:

1. Eine Güter- (Um-) Ladehalle zwischen Pier und Ufer gegenüber dem vom Lloyd gepachteten Schuppen, geschätzt auf 22 000 *M.*
2. Eine Güter- (Um-) Ladehalle am nördlichen Ende des Lloydpiers, geschätzt auf 22 000 *M.*
3. Ein Lager-schuppen (unter Verwendung des Materials aus einem abgebrochenen Schramm'schen Schuppen) am Lande gegenüber der am nördlichen Ende des Lloydpiers errichteten Güter-Ladehalle, rechnungsmäßig 13 822,86 *M.*
4. Ein hölzerner Verbindungspier vom Lande gegenüber der Lloydhalle zur nördlichen Pier-Erweiterung, geschätzt auf 41 000 *M.*
5. Eine am nördlichsten Ende des Lloydpiers befindliche eiserne Querverbindung mit dem Lande, geschätzt auf 9 500 *M.*

Außerdem ist nördlich vom erweiterten Lloydpier das Ufer aufgehöhht, was ebenfalls im Plane bzw. Kosten-An-

schlage nicht vorgesehen war; die hierdurch erwachsenen Kosten sind in dem oben unter Position 1 angegebenen Beträge enthalten und beziffern sich ausschließlich der Ausgaben für Sand und Fracht rechnungsmäßig auf rund 12 000 *M.*

In dem als Anlage B. beigefügten, von der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion angefertigten Lageplane sind die nach Obigem vorhandenen Anlagen dargestellt bzw. zur Anschauung gebracht. Wie die Beschreibung der Farben ergibt, sind alle diejenigen Bau-Ausführungen, welche nicht genehmigt sind, roth angelegt. Die in blauer Farbe veranschaulichten, zur Erleuchtung der Lagerschuppen des Lloyd mit elektrischem Licht dienenden Leitungen und Vorrichtungen, sowie die mit blauer Farbe angedeuteten Baulichkeiten sind für fremde Rechnung, und zwar ein Eiseller für Rechnung der Firma Schwoon & Comp. in Bremerhaven, die übrigen Gebäude — Volksküche nebst Leitung für elektrisches Licht, Volkslogis, Gerätheschuppen u. — und die für die Erleuchtung der Lagerschuppen mit elektrischem Licht gelegten Leitungen u. für Rechnung des Norddeutschen Lloyd in Bremen hergestellt und die hieraus zu der Eisenbahn-Verwaltung sich ergebenden Beziehungen auf der Grundlage einfacher Pachtverträge geregelt.

Den oben mitgetheilten Gesamt-Ausgaben gehen noch die für das Jahr 1892 bis zur betriebsfähigen Fertigstellung der Pier-Erweiterung — 1. Mai 1892 — berechneten Zinsen mit 3005,11 *M.* hinzu, welche das Baukonto für die aus der Landeskasse dem Eisenbahn-Baufonds geleisteten Vorschüsse zu zahlen hat, so daß eine Ueberschreitung der bewilligten Mittel in Höhe von 241 954,97 *M.* zu verzeichnen ist. Werden hiervon die Einnahmen des Baukontos, und zwar die Einnahmen an Konventionalstrafe, Erlös für Brennholz u. mit zusammen 1215,13 *M.*, sowie 61 800 *M.* als zu vereinnahmender Werth der abgegebenen bzw. übrig gebliebenen Materialien in Abzug gebracht, so ergibt sich als durch Nachbewilligung noch zu deckender Betrag die Summe von 178 939,84 *M.* Zur Begründung des Mehraufwandes ist zunächst zu bemerken, daß, wie die obigen Zahlen-Angaben ersehen lassen, allein die Ausführung der im Plane bzw. im Kosten-Anschlage nicht vorgesehenen Bauten einen Kostenbetrag von 123 381,27 *M.* zur Folge gehabt hat, welcher zum weitest größten Theile eine Ueberschreitung der für die Pierbauten bewilligten Mittel darstellt. In den Ausgaben dieser Position (10) sind ferner die Kosten für die über das Maß des Bedürfnisses hinaus beschafften bzw. vorbereiteten Materialien enthalten, welche, soweit nicht bereits abgegeben, mit ihrem abgeschätzten und zu Gunsten des Bau-Kontos wieder vereinnahmten Werthe zunächst auf Vorschuß-Konto übernommen sind, um von dort je nach ihrer Verwendung abgebucht zu werden. Sodann ist im Allgemeinen zu bemerken, daß die Mehrkosten für Pierbauten auf nicht hinreichende Projektirungsarbeiten bzw. auf nicht hinreichend sichere Veranschlagung der erforderlichen Arbeiten, sowie auf die Nichtberücksichtigung nothwendiger Schutzvorrichtungen zurückzuführen sind. Ein zum Schutze des Piers nothwendiger, bei der Veranschlagung nicht berücksichtigter Duc d'Alben mit einem Kosten-Auf-

wande von 2200 *M.* ist z. B. hierher zu rechnen. Die Steigerung der Ausgaben in Folge zu geringer bzw. nicht erfolgter Veranschlagung trifft im Besondern auch zu bei den oben zu den Positionen 1, 9, 11 und 12 angegebenen Arbeiten und Beschaffungen. Andererseits erreichten aber auch die nicht vorherzusehenden Ausgaben (oben Pos. 13) in Folge eines bei den Pierbauten eingetretenen schweren Unglücksfalls eine ungeahnte Höhe, indem die auf Grund des Reichs-Unfallversicherungsgesetzes zu zahlenden Renten u. einen auf 36 379,18 *M.* berechneten Kapitalbetrag in Anspruch nahmen.

Auf die naheliegende Frage, ob der Norddeutsche Lloyd für die Benutzung der seinem Verkehre dienenden Ladehallen auf dem Pier und für den gegenüber dem nördlichen Ende desselben am Lande errichteten Lagerschuppen eine besondere Vergütung an die Eisenbahn-Verwaltung zu entrichten habe, ist zu erwidern, daß der Lloyd für die Benutzung der beiden Ladehallen je 2400 *M.* (vom 1. Februar 1892 ab) und für die Benutzung des bezeichneten, auf einer 1240 qm großen Fläche errichteten Lagerschuppens 1240 *M.* (vom 1. Mai 1892 ab) jährliche Pacht zahlt, so daß eine ausreichende Verzinsung der für diese Bauten aufgewendeten Kosten angenommen werden darf. Außerdem zahlt der Lloyd für einen südlich des erwähnten Lagerschuppens in einer Flächenausdehnung von 1800 qm ihm am 15. Mai 1892 eingeräumten Kohlenlagerplatz jährlich 30 *§* Pacht für das qm, mithin jährlich 540 *M.*

Die zur Erleichterung des Betriebes auf dem Lloydpier hergestellte Schrägverbindung mit dem Lande, sowie die am Nordende des Lloydpiers hergestellte Querverbindung mit dem Lande, deren Vorhandensein die Eisenbahn-Verwaltung als nothwendig bezeichnet hat, hat eine Erhöhung der vom Lloyd für die Benutzung der Pieranlagen u. jährlich zu zahlenden Pacht im Betrage von 30 000 *M.* nicht zur Folge gehabt, während als Beitrag zu den Kosten der elektrischen Beleuchtung des Piers u. eine besondere Vergütung neben dieser Pacht bedungen ist. Zur weiteren Erläuterung ist noch nachzuführen, daß für alle vorstehend angegebenen, mit dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossenen Pachtverträge die Dauer des mit demselben wegen der Benutzung der Pieranlagen u. in Nordenham vereinbarten Hauptpachtvertrages vom 20. März 1890 bzw. 4. December 1890 gilt.

Schließlich wird noch bemerkt werden dürfen, daß von den unausgeführt gebliebenen Anlagen der im Plane bzw. Kosten-Anschlage vorgesehene neue Lokomotivschuppen — (das unter der betreffenden Position (5) mitaufgeführte Maschinenhaus für die elektrische Beleuchtung ist nicht erbaut, dagegen ein Maschinenhaus an andrer Stelle hergerichtet und der Kostenaufwand für dasselbe zu Lasten des ersten Lloydpiers [Erneuerungsfonds] verrechnet) — nach den anderweit in dieser Richtung vorgenommenen Hilfsbauten für absehbare Zeit kein Bedürfnis mehr ist, während das Bedürfnis der Wasserbeschaffung für die Speisung der Lokomotiven in Nordenham noch vorhanden und daher die Aufwendung weiterer Mittel für diesen Zweck in Aussicht zu nehmen ist. Ein gleiches Bedürfnis liegt vor für die Herstellung einer Trinkwasser-Cisterne auf dem



Bahnhofs Nordenham (oben Pos. 7). Auch ist der unausgeführt gebliebene Umbau des vorhandenen Deichschaarts (oben Pos. 2) sehr wünschenswerth, weil das vorhandene Gleisnetz, um leistungsfähiger zu werden, vervollkommen werden muß. Sollten die lokalen Verkehrsverhältnisse in Nordenham ein größern Umfang erreichen, so wird auch die oben zu Position 3 vorgesehene Befestigung der Perrons und Wege einschließlich Herstellung einer Futtermauer mit Einfriedigung längs der Zufuhrstraße, welche fast unausgeführt geblieben ist, nicht zu entbehren sein, und alsdann auch die Verlegung des auf dem Bahnhof Nordenham stehenden Güterschuppens nothwendig werden. Der oben bei Pos. 6 vorgesehene Neubau eines Abortgebäudes mit Aschgruben kann jetzt als zum Theil entbehrlich bezeichnet werden, während eine Verbesserung der vorhandenen Aborte auf dem Bahnhofs Nordenham zu wünschen bleibt.

Ob für die hiernach nicht, bezw. nicht vollständig ausgeführten aber noch wünschenswerthen Anlagen auf dem Bahnhofs Nordenham weitere Mittel zu beantragen sein

werden, dürfte künftiger Erwägung vorbehalten bleiben können.

Indem die Staatsregierung zu etwa gewünschten weitern Erläuterungen im Eisenbahn-Ausschuß sich bereit erklärt, darf sie zu erwähnen nicht unterlassen, daß die oben beschriebenen, von dem genehmigten Plane und Kosten-Anschlage abweichenden Bau-Ausführungen ohne Vorwissen und Genehmigung des Staatsministeriums von dem frühern Eisenbahn-Direktor angeordnet und auf dessen Anordnung zu Stande gekommen sind, und daß dieser Vorgang zu denjenigen Umständen gehört, welche den Eintritt eines Wechsels in der Stelle des Eisenbahn-Direktors haben geboten erscheinen lassen.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen, der geehrte Landtag wolle die Erhöhung der für die Erweiterung der Pier-, Gleis- und sonstigen Anlagen in Nordenham bewilligten Mittel auf 828 939,84 M zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds genehmigen.

Oldenburg, 1893 Januar 15.

Staatsministerium.

Janßen.

Siebenbürgen.

## Anlage 9.

An den Landtag des Großherzogthums.

Indem das Staatsministerium dem geehrten Landtage in den anliegenden Heften

1. eine Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg nebst Vergleichung mit dem Voranschlage der Finanzperiode 1888/90,
2. eine Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Betriebsverwaltung des Herzogthums Oldenburg nebst Vergleichung mit dem Voranschlage der Finanzperiode 1888/90

überreicht, bemerkt es dazu Folgendes:

I. In Betreff der Eisenbahn-Betriebskasse.

Unter dem festgestellten Voranschlage der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1888/90 befindet sich folgende Anmerkung:

„Eine Ueberrechnung des Minderverbrauchs in einem Jahre der Finanzperiode auf die andern Jahre ist überall gestattet, lediglich mit Ausnahme der Positionen 41 bis 65 einschließlich. Ferner können die Minderverwendungen bei den einzelnen Positionen, die obigen ausgenommen, erforderlichen-

falls zur Deckung der Mehrausgaben bei andern Positionen verwendet werden.“

In Ansehung der in dieser Anmerkung ausgenommenen Positionen ergeben sich aus der Uebersicht nachstehende Voranschlags-Ueberschreitungen:

a. Titel I. Gehalte der etatsmäßigen Beamten.

	1888	1889	1890
	M	M	M
Pos. 41. der Eisenbahn-Direktion . . . . .	2 700,—	3 900,—	4 300,—

Diese Ueberschreitungen finden Deckung in den unter Titel Ia zu Personal-Vermehrung und zu Gehaltszulagen ausgesetzten 24 500 M bezw. 26 000 M u. 26 500 M.

Pos. 43. der Revision, Hauptkassen-Kontrolle u. Buchhalterei . . . . . 2 108,33 3 800,— 4 905,65  
Wie zu 41 (Anstellung von 6 Bureau-Assistenten).



	1888	1889	1890		1888	1889	1890
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Pos. 44. der Verkehrs- Kontrolle, der Wagen-, Reklamations-, Tarif- und statistischen Büreaus Wie zu 43.	—	1 510,—	4 008,35	Pos. 54 A. der Verkehrs- kontroleure . . . . .	5 408,33	5 900,—	5 900,—
Pos. 45. der Eisenbahn- Hauptkasse . . . . .	700,—	1 450,—	1 475,—	Zu 53A. und 54A. wie zu Pos. 41 (Anstellung eines Betriebskontro- leurs und zweier Ver- kehrskontroleure).			
Die Ueberschreitung ist nur eine rechnungs- mäßige, indem mehrfach Beamte im Interesse des Dienstes aus anderen Büreaus (Pos. 42 und 54, wo Minderausgaben sich finden) hierher ver- setzt wurden.				Pos. 53. des äußern Bahn- hofsdienstes . . . . .	—	862,24	1 093,26
Pos. 47. der Obermaschinen- Inspektion . . . . .	283,33	400,—	400,—	Nach dem Schreiben des Landtags vom 20. Jan. 1888 konnten unter der zu Pos. 50 angegebenen Bedingung bei Er- öffnung der neuen Bahn- strecken angestellt werden:			
Wie zu Pos. 55.				1888, Sept. 1, Bechta- Lohne: 1 Stationsver- walter bis zu 2000 <i>M</i> .			
Pos. 48. der Central- Material-Verwaltung . .	183,33	200,—	200,—	1888, August 12, Essen-Löningen: 1 Stationsverwalter bis zu 2000 <i>M</i>			
Wie zu Pos. 41.				1888, Sept. 1, Zever- Carolinensiel: 1 Sta- tionsverwalter bis zu 2500 <i>M</i> .			
Pos. 49. der Bezirks-Inspek- toren . . . . .	450,—	—	600,—	Pos. 56. Gehalt eines Maschineninspectors und eines Werkmeisters . .	—	300,—	—
Wie zu Pos. 41.				Wie zu Pos. 41.			
Pos. 50. der Bahnmeister .	383,33	2 350,—	5 150,—	Pos. 57. Gehalt der Loko- motivführer . . . . .	—	2 400,—	2 700,—
Wie zu 41 (für 1 Bahn- meister 2000 <i>M</i> ).				Wie zu Pos. 53 konnten angestellt werden bei Eröffnung der neuen Bahnstrecken:			
Außerdem sind nach dem Schreiben des Land- tags vom 20. Januar 1888 unter der Be- dingung, daß sich er- gebende Voranschlags- überschreitungen dem nächsten Landtage zur nachträglichen Genehmi- gung unterbreitet wür- den, nachbewilligt:				Essen-Löningen: 1 Lo- komotivführer bis zu 1350 <i>M</i> .			
a. von Eröffnung des Betriebes der Bahn Essen-Löningen (12. August 1888) an:				Zever-Carolinensiel: 1 Lokomotivführer bis zu 1350 <i>M</i> .			
1 Bahnmeister bis zu 1500 <i>M</i> .				In Wirklichkeit haben verrechnet werden müssen:			
b. von Eröffnung des Betriebes der Bahn Zever-Carolinensiel, (1. Septbr. 1888) an:				1 Lokomotivführer zu 1500 <i>M</i> .			
1 Bahnmeister bis zu 2000 <i>M</i> .				1 Lokomotivführer zu 1200 <i>M</i> .			
Pos. 53 A. des Betriebs- kontroleurs . . . . .	3 025,—	3 300,—	3 500,—	Außer den unter den Positionen des Titels I des Voranschlags aufgeführten Gehaltsbeträgen sind für die Beamten der Werkstätten-Verwaltung, einschließlich der Werkstätten-Material-Verwaltung, deren Gehalte auf Werk- stätten-Vorschußkonto verbucht werden, vorgesehen:			



	1888	1889	1890
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
wogegen verausgabt sind:	17 950	17 950	17 950
	18 150	18 300	18 300

Mithin findet sich hier eine Ueberschreitung von 200 350 350

Diese Ueberschreitung ist indeß auch, wie bei Pof. 45, nur eine rechnungsmäßige.

Im Ganzen sind in der Finanzperiode an Gehalten zu Titel I und Ia, sowie an in der Werkstätten-Rechnung verbuchten Gehalten der Beamten der Werkstätten-Verwaltung zc. 28 745 *M* 04 *S* weniger zur Verausgabung gekommen als im Voranschlage (ohne Hinzurechnung der nach dem Schreiben des geehrten Landtags vom 20. Januar 1888 zur Eröffnung der neuen Bahnstrecken

Behta-Löhne,  
Essen-Lönigen,  
Sever-Carolinensiel

bewilligten 19 000 *M*) vorgesehen ist.

#### b. Titel II. Andere persönliche Ausgaben:

	1888	1889	1890
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Pof. 58. Diätarische Be-			
holdungen . . . . .	20 697,79	33 749,43	68 914,17

Von diesen Beträgen gehen zunächst ab die nach dem Schreiben des Landtags vom 20. Januar 1888 von Inbetriebstellung der neuen Bahnstrecken Behta-Löhne, Essen-Lönigen und Sever-Carolinensiel an nachbewilligten Beträge von jährlich 25 340 *M* — für 1888 pr. r. t. . . .

	8 450,—	25 340,—	25 340,—
bleiben	12 247,79	8 409,43	43 574,17

Diese Ueberschreitungen haben ihren Grund in Folgendem:

1. Am 1. Januar 1888 ist eine Anzahl gegen Tage-lohn beschäftigter Bremser, Stationsarbeiter u. s. w. gegen Monats-Remunerationen engagirt, ohne die nothwendige Rücksichtnahme auf die Leistungsfähigkeit der Pof. 58;

2. in der Zunahme des Verkehrs und der damit nothwendig verbundenen Vermehrung der Arbeitskräfte:

	1888	1889	1890
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Pof. 59. Stellvertretungs-			
kosten . . . . .	636,57	8 326,47	18 766,19
Pof. 61. Reise- und Um-			
zugskosten . . . . .	—	218,64	1 101,79
Pof. 62. Uebernachtungs-			
und Kilometer-Gelder:	7 530,77	21 632,50	33 582,42

	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
	1888	1889	1890
Pof. 63. Ersparnisprämien	—	1 654,08	9 805,95
Pof. 64. Tage- und Afford-			
löhne . . . . .	4 226,25	40 717,67	77 856,96
Pof. 65. Für Dienstkleidung:	483,06	2 116,19	4 077,48

Wegen dieser Ueberschreitungen ist zunächst zu bemerken, daß von Inbetriebstellung der neuen Bahnstrecken an (cfr. Pof. 58) nach dem Schreiben des Landtags vom 20. Januar 1888 nachbewilligt sind:

zu Pof. 95	jährlich	2055 <i>M</i>
"	62 u. 63	6000 "
"	65	1605 "

Im Uebrigen haben die Ueberschreitungen der obigen Positionen sowohl als der sonstigen Positionen der Uebersicht ihren Grund in der nach Feststellung des Voranschlags auf den Oldenburgischen Eisenbahnen eingetretenen Betriebsvermehrung, wie auch in den dem Landtage zugegangenen gedruckten Jahresberichten der Betriebs-Verwaltung näher ausgeführt ist, sowie in der im Jahre 1889 begonnenen Lohnerhöhung und in der eingetretenen Preissteigerung der Materialien, namentlich der Kohlen.

Die bedeutende Betriebs-Vermehrung brachte in der Finanzperiode 1888/90 dem Voranschlage gegenüber eine Gesamtmehr-Einnahme von 2 232 868 *M* 93 *S*, wogegen aber auch die Gesamtbetriebsausgaben sich steigerten um 753 337 *M* 46 *S*.

An die Landeskasse sind abgeliefert die voranschlagsmäßigen 3 456 000 *M* und an den Erneuerungsfonds sind 1 383 070 *M* 25 *S* mehr (8% der Brutto-Einnahme und an außerordentlichen Zuschüssen) abgeführt, als im Voranschlage in Aussicht genommen war.

#### II. In Betreff des Erneuerungsfonds.

Dem Erneuerungsfonds sind statt der voranschlagsmäßigen 708 000 *M* + 430 000 *M* + 432 000 *M* an Einnahmen zugeführt: 1 198 401 *M* 48 *S* + 949 458 *M* 44 *S* + 871 233 *M* 56 *S*, darunter an außerordentlichen Einnahmen an Betriebsüberschüssen, welche über die zu jährlich 1 152 000 *M* veranschlagten, an die Landes-kasse abzuliefernden Betriebs-Ueberschüsse hinausgingen (cfr. Ziffer II, 1 der Landtags-Vorlage vom 25. Oktober 1887) 409 284 *M* 33 *S* + 446 753 *M* 83 *S* + 363 238 *M* 57 *S*, zusammen 1 219 276 *M* 73 *S*.

Die Mittel, welche in der Finanzperiode 1888/90 nach dem festgestellten Voranschlage, unbeschadet der Beschränkung in der Anmerkung 2 zu demselben, der Staatsregierung zur freien Verfügung standen, betragen, abgesehen von den für die ersten Lloydpierbauten zu Nordenham bewilligten 524 000 *M*. — wegen welcher dem geehrten Landtage in der Anlage III eine besondere Uebersicht mit Begründung der Ueberschreitungen zugeht. — 1 570 000 *M*, wogegen zur Verwendung gekommen sind 1 829 733 *M* 51 *S*, mithin 259 733 *M* 51 *S* mehr.

In Betreff der Ueberschreitungen zu Titel B I „Erneuerungskosten“ ist zu bemerken, daß diese Mehraufwendungen, namentlich für Schwellen und Betriebsmittel, zur

Erhaltung der Sicherheit des Betriebes, zur Bewältigung des gesteigerten Verkehrs und zur Befriedigung berechtigter Ansprüche desselben unabweisbar waren, und daß auch die Steigerung der Materialpreise mit zur Ueberschreitung der fraglichen Positionen beigetragen hat.

Die Ausgaben zu Titel B. III „Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden“, sind in der Anlage A der Uebersicht specificirt, und ist dazu im Einzelnen zu bemerken:

#### A. Hafen- u. Anlagen in Nordenham.

Die unter 1 und 2 de 1888 und unter 1 bis 4 de 1890 angeführten Anlagen sind im Voranschlage genehmigt, doch sind die Anlagen unter 1 und 4 de 1890 nur theilweise ausgeführt.

Der im Voranschlage unter III 8<sup>1</sup> aufgeführte Umbau der hölzernen Landverbindungsbrücke des Schuppenpiers in Eisen ist nicht zur Ausführung gekommen, dagegen sind aber die in der angelegten Specification unter 1 und 2 de 1889 aufgeführten Anlagen ausgeführt, und zwar mit Genehmigung des Landtags, cfr. Schreiben desselben vom 14. April 1890.

#### B. Hochbauten.

Die in der Specification unter 3 bis 10 de 1888, unter 3 bis 5 und 8 de 1889 und unter 5 bis 7, 8, 9, 13, 14 und 15 de 1890 aufgeführten Hochbauten sind im Voranschlage vorgesehen, die unter Nr. 11 de 1888 unter Nr. 6, 7, 9, 12 de 1889, unter Nr. 10, 16, 17 de 1890, und die Mehrverwendung von 5550 *M* zu Nr. 8 de 1890 sind vom Landtage nachträglich genehmigt nach dem Schreiben desselben vom 20. December 1890, Nr. 18 de 1890 nach dem Schreiben vom 24. Februar 1891, sowie die unter Nr. 10 und 11 de 1889 aufgeführten Bauten gleichfalls vom Landtage nachträglich genehmigt sind nach dem Schreiben desselben vom 14. April 1890.

Dagegen ist zu den in der Specification unter Nr. 11 und 12 de 1890 aufgeführten Hochbauten, nämlich:

Oldenburg, 1893 Januar 15.

a. Herstellung eines Kohlenlagerraums auf Bahnhof Hude zu 189 *M* 43 *S*,

b. Anbau an das Wärterhaus des Postens 45 bei Neuenwege zu 543 *M* 91 *S*,

die Genehmigung des Landtags noch nicht ertheilt. Für diese Bauten stellte sich das Bedürfniß erst heraus nach Erlassung des Schreibens an den Landtag vom 18. October 1890, betreffend nachträgliche Genehmigung verschiedener Hochbauten.

Den geehrten Landtag ersucht die Staatsregierung, zu den obengedachten Bauten nachträglich seine Zustimmung ertheilen zu wollen, wobei bemerkt wird, daß die unter III, 8 10 u. 11 des Voranschlags vorgesehenen Bauten zum Kostenaufwande von zusammen 1170 *M* hierfür in Wegfall gekommen sind.

Die im Voranschlage unter III, 8 23 u. 24 aufgeführten Hochbauten sind noch nicht zur Ausführung gekommen.

#### C. Sonstige Anlagen.

Die in dem Voranschlage unter III, 8 33, 34, 37, 40, 41, 46, 47, 59, 64, 65, 66 u. 71 verzeichneten Anlagen sind nicht zur Ausführung gekommen, wogegen die im Voranschlage nicht vorgesehenen, in der Specification unter Nr. 30 bis 35 de 1888, 16 bis 24, 27 und 28 de 1889 und 21 27, 29 bis 44 de 1890 verzeichneten Anlagen wegen des Betriebs-Verkehrs unumgänglich nothwendig waren.

Genügende Geldmittel zu den Mehr-Ausgaben waren im Erneuerungsfonds vorhanden, indem in demselben noch ein Ueberschuß verblieb von 600211 *M* 41 *S*, welcher auf 1891 übertragen ist.

Nach vorstehenden Ausführungen beantragt die Staatsregierung,

der geehrte Landtag wolle zu den vorliegenden Voranschlags-Ueberschreitungen soweit erforderlich, nachträglich seine Zustimmung ertheilen.

Staatsministerium.

Jansen.

Siebenbürgen.

## Nebenanlage III. zu Anlage 9.

Für die nach dem Pachtvertrage mit dem Norddeutschen Lloyd vom 20. März 1890 in Nordenham herzustellende Längspier-Anlage und sonstigen Baulichkeiten wurden die auf 515 000 *M* veranschlagten Kosten und die für Herstellung einer elektrischen Beleuchtung dieser Anlagen auf

9000 *M* veranschlagte Summe, im Ganzen 524 000 *M*, der Vorlage des Staatsministeriums vom 1. November 1890 gemäß auf die dem Erneuerungsfonds überwiesenen extraordinären Betriebsüberschüsse der Eisenbahn-Verwaltung übernommen.



Die Abrechnung über diese ausgeführten Bauten hat nun ergeben, daß die veranschlagte Summe überschritten ist, indem die thatsächliche, dem Erneuerungsfonds zur Last fallende Ausgabe 606 986 M 77 S beträgt, mithin ein Mehraufwand gegenüber dem Anschläge von 82 986 M 77 S vorliegt.

Im Nachstehenden sind die verausgabten Kosten specificirt unter Voranführung der in den Landtags-Vorlagen vom 2. April 1890 und 1. November 1890 genannten Anschlagssummen.

Die Anschlagssummen betragen:

1. Bieranlage . . . . .	386 400 M
2. Empfangsgebäude . . . . .	48 000 "
3. Zollrevisionshalle und Lagerschuppen . . . . .	35 000 "
4. Erdarbeiten . . . . .	20 000 "
5. Andere Aufwendungen . . . . .	25 600 "
6. Anlage der elektrischen Beleuchtung . . . . .	9 000 "
Zusammen	524 000 M

Die wirklichen Ausgaben haben dagegen betragen:

1. Bieranlage nebst Anschlüssen . . . . .	365 054 M 11 S
2. Empfangsgebäude . . . . .	58 868 " 36 "
3. Zollrevisionshalle 15 805,12 M Lagerschuppen . . . . .	13 143,62 "
machen	28 948 " 74 "
4. Erdarbeiten . . . . .	27 199 " 51 "
5. Andere Aufwendungen, und zwar:	
a. Herstellung des gesammten Gleis- oberbaues . . . . .	22 694,28 M
b. Herstellung des Uferschutzes gegenüber dem Längspier . . . . .	6 719,70 "
c. Anschaffung u. Unterhaltung der Geräthe u. Maschinen, Herstellung einer Schmiede und sonstigen maschinellen Anlagen, nach Abzug des jetzt vorhandenen Werths der- selben . . . . .	26 207,31 "
d. Besoldungen, Reisekosten, Büreau- und sonstige Ver- waltungskosten . . . . .	7 238,13 "
e. Anschaffung des Inventars	

der Lloyd- anlagen . . . . .	10 074,33 M
f. Unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	16 751,81 "
machen	89 685 M 56 S
6. Herstellung der elektrischen Be- leuchtungs-Anlagen . . . . .	37 230 " 49 "
Zusammen	606 986 M 77 S

Die Ueberschreitungen werden durch Folgendes be-  
gründet:

1. Der nicht mit vorgehene Anbau an die Lloyd-  
halle mit einem Kostenaufwande von rund 9000 M war  
nothwendig, um Wohnräume für den Restaurateur der  
Lloydhalle zu schaffen, wodurch gleichzeitig 2 Büroräume  
für die Eisenbahn-Verwaltung gewonnen sind.

2. Die Beschaffung der Werkzeuge und Maschinen,  
sowie die Herstellung der Werkstätte und der Schmiede  
haben in Anlaß der vorgeschriebenen kurzen Bauzeit erheb-  
liche Ausgaben erfordert.

3. Für die Ausmöblirung der Lloydhalle war seiner  
Zeit im Anschläge nichts vorgehene, weil man damals  
annahm, daß vom Inventar anderer Stationen soviel ab-  
gegeben werden könne, als zu einer einfachen und noth-  
dürftigen Einrichtung erforderlich gewesen wäre. Diese  
Voraussetzung traf indeß nicht zu, und sind daher die  
Barteräume, den Erfordernissen entsprechend, mit neuen  
Möbeln u. ausgestattet.

4. In der Position 5 f „Unvorhergesehene Ausgaben“  
befindet sich ein zurückgestelltes Kapital zum Betrage von  
12 192 M 65 S, welches zurückzustellen war, um daraus  
die in Folge der bei diesen Bierbauten vorgekommenen  
Unfälle zu zahlenden Unfallrenten bestreiten zu können.

5. Ferner hat die Steigerung der Arbeitslöhne und  
der Materialpreise die Mehrkosten mit veranlaßt.

Im Uebrigen wird noch bemerkt, daß die Mehrkosten  
auch auf nicht hinreichende Projektionsarbeiten bezw. auf  
nicht hinreichend sichere Veranschlagung der erforderlichen  
Arbeiten und Beschaffungen — Mängel, welche in der  
Nothwendigkeit einer möglichst raschen Förderung des Baues  
selbst ihren Grund haben werden — zurückzuführen sind.

Sodann ist hervorzuheben, daß die Ausführung der  
Anlagen bezw. die Lage der überwiesenen Kohlenlagerplätze  
nicht in allen Theilen mit der dem Vertrage vom 20. März  
1890 angehefteten Zeichnung übereinstimmt. Insbesondere  
ist der südlich der Lloydhalle errichtete Schuppen breiter,  
dafür aber weniger lang gebaut, als die Zeichnung vorsah,  
der Zollrevisionschuppen nicht parallel mit der Lloydhalle  
am Lande, sondern zwischen derselben und dem Pier errichtet,  
und schließlich ist dem Lloyd der nördlich der Lloydhalle  
vorgehene Kohlenlagerplatz von 1200 qm Größe erst  
später in einer nördlicheren Lage überwiesen worden, weil  
der dafür in der Zeichnung vorgehene Raum als Montir-  
platz, Materiallagerplatz und Platz für die provisorische  
Werkstätte benutzt werden mußte.

# Anlage 10.

## An den Landtag des Großherzogthums.

Außer der Verlängerung der Bahn Hude=Brake-Nordenham bis Blexerdeich, in Betreff deren dem geehrten Landtage eine besondere Vorlage zugegangen ist, sind nach Maßgabe des Gesetzes vom 13. März 1891, betreffend den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes, die Linien Oldenburg=Brake (Artikel 1 c) und die sog. Varelser Ringbahn (Art. 1 e) unter Voraussetzung der Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen durch die betheiligten Gemeinden für die laufende Finanzperiode zur Ausführung genehmigt. Ueber den gegenwärtigen Stand dieser Projekte gestattet sich die Staatsregierung dem geehrten Landtage die nachfolgende Mittheilung zu machen:

1. Die Baukosten der etwa 30 km langen Eisenbahn von Oldenburg nach Brake waren von der Eisenbahnverwaltung auf im Ganzen 1500 000 *M.*, ausschließlich der Kosten des Grunderwerbs, veranschlagt und sind zu diesem Betrage vom Landtage bewilligt. Bei der nähern Erörterung des Projekts hat sich wider Erwarten der Staatsregierung ergeben, daß diese Mittel nicht ausreichen, sondern daß sich der Kostenaufwand für die vorzugsweise bauwürdige Linie auf 1 700 000 *M.* stellen und auch dabei noch darauf gerechnet wird, daß für das nächste Bedürfniß eine provisorische Herstellung der Hochbauten genügen werde. Auf dieser Grundlage mit den betheiligten Gemeinden in Verhandlung zu treten, hat die Staatsregierung Bedenken tragen müssen, sondern zunächst noch eine speciellere Veranschlagung der Baukosten insbesondere in der Richtung angeordnet, daß in dieselbe auch die Hochbauten so einzubegreifen sind, wie sie für absehbare Zeit dem Bedürfniß entsprechen. Wegen anderweitiger dringender Arbeiten hat diese Veranschlagung von der Eisenbahnverwaltung bisher nicht zum Abschluß gebracht werden können, und es muß demnach die Staatsregierung ihre Anträge wegen Bewilligung weiter erforderlicher Mittel für die Bahn Oldenburg=Brake zur Zeit sich noch vorbehalten. Die damit verbundene Verzögerung ist insofern von keiner praktischen Bedeutung, als es bei dem notorischen Mangel an technischen Arbeitskräften, unter welchem nicht allein die Oldenburgische Eisenbahnverwaltung leidet, ohnehin nicht möglich gewesen sein würde, in der laufenden Finanzperiode neben dem Bau der Varelser Ringbahn auch noch die Bahn Oldenburg Brake zur Ausführung zu bringen.

2. Diejenigen Theilstrecken der Varelser Ringbahn, bezüglich deren die betheiligten Gemeinden bezw. in einem Falle der Amtsverband die gesetzlichen Vorbelastrungen übernommen haben (Varelserhafen-Varel, Varel=Borgstede=Bramloge, Borgstede=Bockhorner Gemeindegrenze [Seghorn], Seghorn=Bockhorn, Ellenferdammerziel-Ellenferdamm=Bockhorn=Grabstede, Bockhorn=Zetel) sind in der Ausführung begriffen oder zur Ausführung vorbereitet, und es hat seit dem 1. Januar d. J. auf der Strecke Ellenferdamm=Bockhorn bereits ein beschränkter Personen- und Güter-

Verkehr eröffnet werden können. Auch die Strecke Varelserhafen-Varel=Borgstede=Bramloge ist ebenso wie die Strecke Bockhorn=Grabstede nahezu vollendet, und steht die Eröffnung eines zunächst beschränkten Betriebes auf denselben binnen kurzem bevor. Bezüglich der übrigen Strecken werden Bau- und Betriebseröffnung nach Kräften beschleunigt.

Die Varelser Ringbahn hat bekanntlich in erster Linie den Charakter einer Industriebahn, und es ist deshalb für die Feststellung der Richtung vorzugsweise die Rücksicht auf möglichst zweckmäßige Heranziehung der verschiedenen Gruppen von industriellen Anlagen (Ziegeleien) maßgebend; andererseits weist das Bedürfniß des übrigen örtlichen Verkehrs, welcher durch die Eisenbahn befriedigt werden soll, mehr auf das Erforderniß einer direkten Verbindung der einzelnen bedeutenderen Orte untereinander hin. Aus dem Bestreben, diese beiden Aufgaben zu vereinigen, ergibt sich die Nothwendigkeit, bei der Feststellung der Richtung eine durchgehende Linie thunlichst festzuhalten, diejenigen Gruppen von Ziegeleien aber, welche abseits dieser Linie liegen bleiben, durch Stichbahnen an dieselbe heranzuziehen. So befaßt das in der Ausführung begriffene Projekt neben den durchgehenden Linien Varelserhafen=Varel=Borgstede=Seghorn=Bockhorn=Zetel und Ellenferdammerziel-Ellenferdamm=Bockhorn Stichbahnen von Borgstede nach Bramloge und von Bockhorn nach Grabstede, an welchen beiden Orten bedeutende Ziegeleianlagen in größerer Anzahl sich befinden. Für die Berücksichtigung dieser verschiedenen, durch die örtlichen Verhältnisse gebotenen Modalitäten des Projekts gewährt das Gesetz vom 13. März 1891 den erforderlichen Spielraum, indem der Art. 1 e des Gesetzes nur die einstweilen in Aussicht genommene allgemeine Richtung der Bahn bezeichnet, deren etwa zweckmäßige Modifikationen nach desfalliger vom Landtage nicht beanstandeter ausdrücklicher Bemerkung der Vorlage dem Ermessen der Regierung nach Maßgabe der Verhandlungen mit den Gemeinden vorbehalten sind. Die in der Ausführung begriffenen bezw. zur Ausführung genehmigten Linien sind überall nach dem Ergebniß der Verhandlungen mit den Gemeinden im Einverständnis mit denselben festgestellt.

Ueber den Gang der Verhandlungen mit den Gemeinden wegen Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen, welche vom Staatsministerium alsbald nach Erlassung des Gesetzes vom 13. März 1891 eingeleitet worden sind, ist Folgendes zu bemerken:

Die gesetzlichen Vorbelastrungen (10 % der veranschlagten Baukosten und Uebernahme der Kosten des Grunderwerbs) sind in den Monaten Mai und Juni 1891 zuerst von der Stadt Varel und von der Landgemeinde Varel für die innerhalb ihres Gebietes belegenen Strecken (Varel-Varelserhafen, Varel=Borgstede=Bramloge, Borgstede=Seghorn) unter gewissen, nicht zu beanstandenden Modalitäten über-

**Anlagen.** XXIV. Landtag. 2. Versammlung.



nommen, so daß dadurch ein fester Ausgangspunkt für die Verhandlungen mit den übrigen Gemeinden gewonnen war.

Bei diesen Gemeinden zeigte sich indessen zunächst keine Bereitwilligkeit zu den geforderten Leistungen, indem eine auf den 19. Mai 1891 berufene Versammlung der Gemeinderäthe der drei Gemeinden Bockhorn, Neuenburg und Zetel sich einstimmig ablehnend gegen die Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen verhielt.

Ein Umschwung dieser Auffassung vollzog sich alsdann zuerst in der Gemeinde Bockhorn, welche — von den Gemeinden Neuenburg und Zetel ohne Unterstützung gelassen — am 19. August 1891 für sich allein die Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen für die Strecke Ellenserdammerziel = Ellenserdamm = Bockhorn = Grabstede beschloß.

Bei der Entscheidung über die Acceptation dieses Beschlusses warf sich die Frage auf, ob nicht nach Lage der Verhältnisse der Gemeinde Bockhorn gleichzeitig die Verpflichtung zur Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen für die innerhalb ihres Gebietes belegene Verbindungsstrecke Seghorn-Bockhorn aufzuerlegen sei, um damit die Entstehung einer Lücke in der durchgehenden Linie Varelerhafen-Vareler Bockhorn auszuschließen; allein es wurde vom Staatsministerium hiervon abgesehen, weil man sich scheute, die Gemeinde Bockhorn mit noch weiteren Opfern als für die 9 km lange Strecke Ellenserdammerziel-Grabstede zu belasten und dadurch den Beschluß vom 19. August 1891 wieder ins Schwanken zu bringen, und weil angenommen wurde, daß zur Ausfüllung dieser Lücke demnächst die weiteren Verhandlungen mit den Gemeinden Neuenburg und Zetel eine Handhabe bieten würden. Demnach ward der Beschluß des Gemeinderaths von Bockhorn in der vorliegenden Fassung acceptirt, und die Linie Ellenserdammerziel-Ellenserdamm-Bockhorn-Grabstede als Theilstrecke der Vareler Ringbahn zur Ausführung genehmigt.

Ungeachtet wiederholter Anregung verharren auch dann noch die Gemeinden Neuenburg und Zetel in ihrer Reserve, bis am 15. Dezember 1891 der Gemeinderath von Zetel — wie es in dem Protokolle heißt, „durch die ablehnende Haltung Neuenburgs gegen den weiteren Bau der Ringbahn“ dahin gedrängt — für sich den Beschluß faßte, die gesetzlichen Vorbelastrungen für den Fall zu übernehmen, daß direkt von Bockhorn auf Zetel gebaut und auf den Ausbau der Theilstrecke Zetel-Ellenserdamm verzichtet werde.

Dieser Beschluß der Gemeinde Zetel mußte — abgesehen davon, daß dadurch die Angelegenheit aus ihrer bisherigen, den Weiterbau der Ringbahn in Frage stellenden Stagnation herausgerissen wurde — dem Staatsministerium auch insofern besonders willkommen sein, als nun die Möglichkeit einer Ausfüllung der Lücke Seghorn-Bockhorn sich eröffnete, ohne welche die bereits gesicherten Theilstrecken der Ringbahn mehr oder weniger Stückwerk geblieben sein würden. In der Sache selbst war in Uebereinstimmung mit der Auffassung der Eisenbahn-Direktion und des Amtes zu Gunsten der gegen das bisherige allgemeine Projekt veränderten Richtung (direkt von Bockhorn auf Zetel, anstatt über Neuenburg) geltend zu machen, daß dadurch die kostspielige Theilstrecke Zetel-Ellenserdamm,

an deren Ausbau im Uebrigen sich ein besonderes Interesse nicht knüpfte und für welche die vorausgesetzten bedeutenden Opfer von Seiten der Gemeinde Zetel schwerlich zu erlangen gewesen sein würden, entbehrlich wurde und damit zugleich, wie im Interesse der Gesamt-Disposition sehr erwünscht, die Nothwendigkeit entfiel, den Bahnhof Ellenserdamm für die Aufnahme zweier Zweigbahnen anstatt einer einzurichten. Auch ward die Frage, ob durch die veränderte Richtung und deren Konsequenzen die Betriebsfähigkeit der Ringbahn irgendwie ungünstig werde beeinflusst werden, von der Eisenbahn-Direktion ausdrücklich verneint. Die Interessen der Gemeinde Neuenburg erschienen für den Fall späterer günstigerer Stimmung genügend gewahrt, indem derselben der Anschluß auf Zetel offengehalten blieb, wodurch den Bedürfnissen der Hauptgruppe der Neuenburger Ziegeleien, welche zwischen Neuenburg und Zetel liegt, voll entsprochen werden würde; weniger günstig würde sich bei diesem Anschluß das Verhältniß für den Ort Neuenburg (dessen Anschluß übrigens auch nach den früheren Projekten nicht direkt auf Bockhorn, sondern über Grabstede gedacht war, (sfr. Landtagsvorlage vom 16. Oktober 1890, zu e Absatz 2) stellen; allein der demselben gegen die direkte Verbindung mit Bockhorn auferlegte Umweg von einigen km kommt dem bedeutenderen Orte Zetel, welchen er andernfalls betroffen haben würde, unmittelbar zu Gute, und schädigt also das Gesamt-Projekt nicht. In diesen Erwägungen entschloß sich demnach das Staatsministerium, das Anerbieten der Gemeinde Zetel zu acceptiren und die Linie Bockhorn-Zetel als Theilstrecke der Vareler Ringbahn zur Ausführung zu genehmigen unter der Bedingung, daß vorgängig die Ausfüllung der Lücke Seghorn-Bockhorn gesichert werde.

Auch nach dem Bekanntwerden des Zeteler Beschlusses ward von der Gemeinde Neuenburg, so lange sich die Staatsregierung der Gemeinde Zetel gegenüber noch nicht gebunden hatte, nicht etwa die Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen für eine Linie Bockhorn-Neuenburg-Zetel nachträglich beschlossen, sondern eine Linie Alstede-Esch-Bockhorn in Anregung gebracht, welcher — abgesehen von andern Bedenken — schon deshalb nicht näher getreten werden konnte, weil sie die Interessen der Hauptgruppen der Neuenburger Ziegeleien völlig außer Acht ließ. Vielmehr mußte in der nunmehrigen Lage der Verhältnisse die Gemeinde Neuenburg auf den Anschluß nach Zetel verwiesen werden, und es liegt in ihrer Hand, sich jederzeit die erstrebte Eisenbahnverbindung auch für den Ort Neuenburg auf diesem Wege zu verschaffen.

Die Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen für die Strecke Seghorn-Bockhorn ist alsdann auf Antrag der Gemeinde Zetel im Frühjahr 1892 von Seiten des Amtes des Amtsverbandes Vareler erfolgt und dadurch die ununterbrochene Verbindung der beschlossenen Theilstrecken unter einander gesichert. Der desfallsige Beschluß ist in erster Lesung mit 23 gegen 9 Stimmen, in zweiter Lesung mit 25 gegen 8 Stimmen gefaßt, wodurch das Interesse auch des weiteren Kommunalverbandes für das Unternehmen der Ringbahn bezeugt wird.

Zu erörtern war bei der Entscheidung über die Ge-