

# **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 121-130

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

betrage, wie er zur Herbeischaffung jener Summe erforderlich sein wird, eine Anleihe aufzunehmen und Schuldverschreibungen auszugeben.

#### Artikel 2.

Die Anleihe ist Seitens der Gläubiger unkündbar; der Staatsregierung bleibt jedoch das Recht vorbehalten, die Anleihe sowohl in ihrem Gesamtbetrage wie in einzelnen Theilen zur Einlösung gegen Baarzahlung des

Nennwerthes mit einer Frist von mindestens drei Monaten zu kündigen.

#### Artikel 3.

Mit der Vollziehung dieses Gesetzes wird das Staatsministerium, Departement der Finanzen, welches insbesondere auch das Nähere über die Art und Weise der Anleihe sowie über ihre Verzinsung zu bestimmen hat, beauftragt.

## Anlage 121.

### An den Landtag des Großherzogthums.

Im Bereiche der Eisenbahnverwaltung ist die Ausführung verschiedener (bei Aufstellung des Voranschlags des Erneuerungsfonds für 1891/93 wegen beschränkter Mittel einstweilen zurückgestellter) Hochbauten während der laufenden Finanzperiode erforderlich oder doch sehr wünschenswerth. Dieselben werden nachstehend unter Angabe der Beträge, zu welchen die Kosten veranschlagt sind, einzeln aufgeführt und begründet.

#### A. Centralbahnhof Oldenburg.

1. Herstellung von 2 Büreauzimmern in dem Zwischenbau der Eisenbahn-Direktionsgebäude, veranschlagt zu 3000 *M.*

Mit der Vermehrung des bei der Zentralverwaltung beschäftigten Personals tritt das Bedürfniß nach weitem Büreauräumen immer mehr hervor, da die in den beiden Direktionsgebäuden vorhandenen Zimmer weder der Zahl noch Größe nach ausreichend sind. Dem Bedürfnisse soll vorläufig dadurch Rechnung getragen werden, daß in dem Zwischenbau zwischen den Direktionsgebäuden an der Straßenseite im ersten und zweiten Obergeschoß zwei neue Zimmer hergerichtet werden.

2. Verbesserung der Abortsanlagen im Hauptgebäude des Bahnhofes, veranschlagt zu 2350 *M.*

Die Bedürfnisanstalten im Hauptgebäude des Bahnhofes entsprechen nicht mehr den Anforderungen, welche heutzutage an derartige Anlagen auf größeren Bahnhöfen gestellt werden. Zur Erzielung einer größeren Reinlichkeit und thunlichsten Geruchslosigkeit wird beabsichtigt, die Aborts- und Pissoir-Anlagen in zweckentsprechender, jedoch einfacher Weise einer Umänderung zu unterziehen, nach deren Beschaffung hauptsächlich Torfstreu als Desinfektionsmittel zur Verwendung gelangen wird.

#### B. Strecke Oldenburg-Bremen.

3. Anlegung einer neuen Wasserstation auf dem Bahnhofs Hude, veranschlagt zu 14740 *M.*

Die vorhandene Wasserstation wird schon jetzt außerordentlich stark in Anspruch genommen. In Folge des Lloydverkehrs wird die Inanspruchnahme noch erheblich zunehmen. Die Station bedarf sowohl einer Vermehrung des Wasserzuzusses, als auch einer Höherlegung der Wasserbehälter behufs Erzielung eines stärkeren Drucks in der Kranleitung zum rascheren Abfertigen der Züge. Zu dem Ende ist die Anlage eines neuen Brunnens, sowie der Bau eines neuen Wasserturms nebst Pumpenhaus durchaus erforderlich. Die jetzige Anlage ist als Hülfsanlage nicht zu entbehren und wird fortbestehen bleiben.

4. Herstellung von 8 Stallgebäuden zu den Beamtenwohnungen auf der Station Hude, veranschlagt zu 6350 *M.*

Auf der Station Hude befinden sich für das Stations- und Zugpersonal 4 Beamtenhäuser, welche für je 2 Familien eingerichtet sind. Die einzelnen Wohnungen enthalten Wohnstube, Schlafkammer, Vorplatz und Küche, Stall und Dachkammer. Die Räume reichen für die Familien nicht mehr aus. Es ist deshalb in Aussicht genommen, die Wohnungen dadurch zu vergrößern, daß die Ställe aus denselben entfernt und in Anbauten verlegt werden.

5. Herstellung eines Abortgebäudes nebst Badeanstalt auf Bahnhof Hude, veranschlagt zu 2500 *M.*

Der vorhandene, vom Stationsgebäude zu entfernt liegende Abort genügt den Bedürfnissen des Publikums nicht vollständig mehr. Eine zweite Abortsanlage ist sehr wünschenswerth und wird beabsichtigt, dieselbe in größerer Nähe des Stationsgebäudes am Ostende des Bahnsteiges zu errichten. Voraussichtlich wird die Anlage in dem Hochbau der jetzigen Wasserstation eingerichtet werden können.

In demselben Hochbau ist die Herstellung einer Badeanstalt für das Lokomotiv- und Zugpersonal, wie solche sich an mehreren größeren Stationen befindet, in Aussicht genommen.

6. Erbauung von 5 Stallgebäuden bei den Wärter-



häusern der Strecke Oldenburg-Bremen, veranschlagt zu 3650 *M.*

Die Wärterhäuser der älteren Bauart enthalten im Ganzen 4 Räume, eine Stube, eine Kammer, einen Stall und außerdem eine kleine Dachkammer. Mit dem Anwachsen der Familien hat sich das Bedürfnis zu einer Vermehrung der Wohnräume herausgestellt und macht sich ferner das Unterbringen des Viehs in den Häusern immer mehr als ein Uebelstand geltend, in Folge dessen bereits eine größere Anzahl von Wärtern neben den Wohnungen nothdürftige Schuppen zur Unterbringung des Viehs aus eigenen Mitteln angelegt hat. Da eine Abhilfe geboten erscheint, so wird beabsichtigt, bei allen Wärterhäusern der obgedachten Art nach und nach Stallbauten in zweckentsprechender einfacher Weise herzustellen und während der laufenden Finanzperiode auf den einzelnen Strecken zunächst mit der Erbauung von einigen, auf der hier fraglichen Strecke von 5 Stallgebäuden, nach dem Grade der Dringlichkeit des Bedürfnisses vorzugehen.

#### C. Strecke Oldenburg-Leer.

7. Erbauung von 5 Stallgebäuden bei den Wärterhäusern dieser Strecke, veranschlagt zu 3650 *M.*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 6 Bezug genommen.

8. Verlegung der Wasserstation von Apen nach Augustfehn, veranschlagt zu 12 700 *M.*

Die mehr und mehr zunehmende Bedeutung der Station Augustfehn hat auf derselben einen längeren Aufenthalt der Züge zur Folge. Im Interesse des Eisenbahnbetriebes empfiehlt sich daher die Wassereinnahme für die Lokomotiven hier mehr, als auf der Station Apen. Andererseits entspricht die Wasserstation in Apen insofern nicht den heutigen Anforderungen, als sie das Wasser nicht rasch genug liefert. Eine Verlegung der bisherigen Wasserstation von Apen nach Augustfehn, womit die Neuanlage eines Wasserturms nebst Pumpenhaus in Augustfehn verbunden ist, wird hiernach wünschenswerth erscheinen.

9. Ueberdachung des Mittelbahnsteigs auf Bahnhof Leer, antheilig überschlagen zu 3000 *M.*

Nachdem der Umbau des Bahnhofs Leer größtentheils ausgeführt und die dazu gehörende Ueberdachung des Hauptbahnsteigs in der Ausführung begriffen ist, ist von Preussischer Seite auch die Ueberdachung des seiner Lage nach besonders exponirten Mittelbahnsteigs angeregt und im Hinblick auf die Steigerung des Verkehrs, insbesondere des Badeverkehrs, als ein Bedürfnis, dessen Befriedigung nicht länger aufzuschieben sei, bezeichnet worden. Die Nothwendigkeit bezw. Zweckmäßigkeit der Ueberdachung des fraglichen Bahnsteigs, welcher zu den auf gemeinschaftliche Kosten herzustellenden Anlagen gehört, mußte unter den vorliegenden Verhältnissen Oldenburgischer Seits anerkannt werden. Ueber die nähere Ausführung der Ueberdachung sind endgültige Verabredungen bislang nicht getroffen und liegt insbesondere ein fester Plan nebst Kostenanschlag noch nicht vor. Die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion erwartet jedoch, daß der nach dem wegen der Mitbenutzung des Bahnhofs Leer bestehenden Vertrage vom 11./13. De-

zember 1878 von Oldenburg zu tragende Antheil an den Kosten der neuen Anlage sich nicht höher als auf etwa 3000 *M.* belaufen wird.

#### D. Strecke Sande-Sever.

10. Erbauung von 4 Stallgebäuden für 8 Wärter- bezw. Arbeiter-Wohnungen zu Sande in Verbindung mit einem Umbau der Wohnungen, veranschlagt zu 11 000 *M.*

Die unter einem Dache befindlichen 8 Wärter- bezw. Arbeiter-Wohnungen zu Sande lassen wegen der Verbindung des Hausflurs mit dem Viehstall und wegen des Mangels eines besonderen Kochraumes sehr zu wünschen übrig. Die Wohnungen sind außerdem klein, zugig und dunkel. Eine Verbesserung derselben ist aus gesundheitlichen Rücksichten für die Bewohner nicht länger aufzuschieben. Dieselbe wird in der Weise projektirt, daß die Ställe in besondern, freistehenden Gebäuden paarweise zusammengelegt und die Hausflure theils den Wohnräumen zugelegt, theils als abgeschlossene Vorplätze mit Küche hergerichtet werden.

11. Vergrößerung des Hauptgebäudes nebst Güterschuppen, sowie Veretzung des Nebengebäudes auf dem Bahnhof Sever, veranschlagt zu 29 000 *M.*

Die auf dem Bahnhof bestehenden Baulichkeiten genügen schon seit längerer Zeit dem Personen- und Güterverkehr nicht mehr. Das fortwährende Steigen des Verkehrs auf der Station erheischt eine Vergrößerung sowie eine zweckmäßigere Einrichtung verschiedener Räume. Insbesondere bedürfen die Wartesäle, die Diensträume, sowie der Güterschuppen, welche sich im Hauptgebäude befinden, dringend der Erweiterung. Auch erscheint es wünschenswerth, daß das Gebäude einen Durchgang für den direkten Verkehr des Publikums zu und von den Zügen erhält, um die mit einer starken Passage durch die Wartesäle verbundenen Unzuträglichkeiten zu beseitigen. Die erforderliche Vergrößerung des Hauptgebäudes soll durch einen Anbau am Nord- und Südende desselben erfolgen. Die Verlängerung des Hauptgebäudes nach Süden bedingt außerdem den Abbruch des Nebengebäudes, welches in größerem Abstände von ersterem an der Südseite wieder aufzubauen ist.

Die Kosten dieser baulichen Aenderungen werden allein der Hauptbahn zur Last fallen müssen, da das Erforderniß derselben zum großen Theil schon vor Eröffnung der Nebenbahn Sever-Carolinensiel vorlag und ferner die Nebenbahn bereits zu den Kosten verschiedener anderer Anlagen auf dem Bahnhof Sever in erheblich höherem Maße, als die Hauptbahn, herangezogen worden ist, auch die Absicht besteht, erstere noch mit den Ausgaben für eine dort zu erbauende Wärterwohnung weiter zu belasten.

12. Verlegung der bisherigen Wasserstation auf dem Bahnhof Sever und Verbindung derselben mit einer Desinfektionsanstalt, veranschlagt zu 6000 *M.*

In Veranlassung des Baus der Bahn Sever-Carolinensiel mußte am Ostende des Bahnhofs Sever eine neue mit Pulsometer betriebene Wasserstation angelegt werden, weil die dort belegene, mit Windmühle betriebene Station bezüglich des Pumpwerks und der Wassergiebigkeit nicht ausreichte. Für die Verwendung der letztern findet sich am Westende des Bahnhofs eine passende Gelegenheit,



nachdem in Folge des umfangreichen Viehverkehrs das Bedürfniß der Errichtung einer Anstalt zur Viehwagenwäsche hier in besonders starkem Maße hervorgetreten ist. Diese Anstalt kann zweckmäßig mit der alten Wasserstation verbunden werden, wenn letztere an das Westende des Bahnhofes, wo gutes Wasser und hinreichender Platz vorhanden ist, verlegt wird. Daneben wird dieselbe den Wünschen der Eisenbahnverwaltung entsprechend auch künftig als Hilfswasserstation dienen können.

Eine Heranziehung des Baufonds der Sever-Carolinensielener Eisenbahn zu den Kosten der hier fraglichen Anlage erscheint aus den unter Ziffer 11 hervorgehobenen Gründen gleichfalls nicht gerechtfertigt.

#### E. Strecke Hude-Nordenham.

13. Erbauung von 5 Stallgebäuden bei den Wärterhäusern dieser Strecke, veranschlagt zu 3650 *M.*

Es wird auf die Bemerkungen zu Ziffer 6 verwiesen.

#### F. Strecke Oldenburg-Quakenbrück.

14. Umbau der Wasserstation auf Bahnhof Cloppenburg, veranschlagt zu 15 900 *M.*

Die stark in Anspruch genommene Wasserstation zu Cloppenburg, welche Wasser von vorzüglicher Beschaffenheit liefert, genügt insoweit nicht den Anforderungen des Betriebes, als der mangelnde Druck im Krahnrohre einen unverhältnißmäßig langen Aufenthalt der Maschine am Krahne bedingt. Diesem Uebelstande beabsichtigt die Eisenbahnverwaltung im Interesse des Verkehrs durch eine Höherlegung der Wasserbehälter, die Anlage weiterer Rohre und die Beschaffung eines Pulsometers an Stelle der Windmühle abzuhelpfen.

15. Erbauung von 5 Stallgebäuden bei den Wärterhäusern dieser Strecke, veranschlagt zu 3650 *M.*

Es wird auf die Begründung zu Ziffer 6 Bezug genommen.

#### G. Strecke Quakenbrück-Osnabrück.

16. Erbauung einer Bahnmeisterwohnung in Quakenbrück, antheilig veranschlagt zu 4000 *M.*

Für die Bahnstrecke von Höttinghausen bis Bersenbrück sind bislang zwei Bahnmeister angestellt, welche in Cloppenburg und Quakenbrück stationirt sind. Daneben wird der Bahnmeisterdienst auf der Strecke Essen-Löningen durch einen zur Zeit in Löningen wohnenden Bauaufseher provisorisch wahrgenommen. Da die Dienstbezirke der beiden erstgedachten Bahnmeister zu groß sind und im Interesse der Bahnbeaufsichtigung verkleinert werden müssen, andererseits der zeitweiligen Bahnmeisterstelle in Löningen ein größerer Distrikt zugewiesen werden kann, so liegt es in der Absicht der Eisenbahnverwaltung, dem dritten Bahnmeister die Strecke Quakenbrück-Essen-Löningen zu überweisen und denselben, was wünschenswerth ist, zugleich mit der Vertretung des in Quakenbrück stationirten Bahnmeisters zu beauftragen. Als Wohnsitz des dritten Bahnmeisters muß aus dienstlichen Rücksichten Quakenbrück gewählt werden. Da dort in der Nähe des Bahnhofes Privatwohnungen nicht zu haben sind, so ist die Erbauung einer

Dienstwohnung erforderlich, deren Kosten auf 8000 *M.* veranschlagt sind.

Zu diesen Kosten wird der Baufonds der Löninger Eisenbahn mit einem Beitrage, etwa zum halben Betrage, heranzuziehen sein, während der andere Theil der Staatsbahn zur Last fallen muß.

17. Umbau der Bahnmeisterwohnung in Bramsche, veranschlagt zu 6000 *M.*

Die Bahnmeisterwohnung in Bramsche, ein beim Bau der Bahn angekauftes altes Haus, ist so baufällig, daß Reparaturen nicht mehr zweckmäßig, vielmehr ein Umbau erforderlich ist. Die Kosten sind nach Abzug der noch brauchbaren Materialien des Gebäudes auf 6000 *M.* berechnet.

18. Erbauung von 5 Stallgebäuden bei den Wärterhäusern der Strecke Quakenbrück-Osnabrück, veranschlagt zu 3650 *M.*

Die Begründung zu Ziffer 6 trifft auch hier zu.

#### H. Strecke Ihrhove-Neufchanz.

19. Neubau eines Zollrevisionschuppens am Ostende des Bahnhofes Weener, veranschlagt zu 7800 *M.*

Für die Zollabfertigung in Weener befindet sich im dortigen Bahnhofsgelände die Zollrevisionshalle, welche zur Abfertigung der Reisenden und des Gepäcks derselben sowie des mit den Personenzügen beförderten Eilguts bestimmt ist, und in 300 m Entfernung vom Hauptgebäude der Zollrevisionschuppen, in welchem Fracht-, Stück- und Wagenladungsgüter abgefertigt werden. Im Laufe der Jahre hat sich der Eilgutsverkehr auf der Station Weener, namentlich in Folge des bedeutenden Versandts von Fisch- und Fleischwaaren aus Holland, so gesteigert, daß die Behandlung und Lagerung dieser Güter in der Personen-Gepäck-Revisionshalle nicht mehr thunlich war. Zunächst wurde die Abfertigung in den Revisionschuppen verlegt und, als sich aus der entfernten Lage desselben große Unzuträglichkeiten für den Eisenbahnbetrieb ergaben, später eine Abtheilung in dem im östlichen Theile des Hauptgebäudes belegenen Eisenbahngüterchuppen provisorisch für die Abfertigung der gedachten Güter eingerichtet. Dies Arrangement befriedigt auf die Dauer nicht, da dasselbe die Eisenbahnverwaltung in ihren Raumbedürfnissen erheblich beschränkt und andererseits die Thätigkeit der Zollbeamten auf drei verschiedene Räume vertheilt und dadurch in unzulässiger Weise zerplittert. Bei den zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion und den zuständigen königlich Preussischen Zollbehörden gepflogenen gemeinsamen Verhandlungen ist man zu der Ueberzeugung gelangt, daß die vorhandenen Uebelstände im Interesse der beiderseitigen Verwaltungen baldigst zu beseitigen seien und dies am Besten dadurch geschehe, daß im unmittelbaren Anschluß an den ostwärts belegenen Eisenbahn-Güterchuppen ein neuer Zollrevisionschuppen erbaut werde. Ein Abbruch des vorhandenen Revisionschuppens und Wiederaufbau desselben in der Nähe des Güterchuppens empfiehlt sich nicht, da die Verlegung und Veränderung der Einrichtung desselben im Kostenpunkte einem Neubau fast gleichkommen würde. In dem jetzigen Revisionschuppen wird

die darin befindliche Wohnung des Zollamtsdieners sowie das Magazin des Bahnmeisters auch fernerhin verbleiben und wird beabsichtigt, den Schuppen durch Einrichtung von zwei Beamtenwohnungen für die Eisenbahnverwaltung weiter nutzbar zu machen (vergl. Ziffer 20).

20. Einrichtung zweier Beamtenwohnungen im jetzigen Zollrevisionschuppen zu Weener, sowie Erbauung eines Stallgebäudes für die Wohnungen, veranschlagt zu 8600 *M.*

Auf der Station Weener macht sich der Mangel an Dienstwohnungen für die kleineren Beamten sehr fühlbar. Im Besitz von Dienstwohnungen sind, außer dem Stationsverwalter, dem Assistenten und Einnehmer der Bahnmeister und ein Wärter. Ein eigenes Haus bewohnt der Pförtner. Die übrigen Bediensteten, der Lademeister, ein weiterer Wärter und 5 Stationsarbeiter wohnen zu unvernünftigen hohen Preisen in Privathäusern, und zwar in einer Beschränktheit, daß sie zum Theil kein Vieh halten und keine Gartenfrüchte ziehen können. Unter solchen Verhältnissen ist es schwer, tüchtiges Personal zu bekommen und zu behalten. Das Bedürfnis einer Dienstwohnung besteht vor Allem für den Lademeister und zweiten Wärter. Falls der jetzige Zollrevisionschuppen verfügbar wird, kann diesem Bedürfnisse durch Einrichtung von 2 Familienwohnungen in demselben abgeholfen werden. Neben der Ausführung der dazu erforderlichen baulichen Aenderungen erscheint die Herstellung eines kleinen Nebengebäudes für Stallungen und Aborte sehr wünschenswert.

21. Einrichtung einer Beamtenwohnung im Hauptgebäude des Bahnhofes Weener, veranschlagt zu 5400 *M.*

Für einen der 5 Stationsarbeiter läßt sich, worauf Seitens der Eisenbahnverwaltung gleichfalls Werth gelegt wird, eine Dienstwohnung im Stationsgebäude dadurch beschaffen, daß für den Bahnhofswirth in dem bisher nicht ausgebauten mittleren Theile des Obergeschosses über den Restaurationsräumen eine neue Wohnung eingerichtet wird, und die zur Zeit von dem Wirth bewohnten Räume dem Stationsarbeiter überwiesen werden.

22. Erbauung eines Wärterhauses an der holländischen Grenze für den zweiten Brückenwärter zu Neuschanz, veranschlagt zu 5400 *M.*

Das diesseits bei Neuschanz errichtete Beamtenhaus war ursprünglich zu 3 Wohnungen bestimmt. Beim Neubau mußte eine Wohnung wegen mangelnder Tragfähigkeit des Untergrundes niedergelegt werden. Man hoffte diese dritte Wohnung dauernd entbehren zu können; da jedoch das Bedürfnis für den Hülfswärter zu Neuschanz, eine Dienstwohnung zu haben, mehr und mehr hervortritt, so läßt es sich nicht länger vermeiden, einen Ersatz für die eingegangene dritte Wohnung zu schaffen.

23. Erbauung von 2 Stallgebäuden für die Wärterhäuser der Strecke Ihrhove = Neuschanz, veranschlagt zu 1460 *M.*

Es wird auf das bei Ziffer 6 Bemerkte Bezug genommen.

#### I. Strecke Althorn—Lohne.

24. Herstellung eines Güterschuppens für die Haltestelle Falkenrott, veranschlagt zu 1300 *M.*

Die von den Einwohnern der Gemeinde Bakum ziemlich stark benutzte Haltestelle Falkenrott bedarf eines kleinen Güterschuppens, um dort den Stückgutverkehr einrichten zu können.

#### K. Im Allgemeinen.

25. Erwerb des Grund und Bodens für den Bau von Arbeiterwohnungen, veranschlagt zu 7000 *M.*

Durch die entgegenkommende Mitwirkung des gegenwärtigen Landtags ist es der Staatsregierung ermöglicht worden, das Dienstverhältnis des im Bereiche der Eisenbahnverwaltung gegen Monatsvergütung beschäftigten Personals in größerem Umfange durch Verleihung der Beamtenqualität zu befestigen. Es liegt der Staatsregierung nicht minder am Herzen, auch das Verhältnis der ständigen Arbeiter der Eisenbahnverwaltung enger zu gestalten, als dies auf Grund des Arbeitsvertrags möglich ist. Ein geeignetes Mittel zur Erreichung dieses Zweckes dürfte es sein, den gedachten Arbeitern die Gründung eines eigenen Heims in der Nähe ihrer Arbeitsstätten zu erleichtern, nachdem hierauf gerichtete Wünsche aus den Kreisen der Arbeiter mehrfach kundgegeben sind.

Der seit dem Jahre 1879 für die Angehörigen der Eisenbahnverwaltung bestehende Sparverein, welcher zur Zeit bereits über ansehnliche Mittel verfügt, hat es sich nach den Bestimmungen der unlängst revidirten Vereinsstatuten zur Aufgabe gestellt, an seine Mitglieder zur Erbauung von Wohnhäusern Darlehen auf hypothetrische Sicherheit gegen mäßige Verzinsung zu geben, oder für Rechnung des Vereins Wohnhäuser zu erbauen mit der Bestimmung, daß die Anlagekosten von den Bewohnern verzinst und amortisirt werden und die Häuser nach Vollendung der Amortisation des aufgewandten Kapitals in das Eigenthum der Betheiligten übergehen.

Die Staatsregierung hält es für gerechtfertigt, die Wünsche der Arbeiter sowie die Bestrebungen des Vereins durch Gewährung von Staatsbeihilfen zu unterstützen. Die Beihilfen werden zweckmäßig in der Weise geleistet werden, daß geeignete Grundstücke für den Bau von Wohnhäusern erworben, dieselben zu Bauplätzen und Gartenland eingerichtet und sodann dem Sparverein oder auch einzelnen qualifizirten Arbeitern, welche zu bauen beabsichtigen, unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden.

Für die laufende Finanzperiode ist zunächst zum Zweck der Erbauung von 10 bis 15 Arbeiterwohnungen die Erwerbung eines passenden Areals von etwa 1 ha Größe in der Nähe der Stadt Oldenburg oder einer benachbarten Haltestelle sowie die Aptrung desselben ins Auge gefaßt, wozu eine Summe von 7000 *M.* ausreichen wird.

Obigem gemäß belaufen sich die Kosten der unter Ziffer 1 bis 24 aufgeführten Hochbauten sowie des unter Ziffer 25 gedachten Grunderwerbs auf im Ganzen 170 950 *M.* Die zur Deckung erforderlichen Mittel werden aus dem Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung zu entnehmen sein, sofern, was nicht unwahrscheinlich sein dürfte, die an den Erneuerungsfonds abzuführenden 10 % der Brutto-Betriebseinnahmen der Eisenbahnen sich thatsächlich höher stellen sollten, als die dafür in den Voranschlag der laufenden



Finanzperiode eingestellten Summen. Indem die Staatsregierung sich bereit erklärt, nähere Erläuterungen unter Vorlegung der Pläne und Kostenanschläge im Ausschusse zu geben, läßt dieselbe hierdurch ergebenst beantragen:

der geehrte Landtag wolle sich mit der Ausführung der unter Ziffer 1 bis 24 der Vorlage aufgeführten

Hochbauten und des unter Ziffer 25 gedachten Grunderwerbs einverstanden erklären, soweit die dazu erforderlichen Mittel in Mehreinnahmen des Erneuerungsfonds im Laufe der Finanzperiode 1891/93 verfügbar sein sollten.

Oldenburg, 1891 Januar 28.

Staatsministerium.

Janßen.

\_\_\_\_\_

Bartel.



# Anlage 122.

## Bericht

des Eisenbahnausschusses über den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891—1893.

(Anlage 30 Seite 313.)

Bevor der Ausschuß in die Berathungen über den Voranschlag eintrat, hielt er es für erforderlich auf die unter Zustimmung der Großherzoglichen Staatsregierung vom vorigen Landtage einstimmig beschlossene Schaffung der Stelle eines Eisenbahn-Referenten im Ministerium zurückzukommen, und, da die Stelle noch immer nicht besetzt ist, den Minister, zu dessen Ressort die Eisenbahnen gehören, darüber zu befragen.

Der Minister erklärte, daß er die Nothwendigkeit einer baldigen Besetzung der Stelle voll anerkenne und daß diese in allernächster Zeit erfolgen werde; nothwendig erscheine ihm, daß der Referent mit dem oldenburgischen Eisenbahnwesen vertraut sei und habe er daher einen zur Zeit als Hülfсарbeiter bei der Eisenbahndirektion beschäftigten Beamten in Aussicht genommen; es werde beabsichtigt, denselben vorher etwa  $\frac{1}{2}$  Jahr bei außeroldenburgischen Eisenbahnen sich beschäftigen zu lassen, damit er alle Zweige der Verwaltung kennen lerne.

Vom Ausschuß wurde hierauf erwiedert, daß er die Besetzung der Stelle mit einem dem Eisenbahndirektor finanziell und im Range mindestens gleich gestellten Beamten erwartet habe, daß indessen die Auswahl der Person allein Sache der Regierung sei und die Verantwortlichkeit in dieser Beziehung dem Minister überlassen werde; wesentlich sei indessen — so wurde betont —, daß der Referent der Eisenbahndirektion gegenüber, zu deren Kontrolle er berufen sei, eine ganz selbstständige Stellung erhalte.

Der Minister erkannte letzteres vollständig an und bemerkte, daß der Referent die Stellung als vortragender Rath im Ministerium erhalte; seine Aufgabe werde außer dem Vortrage bei dem Minister in allen Eisenbahn-Angelegenheiten, insbesondere auch in Ausarbeitung der Vorlagen für den Landtag und in der Vertretung der Vorlagen beim Landtage bestehen.

Sodann zum Voranschlag übergehend bemerkt der Ausschuß im Allgemeinen:

Der Voranschlag der Einnahmen nimmt für die nächste Finanzperiode gegen den Voranschlag der vorigen eine ganz erhebliche über 1 Million jährlich betragende Steigerung in Aussicht.

Begründet wird diese Steigerung seitens der Staatsregierung durch die Erträgnisse der Jahre 1888 und 1889 und der bis jetzt vorliegenden Resultate des laufenden Jahres, welche per Jahr

487 119 *M.*, 790 130 *M.* und 914 500 *M.*

mehr wie veranschlagt ergaben, bezw. in sichere Aussicht stellen und ist für die jetzige Finanzperiode etwa 2 % als fernere Steigerung in Aussicht genommen.

Der Eisenbahndirektor, welchen der Ausschuß hierüber hörte, begründet die Annahme einer ferneren Steigerung durch den größeren Verkehr, welchen die Schiffe des Norddeutschen Lloyd hervorrufen werden, er erwähnte ferner in Aussicht stehende Erweiterungen der inländischen Fabriken und betonte endlich, daß nach den Erfahrungen der letzten 6 Jahre überhaupt eine mäßige Steigerung des Verkehrs und somit der Einnahmen zu erwarten sei und konnte der Ausschuß bei der Unmöglichkeit, die Erträgnisse des Eisenbahnbetriebes auf drei Jahre im Voraus mit auch nur einiger Sicherheit zu bestimmen, auf die Ausführungen des Eisenbahndirektors sich verlassend, nicht umhin, die angenommenen höheren Einnahmen seinen Berathungen zu Grunde zu legen.

Selbstredend stehen den höher veranschlagten Einnahmen entsprechend höhere Ausgaben gegenüber, und sind dieselben zu etwa 66% der Einnahmen veranschlagt.

Bei Berathung der einzelnen Positionen hatte der Ausschuß viel Zeit und Arbeit zur Klarstellung vieler, zumal der größeren, aufzuwenden, und ist er der Ansicht, daß bei dem so schwierigen Eisenbahnetat seitens der Großherzoglichen Staatsregierung alles Mögliche geschehen müsse, die Einsicht und Klarstellung ihm zu erleichtern. Schon der Ausschuß des vorigen Landtags gab deshalb seinen Wunsch nach besonderen schriftlichen Begründungen einzelner größerer Positionen Ausdruck. Denselben ist nicht nachgekommen, und stellt der Ausschuß, welcher solche schriftliche Begründungen für erforderlich hält, deshalb den

Antrag Nr. 1:

der Landtag wolle beschließen, die Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, für die größeren Positionen des Voranschlags der Eisenbahnbetriebskasse fortan besondere schriftliche Begründungen, wie bei den Voranschlägen anderer Dienstzweige üblich, dem Landtage zugehen zu lassen.

Die einzelnen Positionen betreffend, so ist unter

**Titel I. Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr**

die Einnahme gegen den Voranschlag der laufenden Finanzperiode um

276 565 *M.* pro 1891,

288 665 *M.* pro 1892 und

319 065 *M.* pro 1893

höher eingestellt. Da indessen die letztverfloffenen Jahre rund



38575 *M*  
195775 " und  
178565 "

mehr ergaben wie der Voranschlag, mag die dagegen angenommene weitere Steigerung von 78000 *M*, 99100 *M* und 140500 *M* zutreffend sein.

Ähnlich verhält es sich mit

#### Titel II. Einnahmen aus dem Güterverkehr.

Einzelne kleine Positionen sind allerdings dem früheren Voranschlag gleich eingestellt, so Pos. 12 für Beförderung von Leichen. Dagegen ist bei Pos. 10 für Beförderung von Militairgut einschl. Militair-Pferde und Militair-Fahrzeuge nach den Erfahrungen der letzten Jahre eine fast dreifache Erhöhung eingetreten und es ist der Titel im Ganzen um

705695 *M* pro 1891,  
713595 " " 1892 und  
706195 " " 1893

gegen den früheren Voranschlag erhöht, zumeist aus der Pos. 8 Beförderung von Frachtgut, herrührend.

Diese Haupt-Position zeigt gegen den Voranschlag pro 1888/90 eine Erhöhung von 669000 *M*, 676600 *M* und 669100 *M*.

Die letzten Jahre ergaben indessen gegen den Voranschlag bereits 371385 *M*, 553393 *M* und 592100 *M* mehr, so daß nach den vorstehenden Ausführungen die Annahme, daß die veranschlagten Summen erreicht werden, dem Ausschuss nicht bedenklich erscheint.

#### Titel III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und Leistungen zu Gunsten Dritter.

Hier ist vorab zu bemerken, daß nach der Erklärung des Eisenbahndirektors bei Pos. 19 Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden *z.* ein Druckfehler vorgefallen ist. Es sollen dort pro Jahr 500 *M* eingestellt werden und da erst dadurch die Endsumme des Titels zum Stimmen gebracht wird, ist der Ausschuss einverstanden, daß dieses nachträglich geschieht.

Die Erhöhungen der Positionen dieses Titels sind sonst nicht bedeutend, es tritt indessen die neue Pos. 19<sup>1</sup> Kontraktliche Pacht für die baulichen Anlagen und Ladeplätze in Nordenham vom Norddeutschen Lloyd hinzu, wodurch der Gesamttitel von 16665 *M* auf 50005 *M* pro Jahr erhöht wird.

#### Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebs-Mitteln

ist ungefähr wie früher eingestellt.

#### Titel V. Erträge von Veräußerungen

ist nach den Erträgnissen der letzten Jahre von 5000 *M* auf 20000 *M* pro Jahr erhöht.

#### Titel VI. Verschiedene sonstige Einnahmen.

##### Pos. 26. Pacht für Restaurationen.

Nach der Randbemerkung sollte die zur Zeit vereinbarte Pacht eingestellt sein; nach der von der Eisenbahn-

direktion dem Ausschuss übergebenen Liste werden die Miethe indessen vom 1. Januar 1891 an rund 17510 *M* jährlich betragen, und glaubt der Ausschuss diesen Betrag einstellen zu sollen.

Pos. 29 ist gegen den früheren Voranschlag um ca. 5000 *M* jährlich erniedrigt; es entspricht die ausgeworfene Summe den Erträgnissen der laufenden Finanzperiode. Der überhaupt gering erscheinende Ertrag dieser Position findet seine Erklärung darin, daß die für Lagerung von Gütern einkommenden Summen unter Pos. 15 "Sonstige Einnahmen aus dem Güterverkehr" aufgeführt sind.

Zu Pos. 34. Zinsen *z.*

sind dem Ausschuss die Jahresabrechnungen mit der Landesbank vorgelegt und geben dieselben zu Bemerkungen keinen Anlaß.

Der Ausschuss beantragt hiernach:

Antrag Nr. 2:  
der Landtag wolle unter

#### A. Einnahme

	für 1891	1892	1893
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
Titel I			
Pos. 1—6	2 079 500	2 100 600	2 142 000
Titel II			
" 7—15	3 206 595	3 228 495	3 235 095
Titel III			
" 16—19 <sup>1</sup>	50 005	50 005	50 005
Titel IV			
" 20—23	20 300	20 300	20 300
Titel V			
" 24	20 000	20 000	20 000
wie von der Staatsregierung vorgelegt, ferner zu Titel VI			
Pos. 25—35	169 475	169 475	169 475
somit als Gesamteinnahme	5 545 875	5 588 875	5 636 875

genehmigen.

#### B. Ausgabe.

##### Abtheilung A. Persönliche Ausgaben.

#### Titel I. Gehalte der etatsmäßigen Beamten.

Der Titel zeigt gegen den Voranschlag der laufenden Finanzperiode eine Vermehrung der Gehalte um jährlich 182230 *M*, 211400 *M* und 236430 *M*.

Hervorgehoben wird diese große Steigerung nicht allein durch den angenommenen größeren Verkehr, sondern zum weitaus größeren Theil durch die ganz erhebliche Vermehrung der etatsmäßigen Beamten in Folge des vorgeschlagenen neuen Regulativs (Anlage 18 S. 226). Dasselbe ist im Ausschuss bereits vorberathen und wird von ihm dem Landtag zur Annahme empfohlen werden und hat der Ausschuss deshalb, annehmend, daß das neue Regulativ vom Landtage genehmigt werden wird, bei den Beratungen der Ausgaben dieses Titels dasselbe der Vorlage gemäß zu Grunde gelegt.



Zuerst berichtet er indessen über Pos. 41, Gehalte der Eisenbahndirektion, welche nur Oberbeamte befaßt und von dem Regulativ nicht berührt wird.

Diese Position zeigt gegen früher eine Erhöhung von 9700 *M* jährlich; motivirt ist dieselbe ausführlich S. 313 der Anlage 30 und konnte der Ausschuß bei den so enorm gesteigerten Verkehrs-Einnahmen nicht umhin, die Gründe der Staatsregierung stichhaltig zu finden und sich denselben anzuschließen. Er empfiehlt deshalb die Genehmigung zur Anstellung eines betriebstechnischen Mitgliedes der Eisenbahn-Direktion außerhalb Regulativs und ferner die Genehmigung zur Anstellung eines geometrisch vorgebildeten Beamten — eines Landmessers — als Oberbeamten gleichfalls außerhalb Regulativs.

Die Stelle des als betriebstechnisches Mitglied der Eisenbahn-Direktion in Aussicht genommenen Oberbeamten wird, wie hervorgehoben wird, anderweit wieder besetzt werden.

Da die Anstellung dieser weiteren Beamten nach dem Vorbericht von der Großherzoglichen Staatsregierung besonders beantragt ist, beantragt demnach der Ausschuß:

Antrag Nr. 3:

der Landtag wolle die Anstellung eines betriebstechnischen Mitgliedes der Eisenbahn-Direktion mit einem Gehalt von 5000 *M* jährlich außerhalb Regulativs und eines Landmessers mit einem Gehalt von 2700 *M* jährlich außerhalb Regulativs genehmigen.

Der dem Ausschuß vorgelegte Personal-Etat der Eisenbahn-Direktion gab zu Erinnerungen keinen Anlaß. Derselbe ergibt für 1890 bereits eine Ausgabe von 33 700 *M*, so daß nach Hinzutritt von zwei weiteren Beamten der Voranschlag dieser Position 41 nicht zu hoch erscheint.

Die weiteren Positionen zeigen, wie schon oben ausgeführt, ganz erhebliche Steigerungen. Im Einzelnen ist dazu zu bemerken:

Pos. 50 ist der gesteigerten Zahl und dem höheren Gehalt der Bahnmeister entsprechend um rund 10 000 *M* jährlich höher veranschlagt; annähernd wird dadurch in Beziehung auf Gehalt und Zahl nach Erklärung des Eisenbahndirektors eine Gleichstellung mit den Nachbarbahnen erreicht.

Ganz besonders tritt die Wirkung des neuen Regulativs hervor bei Pos. 52, Bahn- und Brückenwärter, wofür gegen 960 *M* der laufenden Finanzperiode 8280 *M* jährlich eingestellt sind,

ferner bei Pos. 53 Angestellte des äußeren Bahnhofsdienstes von

130 250 *M* in 1890 auf  
184 890 *M* für 1893.

Pos. 55. Zugbegleitungsbeamte  
1890 . . . 60 850 *M*  
1893 . . . 115 070 *M*.

Pos. 57. Gehalte der Lokomotivführer *z.*  
1890 . . . 52 800 *M*  
1893 . . . 87 800 *M*.

Neu ist die Pos. 53a, welche mit 6000 *M* jährlich die Gehalte der früher außerhalb Regulativs angestellten Betriebs-Kontrollreure enthält.

Titel Ia Gehaltszulagen *z.* ist gegen den Voranschlag der jetzigen Periode erheblich von 26 500 *M* auf 9400 *M* vermindert.

Der Ausschuß beantragt:

Antrag Nr. 4:

der Landtag wolle unter Abtheilung A. Persönliche Ausgaben

zu Titel I. Gehalte der etatsmäßigen Beamten (Position 41—57) für

1891	1892	1893
628 400 <i>M</i> ,	664 420 <i>M</i> ,	693 690 <i>M</i>

zu Titel Ia Gemeinsame Ausgaben

zu Gehaltszulagen und Personalvermehrungen für das Staatsdiener-Personal für  
1891—1893 jährlich 9400 *M*

genehmigen.

Titel II. Andere persönliche Ausgaben.

Zu Pos. 58. Diese Position befaßt die Remunerationen und feste Vergütung sämtlicher Bureau- und Expeditions-Hülfsarbeiter, ferner der nicht angestellten Wärter, Stationsarbeiter, Lokomotivführer-Gehülfen, Bremser *z.*; es ist daher nicht zu verwundern, daß dem gesteigerten Verkehr entsprechend in der laufenden Finanzperiode erhebliche Mehrausgaben gegen den Voranschlag vorgekommen sind; in 1890 stiegen dieselben so sehr, daß 91 000 *M* mehr wie veranschlagt in den Etat dieses Jahres einzustellen waren. Das neue Regulativ entlastet nun zwar diese Position, wie in der Randbemerkung ausgeführt, in erheblicher Weise, immerhin ist indessen für 1891 — 16 000 *M* wie pro 1890 veranschlagt, bei 1892 erreicht sie den früheren Voranschlag und 1893 beträgt sie 9000 *M* weniger.

Der Eisenbahndirektor begründete die höheren Anschläge dieser Position, sowie diejenigen der Positionen 62 und 64 durch die eingetretene und anzunehmende weitere Steigerung des Verkehrs, und ist der Ausschuß nicht in der Lage, Absetzungen vorzuschlagen. Dagegen ist der Ausschuß der Ansicht, daß Funktions- und Expeditionszulagen, welche nach hergegebener Uebersicht jetzt 2700 *M* jährlich betragen, fernerhin von der Pos. 58 abzuzweigen sind und stellt er den

Antrag Nr. 5:

der Landtag wolle die Großherzogliche Staatsregierung ersuchen, bei dem nächsten Voranschlag der Betriebskasse die Funktions- und Expeditionszulagen der Beamten und Bediensteten von Pos. 58 abzutrennen und für dieselben eine neue Pos. 58a einzufügen.

Bei Pos. 59. Stellvertretungskosten *z.* wird außer der Randbemerkung die Erhöhung auch damit motivirt, daß das Personal älter werde und Krankheiten mehr ausgesetzt sei.

Pos. 60 Lokal- und Theuerungszulagen werden den früheren Beschlüssen des Landtags gemäß nur solchen Beamten gezahlt, welche vorher solche erhielten und ist in

Folge dessen diese Position geringer wie früher veranschlagt und fällt weiter jährlich um je 200 *M.*

Pos. 61. Reise- und Umzugskosten u. ist wiederum um 5000 *M.* jährlich gegen den Voranschlag der laufenden Periode erhöht, im Jahre 1890 mußten indessen dafür bereits 23 000 *M.* eingestellt werden.

Ueber die Diäten der Betriebs- und Verkehrs-Kontrolleure ist dem Ausschuß eine Uebersicht zugestellt und erklärt der Eisenbahndirektor, welchem der Ausschuß den Wunsch auf Pauschalirung der Diäten dieser Beamten wiederholte, daß solches zur Zeit nicht möglich sei, da dieselben zeitweilig zum Bureaudienst herangezogen würden; erst nach Anstellung des vierten Beamten würde sich der Dienst gleichmäßiger vertheilen lassen und würde er bei dem Voranschlag pro 1894/96 auf diese Angelegenheit zurückkommen.

Der Ausschuß hat, wie das auch früher geschehen ist, ebenfalls eine Uebersicht der Diätenbezüge der Mitglieder der Eisenbahndirektion verlangt; die Uebersicht ist noch nicht eingegangen, und wird der Ausschuß bei der mündlichen Berathung darauf zurückkommen.

Pos. 62 und 64 zeigen eine Steigerung gegen den Voranschlag der laufenden Finanzperiode um 38 500 *M.* und 60 000 *M.* jährlich.

Der Ausschuß bezieht sich auf seine Ausführungen zu Pos. 58 und auf die Randbemerkungen.

Ueber die Höhe der Kilometergelder ist dem Ausschuß eine vergleichende Uebersicht gegeben, und sind dieselben bei Güter- und Militairzügen denjenigen der Preussischen Staatsbahnen gleich, dagegen bei Personen- und gemischten Zügen

pro jede 10 Kilometer  
bei den Zugführern und Packmeistern  $1\frac{1}{2}$  *§*  
" " Schaffnern und Bremsern  $\frac{1}{2}$  *§* niedriger.

Pos. 63. Die Ersparnißprämien, welche bei dem Brennmaterial ca. 14 %, bei dem Schmiermaterial ca. 25 % betragen, erschienen dem Ausschuß sehr hoch, der Eisenbahndirektor erklärte indessen, daß das oldenburgische Reglement nicht so hoch wie dasjenige der Nachbarbahnen sei.

Pos. 67 a. Dem Wunsche des vorigen Landtages gemäß ist das Statut der Betriebs- und Werkstätten-Krankenkasse dem Ausschuß eingehändigt. Aus demselben ist zu bemerken, daß seitens der Eisenbahn-Verwaltung ein Zuschuß von 50 % gegeben wird. Der Ausschuß billigt dieses durchaus und bemerkt, daß das Statut zur Einsicht im Vorzimmer des Landtages ausliegt.

Pos. 69. Dem Ausschuß ist die Liste der Wartegeld beziehenden Beamten vorgelegt; dieselbe, welche zu Bemerkungen keinen Anlaß giebt, zeigt eine jährliche Ausgabe von 25 647 *M.* und erscheint deshalb die veranschlagte Summe von 27 000 *M.* jährlich nicht zu hoch.

Im Uebrigen bezieht sich der Ausschuß auf die Randbemerkungen und beantragt:

Antrag Nr. 6:  
der Landtag wolle unter

B. Ausgabe  
Titel II. Andere persönliche Ausgaben  
Pos. 58—72:

	1891	1892	1893
für 1891	1060 000 <i>M.</i>	1046 000 <i>M.</i>	1037 000 <i>M.</i>

genehmigen.

Abtheilung B. Sachliche Ausgaben.

Titel III. Allgemeine Kosten.

Pos. 73—85.

Für die Positionen 73—75 ist eine gewisse, den gesteigerten Bedürfnissen entsprechende Erhöhung in Aussicht genommen, während bei den Pos. 76—82a die Beträge mit denen für die laufende Finanzperiode veranschlagten sich fast decken.

Pos. 82b. ist neu eingestellt in Folge des mit dem 1. Januar n. J. in Kraft tretenden Altersversicherungs- und Invaliditäts-Gesetzes.

Die Beträge auf Pos. 83—85 entsprechen den in den Etat pro 1890 eingestellten Summen.

Antrag Nr. 7:

der Landtag wolle unter Abtheilung B. Sachliche Ausgaben.

Titel III. Allgemeine Kosten.

Pos. 73—85.  
pro 1891 1892 1893  
172 020 *M.* 174 020 *M.* 176 020 *M.*  
genehmigen.

Titel IV. Kosten (persönliche und sachliche) der Unterhaltung der Bahnanlagen.

Titel IVa. Anlagen auf freier Strecke, einschl. der durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen.

Pos. 86—97.

Der Ausschuß hat nach eingehender Prüfung gegen die Erhöhung der einzelnen Positionen, namentlich der Pos. 87 „Unterhaltung der durchgehenden Gleise“ nichts zu erinnern und verweist auf die diesem Titel beigedruckte Anmerkung.

Antrag Nr. 8:

der Landtag wolle Titel IVa. Anlagen auf freier Strecke, einschl. der durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen

Pos. 86—97  
pro 1891 1892 1893  
210 000 *M.* 210 000 *M.* 210 000 *M.*  
genehmigen.

Zu Titel IVb. Bahnhofsanlagen.

Pos. 98—106

wird bemerkt, daß auch hier etwas mehr als pro 1888/90 gefordert ist, doch decken sich die Beträge im Allgemeinen mit den pro 1890 in den Etat eingestellten, und beantragt der Ausschuß:

Antrag Nr. 9:

der Landtag wolle unter Titel IVb. Bahnhofsanlagen

	Pos. 98—106		
pro 1891	1892	1893	
141 000 <i>M</i>	141 000 <i>M</i>	141 000 <i>M</i>	
genehmigen.			

#### Titel IVc. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.

Pos. 107—109.

Die Mehrforderung ist begründet durch die Verbesserungen und Erweiterungen der Signalvorrichtungen u., und stellt der Ausschuß demnach

Antrag Nr. 10:

der Landtag wolle Titel IVc. Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör

	Pos. 107—109		
pro 1891	1892	1893	
13 100 <i>M</i>	13 100 <i>M</i>	13 100 <i>M</i>	
genehmigen.			

#### Titel V. Kosten des Bahntransports.

##### Titel Va. Kosten der Züge.

Pos. 110—119.

Bei Berathung der Pos. 110 kamen dem Ausschuß die geforderten Summen, die um jährlich 154 000 *M* den vorigen Voranschlag, um ca. 109 000 *M* den 1889 effektiv verausgabten Betrag und um reichlich 70 000 *M* den Etat 1890 überschreiten, zu hoch vor und glaubt der Ausschuß, die Einstellung der geforderten Summe von jährlich 294 000 *M* nicht befürworten zu können.

Der Ausschuß ist der Ansicht, daß der Bedarf an Kohlen im Jahre 1891 nicht erheblich größer sein wird als im laufenden Jahre, in welchem durch die vielen, anlässlich der Bremer Ausstellung eingestellten Extrazüge außerordentliche Quantitäten gebraucht sein müssen, selbst wenn nicht ein Theil der seitens der Eisenbahndirektion Anfang 1890 bezogenen Kohlen zur Vervollständigung der Reserveläger gedient hat. Die dem Ausschuß vorgelegenen Kaufkontrakte über Kohlen ergeben, daß die Eisenbahndirektion bis Ende Juni 1891 durch Jahresverträge gebunden ist, die vielleicht wohl den Anfang Juli 1890 geltenden hohen Preisen entsprechen, jedoch in dieser Beziehung über die zeitigen Notirungen beträchtlich hinausgehen.

Da nach Ansicht des Ausschusses es der Eisenbahndirektion möglich sein wird, im nächsten Jahre erheblich günstigere Kohlenkontrakte — was den Preis anbelangt — abzuschließen zu können, so glaubt der Ausschuß, daß, selbst bei einem größeren Bedarf als 1890, ein der in den Etat pro 1890 eingestellte Summe entsprechenderer, bezw. etwas darüber hinausgehender Betrag zur Deckung selbst von etwaigen vermehrten Bezügen genügen wird und beantragt aus diesem Grunde:

Antrag Nr. 11:

der Landtag wolle

Titel Va. Kosten der Züge

	Pos. 110.		
pro 1891	1892	1893	
250 000 <i>M</i>	250 000 <i>M</i>	250 000 <i>M</i>	
genehmigen.			

Bezüglich der übrigen Positionen dieses Titels bemerkt der Ausschuß

zu 112, daß auch hier die ausgeworfenen Summen reichlich hoch erscheinen, jedoch nach der Erklärung des Eisenbahndirektors ihren Grund in der vermehrten Einstellung der Lokomotiven u. finden.

Pos. 117. „Material zur Beleuchtung der Züge.“

Die vom 23. Landtag bewilligte Fettgasanstalt, deren Dringlichkeit 1887 besonders betont wurde, ist bis jetzt noch nicht gebaut und zwar weil dieselbe, nach der Erklärung des Eisenbahndirektors aus praktischen Gründen mit der in Aussicht genommenen Maschinenwerkstätte und dem Lokomotivschuppen verbunden sein müsse.

Gleichzeitig erwähnte der Regierungs-Kommissar, daß eine bessere Beleuchtung der Personenwagen als bisher, in Aussicht genommen sei, sowie bezüglich der

Pos. 118 „Material zur Erwärmung der Züge“, daß die allmähliche Einrichtung einer Dampfheizung für alle Wagenklassen geplant würde.

Antrag Nr. 12:

der Landtag wolle

Titel Va. Kosten der Züge

	Pos. 111—119		
pro 1891	1892	1893	
60 000 <i>M</i>	60 000 <i>M</i>	60 000 <i>M</i>	
und demnach den ganzen			

Titel Va. Kosten der Züge

	Pos. 110—119.		
pro 1891	1892	1893	
310 000 <i>M</i>	310 000 <i>M</i>	310 000 <i>M</i>	
genehmigen.			

Titel Vb. Unterhaltung der Betriebsmittel inkl. der fremden, sofern sie der Verwaltung zur Last fallen.

Pos. 120—124.

Sämmtliche Positionen sind zum Theil bedeutend höher ausgeworfen als im Voranschlag der laufenden Finanzperiode, und verweist der Ausschuß auf die dem Titel beigegebene Anmerkung.

Zu Position 120 wird bemerkt, daß die erhebliche Mehrforderung durch größere Einstellung der Lokomotiven, sowie namentlich auch durch vermehrte Einrichtung von Luftbremsen begründet ist.

Der Ausschuß stellt den

Antrag Nr. 13:

der Landtag wolle zu

Titel Vb. Unterhaltung der Betriebsmittel inkl. der fremden, sofern sie der Verwaltung zur Last fallen

	Pos. 120—124		
pro 1891	1892	1893	
321 355 <i>M</i>	329 900 <i>M</i>	336 000 <i>M</i>	
genehmigen.			

Titel VI. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten.

Pos. 125—132.

Die eingestellten Summen beruhen zum größten Theil

auf Verträgen, bezw. Vereinbarungen. Der Ausschuß hat nichts dabei zu erinnern und stellt den

Antrag Nr. 14:

der Landtag wolle Titel VI Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen, bezw. Beamten

Pos. 125—132

pro 1891	1892	1893
798 500 M	802 500 M	807 000 M

genehmigen.

**Titel VII. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.**

Pos. 133—136.

Die einzelnen Positionen sind ausgeworfen wie im Voranschlag pro 1888/90.

Zu Pos. 134 Miethe für Wagen (auch Wagenutensilien) erwähnte der Eisenbahndirektor, daß, obgleich eine Anzahl neuer Wagen eingestellt sei, in Folge des gesteigerten Verkehrs eine erheblich stärkere Benutzung fremder, den Preussischen Eisenbahnverwaltungen gehörender Wagen stattgefunden hätte. Die dafür zu zahlende Entschädigung beruhe auf einer vor mehreren Jahren getroffenen Vereinbarung, welcher die derzeitige Benutzung zum Grunde gelegen hätte. Seitens Preußen sei schon seit längerer Zeit die Festsetzung einer höheren Entschädigungssumme geplant, jedoch, in Rücksicht auf die diesseitige 3-jährige Finanzperiode, bis jetzt davon abgesehen.

Da eine erhebliche Vermehrung von Wagen in Aussicht steht, werden die pro 1891/93 eingestellten Summen, nach der Erklärung des Eisenbahndirektors, genügen.

Antrag Nr. 15:

der Landtag wolle Titel VII Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel, bezw. Beamten

Pos. 133—136

pro 1891	1892	1893
55 300 M	55 300 M	55 300 M

genehmigen.

**Titel VIII. Verwendung des Betriebs-Ueberschusses.**

Pos. 137—143.

Zu Pos. 138 und 139 I bemerkt der Ausschuß, daß er die Abführung von 10% der Brutto-Einnahme an den Erneuerungsfonds und des über die veranschlagte Ablieferung an die Landkasse hinaus sich ergebenden Ueberschusses an den zu gründenden Eisenbahnbaufonds zur Annahme empfiehlt, sich jedoch vorbehält, bei Berathung des Voranschlags des Erneuerungsfonds pro 1891/93 und der Vorlage 28, betreffend Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes, weitere Anträge bezüglich der Verwendung dieser Beträge zu stellen.

Pos. 141 und 142 geben die 47½% an, welche die Gemeinde Lönningen und das Bankhaus von Erlanger & Söhne in Frankfurt a/M. als Unternehmer der Essen-Lönninger, bezw. der Sever-Carolinensfelder Eisenbahn erhalten.

Für letztere Linie sind veranschlagt durchschnittlich pro Jahr 26 125 M.

Das Anlagekapital beträgt hier, inkl. der 126 000 M für die Verlängerung der Bahn nach dem

Außentiefe . . . . . 845 000 M

Von den Gemeinden sind hergegeben

à fonds perdu . . . . . 22 000 „

bleibt 823 000 M

und verzinst sich demnach das zur Herstellung der Bahn ausgegebene Kapital mit ca. 3,20%. Die Gemeinde Lönningen erhält dagegen anschlaglich reichlich 21 600 M pro Jahr, was einer Verzinsung von 5,40% des Anlagekapitals gleichkommt. Die Gemeinde Lönningen hat f. Zt. zur Deckung der Kosten eine 3½% Anleihe in der Höhe von 400 000 M abgeschlossen mit der Bedingung der Amortisation innerhalb 50 Jahren und wird nun nicht allein die Verzinsung des Anlagekapitals, sondern auch die ganze Amortisationsquote durch obige 21 600 M reichlich gedeckt.

Aus der dem Ausschuß vorgelegenen Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebskasse für das Jahr 1889, nach Strecken getrennt, ergibt sich, daß die Strecke Essen-Lönningen bei einer Einnahme von 35 730 M an Betriebskosten 25 130 M, also reichlich 70% verursacht hat. Sever-Carolinensiel brachte 42 010 M, die Betriebskosten betragen dagegen 35 990 M, also reichlich 85%.

Bei Essen-Lönningen hat der Staat im Jahre 1889 bei dem Betriebe zugezahlt 8293 M, bei Sever-Carolinensiel 16 024 M.

Es ist das ein Beweis für die Richtigkeit der Ausführungen des Eisenbahn-Ausschusses des 23. Landtages, daß die Unternehmer bei beiden Bahnen eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals erhalten würden und daß der Staat als Betriebsführer allein das Risiko bezw. den Schaden zu tragen habe.

Durch die Erhöhung der Einnahme-Position 26 „Pacht für Restaurationen“ stellen sich die Einnahmen höher

	1891	1892	1893
um	1875 M	1875 M	1875 M

durch die Absetzung auf Pos. 110 der Ausgaben „Kosten der Züge“ die Ausgaben niedriger um

44 000 „	44 000 „	44 000 „
----------	----------	----------

sodaß der Ueberschuß nach dem Voranschlage, der dem Eisenbahnbaufonds zufließt, sich

erhöht um . . . . . 45 875 M 45 875 M 45 875 M

Ausgeworfen hierfür sind . . . . . 850 „ 647,50 „ 8 640 „

und betragen die Zuschüsse demnach

rechnungsmäßig

46 725 M,	46 522,50 M,	54 515 M
pro 1891	1892	1893.

pro 1891 1892 1893.



Bezüglich der Pos. 139 „Ablieferung an die Landeskasse“ bezieht sich der Ausschuß auf die betreffende Anmerkung und stellt den

Antrag Nr. 16:

der Landtag wolle

Titel VIII Verwendung des Betriebsüberschusses.  
Pos. 137—143

pro 1891	1892	1893
1 826 800 M	1 833 235 M	1 848 365 M

genehmigen.

Demnach betragen die Gesamtausgaben

	1891	1892	1893
Titel I	628 400 M	664 420 M	693 690 M
Ia	9 400 "	9 400 "	9 400 "
II	1 060 000 "	1 046 000 "	1 037 000 "
III	172 020 "	174 020 "	176 020 "
IV	364 100 "	364 100 "	364 100 "
V	631 355 "	639 900 "	646 000 "

Titel VI	798 500 M	802 500 M	807 000 M
VII	55 300 "	55 300 "	55 300 "
VIII	1 826 800 "	1 833 235 "	1 848 365 "
	5 545 875 M	5 588 875 M	5 636 875 M

Betreffs der unter dem Voranschlag stehenden Anmerkung bemerkt der Ausschuß, daß er es für notwendig hielt, die Befugniß der Eisenbahndirection, die Minderverwendungen auf einzelnen Positionen zur Deckung von Mehrausgaben auf anderen Positionen zu verwenden, auf die Positionen innerhalb desselben Titels zu beschränken und erklärte sich die Staatsregierung mit dieser Beschränkung einverstanden.

Der Ausschuß stellt den

Antrag Nr. 17:

der Landtag wolle in der letzten Zeile der Anmerkung hinter „Positionen“ die Worte:  
„innerhalb desselben Titels“  
einschalten.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Die Berichterstatter.

Groß  
für die Anträge Nr. 1—6.

Hoyer  
für die Anträge Nr. 7—17.

## Anlage 123.

### Bericht

des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 18. Oktober 1890, betreffend nachträgliche Genehmigung von Hochbauten.

(Anlage 31 Seite 340.)

Im Laufe der Finanzperiode ist die Eisenbahndirection zur Ausführung mehrerer Hochbauten gezwungen gewesen, um deren nachträgliche Genehmigung in dem angeführten Schreiben ersucht wird.

Es sind dies folgende Bauten:

1. Provisorische Erweiterung des Maschinenhauses auf Bahnhof Oldenburg M 4 668,80
2. Mehrausgabe bei den, anlässlich der Bahn Feber-Carolinensiel, auf dem Bahnhof Feber erforderlichen Hochbauten, nach Abzug von 750 M, welche für die Umsetzung eines Kohlenschuppens auf Bahnhof Sande veranschlagt waren, jedoch nicht zur Ausgabe gelangten " 5 550,—
3. Umbau des Bahnhofes Leer (antheilig, nach Maßgabe des Vertrages

vom 11./13. Dezember 1878 über die Mitbenutzung des Bahnhofes Leer) . . . . . M 22 800,—

4. Verkleidung der offenen Seite der Umladebühne auf Bahnhof Weener " 500,—
5. Herstellung eines Petroleumkellers in Weener . . . . . " 270,—
6. Herstellung einer Umladebühne auf Bahnhof Oldenburg . . . . . " 1 500,—
7. Einrichtung eines Durchgangs durch das Hauptgebäude zu Weener . . . . . " 700,—
8. Verlängerung der Umladebühne in Quakenbrück . . . . . " 1 280,—
9. Einrichtung eines Botenzimmers zwischen den Direktionsgebäuden in Oldenburg . . . . . " 1 000,—

10. Herstellung eines Aborts in Schierbrook . . . . .	M.	300,—
11. Einrichtung des Wagenschuppens in Delmenhorst als provisorischer Lokomotivschuppen und Verlegung der Waschküche im dortigen Stationsgebäude . . . . .	"	1 200,—
12. Herstellung eines Aborts beim Direktionsgebäude in Oldenburg . . . . .	"	1 000,—
13. Einrichtung von 3 Büreauszimmern im Direktionsgebäude daselbst . . . . .	"	1 150,—
	M.	41 918,80

Bezüglich der Nothwendigkeit dieser Bauten bezieht sich der Eisenbahnausschuß auf die von der Staatsregierung gegebene Motivirung und beantragt:

der Landtag wolle zu den unter 1—13 angeführten Bauten, sowie zu der Bestreitung derselben aus den Mitteln des Erneuerungsfonds, seine nachträgliche Genehmigung ertheilen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Die Berichterstatter.

Großs.            Hoher.

## Anlage 124.

### B e r i c h t

des Verwaltungsausschusses zu dem Entwurfe eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Aenderung der Artikel 8 und 80 der revidirten Gemeinde-Ordnung.

(Anlage 35 Seite 343.)

#### Zu Artikel 1.

Das Fehlen genauer Bestimmungen über das Meldewesen bei Einzügen in eine Gemeinde und bei Fortzügen aus einer Gemeinde ist von den Gemeindebehörden schon lange als ein Mangel empfunden worden.

Der Artikel 1 will diese Lücke ausfüllen, indem das Staatsministerium ermächtigt wird, diesbezügliche Vorschriften zu erlassen. Die Einzelheiten dieser Vorschriften gesetzlich festzulegen, hält auch der Ausschuß nicht für zweckmäßig, wemgleich es gerathen erscheinen muß, diese Vorschriften für den ganzen Bezirk des Herzogthums möglichst einheitlich zu gestalten, so wird es sich doch nicht vermeiden lassen, daß bei deren Festsetzung und auch künftig bei etwaigen Aenderungen den besonderen in einzelnen Gemeinden bestehenden Verhältnissen Rechnung getragen werden muß.

Mit Rücksicht auf das allgemeine Interesse, welches diese Vorschriften haben, dürfte es jedoch nothwendig erscheinen, daß dieselben gleichzeitig für sämtliche Gemeinden erlassen werden.

Der Erlaß von Vorschriften über die Anmeldungen der Umzüge innerhalb der Gemeinden wird nur für größere Gemeinden in Frage kommen.

Der Artikel 8 § 1 der revidirten Gemeinde-Ordnung verpflichtet die Gemeindevorsteher, neben dem Verzeichnisse der Gemeindebürger auch ein Verzeichniß aller Gemeindeangehörigen zu führen. Der Ausschuß hält es ebenfalls für unbedenklich, daß das letztere Verzeichniß mit dem Ein-

tritt einer besseren Regelung des An- und Abmeldewesens in Wegfall kommt, indem die sodann von den Gemeindevorständen zu führenden Meldungslisten vollständig genügen werden.

Um eine strengere Handhabung der hier fraglichen Vorschriften zu sichern, ist in Erwägung gezogen worden, bei Uebertretungen derselben an die Stelle der von dem Gemeindevorstande zu verfügenden Ordnungsstrafe eine vom Amte zu erkennende polizeiliche Strafe treten zu lassen. Der Ausschuß hat jedoch geglaubt, es bei der Ordnungsstrafe belassen zu sollen, da die amtliche Strafverfügung für den Unvermögensfall eine Haftstrafe androhen müsse und dies leicht zu Härten führen könne.

Der Ausschuß beantragt:

der Landtag wolle dem Artikel 1 seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

#### Zu Artikel 2.

Die Bestimmung des Artikels 80 der revidirten Gemeindeordnung, wonach die Gemeinden berechtigt sind, für Dienstboten Krankenkassen zu errichten, hat sich für den Fall nicht als ausreichend erwiesen, wenn der Bezirk einer Gemeinde zu klein ist, um eine leistungsfähige Krankenkasse zu schaffen. Diesem Mangel wird am einfachsten in der Weise abgeholfen werden, daß — wie es der Artikel 2 beabsichtigt — neben den Gemeinden auch den Amtsverbänden das Recht zugestanden wird, für sämtliche oder auch für mehrere Gemeinden ihres Bezirks Dienstboten-

Anlagen. XXIV. Landtag.



Krankenkassen zu errichten. Diese Befugniß wird selbstredend nur erteilt für diejenigen Gemeinden, welche von der Befugniß des Artikels 80 cit. noch keinen Gebrauch gemacht haben, da die bereits errichteten Kassen bestehen bleiben sollen; ebenso selbstverständlich ist es, daß, falls der Amtsverband von seiner Befugniß Gebrauch macht,

für die betreffenden Gemeinden die gleiche Berechtigung ruhen muß. Um jeden Zweifel zu beseitigen, ist beides noch ausdrücklich im Gesetz ausgesprochen worden.

Der Ausschuß beantragt:

der Landtag wolle dem Artikel 2 seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichtstatter.

Rückens.

## Anlage 125.

### B e r i c h t

des Verwaltungsausschusses zu dem Entwurfe eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Aenderung der Artikel 8 und 80 der revidirten Gemeindeordnung.

(Anlage 35 Seite 343.)

Antrag:

der Landtag wolle den Artikeln 1 und 2 des Ge-

setzentwurfs auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichtstatter.

Rückens.

## Anlage 126.

### B e r i c h t

des Finanzausschusses, betreffend

- a. die Rechnungen der Krongutskasse des Herzogthums Oldenburg für die Jahre 1887, 1888 und 1889,
- b. die Krongutskasse-Rechnungen des Fürstenthums Lübeck für die Jahre 1885, 1886 und 1887,
- c. die Krongutskasse-Rechnungen des Fürstenthums Birkenfeld für die Jahre 1887, 1888 und 1889.

(Anlage 36 Seite 344.)

Mittelt Schreibens der Staatsregierung vom 30. Oktober 1890 sind dem Landtage gemäß § 10 der Anl. I zum Staatsgrundgesetz die von der Buchhalterei des

Finanzbüreaus geführten und vom Hauptkassen-Kontroleur als richtig attestirten, die Stelle der Rechnungen vertreten den Hauptbücher wegen der Einnahmen und Ausgaben

a. der Krongutskasse des Herzogthums Oldenburg,  
 b. " " " Fürstenthums Lübeck,  
 c. " " " " Birkenfeld  
 übergeben.

Der Ausschuß hat dieselben geprüft, findet dabei nichts zu bemerken und beantragt:  
 der Landtag wolle die Anlage 36 für erledigt erklären.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Kasch.

## Anlage 127.

### B e r i c h t

des Eisenbahnausschusses, betreffend den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds für die Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891—1893.

(Anlage 38 Seite 349.)

Die erheblichen Ausgaben, welche aus dem Erneuerungsfonds bestritten werden, waren für den Ausschuß Veranlassung, eine eingehende Erörterung darüber anzustellen, ob diejenige Gestaltung, welche der Fonds nach und nach angenommen hat, als eine zweckmäßige angesehen werden kann.

Der Ausschuß glaubt diese Frage verneinen zu müssen.

Der Erneuerungsfonds wurde bekanntlich von dem 18. Landtag beschlossen, und war in dem Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 1. November 1875, welches die Schaffung eines derartigen Fonds proponirte, gesagt:

„Der Fonds soll hauptsächlich den Zweck haben, in Rücksicht auf die Abnutzung der Eisenbahn-Anlagen und deren Zubehör in Folge des Betriebes ein dieser Werthverminderung entsprechendes Kapital zu reserviren, um das Aktivvermögen voll zu erhalten und um ungewöhnliche Schwankungen in den Betriebsausgaben und damit in den finanziellen Resultaten zu vermeiden, welche eintreten, sobald mehr oder weniger kostspielige Erneuerungen während einer Periode direkt zu Lasten des Betriebes gebracht werden müssen.“

Der Finanzausschuß, an welchen die Regierungsvorlage zur Vorberathung gelangte, ließ durch seinen Berichterstatter mündlich berichten; nach dessen Ausführungen war der Zweck des Fonds, mit dessen Einrichtung der Ausschuß einverstanden war, ein zweifacher: einmal sollten der Staatsregierung Mittel zur Verfügung gestellt werden, um jederzeit diejenigen Ausgaben zu bestreiten, welche unvermeidlich seien, wenn nicht der ganze Betrieb in's Stocken gerathen solle, und sodann sollten in dem Fonds Reserven

geschaffen werden, auf welche in schlechten Zeiten zurückgegriffen werden könne.

Der Finanzausschuß stellte, soweit hier in Betracht kommt, folgenden Antrag:

„Dagegen sind folgende Ausgaben aus dem Fonds (dem Erneuerungsfonds) zu bestreiten:

#### A. Erneuerungskosten.

1. Erneuerung des Oberbaues: Kosten für eingelegte Schienen, Schwellen, Weichen und Herzstücke, sowie für größere Bestandtheile von Weichen, Kreuzungen und Drehscheiben, ferner für kleines Eisenzeug, als Laschen, Nägel u. s. w.;
2. Erneuerung des Oberbaues der Brücken;
3. Erneuerung an Lokomotiven und Tendern: Vollständiger Ersatz oder Umbau derselben, Erneuerung von Kesseln, Achsen und Rädern, Feuerbüchsen und Dampfsylindern, bedeutendere Kesselreparaturen (exkl. der Siederöhren) und allgemeine konstruktive Aenderungen;
4. Erneuerung von Wagen: Vollständiger Ersatz derselben, Erneuerung von Wagenkasten, sowie von Achsen und Rädern, allgemeine konstruktive Aenderungen.

B. Unvorhergesehene Ausgaben, welche durch Unfälle beim Bahnbetrieb, durch Ueberschwemmung, Sturm, Brandschaden u. s. w. veranlaßt werden.

Insoweit die Mittel des Fonds die Uebernahme weiterer Ausgaben als der vorstehend bezeichneten

gestatten, dürfen aus demselben auch die Kosten von Ergänzungen und Erweiterungen der bestehenden Anlagen bestritten werden, und zwar:

1. Ergänzungen und Erweiterungen der Bahnhofsanlagen mit Ausschluß aller Hochbauten,
2. Vermehrung der Lokomotiven und Tender,
3. Vermehrung des Wagenparks.

Der Landtag erkläre sich ferner damit einverstanden, daß die vorläufig nicht zur Verwendung kommenden Bestände des Erneuerungsfonds als Betriebskapital behuf Deckung der vorschußweisen Ausgaben für Betriebsmaterialien benutzt werden.

Ueber die stattgehabten Ausgaben resp. den Bestand des Fonds hat die Staatsregierung dem nächsten ordentlichen Landtage Rechnung vorzulegen.“

So der Antrag des Finanzausschusses, welcher vom Landtage angenommen wurde.

Aus der großen Specialisirung, wie sie unter Lit. A und B des Antrags, bezw. Beschlusses, und zwar in Uebereinstimmung mit der Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung, gegeben ist, wird ersichtlich, daß man allseitig bestrebt war, thunlichst genau die Verwendung des Fonds festzulegen.

Freilich wäre zu dem Ende nothwendig gewesen, die Verwendung des Fonds außer zu den Ausgaben unter Lit. A und B des Landtagsbeschlusses überall nicht zuzulassen, was aber damals in den an Lit. B anschließenden beiden Absätzen und zwar in so dehnbarer Weise — denn was kann nicht alles unter Ergänzungen und Erweiterungen der bestehenden Bahnanlagen verstanden werden? z. B. zweites Gleis von Oldenburg nach Bremen? — doch geschehen ist.

Dieser letztere Umstand ist denn auch zweifellos der Grund gewesen, daß über die für den Fonds anfänglich bestimmten Grenzen nach und nach immer mehr hinausgegangen ist, wie das von der Großherzoglichen Staatsregierung in dem Begleitschreiben vom 25. Oktober 1887, mit welchem die Voranschläge für die Eisenbahn-Betriebskasse und für den Erneuerungsfonds vorgelegt wurden, ausdrücklich hervorgehoben worden.

Thatsächlich hat sich die Sache so gestaltet, daß die Staatsregierung über diejenigen Procente (8 bezw. 10%) der Bruttoeinnahmen, welche dem Erneuerungsfonds zufließen, völlig frei disponirt, ohne daß in Bezug auf diese ganz beträchtlichen Summen das Genehmigungsrecht des Landtags in Betreff der Verwendung zu Raum kommt, lediglich mit der Klausel, daß die Neubauten für Hafenanlagen in Nordenham und Elsfleth und Hochbauten der Landtagsbewilligung unterliegen.

Eine so ausgedehnte Einschränkung des Requisites der Genehmigung des Landtags wird aber durch die Interessen des Eisenbahn-Betriebes keineswegs erfordert.

Es wird nicht verkannt, daß der Staatsregierung ansehnliche Mittel zur freien Verfügung für den Geschäftsbetrieb der Eisenbahnen gegeben werden müssen; allein es bedarf, um den Betrieb für alle Fälle sicher zu stellen, wesentlich doch nur der zuvorigen Ermächtigung für die Staatsregierung, daß sie Ausgaben bestreiten kann, wie

solche unter Lit. A und B im Landtagsbeschlusse aufgeführt sind.

Die weitergehenden Bestimmungen des oben referirten Landtagsbeschlusses sind unnöthig und haben den großen Nachtheil, daß sie den klaren Ueberblick beeinträchtigen, auch auf die Dauer unmöglich machen oder doch erschweren, den in unseren Bahnen steckenden Kapitalbetrag genau zu beziffern.

Die Prüfung des sog. Voranschlags für den Erneuerungsfonds hat nach Lage der Sache zur Zeit für den Landtag absolut keinen Werth; abgesehen von der Bestimmung des Prozentsatzes der Brutto-Einnahmen, welche in den Fonds fließen sollen, sind insbesondere die Ausgabe-Positionen nach unbestrittener Praxis für die Großherzogliche Staatsregierung in keiner Weise verbindlich, vielmehr eigentlich nur eine nachrichtliche Mittheilung über die demal bestehenden Absichten.

Umsomehr — das bedarf keiner Begründung — dürfte hier erforderlich sein, thunlichst bestimmte Grenzen zu ziehen.

Andererseits hat denn auch bekanntlich die Absicht, welche ebenfalls mit Creirung eines Erneuerungsfonds verbunden war, nämlich eine Reserve für schlechte Zeiten zu schaffen, um so weniger erreicht werden können, als auf den Erneuerungsfonds eine Reihe von Anlagen übernommen worden sind, für welche der Fonds bei seiner Gründung überall nicht bestimmt war.

Der Ausschuss ist hiernach zu dem Ergebniss gekommen, daß ein solcher Zustand höchst unerwünscht sei und einer Aenderung bedürfe.

Der Ausschuss ist der Meinung, daß fortan von Aufstellung eines besondern Voranschlags für den Erneuerungsfonds abzusehen ist und der sog. Erneuerungsfonds ganz wegzufallen hat.

Dagegen ist für die in Betracht kommenden Ausgaben, soweit sie für die Instandhaltung der Bahnen und des Betriebsmaterials, bezw. für die Sicherung des Betriebes nöthig sind, eine besondere, soweit möglich, durch eine eigene Begründung näher motivirte Ausgabe-Position in den Voranschlag der Eisenbahn-Betriebs-Kasse aufzunehmen; diese Position dürfte wesentlich nur solche Ausgaben be- fassen, wie sie im obengedachten Landtagsbeschlusse unter Lit. A. Erneuerungskosten und unter Lit. B. (unvorhergesehene Ausgaben, welche durch Unfälle beim Bahnbetrieb, durch Ueberschwemmung, Sturm, Brandschaden u. s. w. veranlaßt werden) vorgesehen sind.

Zur Deckung dieser Ausgabe-Position wäre der Staatsregierung ebenfalls im Betriebs-Kasse-Voranschlag eine bestimmte Summe oder ein gewisser, selbstverständlich erheblich niedriger als jetzt zu greifender Prozentsatz der Brutto-Einnahme zur Verfügung zu stellen und demnächst von der Staatsregierung Rechnung zu legen.

Wegen aller sonst zu machenden Aufwendungen würde die Staatsregierung mit besonderen Vorlagen an den Landtag kommen, und wäre dann selbstredend über die Deckungsmittel jedesmal Beschluß zu fassen.

Nur auf diese Weise ist nach Ansicht des Ausschusses Klarheit und Uebersichtlichkeit zu erlangen, und stehen auf der andern Seite auch bei einem solchen Modus der

Staatsregierung alle diejenigen Mittel zu Gebote, deren nun einmal der Eisenbahnbetrieb nicht entzathen kann.

Treten große sonstige Ansprüche plötzlich und zu Zeiten, wo der Landtag nicht versammelt ist, heran, nun, so sind die Summen, um die es sich handelt, so bedeutend, daß eine Berufung des Landtags sich empfiehlt.

Wenn der Ausschuß, wie hiermit geschieht, für die Zukunft eine so veränderte Gestaltung der Eisenbahn-Voranschläge vorschlägt, so verkennt er andererseits nicht, daß es, wie auf der Hand liegt, mit erheblichen Weiterungen verbunden wäre, wollte man schon für die nächste Finanzperiode eine solche Veränderung einführen, zumal der Ausschuß über den Betriebs-Kasse-Voranschlag schon berichtet hat.

Der Ausschuß stellt hiernach den Antrag:

Antrag Nr. 1:

der Landtag wolle beschließen: von Ablauf der Finanzperiode 1891/93 an ist ein besonderer Voranschlag für den Erneuerungsfonds nicht mehr aufzustellen, vielmehr eine besondere, mit Begründung versehene Ausgabe-Position in den Voranschlag für die Eisenbahn-Betriebskasse aufzunehmen, und zwar hat diese Position zu befaßen:

A. Erneuerungskosten:

1. Erneuerung des Oberbaues: Kosten für eingelegte Schienen, Schwellen, Weichen und Herzstücke, sowie für größere Bestandtheile von Weichen, Kreuzungen und Drehscheiben, ferner für kleines Eisenzeug als Laschen, Nägel u. s. w.;
2. Erneuerung des Oberbaues der Brücken;
3. Erneuerungen an Lokomotiven und Tendern: Vollständiger Ersatz oder Umbau derselben, Erneuerung von Kesseln, Achsen und Rädern, Feuerbüchsen und Dampfzylindern, bedeutendere Kesselreparaturen (exkl. der Siederöhren) und allgemeine konstruktive Aenderungen;
4. Erneuerung von Wagen: Vollständiger Ersatz derselben, Erneuerung von Wagenkasten sowie von Achsen und Rädern, allgemeine konstruktive Aenderungen.

B. Unvorhergesehene Ausgaben,

welche durch Unfälle beim Bahnbetriebe, durch Ueberschwemmung, Sturm, Brandschaden u. s. w. veranlaßt werden.

Ueber die stattgehabten Ausgaben hat die Staatsregierung dem nächsten ordentlichen Landtag Rechnung zu legen.

Der Ausschuß hebt dabei ausdrücklich hervor, daß, wenn die Sicherung des Betriebes etwa erfordern sollte, die im Antrage aufgeführten Gegenstände noch um diesen oder jenen speciell namhaft zu machenden zu vermehren, dem nichts entgegensteht; die Hauptsache ist, daß möglichst genau und präcis bestimmt wird, was Seitens der Verwaltung an Ausgaben gemacht werden kann, ohne an die Zustimmung des Landtags gebunden zu sein; die Abgrenzung darf nicht zu eng sein, denn das würde die Verkehrsverhältnisse beeinträchtigen; sie darf aber auch nicht

weiter gesteckt werden, als nöthig ist, da sie alsdann — und das ist gegenwärtig der Fall — das Genehmigungsrecht des Landtags in Bezug auf den finanziell erheblichsten Verwaltungszweig fast illusorisch macht.

Der Ausschuß bemerkt noch, daß die Frage, ob ein Baufonds (vergl. Voranschläge und Vorlage Nr. 28) oder eine Reserve für schlechte Zeiten geschaffen werden soll, mit dem obigen Antrage des Ausschusses an sich nichts zu thun hat und dabei eine offene bleiben kann.

Wie schon betont, erachtet der Ausschuß aus praktischen Gründen nicht für thunlich den von ihm vorgeschlagenen Modus bereits für die Finanzperiode 1891/93 zur Anwendung zu bringen, und berichtet er daher über die jetzige Vorlage, wie folgt:

1. In dem Begleitschreiben der Großherzoglichen Staatsregierung zum Voranschlage Anl. 38 Seite 349, Z. 2 wird mitgetheilt, daß aus dem außerordentlichen Ueberschuß der laufenden Finanzperiode, dessen Verwendung der Genehmigung des Landtages unterliegt, von der 3. Versammlung des vorigen Landtags vorläufig bewilligt sind: *M.* 515 000 für die nach dem Pachtvertrage mit dem Norddeutschen Lloyd vom 20. März 1890 in Nordenham herzustellende Längspieranlage und sonstigen Baulichkeiten, unter Vorbehalt definitiver Beschlußfassung über die Deckung dieses Aufwandes durch den jetzigen Landtag. Seitens der Eisenbahndirektion wurde dabei im Ausschuß erklärt, daß die Abrechnung dieser Bauten noch nicht erfolgt sei.

Von der Staatsregierung wird nun die definitive Uebernahme dieser Summe, sowie von 9000 *M.* für die Anlage einer elektrischen Beleuchtung der Nordenhammer Hafenbauten auf den Erneuerungsfonds beantragt.

Der Ausschuß schließt sich dem an und stellt den

Antrag Nr. 2:

der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die Kosten der nach dem Abkommen mit dem Norddeutschen Lloyd in Nordenham hergestellten Anlagen zum veranschlagten Betrage von *M.* 524 000 auf die dem Erneuerungsfonds überwiesenen extraordinären Betriebs-Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung übernommen werden.

2. Nach einer von der Eisenbahndirektion hergegebenen Aufstellung sind in der jetzigen Finanzperiode für Vermehrung und Erneuerung der Betriebsmittel, für Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen *M.* 363 898 mehr als veranschlagt ausgegeben. Zur Deckung dieser Summe sind *M.* 176 452,85 aus den extraordinären Betriebsüberschüssen genommen und wird nun von der Staatsregierung die nachträgliche Genehmigung des Landtages hierfür beantragt.

Der Ausschuß hat bereits in seinem Bericht über Anlage 14 Seite 214 hervorgehoben, daß nach seiner Aufassung bei Aufstellung der Voranschläge für den Erneuerungsfonds nicht mit der nöthigen Vorsicht verfahren werde und muß derselbe dieses angefihts der kolossalen Ueberschreitung pro 1888/90 noch ganz besonders betonen, da ein großer Theil dieser Mehrausgaben jedenfalls voraussehen war.



Voranschläge, welche in dieser Weise überschritten werden, sind zwecklos und machen eine Kontrolle des Landtags unmöglich.

Antrag Nr. 3:

der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die erwähnte Mehrausgabe von *M* 176 452,85 auf die dem Erneuerungsfonds überwiesenen extraordinären Betriebsüberschüsse der Eisenbahnverwaltung übernommen werden.

3. Für Mitbenutzung des Bahnhofes Neuschanz ist in jedem Voranschlag der Eisenbahnbetriebskasse eine gewisse Summe ausgeworfen.

Diese Beträge konnten bis zum Jahre 1888 nicht zur Auszahlung gelangen und mußten zurückgestellt werden, da eine Abrechnung Seitens der Niederländischen Regierung bis dahin nicht hergegeben war.

Nunmehr ist die Einreichung einer Liquidation über die von Oldenburg bis zum 31. Dezember 1887 auf Grund des Vertrages vom 27. Juni 1874 zu leistende Zahlung erfolgt, und der Betrag auf *M* 319 333,80 festgesetzt und entrichtet.

Für diesen Zweck waren bis Ende 1887 zurückgestellt *M* 345 000 und hat sich demnach ein Ueberschuß von *M* 25 565,20 ergeben.

Der Ausschuß stellt nun den

Antrag Nr. 4:

der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß dieser Ueberschuß, sowie die Ersparnisse beim Bau der Bahn Wechta-Lohne — nach Abzug der in dem Begleitschreiben der Großherzoglichen Staatsregierung unter 6 angegebenen Vermessungskosten und der Abführung an die Landeskasse — zusammen *M* 28 874,19 dem Erneuerungsfonds überwiesen werden.

Zu dem eigentlichen Voranschlag übergehend bemerkt der Ausschuß bezüglich der Einnahmen zu Pos. 2, daß er die Einstellung von 10 % der Bruttoeinnahme der Eisenbahn-Betriebskasse zur Annahme empfiehlt, jedoch mit der Bedingung, daß der Landtag sich die Beschlußfassung über die Verwendung der sich über die eingestellten Summen ad 544 900 *M*, 548 650 *M*, 552 900 *M* etwa ergebenden Ueberschüsse vorbehält.

Unter „Titel B. Ausgabe“ sind für Erneuerung des Oberbaues der Bahn und der Bahnhöfe, sowie für Vermehrung und Erneuerung der Betriebsmittel außerordentlich hohe Ausgaben in Aussicht genommen und in dem Begleitschreiben eingehend motivirt.

Der Ausschuß schließt sich den Gründen der Staatsregierung an und ist namentlich der Ansicht, daß das „rollende Material“ für unsere Bahnen einer den Verhältnissen entsprechenden Vermehrung bedarf. Die Zahl der vorhandenen Lokomotiven, Personen- und Gepäckwagen

genügt den berechtigten Ansprüchen des gegen die Vorjahre erheblich gestiegenen Verkehrs nicht mehr.

Zu Titel B. III. „Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden“ bemerkt der Ausschuß, daß für Erweiterung der Lokomotivschuppen und Werkstätten-Anlagen auf Bahnhof Oldenburg bereits vom vorigen Landtage *M* 252 600 bewilligt waren, von denen jedoch nur *M* 28 800 zur Ausgabe gelangten. Die in den Voranschlag eingestellten *M* 223 800 sollen nur zu einem kleinen Theil für eine abermalige provisorische Erweiterung der Werkstätte sowie zur Errichtung der Fettgasanstalt verwandt werden, in der Hauptsache jedoch dazu dienen, die ersten Ausgaben für die geplante allgemeine Erweiterung des Bahnhofes Oldenburg zu bestreiten.

Der Plan dieser Erweiterung hat dem Ausschusse vorgelegen und zu Erinnerungen keinen Anlaß gegeben.

Für weitere Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen sind nur 51 800 *M* veranschlagt, obgleich diese Ausführungen in jeder Finanzperiode erheblich größere Summen in Anspruch genommen haben. Der Ausschuß hat nicht unterlassen, die Vertreter der Staatsregierung hierauf aufmerksam zu machen, doch erklärten dieselben, daß erwartet werde, es werde möglich sein, mit den im Voranschlag ausgeworfenen Summen auszukommen.

Unter Pos. 3 dieses Titels sind veranschlagt 6000 *M* für den Ankauf des Stürken'schen Hauses in Nordenham und eingehend in dem Begleitschreiben Seite 352 motivirt.

Antrag Nr. 5:

der Landtag wolle den Ankauf des Stürken'schen Hauses in Nordenham aus den Mitteln des Erneuerungsfonds genehmigen und im Uebrigen dem Voranschlag des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für die Finanzperiode 1891/93 seine Zustimmung ertheilen mit der Bedingung, daß die Verwendung der über die in Einnahme gestellten 10 % der Brutto-Einnahme der Eisenbahn-Betriebs-

veranschlagt pro	1891	1892	1893
	<i>M</i> 544 900,	548 650,	552 900 —

sich etwa ergebenden Ueberschüsse der Genehmigung des Landtags unterliegt.

Die Anmerkungen anlangend, so fällt nach Maßgabe vorstehenden Antrags die unter Ziffer 4 weg; die übrigen Anmerkungen werden nicht beanstandet.

Der Ausschuß beantragt:

Antrag Nr. 6:

der Landtag wolle die Anmerkungen unter Z. 1, 2 und 3 genehmigen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Hoyer.



# Anlage 128.

## B e r i c h t

des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 15. Januar 1873 über das Unterrichts- und Erziehungswesen.

(Anlage 49 Seite 400.)

Der vorliegende Gesetzentwurf bezweckt die Aufhebung des Schulgeldes für das Fürstenthum Lübeck, wie dasselbe nach einem dem Landtage gleichfalls vorgelegten Gesetzentwurfe (Anl. 4) auch für das Fürstenthum Birkenfeld aufgehoben werden soll und für das Herzogthum Oldenburg durch das Gesetz vom 5. März 1888 bereits aufgehoben ist. Als Ersatz für den Wegfall desselben sollen den Gemeinden jährlich 3 *M* für jedes die Schule besuchende Kind aus der Landeskasse ausbezahlt werden.

Diese Grundsätze entsprechen den für das Herzogthum Oldenburg getroffenen Bestimmungen und kann der Ausschuß der von der Großherzoglichen Staatsregierung dafür vorgelegten Begründung nur zustimmen. Auch im Einzelnen hat der Ausschuß gegen die Bestimmungen des Gesetzentwurfs, durch welchen außerdem einige mit der Erlassung des Schulgeldes nicht unmittelbar zusammenhängende Gegenstände, als: die Zulassung von Kindern vor dem schulpflichtigen Alter oder nach Ueberschreitung desselben zum Schulbesuch und die Anschaffung der nothwendigen Lehrmittel auf Kosten der Schulkasse, geregelt werden, keine Bedenken gefunden. Der Provinzialrath, welcher den Entwurf im Uebrigen gutachtlich angenommen hat, hat nur

in einem Punkte eine Abänderung beantragt. Nach Artikel 51b sollen die nothwendigen Lehrmittel der Schulkinder, wenn die Anschaffung derselben von den dazu verpflichteten Angehörigen versäumt wird, auf Anordnung des Ortsschulinspektors aus der Schulkasse angeschafft werden, der Provinzialrath will dagegen die gedachte Anordnung dem Vorsitzenden der Schulkommission (dem Gemeindevorsteher) überweisen.

Der Ausschuß hält die vom Provinzialrath beantragte Abänderung für sehr unzweckmäßig, da der Ortsschulinspektor, welcher den Unterricht zu beaufsichtigen hat, am richtigsten beurtheilen kann, ob die Nothwendigkeit der Anschaffung von Lehrmitteln vorliegt, während der Gemeindevorsteher der Sache zu fern steht. Auch wird es sich in der Regel um so geringfügige Auslagen für die Schulkasse handeln, daß das im Provinzialrath in dieser Hinsicht ausgesprochene Bedenken nicht zu berücksichtigen sein dürfte.

Der Ausschuß beantragt demnach:

der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Bei der Feststellung des Berichts fehlte das Ausschußmitglied Klein.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Pancraz.

# Anlage 129.

## B e r i c h t

des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 15. Januar 1873 über das Unterrichts- und Erziehungswesen.

(Anlage 49 Seite 400.)

Der Entwurf ist in erster Lesung unverändert angenommen und stellt der Ausschuß den Antrag:

der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Pancraz.



# Anlage 130.

## Bericht

des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Aufbesserung der Gehalte von Zollbeamten.

(Anlage 51 Seite 412.)

In dem Schreiben der Staatsregierung an den Landtag vom 19. November d. J. wird die Zustimmung derselben zu einer Erhöhung der Gehalte der Aufseher von 1000—1400 *M.*, im Durchschnitt nicht über 1200 *M.* und der Amtsdienner, auch Nebenamtssdiener von 800—1100 *M.*, im Durchschnitt nicht über 1000 *M.*, auf 1100—1500 *M.*, im Durchschnitt nicht über 1300 *M.* für den Fall beantragt, daß der Bundesrath der Einstellung eines Durchschnittssatzes von 1300 *M.* für die Aufseher, bezw. Amtsdienner in der Grenzzollverwaltung in den Etat der Zollverwaltungskosten und der Anrechnung dieses Satzes bei der Liquidation der Verwaltungskosten auf die gemeinschaftlichen Einnahmen zustimmt.

Die Nothwendigkeit dieser beabsichtigten Gehaltserhöhung wird begründet durch die gesteigerten Preise der nothwendigen Lebensbedürfnisse, durch die bessere Stellung ähnlicher Beamtenklassen im Herzogthum und namentlich dadurch, daß in Preußen vom 1. April d. J. an eine erhebliche Aufbesserung der Gehalte der hier in Frage kommenden Beamten — auf einem Durchschnittssatz von 1325 *M.* — eingetreten sei. Die königlich Preussische Regierung habe einen Beschluß des Bundesraths herbeigeführt, daß diese erhöhten Durchschnittssätze in den Zollverwaltungskosten-Etat eingestellt werden und die Anrechnung derselben bei der Liquidation der Verwaltungskosten auf die gemeinschaftlichen Einnahmen für zulässig erklärt werde.

Die in Aussicht genommene Erhöhung der Gehalte wird mithin in der Voraussetzung, daß auch Oldenburg für den Grenzdienst die höheren Durchschnittssätze bei der Liquidation der Verwaltungskosten anrechnen darf, für das Herzogthum finanziell von keiner erheblichen Bedeutung sein. Nur für die Beamten des inneren Dienstes — 21 Steueraufseher und 2 Amtsdienner — wird die Erhöhung mit etwa 2300 *M.* der Landeskasse zur Last fallen, alle anderen eintretenden Mehrausgaben für den Grenzdienst werden vom Reiche zur Erstattung kommen.

Unter diesen Umständen trägt der Ausschuß um so weniger Bedenken, die Annahme des Antrages der Staatsregierung zu empfehlen, als anerkannt werden muß, daß die Preissteigerung der nothwendigen Lebensbedürfnisse namentlich für diese niedriger besoldeten unteren Beamtenklassen besonders fühlbar ist.

Da die Genehmigung der beabsichtigten Erhöhung der Durchschnittssätze und der Liquidation derselben auf die gemeinschaftlichen Einnahmen z. Z. noch nicht erfolgt ist, so kann eine entsprechende Aenderung des Gehaltsregulativs nicht vorgenommen werden; erachtet man indessen eine Gehaltserhöhung überhaupt für wünschenswerth, so steht nach Ansicht des Ausschusses nichts entgegen, bis dahin, daß an eine Aenderung des Regulativs für den Zoll- u. Dienst herantreten wird, dem Antrage der Staatsregierung gemäß zu verfahren.

Der Ausschuß beantragt:

der Landtag wolle sich, falls der Bundesrath der Einstellung eines Durchschnittssatzes von 1300 *M.* für die Aufseher, bezw. Amtsdienner in der Grenzzollverwaltung in den Etat der Zollverwaltungskosten und der Anrechnung dieses Satzes bei der Liquidation der Verwaltungskosten auf die gemeinschaftlichen Einnahmen zustimmen sollte, damit einverstanden erklären, daß

1. dieser Durchschnittssatz einstweilen und bis dahin, daß eine Aenderung des Gehaltsregulativs erfolgen kann, den Gehaltsbewilligungen für die genannten Beamten zu Grunde gelegt werde, und zwar in der Weise, daß denselben Gehalte von 1100—1500 *M.* zu bewilligen sind;
2. daß unter gleicher Beschränkung auch den Aufsehern bezw. Amtsdiennern in der inneren Verwaltung Gehalte von 1100—1500 *M.*, im Durchschnitt nicht über 1300 *M.* gewährt werden sollen.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichtstatter.

T a n z e n.