

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 11-20

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

nehmung des Zeteler Beschlusses die Frage, ob sich dieselbe im Einklang mit dem Gesetz vom 13. März 1891, betreffend den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes, befinden würde, dessen Artikel 1, Lit. e die Richtung der Ringbahn „von Varel (Varelerhafen) über Bockhorn, Neuenburg, Zetel und Ellerferdamm (mit Abzweigung nach Ellenferdammerziel) nach Bockhorn“ bezeichnet, also anscheinend voraussetzt, daß von Bockhorn über Neuenburg nach Zetel, nicht aber von Bockhorn über Zetel nach Neuenburg gebaut werden soll. Allein nach dem Zusammenhange der Landtagsvorlage wie nach den Verhandlungen des Landtags wird diese Voraussetzung als zutreffend nicht anzuerkennen sein, sondern es haben hier nur diejenigen Orte, welche die Ringbahn in ihren Bereich ziehen soll, aufgeführt, nicht aber hat durch das Gesetz der überhaupt in erster Linie durch die Entschliessungen der Gemeinden beeinflussten Frage präjudicirt werden sollen, in welcher Weise dies am angemessensten zu geschehen haben möchte. Dies ergibt sich daraus, daß die Landtagsvorlage vom 16. Oktober 1890 ausdrücklich den Passus enthält: „Ob demnächst etwa noch die eine oder andere Modifikation des Projektes zweckmäßiger Weise ins Auge zu fassen ist, muß bei den Verhandlungen mit den Gemeinden wegen der zu leistenden Beiträge sich ergeben.“ wobei unter Projekt, da im Uebrigen von einem Projekt in der Vorlage nicht die Rede ist, nur die in dem Gesetze selbst bezeichnete Linie gemeint sein kann. Auch in den Ausschußbericht des Landtags ist diese Auffassung in folgender Fassung übergegangen: „Die genaue Feststellung der Linie wird spätern Verhandlungen vorzubehalten sein, dagegen war man im Ausschuß darüber einig, daß sowohl Ellenfer-

dammerziel als Varelerhafen angeschlossen werden müssen.“ Darnach ist also auch hier die Ansicht diejenige gewesen, daß durch die Ringbahn die aufgeführten Orte und jedenfalls beide Hafenplätze Ellenferdammerziel und Varelerhafen berührt werden sollen, daß aber in Beziehung auf das Wie das Ermessen der Regierung nach Maßgabe der Zweckmäßigkeit und der Verhandlungen mit den Gemeinden nicht weiter gebunden ist, als durch den allgemeinen Rahmen des Projektes und Kostenanschlags, welche eine Längenausdehnung von etwa 35 km voraussetzen. Dieser Rahmen bleibt eingehalten, indem sich die Kilometerlängen sämtlicher nach den obigen Annahmen auszubauenden Strecken (Varelerhafen-Varel-Borgstede-Bramloge, Borgstede-Scg-horn-Bockhorn, Ellenferdammerziel-Ellenferdamm-Bockhorn-Grabstede, Bockhorn-Zetel, Zetel-Neuenburg) auf im Ganzen rund 32 km beziffern.

In Beziehung auf die Gestaltung der Betriebsverhältnisse der Ringbahn ist noch zu erwähnen, daß die Eisenbahnverwaltung beabsichtigt, die Strecken Varel-Bockhorn-Zetel bzw. demnächst Neuenburg und Ellenferdammerziel-Ellenferdamm-Bockhorn-Grabstede als selbstständige Linien mit durchgehenden Zügen zu betreiben, und daß in Aussicht genommen wird, die den Betrieb auf der Strecke Varelerhafen-Varel versiehende Lokomotive zugleich für den Betrieb auf der Strecke Borgstede-Bramloge — welche beide Strecken wesentlich dem Güterverkehr dienen, — mit zu verwenden. Darnach wird sich der Betrieb für sämtliche Strecken einfach und zweckmäßig gestalten lassen.

Eine das Projekt der Ringbahn in seinen einzelnen Strecken veranschaulichende Uebersichtskarte wird dem Eisenbahn-Ausschuß zugänglich gemacht werden.

Oldenburg, 1893 Januar 15.

Staatsministerium.

Jansen.

Siebenbürgen.

Anlage 11.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die finanzielle Lage des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung hat sich in Folge des Zusammenwirkens verschiedener Umstände im Laufe der gegenwärtigen Finanzperiode so gestaltet, daß die Staatsregierung sich genöthigt sieht, für die Deckung des Bedarfs für das Jahr 1893 die Mitwirkung des geehrten Landtags in Anspruch zu nehmen.

Für die Finanzperiode 1891/93 waren die Ausgaben des Erneuerungsfonds auf im Ganzen 2251 000 *M* veranschlagt, während, wie sich jetzt herausgestellt hat, für die Bestreitung des notwendigen Gesamt-Aufwandes ein Mehrbetrag von 1315 874,31 *M* erforderlich ist. Dabei

ist jedoch von vornherein hervorzuheben, daß es sich bei diesem Mehrbedarf in der Hauptsache nicht um eigentliche Ueberschreitungen, sondern um die Vorwegnahme solcher Aufwendungen handelt, welche nach den bisherigen Dispositionen als der nächsten Finanzperiode vorbehalten angesehen wurden, aus besonderen, namentlich mit der Zunahme des Verkehrs zusammenhängenden Gründen aber schon jetzt beschafft werden müssen.

Die Umstände, welche Entstehung und Umfang dieses Fehlbetrages im Wesentlichen beeinflusst haben, sind folgende:

1. Es hat sich bei eingehenderer Prüfung des baulichen



Zustandes der Bahnen ergeben, daß es im Interesse der Betriebssicherheit derselben unumgänglich ist, mit der Erneuerung des Oberbaues rascher und auf größeren Strecken vorzugehen als bei Aufstellung des Voranschlags der laufenden Finanzperiode in Aussicht genommen ward. Die folgenden Finanzperioden werden dadurch, wie unten näher nachgewiesen werden wird, entsprechend entlastet.

2. Das Projekt eines Umbaues des Hauptbahnhofes Oldenburg ist dem geehrten Landtage aus den desfallsigen Vorlagen (vom 25. Oktober 1887, betreffend die Voranschläge der Eisenbahn-Verwaltung, II, 2, vom 2. April 1890 und vom 1. November 1890, betreffend den Voranschlag des Erneuerungsfonds 4 a) bekannt. Die Ausführung desselben war als über mehrere Finanzperioden zu vertheilen gedacht, und in den Voranschlag für 1891/93 eine Theilsumme von 223 800 *M* eingestellt. Die seit dem Jahre 1891 eingetretene unerwartet starke Zunahme des Verkehrs hat es jedoch unthunlich erscheinen lassen, mit der Ausführung weiterer Theile des Projekts noch länger zu warten, und es ergiebt sich demnach für den Umbau des Bahnhofes Oldenburg die Verwendung eines weitem erheblichen Betrags (einschließlich gewisser Ueberschreitungen der bisherigen Bewilligung) schon für 1891/93 als nothwendig.

3. Aus der Durchführung der neuen, am 1. Januar 1893 in Kraft getretenen Betriebsordnung (früher Bahnpolizei-Reglement) bezw. der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands erwächst der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung ein Aufwand für die Herstellung vervollkommener Signalanlagen, auf den bei Aufstellung des Voranschlags für die Finanzperiode 1891/93 nicht Rücksicht genommen werden konnte. Dieser Aufwand beruht auf Reichsvorschriften und ist obligatorisch.

Bevor das Staatsministerium nun zu einer eingehenden Begründung dieser Mehrforderungen übergeht, bedarf es eines allgemeinen Rückblicks auf die geschichtliche Entwicklung des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung, um die Umstände vor Augen zu führen, auf welche die gegenwärtig entstandene Verlegenheit zurückzuführen ist.

Zunächst mag indeß hier noch darauf hingewiesen werden, daß die Kosten des aus den Mitteln des Erneuerungsfonds hergestellten ersten Lloydpiers in Nordenham, welche einschließlich der elektrischen Beleuchtungsanlage auf 524 000 *M* veranschlagt und vom Landtage bewilligt waren, thatsächlich rund 607 000 *M* betragen haben, so daß sich eine Ueberschreitung von rund 83 000 *M* ergiebt. Daß dieser, den Erneuerungsfonds für die Finanzperiode 1888/90 belastende Mehraufwand, der in der Vorlage, betreffend die Uebersichten der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse und des Erneuerungsfonds pro 1888/90, näher begründet ist, auch den Bestand des Erneuerungsfonds für 1891/93, wenn auch indirekt, beeinflusst und daher mittelbar zur Verstärkung der gegenwärtigen Verlegenheit beigetragen hat, wird nicht unerwähnt bleiben dürfen.

Im Rückblick auf die geschichtliche Entwicklung des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung sodann ist zu bemerken, daß der mit dem 1. Januar 1876 in Leben ge-

tretenen und mit 8 % der Roheinnahme der Eisenbahn-Verwaltung dotirte Fonds zunächst dem Zwecke dienen sollte, daraus folgende Ausgaben 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.,
2. Erneuerung des Oberbaues der Brücken,
3. Erneuerungen von Lokomotiven und Tendern: vollständiger Ersatz oder Umbau derselben, Erneuerung von Kesseln, Achsen und Rädern, Feuerbüchsen und Dampfcylindern, bedeutendere Kesselreparaturen (excl. 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. veranlaßt werden.

Dabei wird ferner bestimmt, daß, insoweit die Mittel des Fonds die Uebernahme weiterer Ausgaben als der vorstehend bezeichneten gestatten, aus demselben auch die Kosten von Ergänzungen und Erweiterungen der bestehenden Anlagen bestritten werden dürfen, und zwar:

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

Es läßt sich nun im Rückblick auf die letzten fünf Finanzperioden nicht bestreiten, daß diese Unterscheidung, welche die Mittel des Fonds in erster Linie für die Kosten der Erneuerung und nur eventuell für Ergänzungen und Erweiterungen verwendet wissen will, schon seit dem Bestehen desselben thatsächlich wohl nicht in dem Maße festgehalten worden ist, in welchem dies im Interesse der Ansammlung einer Reserve für die naturgemäß erst allmählich sich steigenden Bedürfnisse der Erneuerung wünschenswerth gewesen wäre, sondern es ist von Anfang an bei der Feststellung der Voranschläge des Erneuerungsfonds auf dessen bereite Mittel neben dem Aufwande für Erneuerung auch zu dem Zwecke gegriffen worden, um daraus die Kosten wünschenswerther oder nothwendiger Ergänzungen und Erweiterungen zu bestreiten. Dieses Vorgehen hatte seinen Grund einmal darin, daß der Umfang der Ansprüche für Erneuerung, wie sich derselbe im Laufe eines längeren Zeitraums gestalten mußte, wohl unterschätzt wurde, vielleicht auch bei der Ungewißheit der künftigen Gestaltung des Verkehrs und des dadurch bedingten Umfangs der Abnutzung der Anlagen nicht mit einiger Sicherheit ermeßten werden konnte, sodann aber und insbesondere darin, daß die anderweitige Beschaffung der Mittel für die Bestreitung der Kosten jener Ergänzungen und Erweiterungen Schwierigkeiten begegnete, indem man aus allgemein finanzpolitischen Rücksichten sich scheute, das bedeutende, im Wesent-

lichen durch Anleihen beschaffte Anlage-Kapital der Oldenburgischen Eisenbahnen durch fernere Anleihen noch weiter zu erhöhen.

Unter der Einwirkung dieser Verhältnisse sind in dem siebenjährigen Zeitraum von 1885—1891 mit Zustimmung des Landtags für Ergänzungen und Erweiterungen aus dem Erneuerungsfonds entnommen:

1. für Beschaffung neuer Lokomotiven:	782 289	M.
2. für Beschaffung neuer Personenwagen:	359 095	"
3. für Beschaffung von Güterwagen (abzüglich besonders bewilligter 800 000 M.)	294 245	"
4. für Pierbauten in Nordenham	319 345	"
	<u>zusammen</u>	<u>1 754 974</u>
5. für den ersten Lloydpier in Nordenham (einschließlich Ueberschreitung)	606 986,77	"
		<u>2 361 970,77</u>

oder nach Abrechnung einiger unter 1—3 besaßten Beträge für Reparaturen rund 2 350 000 M.

Dabei hat es an der Erkenntniß, daß damit ein den Intentionen von Staatsregierung und Landtag bei Begründung des Erneuerungsfonds nicht ganz entsprechendes Verfahren eingeschlagen werde, weder bei der Aufstellung der Voranschläge des Fonds (vergl. insbesondere die Ausführungen der Vorlage vom 25. Oktober 1887, betreffend die Voranschläge der Eisenbahn-Verwaltung II, 1) noch bei der Verhandlung derselben im Eisenbahn-Ausschuß und im Landtage gefehlt, und es war in dieser Erkenntniß das Bestreben von Finanzperiode zu Finanzperiode zugleich dahin gerichtet, den Erneuerungsfonds durch Zuweisung außerordentlicher Mittel (neben den 8 % der Roh-Einnahme) möglichst soweit zu kräftigen, daß er auch diesen über seinen nächsten Zweck hinaus gesteigerten Anforderungen gewachsen blieb. In diesem Sinne wurden dem Fonds für die Finanzperiode 1888/90 diejenigen Ueberschüsse der Betriebsverwaltung überwiesen, welche sich über die jährlich an die Landeskasse abzuführende Summe von 1 152 000 M. hinaus ergeben und während der Finanzperiode reichlich 1 200 000 M. betragen haben. Außerdem wurde dem Fonds eine Summe von 300 000 M., welche ihm in der Finanzperiode 1882/84 unter dem Zwange einer ungünstigen Finanzlage zur Deckung allgemeiner Staatsbedürfnisse entnommen war, in der nächsten Finanzperiode 1885/87 mit 350 000 M. erstattet, und wurden ihm außerdem einige kleinere Beträge von im Ganzen rund 29 000 M. (Ueberschuß aus der Abrechnung mit der Königlich Niederländischen Regierung auf Grund des Vertrags wegen Mitbenutzung des Bahnhofes Neuschanz und gewisse Ersparnisse beim Bau der Bahn von Wechta nach Lohne) zugewiesen.

Was an solchen außerordentlichen Mitteln dem Erneuerungsfonds zugeführt worden ist, beziffert sich, — abgesehen davon, daß für die Finanzperiode 1891/93 die Abführung an denselben von 8 % auf 10 % der Roh-Einnahmen erhöht ist — mithin auf die ansehnliche Summe von rund 1 200 000 bis 1 300 000 M., bleibt aber gleichwohl um reichlich 1 100 000 M. hinter demjenigen Betrage zurück, welcher aus dem Erneuerungsfonds in den letzten

sieben Jahren für Ergänzungen und Erweiterungen — also für den erst in zweiter Linie stehenden Zweck des Fonds — Verwendung gefunden hat. Es ergibt sich also, daß ungeachtet des Bestrebens, den Fonds auch für diese Ausgaben zu stärken, dies nicht in genügendem Maße gelungen, vielmehr jetzt gleichwohl der Zeitpunkt eingetreten ist, in welchem die Mittel des Fonds für die Befriedigung seiner nächsten Bedürfnisse nicht mehr ausreichen und für die Deckung des Fehlbetrages auf anderm Wege Sorge getragen werden muß.

Zur Begründung der erforderlichen Mehraufwendungen ist sodann weiter Folgendes auszuführen:

1. In der Vorlage der Staatsregierung vom 30. Oktober 1890, betreffend den Voranschlag des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für die Finanzperiode 1891/93 — s. Anlage 38, S. 349 fg. der Verhandlungen des 24. Landtags — wurde zu der auf 859 110 M. bemessenen Forderung für Erneuerung des Oberbaues (Schienen, Kleineisenzeug, Weichen und Schwellen) im Verhältnis zu der in der Finanzperiode 1888/90 für denselben Zweck erhobenen Forderung von 945 000 M. bemerkt, daß das Größtmaß der jährlichen Leistung für Erneuerung des Oberbaues als erreicht angesehen und eine allmähliche Ermäßigung der dafür erforderlichen Aufwendungen erwartet werden dürfe. Dieses Urtheil über den Zustand des Bahn-Oberbaues kann nach den inzwischen hervorgetretenen Erfahrungen als zutreffend nicht mehr aufrecht erhalten werden, und muß darnach die Ansicht, daß eine allmähliche Ermäßigung der Aufwendungen für die Erneuerung des Oberbaues schon jetzt eintreten werde, richtig gestellt werden. Zu dem Ende ist zu bemerken, daß der in den Jahren 1888 bis 1891 stetig angewachsene Verkehr auf den diesseitigen Bahnen, sowie die aus dem Streben der Gegenwart hervorgegangene Steigerung des Gewichtes der Betriebsmittel (Lokomotiven, Wagen) eine raschere Abnutzung der noch auszuwechselnden Schienen und Schwellen zur Folge gehabt hat, so daß das Maß der Ansprüche auf Ersatz derselben größer geworden und die Befriedigung dieser Forderung im Interesse der Sicherheit des Betriebes näher gerückt ist. Die tatsächliche Ausgabe für Erneuerung des Oberbaues betrug daher bereits im Etatsjahre 1891 399 263,94 M., und mußte in Anerkennung obiger Umstände bei Festsetzung des Etats des Erneuerungsfonds für das Jahr 1892 eine Summe von 677 000 M. für Erneuerung des Oberbaues eingestellt werden, so daß sich durch Hinzutritt des dringenden Bedarfs für das Jahr 1893 mit 530 000 M. eine Ausgabe von 1 606 263,94 M. für Erneuerung des Oberbaues in der Finanzperiode 1891/93, gegenüber der Voranschlagssumme von 859 110 M. mithin eine Mehrausgabe von 747 153,94 M. ergibt.

Auch für die Finanzperiode 1894/96 verlangt die Rücksicht auf die Betriebssicherheit der Bahnen eine nochmalige erhebliche Ausgabe für Erneuerung des Oberbaues — nach jetziger Schätzung der Eisenbahn-Direktion (abzüglich des Erlöses aus Altmaterial) eine Summe von 1 353 000 M., worauf alsdann, da inzwischen die Auswechslung der Eisenschienen auf den Hauptstrecken fast ganz

vollzogen ist, eine sofortige erhebliche Abnahme der Leistungen auf diesem Gebiete in Aussicht steht. In den Jahren 1897—1899 werden nach Angaben der Eisenbahn-Direktion nur noch zu beschaffen sein die Materialien für 5 km durchgehendes Gleis (Sande-Jever), für 18 km zweite Bahnhofsnebengleise und für sonstige Bahnhofsnebengleise, die indes noch längere Zeit mit Eisenschienen aus den Hauptgleisen unterhalten werden können.

Die Einwirkung der unerwartet großen Verkehrszunahme grade der letzten Jahre auf die Abnutzung des Oberbaues machte sich auch fühlbar beim Ueberbau der Brücken, zumal die Steigerung des Gewichtes der Betriebsmittel gerade hier eine stärkere Berücksichtigung verlangte. Hierauf ist denn auch eine nicht zu umgehende Ueberschreitung der für die Erneuerung einzelner Theile des Ueberbaues der Brücken — Umbau der hölzernen Ueberbaue in Eisen und Verstärkung vorhandener eiserner Ueberbaue — im Voranschlage der Finanzperiode 1891/93 verlangten Mittel um rund 35 000 *M* zurückzuführen. Die Verstärkung der Huntebrücke bei Esfleth erforderte allein einen Kostenaufwand von rund 20 000 *M* im Jahre 1892.

2. Von den in den Voranschlag des Erneuerungsfonds für die Finanzperiode 1891/93 für den Umbau des Bahnhofes Oldenburg eingestellten 223 800 *M* sollten anschlagsmäßig

64 500	<i>M</i>	für Grunderwerb,
48 000	"	für Erdarbeiten,
9 350	"	für Entwässerungsanlagen,
5 150	"	für Oberbau,
38 000	"	für eine Fettgas-Anstalt,
600	"	für Einfriedigungen,
29 900	"	zu Fundamentierungsarbeiten für die Lokomotivschuppen und Werkstätten-Neubauten und Insgemeinkosten,
28 300	"	für eine abermalige vorübergehende Erweiterung der vorhandenen Wagen-Werkstätte auf der Südseite des Bahnhofes,

Verwendung finden, im Ganzen mithin

223 800 *M*, hauptsächlich zur Bestreitung der ersten Ausgaben für eine allgemeine Erweiterung des Bahnhofes Oldenburg dienen.

Thatsächlich sind aber im Ganzen 279 481,97 *M* verausgabt, so daß eine Ueberschreitung der bewilligten Mittel in Höhe von 55 681,97 *M* vorliegt.

Auf welche Projektstücke sich dieser Mehraufwand vertheilt, ist rechnerisch genau nicht anzugeben, da eine getrennte Buchung der Ausgaben nicht stattgefunden hat. Indes wird im Großen und Ganzen als zutreffend angenommen werden dürfen, daß die stattgehabte Ueberschreitung der Mittel mit etwa 10 600 *M* auf Erdarbeiten entfällt, indem infolge zweckmäßiger Aenderung der Gründungsart der Gebäude sich der im Projekte bezw. Kosten-Anschlage nicht vorgesehene Aushub von etwa 16 400 cbm Moorboden als notwendig erwies. Sodann wurden für nicht veranschlagten Oberbau etwa 17 300 *M*, und zwar für Gleise aufgewendet, welche als unentbehrliche Betriebsgleise mit einem an denselben eingerichteten Kohlenlager benutzt

werden, und bei der weitem Gestaltung des Bahnhof-Umbaus liegen bleiben können. Ferner wurde im Rahmen des Planes der zukünftigen Lokomotivschuppen-Anlage ein Theil derselben mit einem Kosten-Aufwande von etwa 23 000 *M* ausgeführt und dadurch Unterkunft für 6 Lokomotiven beschafft, welche durch Gleise zugänglich gemacht ist. Dieser nicht mit veranschlagte Hochbau war nothwendig geworden, um weitere provisorische Erweiterungsbauten für die Unterbringung der in Folge der Verkehrszunahme gestiegenen Zahl der Lokomotiven zu vermeiden. Die geplanten Fundamentirungen der Lokomotivschuppen und Werkstätten sind dagegen mit Ausnahme der Fundamente für einen Dampfhammer und Dampfessel. Schornstein (Kosten 2750 *M*) nicht zur Ausführung gekommen, andererseits aber für einen Theil der eisernen Bedachungen der noch zu errichtenden Hochbauten sowie zur Fundamentirung derselben die Materialien zum Theil bereits beschafft und dafür einschließlich Arbeitskosten circa 24 500 *M* aufgewendet. Schließlich mag noch erwähnt werden, daß trotz sorgfältiger Veranschlagung der Grunderwerbs-Kosten bereits eine Ueberschreitung der Mittel um etwa 2800 *M* eingetreten ist, die sich voraussichtlich noch um etwa 17 000 *M* erhöhen wird. Zur Veranschaulichung des jetzigen Standes des Bahnhof-Umbaus wird der in Anlage A beigefügte Lageplan dienen, aus dem auch zu ersehen ist, daß die projektierte Fettgas-Anstalt auf der Nordseite des Bahnhofes und die provisorische Erweiterung der vorhandenen Wagen-Werkstätte auf der Südseite des Bahnhofes erbaut bezw. ausgeführt ist.

Um nun einen Stillstand der Bauten zu vermeiden, der angesichts der gegenwärtigen Bedürfnisse nicht rathsam erscheint, werden von der Eisenbahn-Verwaltung schon für 1893 Mittel zur weitem Ausführung des für den Umbau des Bahnhofes Oldenburg aufgestellten Projektes verlangt, und zwar für:

1. Grunderwerb (restlich)	17 000	<i>M</i>
2. Erdarbeiten	159 000	"
3. Entwässerungsanlagen	9 650	"
4. Lokomotivschuppen	148 000	"
mit		
a. Nebengebäude	3 500	"
b. Wasserstationsgebäude	12 500	"
c. Nebenanlagen (Erweiterung des Kohlenlagers, zwei Wasserkrähne)	16 850	"
5. Lokomotiv-Werkstätte:		
a. Montirungsraum (Drehbänke und Feilbänke)	127 028	"
b. Mechanische Werkstatt	50 765	"
6. Gemeinschaftliche Werkstätten-Anlagen:		
a. Schmiede	50 900	"
b. Dampfesselanlage	4 350	"
c. Kohlenmagazin	600	"
d. Pumpe für die fertige Fettgas- anstalt	1 900	"
7. Wegeanlagen	1 500	"
8. Insgemein	3 457	"

zusammen 607 000 *M*

Hierzu ist im Allgemeinen zu bemerken, daß mit obigen Aufwendungen das Projekt der Erweiterung des Bahnhofes Oldenburg noch nicht vollständig zur Ausführung gebracht sein wird, auch nicht diejenigen Projektstücke, für welche jetzt Mittel verlangt werden, ganz hergestellt werden können (ausgenommen die Schmiede, oben Ziffer 6 a.). Vielmehr werden noch zur gänzlichen Fertigstellung des Bahnhof-Umbaus nach der Veranschlagung der Eisenbahn-Direktion in der Finanzperiode 1894/96 — 843 000 *M* aufzuwenden sein. Dabei ist hervorzuheben, daß den jetzigen höhern Anschlagssummen eine sorgfältigere Durcharbeitung der einzelnen Entwurfsstücke zu Grunde liegt, welche erst infolge der Befestigung der Anschauungen über die Art und das Maß der Ausführung bleibender, den absehbaren Bedürfnissen Rechnung tragender Anlagen ermöglicht wurde.

Der für den Umbau des Bahnhofes Oldenburg aus Obigem sich ergebende Mehrbedarf für die Finanzperiode 1891/93 beträgt mithin einschließlich der Ueberschreitung der bewilligten Mittel 662 681,97 *M*. Weitere Erläuterungen werden im Eisenbahn-Ausschusse gegeben, demselben auch die Projekte und Kosten-Anschläge für die Erweiterungsbauten auf dem Bahnhofe Oldenburg vorgelegt werden können.

3. Die für die Finanzperiode 1888/90 voranschlagsmäßig für Ergänzung der vorhandenen Signal-Anlagen bewilligten Mittel zum Betrage von 44 000 *M* gelangten derzeit nicht zur Verwendung und wurden daher in den Etat für das Jahr 1891 wieder eingestellt. Aber auch im Jahre 1891 wurden diese Mittel nicht verwandt und daher in den Etat für das Jahr 1892 unter Erhöhung des Betrages auf 54 000 *M* aufgenommen, nachdem die Mehrforderung von 10 000 *M* damit begründet war, daß der Ersatz von 20 hölzernen Signalmasten durch eiserne sich als nothwendig ergeben habe. Allein noch größere Aufwendungen für die in Rede stehenden Anlagen, welche beim Voranschlage des Erneuerungsfonds für 1891/93 nicht berücksichtigt werden konnten, stehen bevor, nachdem am 1. Januar 1893 für die Eisenbahnen Deutschlands eine neue Betriebsordnung und eine neue Signalordnung in Kraft getreten sind, deren Durchführung umfangreiche Anlagen auf fast allen Stationen in Gestalt centraler Stellwerke für Weichen und Signale zur Erhöhung der Sicherheit beim Befahren von Weichen gegen die Spitze erfordert. Der Geldbedarf ist in Ermangelung ausgearbeiteter Entwürfe von der Eisenbahn-Direktion nach der zu bewältigenden Menge be-

meffen und für das Jahr 1893 auf 80 000 *M* angegeben.

Um zu zeigen, in welchem Maße noch andere Anforderungen an den Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung die Entstehung eines Fehlbetrages bewirkt haben, sowie um gleichzeitig den für 1891/93 ermittelten Fehlbetrag nachzuweisen, ist hier sub Lit. B. eine Uebersicht über die in der Finanzperiode 1891/93 aus dem Erneuerungsfonds zu bestreitenden Ausgaben mit Gegenüberstellung der Voranschlags-Beträge beigelegt, welche in den drei Unter-Anlagen BI, BII, BIII mit den erforderlichen Spezifikationen der Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnlagen und Gebäuden *cc.* (Titel BIII, 8 des Voranschlags des Erneuerungsfonds) für 1891, 1892 und 1893 ausgestattet ist. Die weitere Erläuterung dieser Uebersicht wird den Verhandlungen im Eisenbahn-Ausschusse vorbehalten bleiben dürfen und hier nur zur Begründung der erhobenen Mehr-Forderungen zu sagen sein, daß nur den dringenden, noch im Jahre 1893 zu befriedigenden Bedürfnissen Raum gegeben ist.

Die Deckung des berechneten Fehlbetrages anlangend wird in Ermangelung voranschlagsmäßig bereiteter Mittel die erforderliche Summe auf den Eisenbahn-Baufonds übernommen werden müssen, was gerechtfertigt erscheinen dürfte, da es sich zu einem großen Theile um die Aufwendung von Mitteln für Ergänzungen und Erweiterungen bezw. für neue bauliche Anlagen handelt, wodurch der Kapitalwerth des Eisenbahnnetzes nebst Zubehör erhöht wird. Eine Anleihe für Rechnung des Erneuerungsfonds aufzunehmen, empfiehlt sich schon deshalb nicht, weil der Erneuerungsfonds bekanntlich nach Ablauf der gegenwärtigen Finanzperiode aufgehoben wird. Daß andererseits zur Deckung des Fehlbetrages die für die Bahn Nordensham-Blexen bewilligten aber nicht verwendeten Baugelder für den Fall der Verzichtleistung auf den Ausbau dieser Strecke, soweit verfügbar, mit herangezogen werden, wird nicht beanstandet werden sollen.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen, der geehrte Landtag wolle die aus dem Vorstehenden sich ergebenden Ueberschreitungen, soweit erforderlich, genehmigen und den auf 1 315 874,31 *M* berechneten Mehrbedarf des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für die Finanzperiode 1891/93 zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds bewilligen.

Oldenburg, 1893 Januar 15.

Staatsministerium.

Jan sen.

Siebenbürgen.

Nebenanlage B.

Ueber-

über die in der Finanz-

Erneuerungs-

zu bestreitenden Ausgaben mit Gegenüberstellung der

Mit Anlagen

Pos.	Ausgaben.	Voranschlags- betrag pro 1891/93.	
		M	§
I. Erneuerungskosten.			
1	Für Erneuerung des Oberbaues der Bahn und der Bahnhöfe:		
	1. Schienen und Kleineisenzeug	403 500	—
	2. Weichen <i>ic.</i>	68 610	—
	3. Schwellen	387 000	—
	Machen	859 110	—
2	Für Erneuerung einzelner Theile des Ueberbaues der Brücken	9 000	—
3	Für Vermehrung und Erneuerung der Betriebsmittel einschließlich einzelner größerer Theile derselben <i>ic.</i>		
1. Lokomotiven und Tender nebst Zubehör:			
	a. Anschaffung von 5 Stück kleinen gekuppelten Tenderlokomotiven, je 17 800 <i>M</i>	89 000	—
	b. desgleichen von 2 Stück kleinen Omnibus-Lokomotiven, je 16 400 <i>M</i>	32 800	—
	c. desgleichen von 5 Stück großen Lokomotiven mit Tendern je 34 350 <i>M</i>	171 750	—
	d. Anschaffung von 6 Stück neuen Lokomotivkesseln mit Zubehör zu großen Lokomotiven, je 9 000 <i>M</i>	54 000	—
	e. Erneuerung größerer Theile in Lokomotiven und Beschaffung von Reservetheilen	24 000	—
	f. Umbau bezw. Neubau alter Tender, einschließlich der Ausrüstung mit Luftdruckbremse; 4 Stück je 5 200 <i>M</i>	20 800	—
	g. Ausrüstung weiterer Lokomotiven mit Luftpumpe nebst Zubehör, für Luftdruckbremsen, 8 Stück je 1 200 <i>M</i>	9 600	—
	h. Einrichtung weiterer Lokomotiven nebst Tendern für Dampfheizung der Züge, 8 Stück je 260 <i>M</i>	2 080	—
	i. Beschaffung von 2 Reserveachsen für Tender	900	—
	k. Verschiedene und unvorhergesehene Ausgaben für Lokomotiven und Tender	21 000	—
	Machen	425 930	—

zu Anlage 11.

sicht

periode 1891/93 aus dem

fonds

Voranschlags-Beträge, auch Berechnung des Fehlbetrags.

BI, BII und BIII.

1891. verwendet.		1892. gefordert.		1893. gefordert.		Total.		Bemerkungen.
<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>	<i>M</i>	<i>S</i>	
167 441	25	368 000	—	248 760	—			Ueberschreitung: 747 153,94 <i>M</i>
18 186	05	66 000	—	81 240	—			
213 636	64	243 000	—	200 000	—			
399 263	94	677 000	—	530 000	—	1 606 263	94	
4 227	73	20 000	—	20 000	—	44 227	73	35 227,73 <i>M</i>
311 078	09	34 850	—	49 240	—	395 168	09	Ersparniß: 30 761,91 <i>M</i> .

Anlagen. XXIV. Landtag. 2. Versammlung.

6



Pos.	Ausgaben.	Voranschlags- betrag pro 1891/93	
		M	3
	2. Personenwagen nebst Zubehör.		
	a. Anschaffung von 5 Stück Personenwagen I./II. Klasse, dreiachsig, mit Hand- und Luftdruckbremse, Gasbeleuchtung, Dampf- und Briquettheizung, je 17 750 M	88 750	—
	b. Desgleichen von 10 Stück Personenwagen III. Klasse, wie vorstehend, je 12 050 M	120 500	—
	c. Einrichtung weiterer Personenwagen für Gasbeleuchtung, 15 Stück, durchschnittlich je 650 M	9 750	—
	d. Einrichtung weiterer Personenwagen für Dampfheizung; 18 Stück je 600 M	10 800	—
	e. Umbau weiterer Durchgangspersonenwagen III. Klasse in solche II. und III. Klasse, 4 Stück, je 1200 M	4 800	—
	f. Ausrüstung weiterer Personenwagen mit Luftdruckbremse; 12 Stück je 1050 M	12 600	—
	g. Einrichtung weiterer Durchgangs-Personenwagen für Heizung durch Defen; 9 Stück je 150 M	1 350	—
	h. Verschiedene und unvorhergesehene Ausgaben für Personenwagen	18 000	—
	Machen	266 550	—
	3. Gepäck- und Güterwagen u. nebst Zubehör:		
	a. Anschaffung von 3 Stück Gepäckwagen je 9000 M	27 000	—
	b. Anschaffung von 8 Stück eisernen Erdtransportwagen je 2100 M	16 800	—
	c. Desgleichen von 2 Stück Wassertransportwagen je 2900 M	5 800	—
	d. desgleichen von 5 Stück langen Rungenwagen je 3462 M	17 310	—
	e. Anschaffung von sonstigen Güterwagen	250 000	—
	f. Ausrüstung weiterer Gepäckwagen mit Luftdruckbremse, 3 Stück, je 700 M	2 100	—
	g. Ausrüstung weiterer Gepäckwagen mit Packmeister-Abtheilung und Heizung	2 000	—
	h. Anschaffung von Radsätzen, zum Ersatz und zu vergrößerter Reserve, 60 Stück, je 312 M 50 S	18 750	—
	i. Anschaffung von 8 Stück leichten Bahnmeisterwagen mit Bremse je 250 M	2 000	—
	k. desgleichen von 30 Stück Wagendecken je 160 M	4 800	—
	l. Verschiedene und unvorhergesehene Ausgaben dieser Abtheilung	15 000	—
	Ferner zur Anschaffung von Güterwagen besonders bewilligt	800 000	—
	Machen	1 161 560	—
	II. In Folge von außergewöhnlichen Natur- u. Ereignissen erwachsene Kosten:		
4	Durch Unfälle beim Bahnbetriebe erwachsene Kosten	16 000	—
5	Instandsetzung der Bahnanlagen und Bauwerke u., während bezw. nach Ueberschwemmung und Sturm u.	16 000	—
6	Entschädigung für Brandunfälle	3 000	—
7	Kosten für Begräunung des Schnees auf den Strecken und Bahnhöfen	18 250	—
	Machen	53 250	—
	III. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden u.		
8	Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden u. und zwar:	275 600	—
	1. Erweiterung der Lokomotivschuppen- und Werkstätten-Anlagen auf Bahnhof Oldenburg	223 800 M	
	2. Erbauung eines Beamtenhauses für 2 Familien in Althorn	8 000 "	
	3. Ankauf des Stürken'schen Hauses am Bahnhof Nordenham	6 000 "	

1891. verwendet.		1892. gefordert.		1893. gefordert.		Total.		Bemerkungen.
<i>M</i>	<i>ſ</i>	<i>M</i>	<i>ſ</i>	<i>M</i>	<i>ſ</i>	<i>M</i>	<i>ſ</i>	
227 230	68	35 335	—	24 270	—	286 835	68	Ueberschreitung: 20 285,68 <i>M</i> .
973 145	66	127 550	—	17 465	—	1 118 160	66	Gründe: Ausrüstung von 41 Personenwagen mit Coupeehähnen, Hebelvorrichtungen bezw. Leitung für Luftdruckbremsen und Heber- lein-Bremse zc. 7 165 <i>M</i> Einrichtung von 8 Personen- wagen für Dampfheizung . 4 800 " Einrichtung weiterer 6 Personen- wagen mit Luftdruckbremse . 6 300 " und im Uebrigen Preissteigerung.
11 233	69	8 000	—	8 000	—	27 233	69	Ersparniß: 43 399,34 <i>M</i> .
11 269	81	8 000	—	8 000	—	27 269	81	
8	—	500	—	500	—	1 008	—	
7 817	21	12 500	—	12 500	—	32 817	21	Ueberschreitung: 35 078,71 <i>M</i> .
30 328	71	29 000	—	29 000	—	88 328	71	Diese Ueberschreitung wird keiner besonderen Begründung bedürfen.
50 960	26	515 480	—	957 926	97	1 524 367	23	Ueberschreitung 1 248 767,23 <i>M</i> . Die Specificationen der in den Jahren 1891, 1892 u. 1893 erforderlichen Summen liegen unter BI bis BIII an.

Diejenigen in der Landtagsvorlage vom 28. Januar 1891 aufgeführten und vom Landtage für den Fall, daß Mittel vorhanden, genehmigten Hochbauten, welche in den Anlagen BI bis BIII nicht mit enthalten sind, sind nicht so dringend, daß sie in der Finanzperiode 1891/93 aufgeführt werden müßten.

Pos.	Ausgaben.		
		<i>M</i>	<i>S</i>
4.	Umbau der Brücke über Hoyer'sgraben bei Km XI. 750 der Oldenburg-Bremer Bahn	1350	<i>M</i>
5.	Umbau der Wegunterführung bei Km XX, 335 der Oldenburg-Osnabrücker Bahn	1350	"
6.	Pflasterung des Zufuhrweges und des Vorplatzes am Empfangsgebäude auf Bahnhof Ithove — antheilig —	2100	"
7.	Verstärkung des Ueberbaues der Huntebrücke zu Oldenburg in der Osnabrücker Bahn	3000	"
8.	Verstärkung des Ueberbaues der Moorriemer Kanalbrücke in der Hude-Nordenhamer Bahn	3000	"
9.	Neuer eiserner Ueberbau von 23 m Stützweite für die Brücke über den Hasekanal in der Oldenburg-Osnabrücker Bahn, unter Wegfall der hölzernen Soche	27000	"
	Total	275600	<i>M.</i>

Pos.	Zusammenstellung.		
		M	S
1	Für Erneuerung des Oberbaues der Bahn und der Bahnhöfe	1 606 263	94
2	" Erneuerung einzelner Theile des Ueberbaues der Brücken	44 227	73
3	" Vermehrung und Erneuerung der Betriebsmittel zc. 1. Lokomotiven und Tender nebst Zubehör	395 168	09
	2. Personenwagen nebst Zubehör	286 835	68
	3. Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör	1 118 160	66
4	Durch Unfälle beim Bahnbetriebe erwachsene Kosten	27 233	69
5	Instandsetzung der Bahnanlagen und Bauwerke zc. während bezw. nach Ueberschwemmung und Sturm zc.	27 269	81
6	Entschädigung für Brandunfälle	1 008	—
7	Kosten für Begräumung des Schnee's auf den Strecken und Bahnhöfen	32 817	21
8	Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden	1 524 367	23
	Summa	5 063 352	04
Diesen Ausgaben sind folgende in den einzelnen Etats vorgesehene, von dem Voranschlag abweichende Einnahmen gegenüberzustellen:			
I. pro 1891:			
	1. Ueberschuß aus dem Vorjahre	600 211,41 M	
	2. Zuschuß aus der Eisenbahnbetriebskasse (10 %)	618 031,97 "	
	3. die für Rechnung der Eisenbahnbetriebskasse zur Anschaffung von Güterwagen angeliehenen	800 000,— "	
	4. Erlös für ausrangirtes Material und vermischte Einnahmen	59 861,65 "	
	Machen	2 078 105	03
II. pro 1892:			
	1. Zuschuß aus der Eisenbahnbetriebskasse (10 %)	603 500,— M	
	2. Erlös für an die Varelser Ringbahn abgegebene, ausgewechselte, noch brauchbare Oberbau-Materialien	215 000,— "	
	3. Erlös für ausrangirtes Material und vermischte Einnahmen	34 872,70 "	
	Machen	853 372	70
III. pro 1893:			
	1. Zuschuß aus der Eisenbahnbetriebskasse (10 %)	613 500,— M	
	2. Erlös für an die Varelser Ringbahn abgegebene, ausgewechselte, noch brauchbare Oberbau-Materialien	155 000,— "	
	3. Erlös für ausrangirtes Material und vermischte Einnahmen	47 500,— "	
	Machen	816 000	—
	Summa der Einnahmen	3 747 477	73
	Die Gesamt-Ausgaben betragen nach dem Vorstehenden	5 063 352	04
	dagegen		
	die Gesamt-Einnahmen	3 747 477	73
	Entsteht Fehlbetrag	1 315 874	31

Nebenanlage BI. zu Anlage 11.

Specification

der

Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und
Gebäuden u. des Jahres

1891.

(Titel B III. 8 des Voranschlags des Erneuerungsfonds.)

№	Gegenstand.	M.	S.
1	Anlage einer Desinfektionsanstalt auf Bahnhof Jever	94	76
2	Herstellung eines Aborts zu Schierbrook und Verlängerung des Perrons daselbst	52	76
3	Herstellung eines Fußweges und eines Brückensteiges bei der Krahdrehbrücke zu Elsfleth	1 277	90
4	Verlängerung der Perronmauer beim Hauptgebäude auf Bahnhof Oldenburg	826	09
5	Umbau des Bahnhofes Leer	13 873	05
6	Anlage von Weichen- und Signalstellwerken auf dem Bahnhofe Leer	11 694	24
7	Herstellung von Schneeschutzanlagen, einschl. des erforderlichen Grunderwerbs	2 255	72
8	Ankauf des Stürken'schen Hauses am Bahnhofe Nordenham	6 130	—
9	Umbau der Brücke über Hoyersgraben bei Km. XI 750 der Oldenburg-Bremer Bahn	1 794	67
10	Bermessung des Bahnterrains	190	—
11	Umbau des Zollrevisionschuppens am Ostende des Bahnhofes Weener	6 850	19
12	Verlängerung des Empfangsgüterschuppens A auf Bahnhof Oldenburg nebst Errichtung eines Abortes für die Güterschuppen-Arbeiter	3 706	08
13	Erbauung eines Stallgebäudes mit Aborten für die Portiers auf Bahnhof Oldenburg	587	67
14	Verlängerung der gewölbten Brücke über das Huchtinger Fleth	1 627	13
	Zusammen	50 960	26

Bemerkungen:

Folgende Anlagen sind vom Landtage genehmigt:

№ 4 im Voranschlage pro 1888/90.
 " 3 und 9 im Voranschlage pro 1891/93.
 " 2, 5 und 6 nach dem Schreiben des Landtags vom 20. December 1890.
 " 11 " " " " " " 24. Februar 1891.

Nebenanlage BII. zu Anlage 11.

Spezifikation

der

Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden u. des Jahres

1892.

(Titel BIII 8 des Voranschlags des Erneuerungsfonds).

№	Gegenstand.		
		M.	℔
1	Herstellung einer Röhrenleitung und Bohren eines Röhrenbrunnens auf Bahnhof Hude	1 680	—
2	Ergänzung der Signalanlagen	54 000	—
3	Herstellung einer Brückenwaage nebst Gleis auf der Station Nordenham	3 750	—
4	Herstellung eines Zwischenbahnsteigs von 60 m Länge auf der Station Nordenham	600	—
5	Erweiterung des Bahnhofs Oldenburg, statt 223 800 M (Nachbewilligung nach dem derzeitigen Stande der Buchungen, ausschl. Hochbauten).	252 000	—
6	Erbauung eines Beamtenhauses für 2 Familien in Ahlhorn	8 300	—
7	Umbau der Wege-Unterführung bei Km XX 335 der Oldenburg-Osnabrücker Bahn	2 000	—
8	Verstärkung des Ueberbaues der Huntebrücke zu Oldenburg an der Osnabrücker Bahn	6 100	—
9	Verstärkung des Ueberbaues der Huntebrücke bei Esfleth in der Hude-Nordenhamer Bahn	20 000	—
10	Errichtung zweier Beamtenwohnungen im jetzigen Zollrevisionschuppen am Westende des Bahnhofs Weener	9 600	—
11	Herstellung eines gepflasterten Weges am Krahuie östlich des Empfangs-Güterchuppens, sowie Verlegung einer Weichenverbindung auf dem Produkten-Bahnhof Oldenburg	1 150	—
12	Herstellung einer zweiten Brücke über den Hasefanal bei Km 56,68 der Oldenburg-Osnabrücker Bahn, unter Wegfall der ersten auf hölzernen Sochen ruhenden Brücke (statt des im Voranschlage vorgesehenen Betrages von 27 000 M)	17 500	—
13	Verlängerung des 3. Gleises auf Bahnhof Zwischenahn und Verbindung desselben mit dem 2. Gleis auf dem westlichen Ende durch eine Weiche	3 200	—
14	Anschaffung und Aufstellung von 11 Paar Drahtzugschranken mit Zubehör	7 600	—
15	Herrichtung und Aufstellung von 2 alten Lokomotivkesseln als Betriebskessel für die Werkstätte an Stelle der alten, völlig abgenutzten Betriebskessel	4 800	—
16	Anschaffung von 4 Feilbänken mit Werkzeug-Ausrüstungen	3 200	—
17	Desgleichen von 4 Hobelbänken mit Werkzeug-Ausrüstungen	720	—
18	Für Blitzableiter-Anlagen	500	—
19	Anschaffung von 2 eisernen Schränken zur Aufbewahrung von Mobilmachungsvorarbeiten	1 400	—
20	Umpflasterung der Viehrampe in Weener	1 000	—
21	Herstellung von 6 neuen Schiffsfendern zur Abhaltung der Lloydsschiffe vom Pier in Nordenham	8 825	—
22	Gleiserweiterung in Hude, einschließlich eines Anschlusses für die chemische Fabrik daselbst	13 100	—
23	Herstellung eines Anschlußgleises für die German Linoleum Manufacturing Company in Delmenhorst	9 000	—
24	Herstellung eines Anschlußgleises für die Hanseatische Zutespinnerei und Weberei in Delmenhorst	300	—
25	Gleiserweiterung auf Bahnhof Delmenhorst	1 500	—
Latus		431 825	—

№	Gegenstand.		
		M	S
	Transport	431 825	
26	Umbau der Brücke über den Sprumper Abzugsgraben im nördlichen Gleis der Oldenburg-Bremer Bahn	3 500	—
27	Herstellung eines Ladegleises und eines Ladewegs in Bunde	2 000	—
28	Herstellung einer Trinkwasser-Cyterne in Quatenbrück	700	—
29	Anschaffung eines fahrbaren Kranes (Waggonkrahne)	6 400	—
30	Nutzbarmachung des südlichen Theils der Ufermauer des Bahnhofes Esfleth und Gleiserweiterungen daselbst	13 000	—
31	Anschaffung einer Lokomobile und einer Wasserichnecke	4 200	—
32	Herstellung eines zweiten Gleises auf Bahnhof Großensiel	13 900	—
33	Materialkosten eines Erdtransportgleises für Korff in Nordenham	3 168	81
34	Kosten für Gleise im Schramm'schen Schuppenrevier in Nordenham	1 357	36
35	Kosten für die Herstellung eines Gleises bei Rodenburg's Schuppen in Nordenham einschließlich Erdanschüttung und der Kosten für Umsetzen der Thore und der Ladebühne des Rodenburg'schen Schuppens	7 800	—
36	Kosten für Umbau der sogenannten schiefen Ebene am südlichen Längspier in Nordenham	2 990	25
37	Kosten für Reparatur am Lloydpier	3 064	52
38	Anbringung von 40 eisernen Streben zur Verstärkung der Pfähle des ersten Lloydpiers in Nordenham	4 000	—
39	Verbesserung der provisorischen Wasserstation Delmenhorst	2 400	—
40	Verbesserung der Abortsanlagen auf Bahnhof Oldenburg	1 600	—
41	Anlegung einer Kreuzungsstation Reitherholz	10 700	—
42	Für Vermessung des Bahnterrains und für Höhenaufnahmen	2 874	06
	Zusammen	515 480	—
Bemerkungen:			
Folgende Anlagen sind vom Landtage bereits genehmigt:			
№ 3 und 4 im Voranschlage pro 1888/90.			
" 5 (223 800 M.) 6, 7, 8 und 12 im Voranschlage pro 1891/93.			
" 10 und 40 nach dem Schreiben des Landtags vom 24. Februar 1891.			

Nebenanlage B III. zu Anlage 11.

Specification

der

Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden u. des Jahres

1893.

(Titel B III. 8 des Voranschlags des Erneuerungsfonds).

№	Gegenstand.		
		M	¢
1	Herstellung von Schneeschutzanlagen bei Essen, einschließlich des erforderlichen Grunderwerbs	5 000	—
2	Verschiebung der Gleise der Kreuzungsstation Heidkrug in östlicher Richtung einschließlich der Herstellung des Ueberbaues der Brücke über die Heidkruger Bäche für das südliche Stationsgleis	9 000	—
3	Uferbefestigung bei der Düte-Brücke	1 500	—
4	Verbesserung der Wasserstation Weener in Verbindung mit der Viehwagenwäsche daselbst	3 100	—
5	Verbesserung der Wasserstation in Hude 4 500 M., nebst Abortanbau 1 500 M. (Letzterer vom Landtage bewilligt).	6 000	—
6	Anlegung eines Haltepunktes in Achmer.	1 500	—
7	Erweiterung der Lokomotivschuppen- und Werkstätten-Anlagen auf Bahnhof Oldenburg (Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg) (27 481,97 M Ueberschreitungen und 607 000 M neu hinzugesetzt)	634 481	97
8	Erweiterung der Gleisanlagen auf der Kreuzungsstation Neuenkoop	19 400	—
9	Erweiterung der Wasserrohrleitung auf Bahnhof Oldenburg für die Speisung der Lokomotiven	8 500	—
10	Pflasterung der Viehrampe auf Bahnhof Oldenburg	3 600	—
11	Anschaffung einer Decimalwaage für den Versand-Güterschuppen in Oldenburg	500	—
12	Erbauung einer Bahnmeisterwohnung in Duakenbrück 9 000 M., hier antheilig	5 000	—
13	Herstellung eines provisorischen Güterschuppens auf dem Haltepunkt Falkenrott	2 000	—
14	Herstellung der vollen Kreuzungslänge zu Gruppenbühren und Vervollständigung des 3. Gleises	5 500	—
15	Pflasterung der Viehrampe in Bunde	800	—
16	Herstellung einer Trinkwasserschysterne in Oldenburg	700	—
17	Herstellung eines Trinkwasserversuchsbrunnens in Sande antheilig	500	—
18	Aufstellung einer Brückenwaage auf der Station Nordenham und Herstellung eines Gleises und einer Weiche für dieselbe	4 700	—
19	Anschaffung einer Bude für die Rangirer am Westende des Bahnhofs Oldenburg	500	—
20	Verstärkung der Fluthbrücken im Bremischen Gebiete	10 000	—
21	Herstellung einer Gleiserweiterung am Westende des Bahnhofs Delmenhorst	20 000	—
22	Herstellung einer Fußwegüberführung bei der Stedinger Straße zu Delmenhorst	7 000	—
23	Pflasterung der Ladestraße zu Delmenhorst	2 250	—
24	Herstellung von 3 Röhrenbrunnen bei den Wärterposten zwischen Huchtingen und Delmenhorst	900	—
25	Pflasterung der Ladestraße in Zwischenahn	3 000	—
26	Herstellung einer Gleiserweiterung in Weener	2 500	—
27	Herstellung eines Aborts in Fihum	450	—
28	Herstellung eines Bahnsteiges und Aborts zu Hilkenborg	1 100	—
Latus		759 481	97

Anlagen. XXIV. Landtag. 2. Versammlung.

7



№	Gegenstand.		
		<i>M</i>	<i>S</i>
	Transport	759 481	97
29	Herstellung von 3 Röhrenbrunnen auf der Strecke Oldenburg-Deer	1 200	—
30	Herstellung des 3. Gleises auf Bahnhof Feber	7 500	—
31	Erweiterung der Gleisanlagen zu Hammelwarden auf eine Kreuzungsstation für Vollzüge	18 300	—
32	Erbauung eines provisorischen Güterschuppens zu Sürwürden	2 000	—
33	Anschaffung von 4 Wachtbuden für Weichenwärter zwischen Hude-Hammelwarden	600	—
34	Herstellung des 3. Gleises auf Bahnhof Cloppenburg	9 000	—
35	Pflasterung des Zufuhrweges in Alfhausen	4 200	—
36	Herstellung einer Bahnsteigmauer in Eversburg	1 000	—
37	Verlängerung der Ladestraßen in Halen und Eversburg je 1050 <i>M</i>	2 100	—
38	Pflasterung beim Brückthor Km XV., 335 in der Oldenburg-Osnabrücker Bahn	340	—
39	Herstellung eines Trinkwasser-Röhrenbrunnens in Behta	800	—
40	Ergänzung der Signalanlagen infolge der neuen Betriebsordnung	80 000	—
41	Anschaffung und Aufstellung von weitem 12 Paar Drahtzugschranken, je 800 <i>M</i>	9 600	—
42	Erbauung von 4 Stallgebäuden für Lokomotivbeamte in Hude	3 175	—
43	Desgleichen eines Stallgebäudes für den Bahnmeister daselbst	730	—
44	Desgleichen von 5 Stallgebäuden für Wärter auf der Oldenburg-Bremer Strecke, je 730 <i>M</i>	3 650	—
45	Desgleichen von 5 do. auf der Hude-Nordenhamer Strecke	3 650	—
46	Desgleichen von 5 do. auf der Oldenburg-Deerer Strecke	3 650	—
47	Desgleichen von 10 do. auf der Oldenburg-Osnabrücker Strecke	7 300	—
48	Desgleichen von 3 do. auf der Sande-Sever'schen Strecke, je 730 <i>M</i>	2 190	—
49	Desgleichen von 2 do. auf der Ihrhove-Neuschanner Strecke, je 730 <i>M</i>	1 460	—
50	Vermessung des Bahngeländes u.	3 000	—
51	Ankauf eines Hauses und Ausbau desselben zu einer Dienstwohnung in Neuschanz	15 000	—
52	Ankauf des Grundstücks der Briquetfabrik nebst Beamtenhaus zu Eversburg für Dienstwohnungen	11 000	—
53	Herstellung eines Steges an der südlichen Huntebrücke bei Oldenburg, antheilig	7 000	—
	Zusammen	957 926	97

Bemerkungen:

- № 6. Statt des im Voranschlage pro 1888/90 aufgeführten Haltepunktes zwischen Bramsche und Halen zu 1000 *M* ist hier ein Haltepunkt zu Achmer zu 1500 *M* aufgeführt.
 „ 5, 12, 13, 44, 45, 46, 47, 48 und 49 sind nach dem Schreiben des Landtags vom 24. Februar 1891 genehmigt.

Anlage 12.

An den Landtag des Großherzogthums.

Mit Bezugnahme auf die Vorlagen, betreffend den Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für die Finanzperiode 1891/93,

den Ankauf der Schramm'schen Schuppen in Nordenham,

und

die Ueberschreitung der für die Erweiterung der Pier-, Gleis- und sonstigen Anlagen in Nordenham bewilligten Mittel,

wird dem geehrten Landtage in der Anlage eine Uebersicht über die bisherigen Verwendungen für den Eisenbahn-Bau-

Oldenburg, 1893 Januar 15.

fonds, über die aus diesem Fonds in der Finanzperiode 1891/93 noch zu bestreitenden Ausgaben, und über die zur Verfügung stehenden Deckungsmittel ergebenst mitgetheilt.

Der geehrte Landtag wolle aus dieser Uebersicht entnehmen, daß die sämtlichen durch die obigen Vorlagen zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds beantragten Mittel aus den für diesen Fonds vorhandenen, beziehungsweise auf Grund des Gesetzes vom 19. März 1891 noch anzuleihenden Geldern bestritten werden können und noch circa 777 850 *M* für fernere, nach dem Gesetz vom 13. März 1891 beschlossene Eisenbahn-Bauten disponibel bleiben.

Staatsministerium.

Tansen.

Siebenbürgen.

Nebenanlage zu Anlage 12.

U e b e r s i c h t

über die bisherigen Verwendungen für den Eisenbahn-Baufonds, über die aus diesem Fonds in der Finanzperiode 1891/93 noch zu bestreitenden Ausgaben, und über die zur Verfügung stehenden Deckungsmittel.

Aus dem Eisenbahn-Baufonds sind der Eisenbahn-Hauptkasse überwiesen:

- | | |
|--|--------------------|
| 1. zu Vorarbeiten für die Bahn Oldenburg-Brake | 3 000,— <i>M</i> |
| 2. zum Bau der Vareler Ringbahn | 870 590,— " |
| 3. zum Bau einer Bahn von Nordenham nach Wlexerdeich | 455 000,— <i>M</i> |
| Hiervon werden infolge Einstellung des Bahnbaus zurückerzahlt | 387 228,59 " |
| | <hr/> |
| | 67 771,41 " |
| 4. zum Bau einer Pier-Anlage in Nordenham | 650 000,— " |
| 5. zur Vergrößerung des Eisenbahn-Wagenparks (zu Lasten der Eisenbahn-Betriebskasse angeliehene, einste- | |

Latus 1 591 361,41 *M*

Transport 1 591 361,41 *M*

- | | |
|---|-------------|
| weilen der Vereinfachung wegen unter besonderer Position beim Eisenbahn-Baufonds mitverrechnet) | 800 000,— " |
| 6. zu Vorarbeiten für die Bahn Wechta-Wildeshausen-Delmenhorst | 4 500,— " |

Zusammen 2 395 861,41 *M*

Hiervon sind gedeckt:

- | | |
|---|--------------------|
| a. durch den vom Landtag bewilligten Zuschuß der Landeskasse zum Eisenbahn-Baufonds | 200 000,— <i>M</i> |
| b. durch den diesem Fonds überwiesenen Eisenbahn-Betriebs-Ueberschuß aus 1891 (Art. 4 | |

Latus 200 000,— *M* 2 395 861,41 *M*

7*

Transport 200 000,— *M* 2 395 861,41 *M*unter b des Gesetzes
vom 13. März 1891) 384 838,56 *M*

c. durch die Zuschüsse
der Gemeinde Bock-
horn, der Land-
gemeinde Barel u.
der Stadt Barel zu
den Kosten der
Bareler Ringbahn
(von der Land-
gemeinde Barel ein-
schließlich Grund-
erwerbskosten) . . . 113 174,— "

Zusammen 698 012,56 "Bleiben 1 697 848,85 *M*

Voraussichtlich werden auf Grund
des Artikels 4 unter b des Gesetzes
vom 13. März 1891 dem Eisen-
bahn-Baufonds ferner an Eisenbahn-
Betriebs-Überschüssen überwiesen
werden können:

p. 1892 250 000 *M*

p. 1893 150 000 "

400 000,— *M*

aus denen zunächst
die Zinsen für obige
1 697 848,85 *M*
mit $3\frac{1}{2}\%$ p. 1892
und 1893 zu be-
streiten sein werden,
mit rund . . . 118 850,— "

ab 281 150,— "Bleiben rund 1 416 700,— *M*

Die Zinsen p. 1891 sind aus den
betreffenden Baukonten beziehungs-
weise aus der Eisenbahn-Betriebs-
kasse gedeckt.

Für die Bareler
Ringbahn, veran-
schlagt zu . . . 1 450 000 *M*abzüglich 10 %
Zuschuß der Ge-
meinden . . . 145 000 "1 305 000 *M*

sind
bereits
veraus-
gabt 870 590 *M*
davon
gedeckt
durch

Latus 870 590 *M* 1 305 000 *M* 1 416 700,— *M*Transport 870 590 *M* 1 305 000 *M* 1 416 700,— *M*Zu-
schuß
der Ge-
mein-
den 113 174 *M*noch zu verwenden 757 416 " 547 584,— "An bisher nicht bewilligten Aus-
gaben sind 1893 zu bestreiten:

a. zum Ankauf der
Schramm'schen
Schuppen in Nor-
denham 115 000 *M*
nebst $3\frac{1}{2}\%$ Zinsen
seit 1. August 1891
bis dahin 1893 8 050 "

123 050,— "

b. für Erweiterung der Pier-, Gleis-
und sonstigen Anlagen in Nordenham 178 940,— "

c. an den Erneuerungsfonds der Eisen-
bahn-Verwaltung 1 315 875,— "

Zusammen 3 582 149,— *M*

In dem Anleihegesetz vom 19.
März 1891 sind an zu Eisenbahn-
zwecken erforderlichen Geldmitteln
vorgesehen:

a. zum Ausbau des
Eisenbahnnetzes zu-
nächst 2 910 000 *M*

b. zu einer Pier-An-
lage in Nordenham 650 000 "

c. zur Vergrößerung
des Wagenparks 800 000 "

Zusammen 4 360 000,— "

An Deckungsmitteln bleiben also
noch disponibel 777 851,— *M*

Der Bau der Bahn Oldenburg-Brake, wofür die
Mittel mit 1 350 000 *M* in den nach dem Gesetz vom
19. März 1891 anzuleihenden Geldern „zum Ausbau des
Eisenbahnnetzes zunächst 2 910 000 *M*“ mit vorgesehen
waren, wird im Jahre 1893 noch nicht in Angriff ge-
nommen werden können.

Nachrichtlich wird bemerkt, daß von den nach dem
Gesetz vom 19. März 1891 erforderlichen Geldmitteln,
welche zur Deckung obiger 4 360 000 *M*
zu Eisenbahnzwecken, und außerdem zur

Deckung der Kosten der Hunte-Korrektion 1 475 100 "
und der Kosten der Brafer Pier-Anlage . . . 330 000 "

Zusammen 6 165 100 *M*

Transport 6 165 100 *M*

zu dienen haben, bis jetzt erst angeliehen sind:

- a. 3 000 000 *M*. durch Ausgabe von auf den Inhaber lautenden $3\frac{1}{2}$ % Schuldverschreibungen, welche abzüglich 3 % Unterkurs, sowie abzüglich 2700 *M* für Anfertigung der Schuldverschreibungen und 291 *M* für die

Latus 6 165 100 *M*

Oldenburg, 1893 Januar 15.

Transport 6 165 100 *M*

Schlußnoten = Stempelabgabe erbracht haben 2 907 009 *M*

- b. von der Wittwen-,
Waisen- u. Leibrenten-
Kasse zu $3\frac{6}{10}$ % . . . 260 000 "
Zusammen 3 167 009 "

so daß noch auf Grund des erwähnten Gesetzes durch Anleihe zu decken sind 2 998 091 *M*.

Anlage 13.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage verfehlt die Staatsregierung nicht in den Anlagen die Abschriften

- I. eines zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion und der Firma Petroleum-Raffinerie, vormalig August Korff, zu Bremen über die Verpachtung eines Außengrodenplatzes und Gestattung einer Petroleum-Tankanlage in Nordenham abgeschlossenen Vertrages nebst Nachtrag vom 28. Februar/12. März 1889 und des zu diesen Verträgen abgeschlossenen zweiten Nachtragsvertrages vom 24. December 1891,
- II. eines zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion und der Firma S. Matth. Gilbemeister in Bremen über den Bau eines Lagerschuppens für Salpeter in Nordenham abgeschlossenen Vertrages,

zur Kenntnissnahme vorzulegen, da in Frage gekommen ist, ob diese Vereinbarungen, wenngleich Pachtverträge, in der einen oder andern Beziehung der Zustimmung des Landtags bedürfen.

Dazu ist aus dem Inhalte der bezeichneten Verträge, denen Lagepläne beigelegt bzw. angeheftet sind, anzuführen, daß:

1. für Rechnung der Firma Petroleum-Raffinerie, vormalig August Korff in Bremen, in Gemäßheit der §§ 6, 7, 8 und 10 des angezogenen Nachtrag-Vertrags vom 24. December 1891 von der Eisenbahn-Direktion ein eiserner Pier zwischen der Tongerner und Schützfelder Schlenge in Nordenham erbaut ist, dessen Kosten zum Betrage von 25 489,64 *M* eine unverzinsliche Forderung der Firma Korff bilden und dadurch getilgt bzw. der Firma Korff wieder vergütet werden, daß die auf Grund der jeweilig geltenden Hafensordnung für Nordenham berechneten, von allen Schiffen, welche den Pier benutzen, zu entrichtenden und zu vereinnahmenden Piergelder als Abschlagszahlungen

anzurechnen sind, ohne daß die Firma Korff selbst das für die ihr eigenthümlich gehörigen Schiffe zu entrichtende Piergeld baar zu bezahlen hat. Dieses ist vielmehr ohne Weiteres von der Bausumme abzuschreiben, bis dieselbe durch obige als Abschlagszahlungen geltenden Beträge getilgt ist, worauf der Pier in das Eigenthum des Oldenburgischen Staates übergeht und alsdann auch von der Firma Korff das Piergeld für Benutzung des Piers durch ihre Schiffe baar zu zahlen ist. Daneben ist der Eisenbahn-Direktion als Verpächterin der nach Maßgabe der oben bei Ziffer I erwähnten Verträge an die Firma Korff verpachteten Außengrodenfläche (groß 7510 qm) das Recht eingeräumt, nach Ablauf der pachtfreien Zeit (1. Mai 1902) die Pachttraten (jährlich 2776 *M*) ganz oder zum Theil auf die Baukosten des Piers anzurechnen. Eine andere Tilgung der Baukosten kann die Firma Korff nicht beanspruchen, während die Eisenbahn-Direktion jederzeit und ohne Kündigungsfrist die Bausumme bzw. den durch obige Abschreibungen noch nicht getilgten Rest an dieselbe zu zahlen berechtigt aber nicht verpflichtet ist.

2. die Eisenbahn-Direktion zum Zwecke der Lagerung von Salpeter in Nordenham einen Schuppen zwischen den vorhandenen Schuppen der Nordenhamer Lagerhausgesellschaft und der Firma Rodenburg erbaut und denselben an die Firma S. Matth. Gilbemeister in Bremen vermiethet hat. Die Baukosten dieses Schuppens zum Betrage von 19 101,17 *M* sind der Eisenbahn-Direktion, welche Eigenthümerin des Schuppens ist, und als solche die Kosten der Unterhaltung desselben, der Versicherung desselben gegen Feuergefahr zu tragen und im Falle der Beschädigung oder Zerstörung des Schuppens durch Feuer denselben wiederherzustellen hat, von der Firma Gilbemeister erstattet, welche dafür den Schuppen bis zum 1. Oktober 1910 zur Lagerung von Salpeter benutzt, so daß die Mietgelber in dem Betrage der Baukosten bestehen und demnach durch

20jährige Miethzeit als getilgt bezw. wiedererstattet gelten sollen. Die jährliche Miethe für den Schuppen beträgt darnach 955,60 *M.*, die an der Bauſumme zu Gunſten der Eiſenbahn-Verwaltung jährlich abgeſchrieben werden, ſo daß bei Aufhebung des Vertrages vor dem 1. Oktober 1910, welche nur von der Eiſenbahn-Direktion nach ihrem Ermessen beansprucht werden kann, die Mietherin die noch nicht amortifirte Bauſumme zurückerhält.

Da in derartigen Vertragsbeſtimmungen eine Umgehung der Anmerkung 3 zum Voranſchlage des Erneuerungsfonds der Eiſenbahn-Verwaltung für 1891/93, derzufolge die aus dem Erneuerungsfonds zu beſtreitenden Neubauten für Hafenanlagen in Nordenham und Elſfleth, abgeſehen von den Fällen der Noth und Gefahr, deſgleichen die Hochbauten der Bewilligung des Landtags unterliegen, inſofern geſehen werden könnte, als thatſächlich unter Verwendung von Einnahmen der Eiſenbahn-Verwaltung — (Piergeld bezw. Miethgelber) — ein in Nordenham erbauter Pier und ein daſelbſt errichteter Lagerſchuppen für

die Eiſenbahn-Verwaltung erworben werden, ſo erachtet die Staatsregierung für angezeigt, die durch dieſe Vereinbarungen geſchaffene Sachlage dem Landtage mitzutheilen.

Dabei darf noch hiñſichtlich der Vortheile der geſchaffenen Anlagen bemerkt werden, daß die Oldenburgiſchen Staats-Eiſenbahnen, abgeſehen von der Einnahme an Piergeld, aus dem Verſand der Firma Gilbemeiſter an Salpeter in den Jahren 1891 und 1892 eine Fracht-Einnahme von zuſammen 50 666,90 *M.*, und aus dem Verſand der Petroleum-Raffinerie, vormals Auguſt Korff, an Raff-Petroleum, Rohöl und Naphtha in den Jahren 1891 und 1892 eine auf zuverlässiger Grundlage berechnete Fracht-Einnahme von zuſammen 81 543 *M.* bezogen hat.

Hiernach läßt die Staatsregierung, indem ſie ſich zu etwa gewünſchten weiteren Erläuterungen im Eiſenbahn-Auſchuß bereit erklärt, beantragen:

der geehrte Landtag wolle den Eingang erwähnten Verträgen, ſoweit erforderlich, ſeine Zuſtimmung ertheilen.

Oldenburg, 1893 Januar 20.

Staatsministerium.

Sanſen.

Siebenbürgen.

Nebenanlage A. zu Anlage 13.

Vertrag

zwiſchen

der Großherzoglichen Eiſenbahn-Direktion zu Oldenburg einerſeits

und

der Firma Petroleum-Raffinerie, vormals Auguſt Korff zu Bremen, andererseits

über

Verpachtung eines Außengrodenplatzes und Geſtattung einer Petroleum-Tank-Anlage in Nordenham.

§ 1.

Die Großherzogliche Eiſenbahn-Direktion zu Oldenburg verpachtet der Firma Petroleum-Raffinerie, vormals Auguſt Korff in Bremen, die bei Station 4 der Beilage auf dem Außengroden ſüddlich Nordenham zwiſchen der Tongerner und der Schützfelder Schlenge gelegene, auf der angehefteten Zeichnung mit A. B. C. D. bezeichnete Außengrodenfläche von 70 m Länge und 30 m Breite mit abgerundeten Ecken, und einem Flächeninhalte von abgerundet 2000 qm zu einer der Aufbewahrung bezw. dem Vertriebe von rohem resp. raffinirtem Petroleum dienenden Tank-Anlage.

§ 2.

Der Pächterin wird die Aufhöhung der im § 1 bezeichneten Fläche bis zur Höhe des Schienenkopfes des Bahnhofes Nordenham — 2,50 m über gewöhnliches Hochwasser — und die Einfaffung derſelben mit einem Raje-deiche bis 3,20 m über gewöhnliches Hochwasser geſtattet. Weitere Erhöhungen bedürfen der vorherigen Zuſtimmung der Verpächterin.

§ 3.

Der in Ausführung der §§ 1 und 2 gebildete Platz, welcher, dem Eigenthume des Grund und Bodens folgend,

in das Eigenthum der Eisenbahn-Verwaltung übergeht, wird in einer lediglich von der Verpächterin zu bestimmenden Weise durch Schienengleise zugänglich gemacht.

Der zu den Gleisen erforderliche Grund und Boden bleibt im Besitze und Eigenthum der Eisenbahn-Verwaltung, welche das Recht uneingeschränkter Benutzung dieser Anlagen hat.

Von den Kosten derselben trägt die kontrahirende Firma nur die bei der ersten Herstellung der Gleisanlage, soweit solche für den Erdtransport erforderlich war, erwachsenden Kosten an Arbeitslöhnen und Bettung. Schwellen, Schienen und Kleineisenzeug werden nicht in Rechnung gestellt.

§ 4.

Außerdem werden zur Verbindung des gedachten Platzes mit dem Längspier — Pier Bernhard Müller — die erforderlichen Saug-, Druck-, Abzapf- und Dampfleitungen auf den Gründen der Eisenbahn-Verwaltung und an dem genannten Pier in einer Art angebracht, welche in allen Einzelheiten der Zustimmung der Eisenbahn-Direktion unterworfen und auf Verlangen derselben jederzeit zu ändern ist.

Die Kosten der angeordneten Aenderungen trägt die Pächterin.

§ 5.

Zum Betriebe der Leitungen dient eine Dampfmaschine. Das Kesselhaus derselben ist zwischen Station 5 und 6, die Pumpe zwischen Station 7 und 8 der Beilage, wie aus der angehefteten Zeichnung zu ersehen ist, zu errichten.

Die hierzu erforderlichen Grundflächen werden ebenfalls an die gedachte Firma verpachtet.

§ 6.

Die Herstellung eines neuen Piers in der Nähe des Platzes A. B. C. D. ist nicht Gegenstand dieses Vertrages. Jedoch wird vereinbart, daß nach geschieder Anlage eines solchen die Rohrleitungen und die Dampfmaschine eine zwischen den Kontrahenten zu bestimmende andere Lage erhalten sollen.

Die durch eine derartige Veränderung entstehenden Kosten fallen der Pächterin zur Last.

Das für die provisorische Herstellung des Pumpenhauses benutzte Aufhöhungsmaterial kann bei späterer Verschiebung des Gebäudes seitens der Pächterin benutzt werden.

§ 7.

Die im § 2 vorgesehene Terrain-Aufhöhung und die in den Paragraphen 4 und 5 bezeichneten Anlagen läßt die Pächterin für ihre Rechnung seitens der Eisenbahn-Verwaltung zum Selbstkostenpreise ausführen und verpflichtet sich dieselbe, die für diese Zwecke geforderten Anzahlungen jederzeit und ohne Verzug zu leisten. Nach Fertigstellung der Anlagen ist die Eisenbahn-Verwaltung verbunden, baldmöglichst eine Abrechnung über die Herstellungskosten herzugeben, deren einzelne Ansätze die kontrahirende Firma im Voraus als richtig anerkennt. Die Ausgleichung von

Guthaben erfolgt in Baar spätestens am 14. Tage nach der eisenbahnseitigen Zustellung der Rechnungen, widrigenfalls eine Verzinsung der fälligen Beträge mit vier vom Hundert eintritt.

Zahlungen der Pächterin sind von derselben an die Eisenbahn-Hauptkasse in Oldenburg zu leisten.

§ 8.

Der zu der Tank-Anlage nebst Zubehör erforderliche Grund und Boden wird während der ersten 10 Jahre des Betriebes derselben, und zwar vom 15. Oktober 1888 bis zum 15. Oktober 1898, seitens der Eisenbahn-Verwaltung unentgeltlich hergegeben. Dagegen verpflichtet sich die Pächterin, die bezeichneten Anlagen und die von denselben in Anspruch genommenen Landflächen während dieser pachtfreien Zeit ordnungsmäßig zu unterhalten und die dazu erforderlichen Arbeiten entweder selbst oder auf ihre Kosten von der Eisenbahn-Verwaltung ausführen zu lassen, wenn diese solche für nothwendig erachtet. Zu den Unterhaltungskosten sind auch die Kosten des Böschungsschutzes der Erdaufhöhungen zu rechnen, soweit letztere nicht eisenbahnseitig in Nutzung genommen werden.

§ 9.

Der Pächterin wird nach Ablauf der ersten 10 Pachtjahre das Vorpachtsrecht eingeräumt mit der Maßgabe, daß die Eisenbahn-Verwaltung verpflichtet ist, der Berechtigten auf ihren Wunsch das zur Tank-Anlage erforderliche Land bis zu einem Zeitraume von 10 Jahren zu verpachten. Die Pächterin verpflichtet sich bei Verlust ihres Vorpachtsrechts spätestens 3 Monate vor Ablauf der pachtfreien Zeit, mithin spätestens am 15. Juli 1898, schriftlich zu erklären, ob und für welche Zeit sie das ihr zustehende Vorpachtsrecht geltend machen will. Pächterin kann nur einmal von ihrem Vorpachtsrechte Gebrauch machen.

§ 10.

Vom 15. Oktober 1898 einschließlich an hat die Eisenbahn-Verwaltung den von der Tank-Anlage in Anspruch genommenen Grund und Boden ordnungsmäßig zu unterhalten, die Pächterin dagegen als Entgelt für die rund 2000 qm große, zur Errichtung der Anlage hergegebene Fläche A. B. C. D. sowie für etwaige außerhalb derselben in Anspruch genommene Landflächen eine Jahrespacht von vierzig Pfennigen für jedes Quadratmeter im Voraus, und zwar in halbjährigen Raten am 15. Oktober und 15. April jedes Jahres, beginnend am 15. Oktober 1898, für die Zeit, für welche die Pacht läuft, an die Stationskasse in Nordensham zu zahlen, wobei für das Ausmaß bestimmt ist, daß diejenige Flächengröße zur Anrechnung kommt, welche anderweitiger Nutzung entzogen ist; die von den Böschungen der Erdkörper bedeckten Grundflächen kommen nicht zur Anrechnung.

Für die Benutzung des Grund und Bodens zu Rohrleitungen wird eine Pacht nicht erhoben.



§ 11.

Die Vermessung der verpachteten Flächen erfolgt seitens der Eisenbahn-Verwaltung, und anerkennt Pächterin im Voraus die ermittelten Größen als richtig.

§ 12.

Den Beamten der Eisenbahn-Verwaltung steht behufs Vornahme von Revisionen das Betreten der Anlage jederzeit frei. Bezüglich der Instandhaltung derselben und des Erdkörpers ist den Anordnungen des Bahnmeisters Folge zu leisten.

§ 13.

Den nach den bestehenden Gesetzen und Anordnungen zu beachtenden Pflichten und Leistungen, insbesondere, soweit solche mit der Errichtung und dem Betriebe der Tank-Anlage in Verbindung stehen, hat die kontrahierende Firma, so lange sie Pächterin ist, zu genügen. Dieselbe übernimmt der Eisenbahn-Verwaltung gegenüber für diesbezügliche Unterlassungen ausdrücklich die Haft und verpflichtet sich ferner, für alle der Eisenbahn-Verwaltung aus dem Betriebe der Anlage erwachsenden Schäden und Nachtheile vollen Ersatz zu leisten.

§ 14.

Für die von der Pächterin gelagerten Gegenstände wird seitens der Eisenbahn-Verwaltung gegen Verderb, Beschädigung oder Abhandenkommen keine Gewähr geleistet, insbesondere verzichtet Pächterin auf jeden Ersatz von Schäden, der etwa durch Feuers- oder Wassergefahr entstehen könnte.

Die Eisenbahn-Verwaltung übernimmt es dagegen, alle an Terrain und Dossirungen eintretenden Schäden zur Kenntniß der Pächterin zu bringen und auf deren Ersuchen die erforderlichen Reparaturen zum Selbstkostenpreise ausführen zu lassen.

§ 15.

Sollte aus Betriebsrücksichten, welche lediglich die Eisenbahn-Verwaltung zu ermeßen hat, die Beseitigung der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Anlage erforderlich werden, so ist Pächterin verpflichtet, in einer von der Eisenbahn-Verwaltung zu bestimmenden Frist die zu ihrer Anlage gehörigen Einrichtungen ordnungsmäßig zu beseitigen oder auf ihre Kosten von der Eisenbahn-Verwaltung beseitigen zu lassen. Falls jedoch von der Verpächterin eine geringere Frist als 6 Monate bestimmt wird, entscheidet das Großherzogliche Staatsministerium zu Oldenburg.

Oldenburg, den 28. Februar 1889.

Verpächterin:

Großherzogliche Eisenbahn-Direktion.

B o r m a n n.

§ 16.

Ist die Anlage gemäß § 15 dieses Vertrages innerhalb der ersten 10 Pachtjahre — in der Zeit vom 15. Oktober 1888 bis zum 15. Oktober 1898 ausschließlich — beseitigt worden, so entschädigt die Eisenbahn-Verwaltung die Pächterin durch Erstattung desjenigen Theils der zur Terrain-Aufhöhung gemäß § 2 dieses Vertrages aufgewendeten Selbstkosten ohne Zinsen, welcher unter Zugrundelegung der 10 Jahre nach der nicht ausgenutzten Zeit zu bemessen ist.

Erfolgt die Beseitigung der in Rede stehenden Anlage später, so wird der Pächterin unter Anrechnung der abgelaufenen Pachtzeit die nicht ausgenutzte Pacht erlassen, eine weitere Entschädigung aber nicht gewährt.

§ 17.

Jede Afterverpachtung ohne Genehmigung der Eisenbahn-Verwaltung ist bei Vermeidung sofortiger Pachtentziehung unterlagt.

§ 18.

Die Eisenbahn-Verwaltung ist berechtigt, die Pacht ohne Kündigungsfrist zu entziehen, falls die Pächterin den bestehenden und noch zu erlassenden bahnpolizeilichen Anordnungen, sowie den vorstehenden Bedingungen zuwiderhandelt, oder aber mit der Pachtzahlung über 14 Tage hinaus sich im Rückstande befindet, und nach nochmaliger zuvoriger Annahmung ihrer Verpflichtung nicht nachgekommen ist. In diesen Fällen ist die Eisenbahn-Verwaltung nicht verpflichtet, der Pächterin irgendwelche Entschädigung oder einen Pachtzuschlag zu gewähren.

§ 19.

Zur Sicherheit für die Erfüllung ihrer vertragsmäßigen Verbindlichkeiten hat die Pächterin innerhalb 14 Tagen nach Unterschrift dieser Bedingungen bei der Eisenbahn-Hauptkasse in Oldenburg den Betrag von 1000 M., geschrieben „Eintausend Mark“, in Werthpapieren des Deutschen Reichs oder des Preussischen Staats zu hinterlegen.

§ 20.

Dieser Vertrag geht mit allen Rechten und Pflichten auf die Rechtsnachfolger der vertragschließenden Parteien über.

Bremen, den 12. März 1889.

Pächterin:

Petroleum-Raffinerie
vorm. August Korff.
August Korff.

Nebenanlage B. zu Anlage 13.

Nachtrag I

zum
Vertrage zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion zu Oldenburg einerseits,
und
der Firma Petroleum-Raffinerie, vormals August Korff zu Bremen andererseits,
über
Verpachtung eines Außengrodenplatzes und Gestattung einer Petroleum-Tank-Anlage
in Nordenham.

Einziger Paragraph,

Unter denselben, im angezogenen Vertrage vereinbarten Bedingungen verpachtet die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion zu Oldenburg der Firma Petroleum-Raffinerie, vormals August Korff, zu Bremen nachträglich zu demselben Zwecke eine Fläche von 61 m Länge und 30 m Breite und einem Flächeninhalt von 1830 qm, welche an die im § 1 des Hauptvertrages nach Ort und Größe bestimmte Fläche A. B. C. D. anschließt und in der angehefteten

Karte in blauer Zeichnung mit den Endpunkten E. F. versehen ist.

Die im § 8 des Hauptvertrages zugedilligte pachtfreie Zeit von 10 Jahren läuft für die nachträglich verpachtete Fläche vom 1. Januar 1889 an, mithin bis zum 1. Januar 1899, und beginnt demnach auch vom 1. Januar 1899 an das im § 9 des Hauptvertrages näher vereinbarte Vorpachtsrecht, sowie die im § 10 desselben festgesetzte Unterhaltungspflicht der Verpächterin und die Zahlungspflicht der Pächterin.

Oldenburg, den 28. Februar 1889.

Bremen, den 12. März 1889.

Verpächterin:

Pächterin:

Großherzogliche Eisenbahn-Direktion.

Petroleum-Raffinerie vorm. August Korff.

Bormann.

August Korff.

Nebenanlage C. zu Anlage 13.

Oldenburg, den 24. December 1891.
Bremen

Nachtrag II

zum
Vertrage zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion zu Oldenburg einerseits,
und
der Firma Petroleum-Raffinerie, vormals August Korff zu Bremen andererseits,
beziehungsweise zu dem Nachtrag I vom 28. Februar/12. März 1889
über
Verpachtung eines Außengrodenplatzes und Gestattung einer Petroleum-Tank-Anlage
in Nordenham.

§ 1.

Die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion zu Oldenburg verpachtet der Firma Petroleum-Raffinerie, vormals
Anlagen. XXIV. Landtag. 2. Versammlung.

August Korff, in Bremen nachträglich zu einer der Aufbewahrung beziehungsweise dem Vertriebe von raffinirtem und rohem Petroleum resp. der daraus gewonnenen Pro-



dukte dienenden Tank-Anlage zwei Flächen, die eine von 120,3 m Länge und \pm 25,10 m Breite und einem Flächeninhalt von \pm 3020 qm, die andere von \pm 38,5 m Länge und \pm 24 m Breite nebst einem Ansaße von \pm 9,5 m Länge und \pm 22,2 m Breite, zusammen mit einem Flächeninhalt von 1140 qm. Beide Flächen schließen an die bereits verpachtete Fläche unmittelbar, und zwar die erste südlich, die letzte nördlich an, und sind in der angehefteten Karte mit rother Farbe umrändert. Den südlichen Begrenzungslinien dieser Fläche sind die Buchstaben a n und d l, den nördlichen die Buchstaben b m und e f g h beige geschrieben. Die ganze Pachtfläche, welche sich aus den oben bezeichneten zwei Verträgen und diesem Vertrage ergibt, ist demnach 293,10 m lang und hat einen Flächeninhalt von 7510 qm.

§ 2.

Außerdem wird der genannten Firma ein Vorpachtsrecht des Eisenbahnterrains im Außengroden südlich der jetzigen Anlagen bis zur Grenze der Eisenbahn-Grundstücke eingeräumt, also auf eine Fläche von etwa 172 m Länge und etwa 30 m Breite, = rund 5100 qm.

Dieses Vorpachtsrecht erlischt mit dem 1. Mai 1896.

§ 3.

Für die gesammte Pachtfläche von 7510 qm, welche in der diesem Nachtrag angehefteten Karte mit a b c d e f g h i k l m n a bezeichnet und mit gelber Farbe umrändert ist, läuft die pachtfreie Zeit bis zum 1. Mai 1902. Von diesem Tage ab ist der Satz von 40 \mathcal{M} (vierzig Pfennigen) für jedes Quadratmeter der aufgehöhten Fläche, welche auf 6370 qm festgestellt ist, als Jahrespacht gemäß § 10 des Hauptvertrags im Voraus in halbjährigen Raten, und zwar am 1. Mai und 1. November jedes Jahres zu zahlen.

Für jedes qm des nicht aufgehöhten Landes einschließ- lich der Fläche für Kesselhaus und Brücke, festgestellt auf im Ganzen 1140 qm ist nach Beendigung der pachtfreien Zeit eine Jahrespacht von 20 \mathcal{M} in gleicher Weise zu entrichten. Sollte auch diese Fläche Seitens der Eisenbahn-Direktion ganz oder zum Theil erhöht werden, so tritt für das aufgehöhte Areal der Satz von 40 \mathcal{M} ein.

§ 4.

Die vertragschließenden Theile behalten den Abschluß eines Anschlußgleisvertrags bezüglich der westlich vom Pachtareal gestreckten Gleise vor. Diesem Vertrage sind die „Allgemeinen Bedingungen für die Anlage u. von Anschlußgleisen“ zu Grunde zu legen.

§ 5.

Die in § 3 bezeichnete Pacht zum Preise von 40 \mathcal{M} bzw. 20 \mathcal{M} für jedes qm läuft bis zum 1. Mai 1912 und von da ab stillschweigend jedesmal um ein Jahr weiter, sofern nicht eine der Parteien den Vertrag kündigt. Zu dieser Kündigung ist nach dem 30. April 1911 jede Partei unter Beobachtung einer einjährigen Kündigungsfrist befugt.

§ 6.

Die Eisenbahn-Direktion hat für Rechnung der Päch- terin einen eisernen Pier zwischen der Tongerner- und Schützfelder Schlenge hergestellt. Die entstandenen Kosten mit 25 489 \mathcal{M} 64 \mathcal{S} hat die Petroleum-Raffinerie mit den aufgelaufenen Zinsen erstattet.

§ 7.

Der von der Pächterin gemäß § 6 dieses Vertrages an Baukosten des Piers gezahlte Geldbetrag wird auf ein besonderes Vorschuß-Conto der Eisenbahn-Verwaltung als eine unverzinsliche Forderung der Pächterin gebucht, welche jederzeit und ohne Kündigungsfrist ganz oder zum Theil an dieselbe zu zahlen die Eisenbahn-Direktion berechtigt, aber nicht verpflichtet ist.

§ 8.

Zum Zwecke einer allmählichen Abtragung der im § 7 dieses Vertrages bezeichneten Forderung der Pächterin werden die auf Grund der jeweilig geltenden Hafensordnung für Nordenham berechneten Piergelder, welche von allen den Pier benutzenden Schiffen zu entrichten und zu verei- nahmen sind, als Abschlagszahlungen auf das eingerichtete Vorschuß-Konto gebucht. Die Pächterin ist nicht verpflichtet, das für die ihr eigenthümlich gehörigen Schiffe zu ent- richtende Piergeld baar zu bezahlen; vielmehr wird dieses ohne Weiteres von der Bau Summe abgeschrieben. Die Summe der so auf die Forderung der Pächterin abschlägig gezahl- ten Beträge wird am Anfang eines jeden Jahres der Pe- troleum-Raffinerie, vormals August Korff, mitgetheilt, welche dieselbe im Voraus als richtig anerkennt, vorbehalt- lich des Rechts, etwaige Unrichtigkeiten nachzuweisen.

Die Eisenbahn-Direktion ist befugt aber nicht ver- pflichtet, außerdem die nach Ablauf der pachtfreien Jahre von der Petroleum-Raffinerie, vormals August Korff für die ganze gepachtete Außengrodenfläche zu zahlenden Pacht- raten ganz oder zum Theil auf obige Forderung der Pächterin anzurechnen.

Eine andere Bezahlung dieser Forderung, als in diesem Paragraphen vorgesehen, kann von der Pächterin nicht beanprucht werden.

§ 9.

Sollte wider Erwarten die vorhandene Wassertiefe vor dem Pier sich während der Dauer der Pacht verflachen, derartig, daß Tankschiffe von solchem Tiefgang, wie gegen- wärtig dort anlegen, bei Ebbe Wasser unter dem Kiel nicht behielten, so wird Seitens der Eisenbahn-Direktion die Baggerung in dem erforderlichen Umfange veranlaßt und aus den angesammelten beziehungsweise kontirten Pier- geldern bezahlt. Reichen letztere Gelder zur Bezahlung der Baggerkosten nicht aus, so wird der überschießende Betrag von der Eisenbahn-Direktion ausgelegt und macht sich die- selbe demnächst aus den weiter anzusammelnden Piergeldern bezahlt.

§ 10.

Sind die Baukosten des Piers im Betrage von 25 489,64 \mathcal{M} in Ausführung des § 7 oder 8, oder in

Anwendung dieser Paragraphen getilgt, so geht der Pier in das Eigenthum des Oldenburgischen Staates über. Bei einem Erwerbe des Piers durch Baarzahlung ist nur derjenige Betrag von der Verpächterin zu zahlen, welcher noch nicht durch die gemäß § 8 gemachten Abschreibungen getilgt ist.

Nachdem der Pier in das Eigenthum des Oldenburgischen Staates übergegangen ist, sind selbstredend auch von den der Pächterin gehörigen Schiffen die Piergelder baar zu entrichten.

§ 11.

Die Petroleum-Raffinerie verpflichtet sich, so lange sie Eigenthümerin des Piers ist, denselben ordnungsmäßig zu unterhalten, und die dazu erforderlichen Arbeiten entweder selbst oder auf ihre Kosten von der Eisenbahn-Verwaltung ausführen zu lassen, wenn diese solche für nothwendig erachtet.

§ 12.

Der Pier wird nach seiner Vollendung der allgemeinen Benutzung in Gemäßheit der Hafensordnung für Nordenham übergeben, jedoch mit der Beschränkung, daß jedesmal drei Tage vor Ankunft der Korff'schen Tankschiffe, welche mindestens sechs Tage vor dem Eintreffen der Schiffe dem Hafenmeister in Nordenham anzuzeigen ist, der Pier für dieselben freigemacht werden muß.

Ausgeschlossen von der Benutzung des Piers bleiben jedoch für die Dauer der pachtweisen Benutzung die Petroleumschiffe anderer Firmen.

Die Petroleum-Raffinerie vormals August Korff verzichtet dagegen auf das Anlegen ihrer Petroleum-Tankschiffe an andern Piers des Hafens Nordenham außer in Nothfällen.

§ 13.

Es wird anerkannt, daß von der Pächterin die Kosten des Pumpgerüsts, welches die Eisenbahn-Verwaltung auf deren Kosten am Kopfe des Piers ausgeführt hat, bezahlt sind. Dies Pumpgerüst bleibt Eigenthum der Pächterin, wengleich der Pier in das Eigenthum der Eisenbahn-Verwaltung übergeht. Tritt § 15 des Hauptvertrags für die Tank-Anlagen in Kraft, so gilt derselbe auch für das Pumpengerüst. Es verfällt jedoch dem Staate bei Auflösung des Pachtvertrags über die im Außengroden an die Petroleum-Raffinerie, vormals August Korff, überlassenen Flächen, wenn die Pfähle nicht gleichzeitig mit den Tanks, Schuppen u. von den verpachteten Flächen entfernt sind.

§ 14.

Die vertragschließenden Theile sind darüber einverstanden, daß sämtliche von der Eisenbahn-Verwaltung für Rechnung

Großherzogliche Eisenbahn-Direktion.

B o r m a n n.

der Pächterin auf den verpachteten Grundstücken ausgeführten Arbeiten vertragsmäßig resp. fehlerlos geliefert und von der Pächterin bezahlt sind. Demnach wird der Schlußsatz von § 7, Absatz 1 des Hauptvertrags als gegenstandslos aufgehoben.

§ 15.

Die Eisenbahn-Direktion erkennt an, daß die der Pächterin eventuell obliegende Pflicht zur Beseitigung der Anlage gemäß § 15 des Hauptvertrags nur auf die ihr eigenthümlich gehörigen Gegenstände sich bezieht. Die Veräußerung der Tank-Anlagen oder des Pumpgerüsts oder der Schuppen gilt jedoch als Pfsterverpachtung, auf welche § 17 des Hauptvertrags Anwendung findet.

§ 16.

Ein dingliches Recht an dem Pachtareal wird der Pächterin nicht eingeräumt.

§ 17.

Für die aus diesem Nachtrags-Vertrage und den vorhergehenden Verträgen sich ergebenden Verpflichtungen der Parteien gilt Nordenham als Erfüllungsort.

Sollten über die Auslegung dieser Verträge oder über die sich aus denselben ergebenden Berechtigungen und Verpflichtungen Streitigkeiten oder Meinungsverschiedenheiten entstehen, so entscheidet über dieselben ein aus drei Personen gebildetes Schiedsgericht. Jede Partei ernennt einen Schiedsrichter; der Dritte wird von dem Oberlandesgericht Oldenburg ernannt, wenn die Parteien sich über die Person desselben nicht einigen sollten.

§ 18.

Der gegenwärtige Nachtrags-Vertrag wird als integrierender Bestandtheil des Hauptvertrags angesehen; sämtliche in letzterem enthaltenen Bestimmungen, Bedingungen und Abmachungen finden auf das Objekt des Nachtrags-Vertrags und auf das Verhältniß der Parteien Anwendung, soweit sie nicht ausdrücklich aufgehoben oder abgeändert sind.

§ 19.

Von diesem Vertrage sind zwei gleichlautende Ausfertigungen hergestellt, und je eine derselben jeder Partei eingehändigt.

§ 20.

Dieser Vertrag geht mit allen Rechten und Pflichten auf die Rechtsnachfolger der vertragschließenden Theile über.

Pächterin:

Petroleum-Raffinerie vorm. Aug. Korff.

(Unterschrift.)

Nebenanlage D. zu Anlage 13.

Vertrag

zwischen

der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion zu Oldenburg
und

der Firma J. Matth. Gilbemeister in Bremen

über

den Bau eines Lagerschuppens für Salpeter in Nordenham.

§ 1.

Laut Vereinbarung mit der Firma J. Matth. Gilbemeister ist von der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion ein Schuppen zwischen der Nordenhamer Lagerhaus-Gesellschaft und dem Rodenburg'schen Schuppen auf Eisenbahngründen erbaut worden. Der Schuppen ist 1086 qm groß. Der Bauplatz desselben ist durch etwa 1 m hohe Sandschüttung erhöht. Der Fußboden ist auf den in die Sandbettung gelegten Schwellen aus gefugten und gespundeten Brettern aufgenagelt. Die Wände und das Dach sind aus doppelten Bretterwänden gebildet und die Dachfläche ist mit Theerpappe belegt.

§ 2.

Die Baukosten des Schuppens belaufen sich auf 19101 M 17 S, welcher Betrag nach stattgehabter Prüfung der Rechnungen von Herrn J. Matth. Gilbemeister an die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion bezahlt ist.

§ 3.

Der Schuppen ist Eigenthum der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion, welche auf ihre Kosten die Unterhaltung desselben, sowie die Versicherung gegen Feuergefahr übernimmt.

Im Falle einer Beschädigung oder Zerstörung des Schuppens durch Feuer hat die Behörde die baldmöglichste Wiederherstellung des Schuppens auf ihre Kosten zu beschaffen.

§ 4.

Die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion vermietet den Schuppen der Firma J. Matth. Gilbemeister bis 1. Oktober 1910.

Die Miethe besteht in dem Betrage der Baukosten, welche durch die 20jährige Mietzeit am 1. Oktober 1910 beglichen sein sollen. Die jährliche Miethe des Schuppens beträgt somit 955 M 60 S, die vom Betrage der Bau-summe zu Gunsten der Eisenbahn-Verwaltung jährlich am 30. September, zunächst am 30. September 1891, abgeschrieben werden.

§ 5.

Vom 1. Oktober 1910 an tritt, wenn nicht vor dem

1. Januar 1910 von der einen oder andern Seite der Vertrag gekündigt wird, eine Verlängerung desselben, jedesmal auf 1 Jahr ein, so lange bis auf den 1. Oktober mit Einhaltung mindestens neunmonatlicher Kündigungsfrist eine Kündigung erfolgt. Vom 1. Oktober 1910 an beträgt der jährliche Mietpreis 10 % der anfänglichen Baukosten des Schuppens = 1910 M, und ist diese Miethe alljährlich am 30. September baar zu entrichten.

Wird der Vertrag seitens der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion gekündigt, und läßt diese den Schuppen nach abgelaufenem Vertrage weiter bestehen, um ihn anderweitig zu vermieten, so soll der Firma J. Matth. Gilbemeister ein Vormiethrecht in der Weise eingeräumt sein, daß sie in die ihr bekannt zu gebenden Bedingungen, zu welchen mit einem andern Miether abgeschlossen werden soll, eintreten kann, wenn sie innerhalb drei Tagen nach Aufforderung zur Annahme derselben Bedingungen sich bereit erklärt.

§ 6.

Sollte vor Ablauf der Mietzeit die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion das Areal, auf welchem der Schuppen erbaut ist, für Zwecke des öffentlichen Verkehrs nach ihrem Ermessen in Anspruch nehmen müssen, so ist sie dazu berechtigt. Die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion verpflichtet sich aber solchen Falles:

entweder den Vertrag neun Monate vorher zu kündigen,
oder das bei Aufhebung des Vertrages vorhandene Lager auf ihre Kosten nach einem andern für die Lagerung von Salpeter geeigneten Schuppen zu überführen, und diesen der Firma J. Matth. Gilbemeister bis zur Räumung jenes Lagers gegen eine nicht höhere als die in dem bis dahin benutzten Schuppen bezahlte Miethe zu überlassen, auch die der Firma J. Matth. Gilbemeister bei Abfuhr dieses Lagers per Bahn oder zu Wasser durch die ungünstigere Lage solchen Schuppens erwachsenden Mehrkosten zu erstatten.

Die Mietherin erhält in dem Falle der Aufhebung des Vertrags auf Grund des im Eingange dieses Paragraphen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion eingeräumten Rechtes von der Großherzoglichen Eisenbahn-

Direktion den verhältnißmäßigen Theil des von ihr bezahlten Mietpreises, nämlich im Verhältniß des noch nicht abgelaufenen Theils der Mietzeit zur ganzen Mietzeit, d. h. also die noch nicht amortisirte Bausumme zurückerstattet.

§ 7.

Der Schuppen ist zur Lagerung von Salpeter bestimmt; es wird jedoch ausdrücklich die Berechtigung zugestanden, auch andere Güter einzulagern, soweit dieselben nicht durch die in Nordenham gültige Niederlage-Ordnung ausgeschlossen sind.

Die Firma J. Matth. Gilbemeister wird allen ihren Gehülfen und Arbeitern, welche in dem Schuppen beschäftigt werden, die äußerste Vorsicht beim Gebrauche von Licht und Feuer vorschreiben.

§ 8.

Der Firma J. Matth. Gilbemeister ist das Recht der freien Mfster-Vermiethung zugestanden, sofern sich solche Mfster-Vermiethung oder anderweitige Verwerthung auf die Lagerung von Salpeter und anderer Düngstoffe bezieht. Soll der Schuppen zur Aufnahme anderer nach § 7 zulässiger Waaren vermietet werden, so hat Mietherin vor Abschluß solchen Vertrags die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion davon in Kenntniß zu setzen. Die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion ist alsdann berechtigt, solchen Verträge zu widersprechen, wenn sie den gegenwärtigen Vertrag aufhebt und die Miethe für den noch nicht abge-

Oldenburg, den . Mai 1892.

Großherzogliche Eisenbahn-Direktion.

laufenen Theil an die Firma J. Matth. Gilbemeister bezahlt. Der Widerspruch und das Erbieten muß binnen acht Tagen nach Kenntnißgabe der beabsichtigten Weitervermietung erfolgen.

§ 9.

Der Firma J. Matth. Gilbemeister ist das Recht eingeräumt, die zwischen ihren Schuppen und der Nordenhamer Lagerhaus-Gesellschaft noch freiliegende Fläche von ca. 500 qm mit einem gleichen Lagerschuppen bebauen zu lassen, worüber dieselbe sich bis zum 31. December 1892 zu erklären hat. Macht dieselbe von diesem Rechte Gebrauch, so gelten für diesen zweiten Schuppen sämtliche in diesem Verträge vorgesehene Bestimmungen. Die Mietzeit beginnt dann mit dem Tage, an welchem die Erbauung dieses zweiten Schuppens Seitens der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion in Angriff genommen wird, und endet 20 Jahre nach diesem.

§ 10.

Etwilige Streitigkeiten über Auslegung dieses Vertrags entscheidet unter Ausschluß des Rechtsweges ein Schiedsgericht von drei Personen, von denen jede Partei eine ernannt und in Ermangelung einer Verständigung der Parteien über den Obmann, die dritte Person durch das Großherzogliche Staatsministerium in Oldenburg ernannt wird.

Bremen, den 19. Mai 1892.

J. Matth. Gilbemeister.

Anlage 14.

An den Landtag des Großherzogthums.

In dem hieneben angeschlossenen Schreiben vom 5. März 1892 (Nebenanlage A) beantragte die Staatsregierung auf Grund der Bestimmung des Artikels 137, § 2 des Staatsgrundgesetzes bei dem ständigen Landtags-Ausschusse die gutachtliche Zustimmung zu dem in der Nebenanlage B angefügten Entwurfe einer Verordnung für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Enteignungen zu Hafenanlagen der Stadtgemeinde Oldenburg. Laut Nebenanlage C. erteilte der ständige Landtags-Ausschuß einstimmig seine

Oldenburg, 1893 Januar 23.

gutachtliche Zustimmung zu der Verordnung und es ist diese sodann unter dem 15. März 1892 publizirt worden.

Indem die Staatsregierung Vorstehendes dem geehrten Landtage mittheilt und inbetreff der Dringlichkeit und Zweckmäßigkeit der Erlassung der Verordnung auf das Schreiben an den ständigen Landtags-Ausschuß Bezug zu nehmen sich gestattet, läßt sie beantragen:

der Landtag wolle der Verordnung seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Staatsministerium.

Sansen.

Siebenbürgen.

Nebenanlage A. zu Anlage 14.

An den Vorsitzenden des ständigen Landtags-Ausschusses, Herrn Gutsbesitzer G. Ahlhorn zu Saderaltendeich.

Die Stadtgemeinde Oldenburg beabsichtigt im Anschluß an die Huntekorrektur die Anlage eines neuen bezw. die Vergrößerung des vorhandenen städtischen Hafens nach den von dem Stadtbaumeister aufgestellten Projekten.

Der Stadtmagistrat Oldenburg bittet nun um die Erlassung eines Enteignungsgesetzes für die zur Ausführung dieser Projekte erforderlichen Grunderwerbungen, und zwar bei Dringlichkeit der Sache, um den Erlaß einer Verordnung nach Maßgabe des Artikels 137, Ziffer 2, des Staatsgrundgesetzes.

Diesem Antrage möchte Folge zu geben sein. Daß der Stadt Oldenburg zum Bau der projektirten Hafenanlagen die Möglichkeit gegeben sein muß, das erforderliche Terrain nöthigenfalls im Wege des Enteignungsverfahrens zu erwerben, dürfte nach Lage der Verhältnisse nicht zweifelhaft sein. Da ein allgemeines Expropriations-Gesetz nicht existirt, und die ergangenen besonderen Enteignungsgesetze auf den vorliegenden Fall keine Anwendung erleiden, so wird dem Antrage des Stadtmagistrats Oldenburg nur durch Erlassung eines Special-Gesetzes entsprochen werden können. Weil die Inangriffnahme der geplanten Hafensbauarbeiten sich an die Durchstechung des Lichtenberger Grodens wird anschließen müssen, damit die Vortheile der Huntekorrektur rechtzeitig ausgenutzt werden können, so ist ein Aufschub bis zum nächsten ordentlichen Landtage nicht thunlich; es werden daher die gesetzlichen Bestimmungen durch eine auf Grund des Artikels 137, Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes zu erlassende Verordnung erlassen werden sollen, und mag hierfür auf folgende Präcedenzfälle verwiesen werden:

Verordnung vom 13. April 1875, betreffend die Enteignungen zu den Befestigungsanlagen von Wilhelmshaven — Gesetzsammlung Band XXIII, Seite 575 —,

Oldenburg, 1892 März 5.

Verordnung vom 4. Januar 1877, betreffend die Enteignungen zu einer Wasserleitung von Feldhausen nach Wilhelmshaven — Band XXIV, Seite 393. —

Indem sich die Staatsregierung daher beehrt, den Entwurf einer auf Grund des Artikels 137, Ziffer 2 des Staatsgrundgesetzes zu erlassenden Verordnung für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Enteignungen zu Hafenanlagen der Stadtgemeinde Oldenburg, hieneben dem geehrten ständigen Landtags-Ausschusse mit dem Antrage zugehen zu lassen, sich mit dem Entwurfe gutachtlich einverstanden erklären zu wollen, erlaubt sie sich dazu Folgendes zu bemerken:

Der Entwurf enthält eine Ausdehnung des Gesetzes vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen, dessen Bestimmungen auf den vorliegenden Fall zu regeln geeignet sind. Eine Ausdehnung dieses Gesetzes auf ähnliche Fälle ist wiederholt erfolgt:

cf. — außer den vorstehend bereits angeführten beiden Fällen — Gesetz vom 13. März 1876, betreffend die Enteignungen zu der Vergrößerung des Braker Hafens — Gesetzsammlung Band XXIV, Seite 108 —,

Gesetz vom 17. December 1878, betreffend die Enteignungen zu dem Ems-Jade-Kanal in der Strecke von der Landesgrenze bei Sanderbusch bis Wilhelmshaven — Band XXIV, Seite 656.

Im Uebrigen darf bezüglich des Inhalts des Entwurfs bemerkt werden, daß derselbe den Anträgen des Stadtmagistrats entsprechend so gefaßt ist, daß die Enteignungsvorschriften sich beziehen auf:

1. die etwaige Anlage eines neuen Hafens,
2. die Vergrößerung des gegenwärtigen Hafens,
3. und auf etwaige zukünftige Erweiterungen der zu 1 und 2 bezeichneten Hafenanstalten.

Staatsministerium.

Jansen.

Nebenanlage B. zu Anlage 14.

Entwurf

einer Verordnung für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Enteignungen zu Hafenanlagen der Stadtgemeinde Oldenburg.

Einziger Artikel.

Die Bestimmungen des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 28. März 1867, betreffend die Enteignungen zu Eisenbahnen, kommen auch auf die zur

Anlage eines neuen, oder die zur Vergrößerung des vorhandenen Hafens der Stadtgemeinde Oldenburg, sowie auf die zur Erweiterung dieser Hafenanlagen erforderlichen Enteignungen zur Anwendung.

Nebenanlage C. zu Anlage 14.

Verhandelt

Oldenburg, 1892 März 9, vom ständigen Landtags-Ausschuß.

Gegenwärtig: die Abgeordneten Ahlhorn, Meyer, Tanzen und Roggemann.

Es wurde das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 5. März d. J., betreffend Entwurf einer Verordnung für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Enteignungen zu Hafenanlagen der Stadtgemeinde Oldenburg, verlesen und sodann in die Berathung eingetreten.

Der Ausschuß erkannte die Nothwendigkeit des Er-

lasses der hier fraglichen Verordnung, auch die Dringlichkeit als vorliegend an, und beschloß der Ausschuß einstimmig, zu der Verordnung, wie sie dem Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums angelegt ist, gutachtlich seine Zustimmung zu ertheilen.

Vorgelesen, genehmigt, unterschrieben.

Ahlhorn.

Th. J. Tanzen. Benno Meyer. Roggemann.

Anlage 15.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die Fedderwarder Lootfengeseellschaft zu Blexen, welche bereits zu wiederholten Malen zum Bau eines neuen Lootfenschooners Vorschüsse aus der Landeskasse erhalten hat, wandte sich Anfang 1892 abermals mit einem Gesuch an die Staatsregierung um Gewährung einer staatlichen Unterstützung zum Zwecke der Ersetzung des abgängigen Lootfenschooners „Friedrich August“ durch ein neues Fahrzeug. Die Staatsregierung, welche es nach Lage der Sache für wünschenswerth und gerechtfertigt erachtete, der Lootfengeseellschaft wie in den frühern Fällen zu Hülfe zu kommen, richtete unterm 2. März 1892 das abschriftlich anliegende Schreiben an den ständigen Landtagsauschuß (Nebenanlage A). Dieser erklärte sich mit der Bewilligung eines

Oldenburg, 1893 Januar 24.

zinsfreien Vorschusses bis zum Betrage von 30 000 M., welcher in jährlichen Raten von 2000 M. abzutragen, gutachtlich einverstanden (Nebenanlage B) und es ist sodann der Lootfengeseellschaft der Vorschuß im Laufe des Jahres 1892 ausbezahlt worden.

Indem die Staatsregierung des Näheren, sowie auch bezüglich der Zweckmäßigkeit und Dringlichkeit der Angelegenheit auf das Schreiben an den ständigen Landtagsauschuß ergebenst Bezug nimmt, läßt sie beantragen:

der geehrte Landtag wolle sich mit der Gewährung des gedachten zinsfreien Vorschusses an die Fedderwarder Lootfengeseellschaft zu Blexen einverstanden erklären.

Staatsministerium.

Tanzen.

Siebenbürgen.

Nebenanlage A. zu Anlage 15.

Die Fedderwarder Lootsengesellschaft zu Blexen hat bereits zweimal einen zinsfreien Vorschuß aus der Landes- kasse zum Bau eines neuen Lootsenschooners erhalten, das erstemal im Jahre 1875 zum Betrage von 30 000 *M.*, das zweitemal im Jahre 1885 (Schreiben an den ständigen Landtags-Ausschuß vom 10. Juli 1885) zum Betrage von 10 000 *M.* Die Rückzahlung wurde in Raten von 2000 *M.* jährlich ausbedungen und es geschah die Bewilligung des zweiten Vorschusses, als von dem ersten Vorschuß noch 10 000 *M.* restirten, so daß die Abtragung des zweiten Vorschusses erst im Jahre 1891 ihren Anfang genommen hat und zur Zeit noch 8000 *M.* von demselben geschuldet werden.

Es hat nun die Fedderwarder Lootsengesellschaft wieder- um um die Bewilligung eines staatlichen Zuschusses gebeten, um den Lootsenschooner „Friedrich August“, welcher bereits 29 Jahre alt und das älteste Lootsenfahrzeug auf der Weser sei und immer mehr und kostspieligere Reparaturen verlange, durch ein neues Fahrzeug zu ersetzen, welches bezüglich seiner Segeltüchtigkeit mit den Schiffen der beiden andern Lootsengesellschaften konkurrieren könne. Außerdem hat die Lootsengesellschaft in Anbetracht ihrer fortdauernd bedrängten Lage um Erlaß der von ihr von dem Vorschuß von 1885 noch geschuldeten Beträge gebeten.

Die Kosten eines neuen Lootsenschooners werden sich auf pl. m. 55 000 *M.* belaufen, wozu aus dem Lootsen- fonds 20 000 *M.* zur Verfügung gestellt werden können, welchem Betrage ca. 6000 *M.* als muthmaßlicher Erlös aus dem Verkaufe des alten Schiffes hinzugehen werden, so daß noch ein Betrag von pl. m. 29 000 *M.* zu decken bleibt.

Die Staatsregierung ist nun der Ansicht, daß der Fedderwarder Lootsengesellschaft wie in den frühern Fällen

auch jetzt mit einem staatlichen unverzinslichen Vorschuß zu Hülfe zu kommen sein möchte, da es nicht zweifelhaft erscheint, daß die Gesellschaft aus eigenen Kräften einen Neubau nicht wird herstellen können und es wünschenswerth ist, daß dieselbe bezüglich ihres Materials nicht allzusehr gegen die rechtsufrigen Gesellschaften zurücksteht. Die Höhe des Vorschusses dürfte, um einigen Spielraum zu haben, wie im Jahre 1875, zu 30 000 *M.* zu bemessen und es werden im Uebrigen wegen Rückzahlung und Sicherstellung des Vorschusses dieselben Bedingungen wie in den früheren Fällen festzusetzen sein.

Ob und in welchem Umfange dem Antrage der Lootsen- gesellschaft auf Erlassung des noch rückständigen Theils des Vorschusses aus dem Jahre 1885 Statt zu geben sein möchte, wird die Staatsregierung in Erwägung ziehen und es behält dieselbe sich vor, eventuell dieserhalb dem Land- tage bei seinem nächsten Zusammentritt eine Vorlage zu machen.

Indem die Staatsregierung schließlich im Interesse der Lootsengesellschaft, welche eventuell baldigst mit dem Neubau zu beginnen wünscht, um thunlichste Beschleunigung der Angelegenheit bittet und zugleich die Beschränkung der Berathung auf die Mitglieder des Herzogthums anheimgiebt, läßt sie beantragen:

der ständige Landtagsausschuß wolle sich gutacht- lich damit einverstanden erklären, daß der Fedder- warder Lootsengesellschaft zu Blexen zur Erbauung eines neuen Lootsenschooners ein in jährlichen Raten von 2000 *M.* nach Tilgung der noch schweben- den Schuld rückzahlbarer zinsfreier Vorschuß bis zum Betrage von 30 000 *M.* aus der Landes- kasse gewährt werde.

Oldenburg, 1892 März 2.

Staatsministerium.

Jansen.

Nebenanlage B. zu Anlage 15.

Verhandelt

Oldenburg, 1892 März 9, vom ständigen Landtags-Ausschuß.

Gegenwärtig: die Abgeordneten Ahlhorn, Meyer, Tanzen und Roggemann.

Es wurde das Schreiben des Großherzoglichen Staats- ministeriums vom 2. d. Mts., betreffend Gewährung eines Vorschusses an die Fedderwarder Lootsengesellschaft, ge- lesen und dasselbe sodann einer Berathung unterzogen.

Nach dem Inhalt dieses Schreibens nahm der Aus- schuß an, daß die Beschaffung eines neuen Fahrzeugs für die Lootsengesellschaft ein Bedürfnis sei, um die Gesellschaft mit andern Lootsengesellschaften konkurrenzfähig zu erhalten.

Der Ausschuß war ferner mit dem Großherzoglichen Staatsministerium einverstanden, daß, wie in früheren



Fällen, so auch jetzt der Fedderwarder Lootsengesellschaft im öffentlichen Interesse mit einem Vorschuß zu Hülfe zu kommen sei.

Der Ausschuß erachtet hiernach den Antrag des Großherzoglichen Staatsministeriums für unbedenklich und hat — indem er die Dringlichkeit nach Lage der Verhältnisse ebenfalls anerkennt — einstimmig beschlossen, sein Gutachten dahin abzugeben:

daß der Fedderwarder Lootsengesellschaft zu Blexen zur Erbauung eines neuen Lootsenschooners ein in

jährlichen Raten von 2000 *M* nach Tilgung der noch schwebenden Schuld rückzahlbarer zinsfreier Vorschuß bis zum Betrage von 30 000 *M* unter denselben Bedingungen, wie früher, aus der Landes- kasse zu gewähren sei.

B. g. u.

Ahlhorn. Th. S. Tanzen. Benno Meyer.
Koggemann.

Anlage 16.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage läßt die Staatsregierung in Anlage A den Entwurf abändernder Bestimmungen zu dem über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Landgerichts für die freie und Hansestadt Lübeck und das Großherzoglich Oldenburgische Fürstenthum Lübeck unter dem 29./30. September 1878 abgeschlossenen Vertrage nebst Begründung mit dem Antrage zugehen:

Oldenburg, 1893 Januar 30.

der geehrte Landtag wolle dem Entwurf seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Der unter B anliegende Auszug aus dem Protokolle über die Verhandlungen des Provinzialraths ergibt, daß der letztere dem Entwurf gutachtlich zugestimmt hat.

Staatsministerium.

Tanzen.

Siebenbürgen.

Nebenanlage A. zu Anlage 16.

Entwurf.

Abändernde Bestimmungen

zu dem über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Landgerichts für die freie und Hansestadt Lübeck und das Großherzoglich Oldenburgische Fürstenthum Lübeck unter dem 29./30. September 1878 abgeschlossenen Vertrage.

1.

An die Stelle des Artikels 24 des Vertrages und der durch die Vereinbarung vom 10./17. Juli 1889 (Ziffer 2) dazu gegebenen Zusatzbestimmung tritt folgende Bestimmung:

Artikel 24.

Es beträgt das jährliche Gehalt des Präsidenten 10 000 *M*, und des Direktors 9000 *M*. Das Gehalt der Richter und des ersten Staatsanwalts beginnt mit 5000 *M* und steigt mit Alterszulagen von 5 zu 5 Jahren

von je 700 *M* bis zum Betrage von 7800 *M*. Das Gehalt des zweiten Staatsanwalts (Art. 21. Abs. 2) beginnt mit 4600 *M* und steigt mit Alterszulagen von 5 zu 5 Jahren von je 600 *M* bis zu 7000 *M*.

Die beiden obersten Dienstbehörden sind befugt, dem Ersten Staatsanwälte eine Funktionszulage bis zum Betrage von 600 *M* jährlich zu bewilligen.

Werden schon angestellte Richter und Staatsanwälte an das Landgericht berufen, so werden ihnen zur Ausmessung des Gehalts die Dienstjahre als Richter bezw. Staatsanwälte in Anrechnung gebracht.

Anlagen. XXIV. Landtag. 2. Versammlung.

9

Die Feststellung der übrigen Gehaltsätze bis zur Maximalgrenze im Ganzen von 30 000 *M* wird der obersten Dienstbehörde in Lübeck überlassen.

2.
Die im Vorstehenden bestimmten Gehaltsätze sind für die Zeit seit dem 1. Januar 1893 maßgebend.

Begründung.

Nachdem sich, wie in anderen Staaten, so auch in Lübeck das Bedürfniß geltend gemacht hat, die vor längerer Zeit bestimmten Beamtengehälter einer durchgreifenden Regelung und zugleich einer Aufbesserung zu unterziehen, und die Verhandlungen darüber Seitens des Senats in Lübeck mit der Bürgerschaft zum Abschluß gebracht sind, hat der Senat in Lübeck den Wunsch ausgesprochen, diese Maßregel auch für das Landgericht zur Geltung zu bringen. Dazu bedarf es der Abänderung der bezüglichen Bestimmungen in dem über das gemeinschaftliche Landgericht abgeschlossenen Staatsvertrage vom 29./30. September 1878 und den dazu 1889 vereinbarten Zusatzbestimmungen. Die im Entwürfe vorgesehenen Abänderungen entsprechen den vom Senat in Lübeck gemachten Vorschlägen, welche im Hinblick auf die in der Stadt Lübeck obwaltenden Verhältnisse als berechtigte und angemessene anzuerkennen sein werden. Im Näheren wird zu dem Inhalte des Entwurfs bemerkt:

Zu 1.

Im Artikel 24 des vorgedachten Vertrages ist das Gehalt des Präsidenten auf 9000 *M*, das des Direktors auf 8000 *M* festgestellt. Für die Richter und den Ersten Staatsanwalt ist ein Gehalt von 5000 *M*, durch Alterszulagen von je 500 *M* von fünf zu fünf Jahren bis 7000 *M* steigend, ausgeworfen. Dem Zweiten Staatsanwalt ist durch die Zusatzbestimmungen von 1889 ein Gehalt von 4500 *M*, durch Alterszulagen von je 225 *M* von fünf zu fünf Jahren bis 5400 *M* steigend, zugesichert.

Statt dieser Gehaltsätze sind im Entwürfe in Aussicht genommen: für den Präsidenten ein Gehalt von 10 000 *M*, für den Direktor von 9000 *M*, für die Richter und den Ersten Staatsanwalt ein Gehalt von 5000 *M*, durch vier Alterszulagen von je 700 *M* steigend bis 7800 *M*, für den Zweiten Staatsanwalt ein Gehalt von 4600 *M*, durch vier Alterszulagen von je 600 *M* steigend bis 7000 *M*.

Die hieraus erwachsenden Mehrausgaben würden nach dem für 1893 festgestellten Voranschlage für die Kosten des gemeinschaftlichen Landgerichts 6675 *M* betragen, woran indessen das Fürstenthum Lübeck nur mit 1180 *M* theilhaftig sein würde.

Abgesehen von den durch den Vertrag festgestellten Gehältern der Richter und Staatsanwälte ist es ferner für unvermeidlich erachtet worden, die Gehälter der Gerichtsschreiber, bisher 2100 bis 2800 *M*, sowie des Kanzlisten der Staatsanwaltschaft, bisher 1800 bis 2400 *M*, gleichmäßig auf 2400 bis 3000 *M* zu erhöhen. Es würden darnach für das gemeinsame Landgericht, im Vergleich zum Voranschlage für 1893 im Ganzen 1150 *M* mehr erfordert, von welchen das Fürstenthum Lübeck $\frac{1}{6}$ mit 230 *M* zu tragen haben würde.

Nach dem Art. 24 des Vertrages ist die Feststellung der übrigen Gehaltsätze bis zur Maximalgrenze von 20 000 *M* der obersten Dienstbehörde in Lübeck überlassen. Da diese Mittel nicht nur für die Gehälter der festgestellten Subalternbeamten, sondern auch für die Vergütungen der engagierten Hilfsbeamten, für Schreiber, außerordentliche Schreibhülfe, Gratifikationen u. s. w. in Anspruch genommen werden müssen, so hat schon bisher bei steigenden Geschäften und der dadurch bedingten Vermehrung der Schreibhülfe jener Maximalbetrag kaum ausgereicht, und wäre eine Erhöhung derselben auch ohne die erwähnten Gehaltsaufbesserungen der Gerichtsschreiber und Kanzlisten nothwendig geworden. Es wird sich daraus ergeben, daß eine Festsetzung des Maximalbetrages auf Grund des augenblicklichen Mehrbedarfs nicht genügend ist, da sie voraussichtlich in kurzer Zeit weitere Erhöhungen erforderlich machen würde. Aus diesem Grunde und um bei einer ferner noch nothwendigen Vermehrung des Personals nicht behindert zu sein, ist in dem Entwürfe die Erhöhung der Pauschalsumme auf 30 000 *M* dem Vorschlage des Senats in Lübeck entsprechend in Aussicht genommen.

Zu 2.

Die Einführung der neuen Gehaltsätze schon vom 1. Januar 1893 an beruht auf einem vom Senat in Lübeck ausgesprochenen Wunsche, insbesondere auch, um nicht bei einer Hinausschiebung des Termins auch die für die Amtsrichter in Lübeck beschlossenen entsprechenden Gehaltserhöhungen suspendiren zu müssen.

Nebenanlage B. zu Anlage 16.

Geschehen Gütin, auf dem Rathhause, 1893, Januar 21, Vormittags 11 $\frac{1}{4}$ Uhr.

Nachdem durch Schreiben Großherzoglicher Regierung vom 16. d. Mts. der Provinzialrath des Fürstenthums

Lübeck zu einer außerordentlichen Versammlung auf heute für einen Tag einberufen worden war, hatte sich zur Er-

öffnung derselben der Herr Regierungspräsident Mügenbecher unter Hinzuziehung des Unterzeichneten als Protokollführer hierher begeben, woselbst folgende Mitglieder des Provinzialraths anwesend waren:

- aus dem 1. Wahlkreise:
1. Bürgermeister Mahlstedt, Cutin;
 2. Amtsrentmeister Muus, Cutin;
- aus dem 2. Wahlkreise:
3. Gemeindevorsteher Lieweh, Schwartau;
- aus dem Wahlkreise 3a:
4. Postmeister Ott, Ahrensböck;
- aus dem Wahlkreise 3b:
5. Gemeindevorsteher Menz, Hörsten;
- aus dem 4. Wahlkreise:
6. Bauervogt Süchting, Arrade,
 7. Hofner Capell, Kensefeld,
 8. Hofner Hans Drepfau, Tankenrade;
- aus dem 5. Wahlkreise:
9. Gemeindevorsteher Böhs, Warnsdorf,
- aus dem 6. Wahlkreise:
10. Hofner Needwisch, Seereß;
- aus dem 7. Wahlkreise:
11. Gemeindevorsteher Scharbau, Woltersmühlen,
 12. Privatmann Westphal, Schwartau;
 13. Hofner Grimm, Krummsee,
 14. Privatmann Behrens, Fissau,
 15. Bauervogt Hans Böhmker, Bosau.

Der Regierungs-Präsident übergab sodann die den Provinzialrathsmitgliedern bereits mitgetheilte

Vorlage *N* 1: Regierungsschreiben vom 16. Januar 1893, betreffend abändernde Bestimmungen zu dem über die Errichtung eines gemeinschaftlichen Landgerichts für die freie und Hansestadt Lübeck und das Großherzoglich Oldenburgische Fürstenthum Lübeck unter

dem 29./30. September 1878 abgeschlossenen Vertrage

und wurde sofort in die beschließende Berathung derselben eingetreten.

Nachdem vom Vorsitzenden darauf hingewiesen, daß die vorliegenden Bestimmungen in Lübeck bereits angenommen und auch diesseits als gerechtfertigt anzuerkennen seien, stellte derselbe den Antrag, die Vorlage en bloc anzunehmen.

Diesem Antrage wurde von einer Seite widersprochen und vorgebracht, daß das Gehalt des Präsidenten mit 9000 *M* bereits hoch genug erscheine, insbesondere den Gehalten anderer höher gestellten Beamten gegenüber; der Bundespräsident der Schweiz beziehe nur ein Gehalt von 8000 Fr. und der Präsident der Vereinigten Staaten habe im Verhältniß nicht viel mehr. Die Gehalte der höheren Beamten bedürften der Aufbesserung nicht, dagegen sei die Erhöhung der Gehalte der unteren Beamten sehr wohl angebracht.

Von anderer Seite wurde bemerkt, daß wenn auch die Verbindung mit einem nahegelegenen Landgericht in Preußen finanziell vortheilhafter sein möge, doch der Vertrag mit Lübeck in Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse für das Fürstenthum als günstig bezeichnet werden müsse und es liege im Interesse des Fürstenthums, die Verbindung mit Lübeck auch fernerhin zu behalten.

Die Vorlage wurde sodann mit 14 gegen 1 Stimme gutachtlich angenommen.

Nachdem damit die Geschäfte des Provinzialraths beendet, erklärte der Regierungs-Präsident die Diät des Provinzialraths für geschlossen.

Schluß der Sitzung Vormittags 11³/₄ Uhr.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

Mahlstedt. Behrens. Muus.

Zur Beglaubigung:

R. Schläfte.

Anlage 17.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die Staatsregierung hat dem geehrten Landtage die ergebenste Mittheilung zu machen, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog zu Regierungs-Kommissaren für Oldenburg, 1893 Januar 26.

die Verhandlungen des auf den 7. f. Mts. einberufenen außerordentlichen Landtags sämmtliche vortragende Räte des Staatsministeriums zu ernennen geruht haben.

Staatsministerium.

Janßen.

Siebenbürgen.

9*

Anlage 18.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die Staatsregierung hat dem geehrten Landtage die ergebenste Mittheilung zu machen, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog den Geheimen Oberkammerrath

Rüder zum Regierungs-Kommissar zu ernennen geruht haben.

Oldenburg, 1893 Februar 8.

Staatsministerium.

Janßen.

Siebenbürgen.

Anlage 19.

An den Landtag des Großherzogthums.

1. Nach Artikel 4 des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 13. März 1891, betreffend den weitem Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, soll zur Bestreitung der Kosten der Herstellung der im Artikel 1 dieses Gesetzes aufgeführten Bahnen, soweit solche dem Staate zufallen, beziehungsweise zur Verzinsung und Tilgung der dieserhalb etwa aufzunehmenden Anleihen, sowie für später etwa zu beschließende Erweiterungen des Netzes und sonstige Ergänzungen, deren Kosten nicht aus dem Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung zu bestreiten sind, unter der Verwaltung des Staatsministeriums ein Eisenbahn-Baufonds errichtet werden. Nach Artikel 5 dieses Gesetzes soll für jede Finanzperiode mit Zustimmung des Landtags festgestellt werden, welche Verwendungen nach Maßgabe des Artikels 1 bezw. Artikels 4, Absatz 1 aus dem Eisenbahn-Baufonds erfolgen, bezw. welche Anleihen für Rechnung desselben etwa aufgenommen werden sollen.

2. Durch das Anleihegesetz vom 19. März 1891 und die dazu getroffenen Bestimmungen ist die Staatsregierung sodann zu einer Anleihe im Gesamtbetrage von 6 165 100 *M* ermächtigt, und zwar:

- | | |
|---|--------------------|
| 1. zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds bis zur Summe von 3 560 000 <i>M</i> , | |
| und zwar: | |
| a. für die Bahn von Nordenham nach Bleyerdeich | 455 000 <i>M</i> |
| b. für die Bareler Ringbahn 1 450 000 <i>M</i> ÷ 10 % Zuschuß der Gemeinden | 1 305 000 " |
| c. für die Bahn Oldenburg- | |
| Latus | 1 760 000 <i>M</i> |

Transport	1 760 000 <i>M</i>
Brake 1 500 000 <i>M</i> ÷ 10 %	
Zuschuß der Gemeinden	1 350 000 "
zusammen	3 110 000 <i>M</i>
nach Abzug der aus der Landes-	
kasse voranschläglich zuzuschießenden	200 000 "
bleiben	2 910 000 <i>M</i>
d. für den zweiten Nordenhamer	
Pier bis	650 000 "
macht obige	3 560 000 <i>M</i>

- | | |
|-------------------------------------|--|
| 2. zu Lasten der Eisenbahnbetriebs- | |
| kasse zwecks Vergrößerung des | |
| Wagenparks bis | 800 000 " |
| 3. zu Lasten der Landeskasse des | |
| Herzogthums | 1 805 100 " |
| und zwar: | |
| a. für den Braker Pier bis | 330 000 <i>M</i> |
| b. für die Huntekorrektur bis | 1 475 100 <i>M</i> (1 639 000 <i>M</i> |
| ÷ 10 % Zuschuß der Stadt | |
| Oldenburg) | |

Im Ganzen wie oben bis 6 165 100 *M*.

- | | |
|---|--------------------|
| 3. Für die Finanzperiode 1891/93 stehen der Staats- | |
| regierung zur Verfügung: | |
| a. zu Lasten des Eisenbahn-Bau- | |
| fonds obige | 3 560 000 <i>M</i> |
| b. zu Lasten der Eisenbahn-Be- | |
| triebskasse | 800 000 " |
| Latus | 4 360 000 <i>M</i> |

	Transport	4 360 000 M
c. zu Lasten der Landeskasse		1 203 000 "
	und zwar:	
a. für den Brafer		
Bier	330 000 M	
β. für die Hunte-		
korrektur	873 000 "	
	indem der Rest mit	
	602 100 M auf	
	die Finanzperiode	
	1894/96 verschoben	
	ist.	

Zusammen 5 563 000 M

4. Es ist jetzt bei dem außerordentlichen Landtage Seitens der Staatsregierung beantragt worden,

a. in der Vorlage Nr. 6:

Einverständnis mit der Sistrung des Baues der Bahn Nordenham-Alexerdeich und Verwendung des dadurch ersparten und bereits angeliehenen Betrages von rund 387 230 M zur theilweisen Deckung der aus dem Eisenbahn-Baufonds zu bestreitenden Bedürfnisse für 1893;

b. in der Vorlage Nr. 7:

Zustimmung zum Ankauf der Schramm'schen Schuppen und Deckung der Kaufsumme von rund 123 050 M aus den Mitteln des Eisenbahn-Baufonds;

c. in der Vorlage Nr. 8:

Genehmigung der Erhöhung der für die Erweiterung der Pier-, Gleis- und sonstigen Anlagen zu Nordenham mit 650 000 M bewilligten Mittel auf 828 939 M 84 S zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds;

d. in der Vorlage Nr. 11:

Genehmigung der Ueberschreitungen der für

Oldenburg, 1893 Februar 14.

Staatsministerium.

Jansen.

Conze.

den Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für 1891/93 bewilligten Mittel, und Bewilligung des danach auf 1 315 874 M 31 S berechneten Mehrbedarfs des Erneuerungsfonds für 1891/93 zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds.

Finden diese Anträge die Zustimmung des Landtags, dann ist einerseits von den in dem Anleihegesetz vom 19. März 1891 bezifferten 6 165 100 M die Summe von ca. 387 230 M verfügbar, es fehlt andererseits aber, sofern im Uebrigen die bisher zur Anleihe bestimmten Beträge für diejenigen Zwecke verfügbar gehalten werden sollen, für welche sie bestimmt worden sind, die Deckung für die Summe von 1 617 865 M (123 050 M für die Schramm'schen Schuppen, 178 940 M für die Erweiterung der Pier- u. Anlagen zu Nordenham und 1 315 875 M für den Mehrbedarf des Erneuerungsfonds für 1893), und bedarf es also nach Verwendung obiger rund 387 230 M noch der weitem Deckung für den Fehlbetrag von 1 230 635 M. Dieser Betrag wird solchenfalls, da es an andern verfügbaren Mitteln zur Zeit fehlt, insbesondere auch die Mittel der Landeskasse für die im Landeskaassen-Voranschläge für 1891/93 vorgesehenen Ausgabenzwecke ungeschmälert verfügbar gehalten werden müssen, auf dem Wege der Anleihe herbeizuschaffen sein.

5. In der Voraussetzung des Einverständnisses des Landtages mit der Deckung der Fehlbeträge durch eine weitere Anleihe für das Herzogthum zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds, beehrt sich nun das Staatsministerium in der Anlage den Entwurf des solchenfalls zu erlassenden weitem Anleihegesetzes zur verfassungsmäßigen Zustimmung vorzulegen, indem es nur bemerkt, daß derselbe sich, abgesehen von den Zwecken und den Beträgen der Anleihe, ganz an das Anleihegesetz vom 19. März 1891 anschließt.

Nebenanlage zu Anlage 19.

Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Aufnahme einer Anleihe.

Artikel 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Bestreitung

1. der Kosten des Ankaufs der Schramm'schen Schuppen zu Nordenham zum Betrage von rund 123 050 M,
2. der Mehrkosten der Pier-, Gleis- und sonstigen Anlagen.

XXIV. Landtag. 2. Versammlung.

lagen zu Nordenham im Betrage von rund 178 940 M,

3. des Mehrbedarfs des Eisenbahn-Erneuerungsfonds für 1891/93 zum Betrage von etwa 1 315 875 M

zunächst die in Folge Sistrung des Baues der Eisenbahn

10

von Nordenham nach Bleyerdeich ersparten rund 387 230 *M* zu verwenden, den Rest aber bis zum Gesamtbetrage von 1 230 635 *M* im Wege des Kredits flüssig zu machen und zu diesem Zwecke in dem Nominalbetrage, wie er zur Herbeischaffung dieser Summe erforderlich sein wird, eine Anleihe zu Lasten der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg aufzunehmen und Schuldschreibungen auszustellen.

Artikel 2.

Die Anleihe ist Seitens der Gläubiger unkündbar. Der Staatsregierung bleibt das Recht vorbehalten, dieselbe

sowohl in ihrem Gesamtbetrage wie in ihren einzelnen Theilen und in Theilbeträgen derselben zur Einlösung gegen Baarzahlung des Nennwerths der Schuldschreibungen 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 deren Verzinsung zu bestimmen hat, beauftragt.

Anlage 20.

An den Landtag des Großherzogthums.

Durch das Anleihegesetz vom 19. März 1891 und die dazu getroffenen Bestimmungen ist die Staatsregierung unter Anderem ermächtigt, zur Bestreitung der Kosten des weitern Ausbaues des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung bis zu 2 910 000 *M*, und zwar zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds, anzuleihen. In diesem Betrage steckt eine nach Abzug von 10 % Zuschuß der Gemeinden von dem ursprünglichen Kostenanschlag von 1 500 000 *M* sich ergebende Summe von 1 350 000 *M* für die Bahn Oldenburg-Brake. Nach Ziffer 1 des Schreibens des Staatsministeriums vom 15. v. Mts., Anlage Nr. 10, stellt sich aber nach näherer Prüfung des Projekts der Kostenaufwand für diese Bahn schon dann auf 1 700 000 *M*, wenn eine nur provisorische Herstellung der Hochbauten als für das nächste Bedürfniß genügend angenommen wird, und wird, wenn die Hochbauten für absehbare Zeit genügend hergestellt werden sollen, auf einen entsprechend höhern Gesamtaufwand gerechnet werden müssen. Veranschlagt man diesen Gesamtaufwand auf rund 1 780 000 *M*, mithin gegenüber der ursprünglichen Anschlagssumme von 1 500 000 *M* auf ein Mehr von ca. 280 000 *M*, so werden von diesem Mehrbedarf unter Festhaltung des Zuschusses von 10 % Seitens der beteiligten Gemeinden 28 000 *M* auf diese Gemeinden und

252 000 *M* auf das Herzogthum zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds fallen.

Seitens des Eisenbahn-Ausschusses des geehrten Landtags ist nun die Staatsregierung um Einstellung des für den Bau der Bahn Oldenburg-Brake erforderlichen, aus den Mitteln des Eisenbahn-Baufonds zu deckenden Mehrbedarfs bis zur Summe von 250 000 *M* in den dem Landtage mit Schreiben vom 14. d. Mts. vorgelegten Anleihegesetz-Entwurf (Anlage 19) ersucht worden, und findet die Staatsregierung keinerlei Bedenken, diesem Ersuchen zu entsprechen.

Hiernach beantragt das Staatsministerium ergebenst, in Artikel 1 des bezeichneten Gesetzesentwurfs als Ziffer 4 einzuschalten:

„4. des Mehrbedarfs, welchen die Eisenbahn von Oldenburg nach Brake über die in dem Anleihegesetz vom 19. März 1891 mit 1 350 000 *M* vorgelegene Summe erfordert, bis zum Betrage von 250 000 *M*“ und sodann den im Artikel 1 zu 1 230 635 *M* angegebenen, durch Anleihe zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds zu deckenden Restbetrag auf 1 480 635 *M* zu erhöhen.

Einer weitem Ermächtigung zur Verwendung obiger 250 000 *M* wird es zur Zeit — für die Finanzperiode 1891/93 — nicht bedürfen.

Oldenburg, 1893 Februar 16.

Staatsministerium.

Janßen.

Conze.