

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

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

Staat Oldenburg

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

Anlage 31-40

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

Anlage 31.

Bericht des Verwaltungsausschusses

über die Petition des Thierarztes Grashorn zu Ovelgönne, betr. Pferdezucht.

Obwohl der Ausschuß mit dem Petenten einer Meinung ist, daß es zur Bekämpfung des Kehlkopfpfeifens sehr energischer Maßregeln bedarf, da es sich um einen Erbfehler handelt, auch anerkennt, daß die bisher von der Röhrenkommission dieserhalb getroffenen Maßregeln Stückwerk sind und bei Weitem nicht ausreichen, so können doch die in der Petition niedergelegten Bedenken nur dazu dienen, bei einer demnächstigen Aenderung des Röhrengesetzes als Material benutzt zu werden.

In Ermangelung eines eigentlichen Petitus und in Rücksicht darauf, daß, wie der Herr Regierungskommissar erklärt, das Staatsministerium bereits eine durchgreifende

Maßregel in Aussicht genommen, für die laufende Finanzperiode aber die beschränkten Mittel hindernd im Wege stehen, beantragt der Ausschuß:

in Erwägung, daß eine durchgreifende Maßregel zur Bekämpfung des Kehlkopfpfeifens in Aussicht genommen, jedoch eine Aenderung des Röhrengesetzes dieserhalb nothwendig ist, welches Sache des nächsten ordentlichen Landtages sein dürfte,

der Landtag wolle die Petition des Thierarztes Grashorn zu Ovelgönne dem Staatsministerium als Material überreichen und zur Tagesordnung übergehen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

U f s.

Anlage 32.

Bericht des Verwaltungsausschusses

über die Petition der Abtheilung Berne der oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft, betr. die Verlegung der Hengstföhrungen.

Die landwirthschaftliche Abtheilung Berne hat im Januar 1892 eine von fast sämtlichen Hengsthaltern des Herzogthums unterschriebene Eingabe dem Centralvorstande der oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft zugehen lassen, in welcher dem Wunsche Ausdruck gegeben war, der Centralvorstand möge beim Großherzoglichen Staatsministerium dahin zu wirken suchen:

- 1) daß die ordentliche (Haupt-) Röhren und die Nachföhrung der Hengste in der Weise zusammengelegt werden, daß künftig nur einmal im Jahre und zwar im Monat März eine ordentliche Röhren stattfinde;
- 2) daß die Hengstföhrungen künftig an einem Orte des Herzogthums abgehalten werden.

Der Centralvorstand hat zunächst sämtliche Abtheilungen der Oldenburgischen Landwirthschafts-Gesellschaft gutachtlich gehört. Die Erklärungen der einzelnen Abtheilungen sind sehr verschieden ausgefallen. 16 Abtheilungen haben sich für den vollen Antrag der Abtheilung Berne

ausgesprochen. 4 Abtheilungen haben lediglich der ersten Hälfte des Antrags zugestimmt, 1 Abtheilung hat sich nur für den zweiten Antrag erklärt. Gegen den ganzen Antrag Berne haben sich 8 Abtheilungen entschieden. Das gesammelte Material ist vom Centralvorstande dem Großherzoglichen Staatsministerium übergeben worden, welches unter dem 16. Januar d. J. seine Entscheidung dahin abgegeben hat, daß es insbesondere auch im Hinblick auf die in den züchterischen Kreisen hervorgetretenen völlig getheilten Meinungen über den von der Abtheilung Berne gestellten Antrag auf Zusammenlegung der Haupt- und Nachföhrung und Abhaltung der Röhren an einem Orte sich nicht veranlaßt sehen könne, dem Antrage weitere Folge zu geben.

Nach Mittheilung des Regierungskommissars nimmt die Großherzogliche Staatsregierung diesen Standpunkt auch noch jetzt ein. Dieselbe ist allerdings nicht abgeneigt, in den beiden hier aufgeworfenen Fragen eine Aenderung des Röhrenwesens eintreten zu lassen. Sie hält jedoch

die Sache noch nicht für spruchreif und will zunächst abwarten, daß volle Klarheit darüber geschaffen wird, ob die beantragten Aenderungen der Abtheilung Berne unserer heimischen Pferdezucht zum Vortheil gereichen werden.

Von dem Regierungsvertreter wurde noch hervorgehoben, daß das Großherzogliche Staatsministerium um so weniger in der Lage gewesen sei, dem Antrage Berne zu entsprechen, als gleichzeitig von einer größeren Anzahl Züchter des Stadlandes eine Gegenvorstellung eingegangen sei, worin dieselben sich gegen beide Anträge ausgesprochen hätten und ferner ein Beschluß des Brafer und Butjadinger Amtraths, welche beide gegen die beantragte örtliche Zusammenlegung der Köhrungen Einspruch erhoben hätten.

Der Ausschuß hat beide Anträge getrennt behandelt:

1. Die Zusammenlegung der Haupt- und Nachköhrungen im Monat März jeden Jahres.

Die ordentliche (Haupt-) Köhrung der Hengste hat nach Art. 8 § 1 des Köhrungsgesetzes vom 18. August 1861 im Monat Juli jeden Jahres zu geschehen. Außerdem können nach Art. 7 § 2 desselben Gesetzes vor Anfang der Beschälzeit in den Monaten Januar, Februar und März Nachköhrungen verlangt werden, und zwar für solche Hengste, welche zur Zeit der ordentlichen Köhrung wegen Krankheit oder geringen Alters nicht vorgeführt oder aus anderen Gründen zurückgesetzt oder auch erst nach der ordentlichen Köhrung aus dem Auslande eingeführt sind. Diese Nachköhrungen haben seit Bestehen des Gesetzes regelmäßig im Monat März jeden Jahres stattgefunden; es sind auf denselben namentlich die 3jährigen Hengste vorgeführt worden, welche zur Zeit der ordentlichen Köhrung noch nicht das genügende Alter besaßen. Nach Absicht der Abtheilung Berne sollen nun diese beiden Köhrungen (Haupt- und Nachköhrung) in der Weise zusammengelegt werden, daß künftig nur einmal im Jahre und zwar im März eine ordentliche Köhrung stattfindet. Der Ausschuß kann dem Antrage Berne und den dafür angeführten Gründen nur zustimmen. Die Köhrung der Hengste im Juli unmittelbar nach Beendigung der Deckzeit muß nothwendiger Weise zur Folge haben, daß die Thiere während der Deckzeit in unnatürlicher Weise mit Milch, Eiern u. gemästet werden, damit dieselben bei der Köhrung in einer möglichst guten äußerlichen Form erscheinen. Diese übertriebene Mästung kann aber unserer Pferdezucht nur zum Nachtheil gereichen; sie verweichlicht die Hengste und kann in Folge dessen degenerirend auf die Nachzucht wirken. Eine solche Mästung wird sofort in Wegfall kommen, wenn nur eine Köhrung stattfindet und dieselbe in den Monat März, also eben vor beginnender Deckzeit verlegt wird. Die Hengsthalter können dann die Thiere während der Deckzeit abmagern lassen und finden im Winter hinlänglich Zeit, um dieselben bis zur nächsten Märzköhrung durch eine allmähliche rationelle Fütterung in einen guten Stand zu setzen. Die augenblicklichen zweimaligen Köhrungen gewähren allerdings dem Hengsthalter insoweit einen besonderen Vortheil, als derselbe sich, wenn ihm ein im Frühjahr bei der Nachköhrung angeführter Hengst im Juli bei der Hauptköhrung abgeföhrt wird, sofort davon machen kann. Künftig würde er diesen Hengst bis zum März des

nächsten Jahres halten müssen; erfolgt dann ebenfalls seine Abköhrung, so hat er denselben für die Zeit vom Juli bis zum März, also volle 7 Monate umsonst gefüttert. Es ist in Frage gekommen, ob auch die angeregte Aenderung nach dieser Richtung hin manchen Hengsthalter abhalten werde, noch weiter Hengste zu halten, so daß ein Mangel an genügendem Deckmaterial eintreten könne. Der Ausschuß glaubt jedoch diese Befürchtung nicht theilen zu sollen. Die Hengsthalter sind es ja selbst gewesen, von denen die Anregung der hier fraglichen Aenderung ausgegangen ist; es wird somit angenommen werden müssen, daß dieselben dem angeführten eventuellen Nachtheil einen besonderen Werth nicht beilegen. Andererseits wird auch dagegen geltend gemacht werden können, daß es für die jungen Hengste im Allgemeinen nicht günstig ist, wenn dieselben unmittelbar nach der Deckzeit schon wieder zur Köhrung vorgeführt werden. Dieselben haben keine Zeit gehabt, sich zu entwickeln und laufen dann leicht Gefahr, abgeföhrt zu werden. Die Gefahr der Abköhrung wird jedenfalls eine geringere, wenn den jungen Thieren bis zum März des nächsten Jahres wird Gelegenheit gegeben werden, sich gehörig zu entwickeln.

2. Die Abhaltungen der Hengstköhrungen an einem Orte des Herzogthums.

Die Hengstköhrungen finden augenblicklich an verschiedenen Orten des Herzogthums (Oldenburg, Rodenkirchen, Sever und Barel) statt. Sollen dieselben örtlich zusammengelegt werden, so wird als ein geeigneter Ort hierfür nur die Stadt Oldenburg in Frage kommen können. Die Abtheilung Berne ist der Ansicht, daß eine solche Zusammenlegung der Köhrungen an einem Orte fördernd auf unsere Pferdezucht wirken werde. Sowohl die Großherzogliche Köhrungskommission als auch die Züchter würden erst dann in den Stand gesetzt werden, sich ein sicheres Bild der gesammten Pferdezucht unseres Herzogthums zu machen; auch werde sich dann ermöglichen lassen, mit der Köhrung einen Hengstmarkt zu verbinden.

Die hier aufgeworfene Frage fand im Ausschuß eine verschiedene Beurtheilung.

Von der Mehrheit des Ausschusses (Dohm, Gruben, Pancratz, Plagge und Schröder) wurde bestritten, daß die beantragte Zusammenlegung der Hengstköhrungen an einem Orte eine so große Bedeutung für unsere Pferdezucht habe.

Die Zuchtziele und die zu stellenden Anforderungen deckten sich nicht in sämmtlichen Bezirken. Die Großherzogliche Köhrungskommission werde deshalb viel eher im Stande sein, sich ein zutreffendes Urtheil zu bilden, wenn ihr das vorhandene Deckmaterial bezirksweise zur Prüfung vorgeführt werde. Dasselbe gelte von dem Züchter. Es sei viel richtiger, daß derselbe sein Interesse auf die Hengste seines Bezirks beschränke und sich daraus das für seine Züchtung Passende herausfuche. Die Besichtigung sämmtlicher Hengste an einem Orte könne ihn verwirren. Eine Zusammenlegung der Hengstköhrungen würde voraussichtlich auch eine Zusammenlegung der Stutenköhrungen zur Folge haben. Ferner seien die weiten Wege in Betracht zu ziehen. Der Züchter käme leicht dazu, den in seinem Bezirk belegenen nahen Köhrungsort aufzusuchen; mancher werde



aber zu Hause bleiben, wenn er zu dem Zwecke einen weiten Weg machen müßte. Vor allem müsse aber bei Beurtheilung dieser Frage auf die bestehenden lokalen Interessen Rücksicht genommen werden; namentlich seien es die Aemter Brake und Butjadingen, welche hierauf mit Recht Anspruch machen könnten. Diese beiden Aemter seien dasjenige Gebiet, wo die Pferdezzucht in hoher Blüte stehe. Die Gemeinde Rodentkirchen habe keine pecuniären Opfer gescheut und sei den Wünschen der Hengsthalter dadurch entgegen gekommen, daß sie für die Herstellung einer Hengsthalle Sorge getragen habe. Dieser Bezirk würde in einer solchen Maßnahme eine große Härte finden, wie bereits die angeführten Beschlüsse der beiden dortigen Amtsräthe zur Genüge beweisen. Ein Hengstmarkt werde sich hier schwerlich entwickeln. Man müsse bedenken, daß das vorhandene Deckmaterial zum weit größten Theil nicht hier gezüchtet, sondern vom Auslande, namentlich aus Ostfriesland, eingeführt sei. Man könne in dieser Hinsicht unser Herzogthum nicht mit Ostfriesland vergleichen und erwarten, daß sich hier in ähnlicher Weise ein Hengstmarkt entwickeln werde wie in Aurich.

Die Minderheit (Alfs, Hanken, Klein und Kückens) glaubt auch in dieser Frage den Ausführungen der Abtheilung Berne voll und ganz beitreten zu sollen. Dieselbe hielt dafür, daß es im Interesse unserer Pferdezzucht von der größten Bedeutung sei, daß sowohl der Großherzoglichen Röhrenskommission als auch den Züchtern Gelegenheit gegeben werde, das gesammte Deckmaterial unseres Herzogthums an einem Orte zusammen zu sehen. Bei den jetzigen günstigen Verkehrsverhältnissen gäbe es keine weiten Wege mehr; ein etwas längerer Weg werde den Züchter nicht veranlassen können, von der Röhren fortzubleiben. Es beweise dies die Abstimmung der landwirthschaftlichen Abtheilungen des entfernt gelegenen Seeverlandes, von denen sich nur eine Abtheilung gegen die örtliche Zusammenlegung ausgesprochen habe. Allerdings werde augenblicklich noch nicht viel Hengstmaterial hier im eigenen Lande gezüchtet, aber man fange bereits damit an und

werde die Einführung eines Hengstmarktes mit diesen Bestrebungen ganz besonders unterstützen. Die Befürchtung, der Hengstmarkt könne zur Folge haben, daß unser bestes Deckmaterial in's Ausland gehe, erscheine unbegründet. Der Hengstmarkt soll nur Gelegenheit geben, die abgeführten und minderwerthigen Hengste absetzen zu können; daß auch angeführte Thiere dort verkauft werden könnten, sei ausgeschlossen. Wo es sich um die Einführung einer guten Sache im Interesse der Pferdezzucht unseres ganzen Landes handele, da könnten die entgegenstehenden lokalen Interessen eines Bezirks ein entscheidendes Hinderniß nicht abgeben.

Der Ausschuß beantragt hiernach:

Antrag Nr. 1.

Der Landtag wolle den Antrag der Abtheilung Berne, „die ordentliche (Haupt-) Röhren und die Nachröhren der Hengste in der Weise zusammenzulegen, daß künftig nur einmal im Jahre und zwar im Monat März eine ordentliche Röhren stattfinden“, der Großherzoglichen Staatsregierung zur Berücksichtigung überweisen.

Antrag Nr. 2.

(Mehrheitsantrag).

Der Landtag wolle den Antrag der Abtheilung Berne, „daß künftig die Hengst-Röhren an einem Orte des Herzogthums abgehalten werden“, der Großherzoglichen Staatsregierung zur Prüfung überweisen.

(Minderheitsantrag).

Der Landtag wolle den Antrag der Abtheilung Berne, „daß künftig die Haupt-Röhren an einem Orte des Herzogthums abgehalten werden“, der Großherzoglichen Staatsregierung zur Berücksichtigung überweisen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Kückens.

Anlage 33.

Bericht des Verwaltungsausschusses

über das Schreiben des Staatsministeriums, betr. anderweitige Organisation des landwirthschaftlichen Unterrichtswesens, bezw. die dieserhalb nothwendigen Verträge u.

(Anl. 21.)

Nachdem der 24. Landtag neben der unveränderten Beibehaltung der Cloppenburgcr Ackerbauschule auch die

Erhaltung einer berechtigten Landwirthschaftsschule, in Verbindung mit einer Ackerbauschule und die Einrichtung dieser

kombinirten Lehranstalt als Staatsanstalt empfohlen hatte, nachdem ferner die Begünstigung der landwirthschaftlichen Winterschulen, sowie die Ausbildung seminaristisch gebildeter Lehrer für diese Art Schulen befürwortet war, hat die Staatsregierung zunächst versucht, mit der Stadt Varel, als dem bisherigen Sitze der berechtigten Schule, eine Vereinbarung zu treffen, welche das Verbleiben der Anstalt an demselben Orte ermögliche. Da aber der Staat und die Stadt Varel sich entgegenstehende Interessen vertraten, wurde eine Einigung nicht erzielt. Das Angebot — Uebernahme der Realschulgebäude für 50 000 *M* und einen Canon von 300 *M* jährlich — erschien den Vertretern des Staats nicht annehmbar und ruhten deshalb die Verhandlungen bis zum Zusammentritt des gegenwärtigen außerordentlichen Landtags. Auf Anregung der Stadt Varel und in der Ueberzeugung, einem Wunsche des Landtags entgegen zu kommen, bezw. in Ausführung eines Landtagsbeschlusses, trat die Staatsregierung mit der Stadt Varel erneut in Verhandlungen, welche denn auch das Resultat hatten, daß ein nach Ansicht des Staatsministeriums annehmbarer Vertrag vereinbart wurde. Das Staatsministerium beantragt nummehr, die Ermächtigung des Landtags zum Abschluß des Vertrages und zugleich die Bereitstellung von Mitteln (10 000 *M*) zum eventl. Erwerb eines Grundstücks in der Nähe der Lehranstalt, um diese in direkte Verbindung mit einem Versuchs- und Baumschulgarten zu bringen.

Nach den Darlegungen des Herrn Regierungskommissars kommt der Vertragsentwurf vom 10. Februar 1893 — Nebenanlage A. zu Anl. 21 — mit den Modifikationen in Betracht, welche sich durch das Hinausschieben des Uebergangstermins bis zum 1. April 1894 ergeben. Nach diesem Entwurfe überträgt die Stadt Varel das ihr gehörende Realschulgebäude cum pert. gegen Uebernahme der darauf ruhenden Schulden zum Betrage von 34 950 *M* und eines Canons von jährlich 300 *M* an den Staat. Zugleich zahlt die Stadt Varel dem Staate einen einmaligen Zuschuß zu den Einrichtungskosten zum Betrage von 3000 *M*. Abgesehen von einer vorübergehenden Zinsvergütung seitens der Stadt Varel, erhält diese also 31 950 *M* netto ausbezahlt. Within hat sie ihre frühere Forderung um rund 18 000 *M* ermäßigt und dadurch nach Ansicht des Ausschusses bekundet, daß der ernste Wille besteht, im Interesse der Weibehaltung der landwirthschaftlichen Lehranstalt, ein nicht abzuweisendes Entgegenkommen zu zeigen. Der Ausschuß erkennt an, daß der Stadt Varel nach Abtretung des Realschulgebäudes nicht unerhebliche Kosten entstehen werden, um eine neue städtische Schule zu schaffen und daß, falls ein Vertrag wegen Uebernahme des Realschulgebäudes nicht zu Stande käme, dem Staate durch Ankauf eines Grundstücks, Erbauung eines Schulgebäudes *re.* ebenfalls bedeutende Kosten erwachsen müßten. Da aber der Erwerb eines nach sachverständigem Urtheil durchaus soliden Gebäudes, dem Staate die Möglichkeit giebt, sofort einen zuverlässigen Kostenschlag zu machen und die Prüfung der finanziellen Bedeutung seines Votums auch dem Landtage bedeutend erleichtert wird, so hat der Ausschuß einstimmig beschlossen, den Abschluß des vorgelegten

Vertrages mit der Stadt Varel zu empfehlen. Die Auseinanderetzung zwischen Staat und Stadt wird kaum nennenswerthe Schwierigkeiten bieten, weil, soweit im mehrgenannten Vertragsentwurfe keine speziellen Vereinbarungen resp. Uebergangsbestimmungen getroffen sind, der zwischen den Kontrahenten am 27. Dezember 1888 abgeschlossene Vertrag die Bahn ebnet und über die Einzelheiten besondere Bestimmungen bestehen. Besondere Abmachungen bestehen sowohl hinsichtlich des ehemaligen „Neuenburger Inventars“, wie auch bezüglich der Obstbaumschule. Diese letztere, auf Kosten des Staates auf einem Staatsgrundstücke hergerichtet, ist zur Zeit von der Stadt Varel zu unterhalten und zu benutzen. Bei der Auflösung des obengenannten Vertrages gehen jedoch außer den Gebäuden auch die Pflanzungen jeder Art in das Eigenthum des Staates zurück. Die Kündigung bezüglich Lösung des älteren Vertrages wird als Vorbedingung für eine neue Vereinbarung zu betrachten resp. durch diese herbeizuführen sein. Wenn somit der Ausschuß die Annahme des Varel'schen Angebots empfiehlt, so verhehlt er sich dabei keineswegs, daß das recht große Gebäude zunächst kaum Verwendung finden dürfte und hat mit Befriedigung davon Kenntniß genommen, daß eine theilweise Verpachtung der überflüssigen Räume als Lehrerwohnung nicht nur möglich und in Aussicht genommen ist, sondern schon jetzt zum Theil besteht.

Ebenso ist vom Ausschusse anerkannt worden, daß es jedenfalls zweckentsprechender sein würde, wenn der Versuchsgarten sich in unmittelbarer Nähe der Schule befände und glaubt deshalb auch darin dem Staatsministerium beipflichten zu müssen, daß zur Erlangung einer möglichst vollkommenen Einrichtung die Bereitstellung der Mittel nothwendig ist, welche es gestatten, den günstigen Zeitpunkt wahrzunehmen und eine Verlegung des jetzigen Obst- und Versuchsgartens in die Nähe der Anstalt herbeizuführen. Der Ausschuß geht dabei von der Voraussetzung aus, daß die Bewilligung der Mittel nicht als eine Aufforderung zum sofortigen Ankauf eines Grundstückes angesehen wird, vielmehr nur, wie eben dargelegt, die Möglichkeit schaffen soll, etwas Besseres an die Stelle des Gegenwärtigen zu setzen.

Wie bereits dargelegt, ist die finanzielle Belastung des Staates durch den Ankauf des Realschulgebäudes in Varel keine so bedeutende, daß sie Bedenken erregen könnte. In derselben glücklichen Lage befindet sich, nach Ansicht des Ausschusses, der Landtag, wenn er an der Hand des ihm vorgelegten vorläufigen Voranschlags eine Prüfung der demnächst erwachsenden laufenden Ausgaben für die Landwirtschaftsschule vornimmt. Die dem Staate zugemuthete, fortdauernde Leistung beziffert sich danach auf 25 050 *M*; jedoch ist dabei zu beachten, daß die vom Staat als Grund- und Gebäudeeigenthümer zu zahlenden Kommunalabgaben zum Betrage von pl. m. 50 *M*, die Unterhaltungskosten des Gebäudes zum Betrage von etwa 300 *M*, der Brandkassenbeitrag für eine Summe von 73 410 *M* (Brandkassentaxat) mit rund 350 *M* und der jährlich fällige Canon von 300 *M* hinzugehen dürften. Doch auch dann ergiebt sich nur eine Jahresbelastung von reichlich 26 000 *M*, eine im Vergleich mit den Aufwen-

dungen für sonstige Staatsanstalten bescheidene Summe, welche gegenüber den bisher für die landwirthschaftliche Schule aufgewendeten 9400 *M* nur eine Mehrbelastung von rund 17 000 *M* bedeutet.

Zum Vergleiche diene folgende Uebersicht:

Laut Voranschlag der laufenden Finanzperiode erhalten aus Staatsmitteln

1. das Gymnasium zu Oldenburg . . .	40 555 <i>M</i>
2. " " " Leber . . .	30 000 "
3. " " " Wechta . . .	27 056 "
4. die Navigationschule zu Elsfleth . . .	16 978 "

Obgleich es nicht angezeigt erscheint, auf den vorläufigen Kostenanschlag speciell einzugehen, so entnimmt der Ausschuß doch demselben die Veranlassung, bezüglich der Lehrergehälter und demnächstigen Besetzung der Lehrstellen seine Ansicht zu präcisiren. Was zunächst die Höhe der in Anschlag gebrachten Gehaltsätze betrifft, so glaubt der Ausschuß, daß die in Anrechnung gebrachten Durchschnittsätze vollumfänglich, nur tüchtige Lehrkräfte anzuziehen und festzuhalten, um so mehr, als die Stadt Barel, wie verlautet, zur Zeit wenig über die angenommene Minimalsumme hinausgeht. Das Gedeihen und das Renommee der gesamten Lehranstalt wird aber wesentlich bedingt, durch die Anerkennung, welche sich ihre Lehrer in wissenschaftlicher und pädagogischer Hinsicht erringen bzw. bereits errungen haben. Deshalb darf der Landtag, im Interesse der neuen Lehranstalt, der oldenburgischen Landwirtschaft und des Staats erwarten, daß bei der Besetzung der Lehrstellen, soweit es sich nicht um Uebernahme bewährter Kräfte handelt, besondere Sorgfalt aufgewendet wird.

In erster Linie aber ist die Besetzung des Direktorspostens mit einer bedeutenden Persönlichkeit anzustreben und hält der Ausschuß es für nothwendig, ganz besonders hervorzuheben, daß keines Erachtens in der richtigen Besetzung der Direktorstelle die beste Gewähr liegt, um die Anstalt aus dem zeitigen Uebergangsstadium zur vollen Blüthe zu bringen.

Im Anschluß an die Verhandlungen über die Landwirtschaftsschule hat der Ausschuß Gelegenheit genommen, auch die Einrichtung der Winterschulen abermals in den Kreis seiner Berathungen zu ziehen. Der Ausschuß bedauert, daß die ganze Winterschulangelegenheit sich noch immer im Stadium der Vorbereitung und Erwägung befindet und glaubte seinerseits, soweit möglich, die Initiative ergreifen zu sollen, um die Frage von Neuem in Anregung zu bringen.

Da jedoch zur Zeit, ebenso wie vor 2 Jahren, der Mangel an Lehrkräften für die Winterschule fortbesteht, so hält der Ausschuß dafür, daß, bevor überhaupt an eine wirksame Förderung der Angelegenheit gedacht werden kann, diesem Mangel durch Ausbildung seminaristisch gebildeter, geeigneter Lehrer abgeholfen werden muß. Die Bereitstellung von Mitteln für diesen Zweck wird allerdings Aufgabe des nächsten ordentlichen Landtags sein, jedoch kann die Staatsregierung schon jetzt eine Sonderung vornehmen und bereite Lehrer veranlassen, die nothwendige einstweilige Beurteilung zu betreiben, auch soweit dies

angängig, in sicherer Voraussicht, daß die Mittel demnächst nachbewilligt werden, mit der Auslobung von Stipendien vorgehen. Jedenfalls bedarf es einer sofortigen Inangriffnahme der Lehrerfrage, wenn die landwirthschaftliche Aus- und die allgemeine Fortbildung der breiten Volksschichten nicht zur Chimäre werden soll.

Die Organisation der Winterschulen anbelangend, hat der Ausschuß bereits in seinem, vor 2 Jahren erstatteten Berichte ausgesprochen, daß es sich selten um selbstständige Lehranstalten handeln kann, weil diese einen Kostenaufwand erfordern würden, den weder der Staat noch die betr. Kommunen übernehmen können. Die Winterschulen müssen sich deshalb an bestehende oder noch zu bildende Kommunal-schulen anschließen; sie können eine Erweiterung des Lehrplans und des Unterrichts in den Realien veranlassen, haben aber mindestens das Vorhandensein einer guten Volksschule zur Voraussetzung. Da die Staatsregierung mit ihren Angeboten zur Unterstützung gewünschter Winterschulen nicht eher hervortreten kann, als in einer Kommune die Opferwilligkeit nachweisbar feststeht, also auch die Kommunalverbände die Initiative ergreifen müssen, so dürfen Mittel und Wege zu suchen sein, die Gemeinden resp. Amtsverbände oder auch Private zum selbstständigen Vorgehen zu veranlassen.

Da wir eine Central-Stelle, welche die landwirthschaftlichen Interessen officiell vertritt und mit allen Bezirken, also auch mit deren Bedürfnissen, auf Grund aktenuhmäßigen Materials innig vertraut ist, im Herzogthum Oldenburg nicht haben, so muß einstweilen das landwirthschaftliche Vereinswesen als derjenige Faktor in Betracht gezogen werden, von dem man, wenn er sich seiner Ziele und Aufgaben voll bewußt ist, ein unermüdetes Wirken zur Verbreitung landwirthschaftlicher Fachkenntnisse erwarten kann. Der Ausschuß giebt daher der Hoffnung Ausdruck, daß die Landwirtschafts-Gesellschaft in Zukunft die Anregung zur Einrichtung landwirthschaftlicher Winter- und Fortbildungsschulen geben werde.

Aber auch die geschlossenen Orte, die Landwirthe selber, müssen sich der Sache annehmen und vor Allem diejenigen Mittel bereit stellen, welche einen Staatszuschuß rechtfertigen.

Nach den Verhandlungen und Beschlüssen des letzten Landtages erscheint dem Ausschusse der Ausbau des Winterschulwesens in der angeregten Richtung, als ein den minder gut situirten landwirthschaftlichen Kreisen schuldiges Aequivalent, welches sie verlangen können, nachdem den Wohlhabenden in der berechtigten Landwirtschaftsschule eine besondere Lehranstalt gesichert ist.

Indem der Ausschuß die Erwartung ausspricht, daß beim nächsten Landtage sowohl die Bewilligung von Mitteln für Stipendien wie zur Subventionirung etwa entstehender Winterschulen seitens der Staatsregierung veranlaßt wird, beantragt derselbe:

Antrag Nr. 1.

Der Landtag wolle das Staatsministerium ermächtigen, 1. mit der Stadt Barel auf Grundlage der Vereinbarung vom 10. Februar 1893 einen Vertrag, betreffend Eigenthums-Uebergang des sog. Realschul-

grundstücks nebst darauf befindlichen Baulichkeiten zc. an den Staat zum 1. April 1894 und Uebergang der berechtigten Landwirthschaftsschule in staatliche Verwaltung zum Beginn des Sommersemesters 1894 abzuschließen;

2. aus bereiten Mitteln einen Betrag von bis zu 10 000 *M* im Jahre 1893 für den Ankauf und eventl. für die diesjährigen Bearbeitungs- und Herbst-

bestellungskosten eines Grundstücks für den künftigen Versuchsgarten und das Versuchsfeld der Lehranstalten in Varel zu verwenden.

Antrag Nr. 2.

Der Landtag wolle die Petition des Stadtraths der Stadt Varel, betreffend die Landwirthschaftsschule, für erledigt erklären.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Schröder.

Anlage 34.

Vorbericht des Eisenbahnausschusses

zu den ihm zugewiesenen Vorlagen, insbesondere zu Vorlage 11.

Bevor der Ausschuß in die spezielle Berathung der einzelnen ihm zugewiesenen Vorlagen eingetreten ist, hat er sich mit der auffallenden Thatsache zu beschäftigen gehabt, daß der letzte Eisenbahndirektor, wie in den einschlägigen Vorlagen gesagt ist, ohne Vorwissen und Genehmigung des Staatsministeriums verschiedene größere Bauten und Anlagen, für welche zum Teil die Mittel vom Landtage noch gar nicht bewilligt waren, in Angriff genommen bezw. ausgeführt hat, und daß die Kosten für diese Bauten und Anlagen aus der Eisenbahn-Kasse anscheinend anstandslos ausbezahlt sind.

Anweisungen, welche derartige Bauten und Anlagen betreffen, sollen reglementmäßig mit dem Akttest der Wichtigkeit seitens des in Frage kommenden Decernenten versehen sein.

Der Ausschuß muß nach den Ausführungen des Regierungsvertreters annehmen, daß dies geschehen ist, daß aber andererseits eine Prüfung in der Beziehung, ob die betreffenden Anlagen vom Landtage bewilligt bezw. vom Staatsministerium genehmigt waren, vor Auszahlung der Beträge nicht vorgenommen ist.

In den Vorlagen der Staatsregierung ist eine nähere Aufklärung für obigen Sachverhalt nicht gegeben, und ebenso wenig sind in denselben die Maßnahmen angegeben, welche die Staatsregierung für erforderlich erachtet, um dem Wiedervorkommen derartiger Dinge für die Zukunft vorzubeugen.

Letztere Unterlassung ist zu beklagen, und zwar um so mehr, als sie darauf schließen lassen könnte, als sei die Staatsregierung sich ihrer eigenen Verantwortlichkeit für die in Rede stehenden Vorkommnisse nicht voll bewußt, und als glaube die Staatsregierung mit dem kurzen Hinweis auf die Uebergriffe des Eisenbahndirektors der Verantwortlichkeit ihrerseits überhoben zu sein.

Dem zuständigen Minister ist dieser Eindruck, den die Vorlagen beim Ausschuß hervorgerufen haben, mitgetheilt,

worauf derselbe erwiderte, daß die Staatsregierung ihre Verantwortlichkeit für die geschehenen Uebergriffe, sowie auch in der Richtung, daß Anordnungen zu treffen seien, um der Wiederkehr ähnlicher Mißstände zu begegnen, voll anerkenne; es seien bereits für das Eisenbahn-Revisions- bezw. Kontrollbureau verschärfte Bestimmungen eingeführt, und sei die Staatsregierung fortdauernd mit Ermägungen beschäftigt, welche die Schaffung weiterer Kontrollen bezweckten; einen Abschluß hätten die desfallsigen Verhandlungen noch nicht gefunden, wie es denn überhaupt nicht gerade leicht sei, die richtige Mitte zu finden, um einerseits die Verwaltung nicht zu sehr zu beengen, andererseits aber auch die erforderlichen Garantien dafür zu haben, daß sich die Verwaltung in den nöthigen Grenzen halte.

Von den vorgekommenen Ausschreitungen erregte insbesondere Verwunderung im Ausschuß, daß der Bau der Bahn Nordenham-Bleyerdeich in einer Ausdehnung von 300 Metern zur Ausführung gelangen konnte, ohne daß das Staatsministerium früher Kenntniß davon erhielt und den Bau eher sistiren konnte.

Bei der Verhandlung über diesen Punkt ergab sich Folgendes:

Obwohl das Staatsministerium noch nicht in der Lage war, den Beginn des Bau's bezw. die Ausführung der Bahn Nordenham-Bleyerdeich zu genehmigen, weil noch gar keine speciellen Pläne und Kostenanschläge vorlagen, hat das Staatsministerium dennoch die vom Landtage bewilligte Bau Summe in Raten der Eisenbahndirektion, und zwar auf Grund einer von letzterer auf Veranlassung des Staatsministeriums hergegebenen allgemeinen Bedarfsübersicht, überwiesen und an die Eisenbahn-Kasse abführen lassen.

Dies war jedenfalls unrichtig; einer Verwaltung sind selbstredend die Gelder für einen Bau erst in dem Augenblicke zugänglich zu machen, wenn sie dieselben verwenden darf.

Freilich konnte der Eisenbahndirektor nach den vorangegangenen Verfügungen des Staatsministeriums nicht

annehmen, daß über die überwiesenen Gelder disponirt werden dürfe, und außerdem hat das Staatsministerium die Eisenbahndirektion in mehreren, nach der Geldüberweisung folgenden Verfügungen angewiesen, mit dem Bau nicht früher zu beginnen, als bis Pläne und Kostenanschläge vom Ministerium genehmigt seien; allein trotzdem wäre besser gewesen, die Gelder noch nicht der Eisenbahndirektion, die derselben noch nicht bedurfte und über dieselben noch nicht disponiren sollte, zu überweisen, wie das der Erfolg gezeigt hat; denn jene Verfügungen des Ministeriums sind unbeachtet geblieben.

Auffallend ist dabei dem Ausschuß gewesen, daß das Staatsministerium den Umstand, daß die Bahn Nordenham-Blexerdeich in Ausführung begriffen sei, nicht schon aus den von der Eisenbahn-Direktion vierteljährlich einzureichenden Uebersichten über Einnahmen und Ausgaben entnommen hat.

Schon in der im Jahre 1891 von der Eisenbahndirektion hergegebenen zweiten Vierteljahrsübersicht finden sich Ausgaben für den Bau der Bahn Nordenham-Blexerdeich.

Diese Uebersichten sollen doch zur Kontrolle dienen; wären dieselben ordnungsmäßig eingesehen und revidirt, so hätte schon damals das Staatsministerium den Bau inhibiren können und müssen.

Abgesehen von dem ausgeführten Theile der Bahn Nordenham-Blexerdeich sind aber nach Inhalt der Vorlagen von dem Eisenbahndirektor ohne Vorwissen und Genehmigung des Staatsministeriums noch andere erhebliche Bauten und Anlagen, namentlich in Nordenham, gemacht, für welche die Mittel vom Landtage weder bewilligt worden, noch deren Verausgabung vom Staatsministerium genehmigt war; andererseits sind vom Landtage bewilligte Anlagen unterblieben.

Hinzu kommt, daß von dem Eisenbahndirektor Verträge abgeschlossen und in Vollzug gesetzt sind, ohne daß dieselben dem Staatsministerium zur Genehmigung vorgelegt waren, obwohl dieselben Bestimmungen enthielten, welche jedenfalls auch der Genehmigung des Landtags bedürften.

Angeichts dieser Sachlage ist nicht zu bezweifeln, daß die Staatsregierung nicht in dem Maße Einfluß auf die Eisenbahn-Verwaltung bezw. Aufsicht über dieselbe geübt hat, wie hätte geschehen müssen.

Andererseits vermochte sich der Ausschuß nach den Erklärungen der Staatsregierung nicht der Frage zu entziehen, ob nicht gegen den Eisenbahndirektor, welcher vom 1. Oktober d. J. an mit Wartegeld zur Disposition gestellt ist, wegen seiner Geschäftsführung ein dienstgerichtliches Verfahren einzuleiten, bezw. ob und inwieweit derselbe civilrechtlich verantwortlich zu machen sei.

Der hierüber befragte Minister gab an, daß beim Mangel eines bösen Willens — und das Vorhandensein des letzteren nehme das Staatsministerium nicht an — von einem dienstgerichtlichen Verfahren ein Erfolg nicht zu erwarten stehe; die civilrechtliche Verantwortlichkeit anlangend, so sei dieserhalb bei der Stellung zur Disposition ein Vorbehalt gemacht.

Dem Ausschuß fehlt das erforderliche vollständige Material, wie auch die Zeit, um über diese Angelegenheit ein abschließendes Urtheil zu gewinnen; er ist aber der Ansicht, daß volle Klarheit geschaffen werden muß und stellt demgemäß den

Antrag Nr. 1:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, eine genaue Untersuchung zu veranlassen, namentlich in Bezug auf die Frage, ob und inwieweit der letzte Eisenbahndirektor dienstgerichtlich oder civilrechtlich zur Verantwortung zu ziehen ist, auch dem nächsten ordentlichen Landtage das Ergebnis der Untersuchung mitzutheilen.

Den weitaus breitesten Raum in den Berathungen des Ausschusses nahm die Besprechung darüber in Anspruch, auf welche Weise einem derartigen eigenmächtigen Vorgehen des Eisenbahndirektors in Zukunft vorzubeugen sei.

Der Ausschuß konnte dabei zu seiner großen Genugthuung constatiren, daß die im Jahre 1887 auf Anregung des Ausschusses vom Landtage beschlossene, der Staatsregierung anfangs nicht gerade sympathische Creirung der Stelle eines besonderen vortragenden Rathes im Ministerium für Eisenbahnsachen die Controlle der Aufsichtsbehörde erheblich verstärkt hat; wäre die Stelle derzeit sofort besetzt worden und nicht erst im Jahre 1892, so dürften manche der hier in Rede stehenden Unzuträglichkeiten, die vorgekommen sind, vermieden worden sein.

Indeß sind noch weitere Cautelen nothwendig, und nach Meinung des Ausschusses genügen auch die nach Mittheilung des Ministers und des Regierungskommissars bereits erlassenen verschärften Vorschriften für die Revision und Controlle nicht vollständig.

Das Gesetz vom 19. März 1883, betreffend die Organisation der Eisenbahnverwaltung, und die auf Grund dieses Gesetzes erlassene Geschäftsordnung gehen jedenfalls insofern zu weit, als eine collegiale Geschäftsbehandlung nur ausnahmsweise stattfinden soll.

Es ist ja nicht in Abrede zu stellen und wurde vom Minister mit Recht hervorgehoben, daß die Eisenbahnverwaltung sich nicht in zu strenge bürokratische Formen einzwängen läßt; denn der Eisenbahnbetrieb ist ein kaufmännischer und soll den fortwährend im Wechsel befindlichen Interessen des Verkehrs dienen; die Bedürfnisse auf diesem Gebiete entstehen oft plötzlich und unvermuthet und ihnen muß eine verständige Eisenbahnverwaltung unverweilt Rechnung tragen.

Gleichwohl aber kann auch diesem Umstande volle Rücksicht zu Theil werden, ohne daß, wie in dem angeführten Gesetz von 1883 geschieht, eine collegiale Geschäftsbehandlung in der Eisenbahndirektion zur Ausnahme gemacht wird.

Uebrigens hat die Staatsregierung nach den Erklärungen des Ministers bereits in Aussicht genommen, Aenderungen in der hier vorgeschlagenen Richtung zu treffen.

Dem Ausschuß ist dabei als besonders wesentlich erschienen, die Zuständigkeit des Eisenbahndirektors bezw. der Eisenbahndirektion, sowie das Verhältniß zum Staats-

ministerium in genauerer Weise zu präcisiren, als das seither geschehen ist.

Für erforderlich hält der Ausschuß ferner, daß weit häufiger, als es bislang geschehen ist, und zwar in fest bestimmten Zwischenräumen, das Staatsministerium von der Eisenbahndirektion über alle erheblichen Vorkommnisse, namentlich auch über den Fortgang baulicher Anlagen, berichtlich auf dem Laufenden erhalten wird.

Die nach den zur Zeit bestehenden Vorschriften vierteljährlich herzugebenden Uebersichten über Einnahmen und Ausgaben dürften monatlich einzureichen und diese Uebersichten im Staatsministerium sorgfältig zu revidiren sein.

Dabei werden möglichst die in einem Monat stattfindenden Ab- bzw. Umbuchungen in der Uebersicht des nächsten Monats zur Erscheinung kommen müssen, wie das seither bei den Vierteljahrsübersichten geschehen ist.

Außerdem aber erachtet der Ausschuß für nothwendig, eine der Eisenbahndirektion dienstlich nicht untergeordnete Finanz-Controllstelle zu schaffen, ohne deren Zustimmung eine Auszahlung von Geldern aus der Eisenbahn-Kasse überhaupt ausgeschlossen ist.

Die Prüfung, welche diese Controllstelle anzustellen hat, darf selbstredend nicht eine nur calculatorische sein, sondern die Controлле muß, bevor sie ihren Konsens zur Zahlung ertheilt, feststellen, ob die nöthigen Mittel bewilligt sind und ihre Verausgabung vom Staatsministerium genehmigt ist; wenn und insoweit diese Erfordernisse nicht vorliegen, hat die Controllstelle ihre Zustimmung zur Zahlung abzulehnen und darf die Kasse nicht zahlen.

Das für die Prüfung seitens der Controllstelle erforderliche Material ist derselben vom Staatsministerium zugänglich zu machen.

Es steht nichts entgegen, daß die Beamten dieser Controllstelle ihr Geschäftslokal im Gebäude der Eisenbahndirektion haben; wesentlich erscheint nur, daß die Beamten der Controllstelle nicht von der Eisenbahndirektion abhängig, sondern direkt dem Staatsministerium unterstellt sind.

Eine solche selbständige Controllstelle bietet allein die sichere Garantie, daß nicht Gelder verausgabt werden, die nicht bewilligt sind und deren Verausgabung vom Staatsministerium nicht genehmigt ist.

Die vorstehenden Ausführungen können selbstverständlich wesentlich nur Andeutungen über den einzuschlagenden Weg enthalten; specielle Vorschläge zu machen, dazu ist der Ausschuß weder im Stande noch berufen.

Der Ausschuß hat von seinen dargelegten An- und Absichten dem zuständigen Minister Kenntniß gegeben, und derselbe hat seine Bereitwilligkeit erklärt, die Sache der eingehendsten Erwägung zu unterziehen.

Der Ausschuß stellt hiernach den

Antrag Nr. 2:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten ordentlichen Landtage Mittheilung zu machen, welche Controllen eingeführt sind und in welcher Weise die Kompetenz der Eisenbahndirektion näher präcificirt ist.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Hoyer.

Anlage 35.

Bericht des Eisenbahnausschusses

über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse, sowie des Eisenbahn-Erneuerungsfonds in der Finanzperiode 1888/90.

(Anl. 9 S. 28.)

1. Betriebskasse.

Aus der von der Staatsregierung vorgelegten Uebersicht ergibt sich, daß folgende Mehreinnahmen stattgefunden haben.

Tit. I. aus dem Personen- und Gepäckverkehr	M 630 408,50
„ II. aus dem Güterverkehr	„ 1 549 265,98
„ III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen u.	„ 8 693,57
„ V. Erträge aus Veräußerungen	„ 65 664,03
zuf. M	2 254 032,08

Dagegen bleiben die Einnahmen hinter dem Voranschlag zurück auf

Anlagen. XXIV. Landtag. 2. Versammlung.

Tit. IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln . M	7 857,38
„ VI. verschiedene sonstige Einnahmen „	13 305,77
„	21 163,15
so daß demnach die Gesamt-Einnahmen um	M 2 232 868,93

den Voranschlag überschritten haben. Dementsprechend haben sich auch die Betriebs-Ausgaben vermehrt und zwar um M 753 337,46 über die veranschlagten Summen.

Bezüglich der Ausgaben bemerkt der Ausschuß zunächst zu den Ueberschreitungen auf solchen Positionen, auf

13

denen eine Ueberrechnung gemäß der Anmerkung unter dem Voranschlag nicht stattfinden darf (41—65 inkl.) Folgendes:

Die Ueberschreitungen

	1888.	1889.	1890.
auf Position 41	M 2700,—	M 3900	M 4300,—
43 "	2108,33	3800 "	4905,65
44 "	—	1510 "	4008,35
48 "	183,33	200 "	200,—
49 "	450,—	—	600,—
50 "	383,33	2350 "	5150,—
53 "	3025,—	3300 "	3500,—
54 "	5408,33	5900 "	5900,—
56 "	—	300 "	—
	M 14 258,32	M 21 260	M 28 564,—
	zusammen M 64 082,32		

finden Erledigung durch die im Voranschlag 1888/90 unter Titel Ia. für Gehaltserhöhung und Personalvermehrung bewilligten

1888.	1889.	1890.
M 24 500	M 26 000	M 26 500
zusammen M 77 000.		

Die Ueberschreitungen auf

	1888.	1889.	1890.
Position 45	M 700,—	M 1450	M 1475
47	283,33	400	400
	M 983,33	M 1850	M 1875

sowie diejenigen bei den an die Beamten der Werkstätten-Verwaltung einschließlich der Werkstätten-Materialien-Verwaltung gezahlten Gehaltsbeträge

1888.	1889.	1890.
M 200	M 350	M 350

sind nach Angabe der Staatsregierung unrechnungsmäßige. Ferner sind mehr ausgegeben

	1888.	1889.	1890.
auf Position 53 a.	—	M 862,24	M 1093,26
57	—	2400,—	2700,—
	zuf.	M 3262,24	M 3793,26

Im Voranschlag pro 1888/90 waren vorgesehen

Tit. I. Gehalte der etatmäßigen Beamten	M 1 356 450,—
„ Ia. Gehaltszulagen und Personalvermehrung	77 000,—
	zuf. M 1 433 450,—

Zur Ausgabe gelangten M 1 403 804,96
also weniger M 29 645,04

An die Beamten der Werkstättenverwaltung wurden mehr bezahlt 900,—

so daß die Gesamtmindeerausgabe auf diesen Positionen M 28 745,04 betrug.

Außer dieser Summe wurden erspart diejenigen 19 000 M jährlich, welche als Gehalte der etatmäßigen Beamten der neuen Strecken Bechta-Löhne, Essen-Lönningen, Feyer-Carolinensiel, von der Eröffnung dieser Linien an, außerhalb des Voranschlages bewilligt waren, indem die hierfür gezahlten Beträge in den betreffenden Positionen des Voranschlages verrechnet sind.

Auf Titel II. des Voranschlages fanden auf Pos. 58, 59, 61, 62, 63, 64, 65, auf denen ebenfalls eine Ueberrechnung nicht gestattet ist, sowie auf Pos. 67 a, 71, 71 a und 72 zum Theil erhebliche Ueberschreitungen statt, welche, wie auch die Mehrausgaben auf Titel III. bis VII. ihre Ursache in der allgemeinen Verkehrssteigerung hatten.

2. Erneuerungsfonds.

Die 8 % der Bruttoeinnahmen betragen	M 1 799 816,75
veranschlagt waren	M 1 570 000,—
also Mehreinnahme	M 229 816,75

Dazu die außerordentlichen Zuwendungen (Ueberschuß über die in den Voranschlag eingestellten Ausführungen an die Landestasse von jährlich M 1 152 000) M 1 219 276,73

Die Verwendung dieser M 1 449 093,48 unterliegt der Genehmigung des Landtags.

Es wurden nur aus diesen Mitteln M 41 918,80 für Hochbauten bewilligt, die aber nur zum Theil zur Ausführung gelangten. Diese ausgeführten Hochbauten waren angelegt zu M 17 668,80

Außerdem sollte nach Beschluß des Landtages aus diesen Geldern verwandt werden:

- 1) für Pierbauten in Nordensham und für die Herstellung einer elektrischen Beleuchtungsanlage daselbst 524 000,—
- 2) für Ueberschreitungen des Voranschlages nach dem Schreiben der Staatsregierung vom 1. November 1890 M 176 452,85 M 718 121,65

Es bleiben demnach noch M 730 971,83 zu deren Verwendung die Genehmigung des Landtags erforderlich ist.

Ohne diese Genehmigung sind ausgegeben:

- 1) Ueberschreitungen bei den Nordenshammer Anlagen M 65 148,56 (Weitere Mehrausgaben hierfür M 17 838,21 kommen in dem Erneuerungsfonds 1891/92 zur Verrechnung).
- 2) Fernere Ueberschreitungen des Voranschlages (außer den bereits genehmigten 176 452 M 85 S) 65 611,86 M 130 760,42

so daß Ende Dezember 1890 als Kaffe behalt verblieben M 600 211,41

Zu folgenden Hochbauten, die ausgeführt sind, wird die nachträgliche Genehmigung des Landtags erbeten:



- a) Herstellung eines Kohlenlagerraums
auf dem Bahnhof Hude M 189,43
b) Anbau an das Wärterhaus des Postens
45 bei Neuenwege " 543,91

Bezüglich der stattgefundenen Ueberschreitungen betont der Ausschuß wiederholt, daß nach seiner Auffassung die Eisenbahndirektion bei Aufstellung der Kostenanschläge nicht mit der nöthigen Sorgfalt verfährt, da sonst derartige Mehrausgaben, wie z. B. bei der Herstellung der elektrischen

Beleuchtungsanlage in Nordenham, die zu 9000 M veranschlagt war und 37230 M 49 S gekostet hat, nicht vorkommen dürften.

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle vorstehend verzeichnete Hochbauten nachträglich genehmigen, sowie zu den vorliegenden Voranschlagsüberschreitungen, soweit erforderlich, nachträglich seine Zustimmung ertheilen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Hoyer.

Anlage 36.

Bericht des Eisenbahnausschusses

über das Schreiben der Staatsregierung vom 15. Januar 1893, betr. Mehraufwendung für Herstellung der Pier- und sonstigen Anlagen auf Bahnhof Nordenham in den Jahren 1891 und 1892.

(Anl. 8 S. 25.)

Die für Verlängerung des Lloydpiers, Verbindung desselben mit dem Ochsenpier und für Ausführung sonstiger Anlagen auf Bahnhof Nordenham vom 24. Landtage gemäß der Vorlage der Staatsregierung bewilligte Summe von M 650 000 ist nach der Anlage 8 mit Einschluß der Bauzinsen um M 241 954,97, oder nach Abrechnung kleinerer Einnahmen aus Abfällen u. und des Werths der übrig gebliebenen Materialien um M 178 939,84 überschritten worden.

Dabei sind einige erhebliche, genehmigte Bauten unausgeführt geblieben, während mehrere Anlagen gemacht sind, welche nicht vorgesehen und genehmigt waren.

Die Vorlage zählt die verschiedenen Anlagen auf; außerdem liegen im Vorzimmer des Sitzungszimmers im Landtagsgebäude zwei Pläne zur Ansicht aus, von welchen der mit A bezeichnete die nach der früheren Vorlage in Aussicht genommenen und genehmigten Anlagen roth eingzeichnet dargestellt, während der Plan B angiebt, welche Anlagen gemacht sind und durch verschiedene Färbung diejenigen hervorhebt, welche nicht genehmigt waren, bzw. für fremde Rechnung hergestellt wurden.

Die Ueberschreitung des Voranschlags bei den genehmigten Bauten begründet die Staatsregierung nach der Vorlage mit nicht hinreichend genauer Veranschlagung, mit nicht genügender Berücksichtigung von Schutzvorrichtungen, welche sich als notwendig herausstellten, und mit dem Vorkommen eines nicht vorauszusehenden schweren Unglücksfalls, welcher ein Kapital von M 36 379,18 für Renten erfordert habe; die Ausführung nicht genehmigter Bauten, so wird in der Vorlage ferner ausgeführt, sei ohne Vorwissen und ohne Genehmigung der Staatsregierung geschehen.

Der Ausschuß verweist in dieser Beziehung auf seinen Vorbericht zu den Eisenbahn-Vorlagen, kann aber auch hier nicht unterlassen, seiner Verwunderung darüber Ausdruck zu geben, daß, nachdem die Eisenbahndirektion reiche Erfahrungen in ganz ähnlichen Bauten gemacht hatte, nachdem nach der Versicherung des damaligen Regierungskommissars sorgfältige Veranschlagung stattgefunden — der Bericht des Eisenbahnausschusses über die in Frage stehenden Anlagen vom Februar 1891 sagt wörtlich:

Bezüglich der Kostenanschläge wurde dem Ausschusse durch den Regierungskommissar mitgetheilt, daß dieselben sorgfältig nach den der Eisenbahndirektion nunmehr für solche Bauten zu Gebote stehenden Erfahrungen aufgestellt seien,

bei den genehmigten Bauten solche Ueberschreitungen haben stattfinden können.

Denn diese Ueberschreitungen sind im Verhältniß zur Größe des Objekts in der That ganz enorme, wenn man bedenkt, daß von den für Lokomotivschuppen und für Maurerarbeiten eingestellten Summen M 87 375 — weil die Bauten nicht ausgeführt sind — nur M 3078,71 verwendet sind, auch wenn berücksichtigt wird, daß der nicht vorherzusehende Unglücksfall eine größere Summe für Renten erforderte.

Hauptsächlich bei dem Pierbau selbst scheinen (da mehrere Ausgaben für einzelne Bauten rechnerisch nicht zu ermitteln gewesen, ist es mit Gewißheit nicht zu sagen) die Ueberschreitungen vorgekommen zu sein, die Kosten desselben einschließlich der Schrägverbindung mit dem Lande und der nördlichen Querverbindung ergeben statt eingestellter M 355 000 unter Weglassung der Bau-

zinsen und mit Abrechnung der übrig gebliebenen Materialien *M* 447 062,19, also fast *M* 100 000 mehr.

Die Vorlage führt die Schräg- und Querverbindung zwar als nicht genehmigte und nicht veranschlagte Ausgaben auf, der Ausschuß ist aber der Ansicht, daß bei der Projektirung eines Piers von 688 Meter Länge eine auch nur oberflächliche Veranschlagung die Nothwendigkeit derselben von vornherein ergeben mußte.

Ferner ist mit Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß ein großer Theil der für Erarbeiten u. als ausgegeben angegebenen Summe, welche fast doppelt so groß ist wie eingestellt,

M 101 296,67 statt *M* 55 590,

für den Bau des Piers selbst verwendet ist; die Vorlage sagt allerdings, daß *M* 12 000 für eine nicht genehmigte Aufhöhung des nördlichen Ufers ausgegeben wurden; da aber die Kosten der einzelnen Arbeiten nicht genau auseinander gehalten sind, glaubt der Ausschuß, zumal die verwandte Position 5 — Umbau und Erweiterung von Geleisen —, trotzdem die Arbeiten bei Weitem in dem genehmigten Umfange nicht ausgeführt sind, ebenfalls überschritten ist, daß auch hierin für den Pier selbst verwendete Mittel stecken.

Und diese Ueberschreitungen fielen vor in einer Zeit, in welcher Material-Preise sich abwärts bewegten, in welcher Arbeitslöhne nicht gestiegen sind! —

Sie kamen vor gleich nach Vollendung eines ganz ähnlichen Bauwerks, des ersten Lloydpiers!

Kleinere Ueberschreitungen finden sich bei den Positionen 2 und 3, Ausrüstung der Pieranlagen und Beschaffung von Pontons; sie betragen *M* 6721,45 bezw. *M* 8137,06; auch sie dürften nach Lage der Sache bei nur einigermaßen sorgfältiger Veranschlagung nicht vorkommen.

Die Insgemein-Kosten haben endlich statt veranschlagter *M* 10 735 — *M* 57 947,42 betragen; der größte Theil dieser Ueberschreitung rührt von dem leider vorgekommenen, bereits erwähnten, größeren Unfall her. Dem Ausschuß erschien trotzdem die verbleibende Ausgabe sehr hoch; der Regierungskommissar begründete sie damit, daß neben sonstigen Ausgaben ein besonderes Baubüro hätte eingerichtet werden und Extra-Befoldungen für die den Bau ausführenden Beamten erforderlich gewesen wären.

Die Ausführung der nicht genehmigten Bauten betreffend — 2 Ladehallen und ein Lagerschuppen für den Norddeutschen Lloyd — ist nicht zu bestreiten, daß dieselben zur Zeit sich reichlich verzinsen; mit Sicherheit ist indessen nicht zu übersehen, ob solches nach Ablauf des Kontraktes mit dem Norddeutschen Lloyd, also nach dem 1. Mai 1899, der Fall sein wird.

Außerdem sind für den Norddeutschen Lloyd und die Firma Schwoon & Co. in Bremerhaven Baulichkeiten ausgeführt, deren Kosten die Genannten bezahlten, für welche sie eine Grundpacht von 30 M pro Qm jährlich bezahlten und welche sie nach dreimonatlicher Kündigung zu räumen und abzubauen haben; bei diesen Bauten ist nur zu bemängeln, daß die Eisenbahndirektion sie ohne Genehmigung ausführte.

Es bleibt noch übrig über die nach Vollendung der Bauten vorgefundenen und, wie die Vorlage richtig bemerkt über das Maaß des Bedürfnisses angeschafften Materialien zu berichten, und bemerkt der Ausschuß dazu, daß ihm ein genaues Verzeichniß derselben übergeben wurde, aus welchem ersichtlich, daß der Werth so mäßig veranschlagt ist, daß ein Verlust bei Verwerthung derselben nicht zu befürchten sein wird, zumal die sog. Kammflotte, deren Anschaffungspreis nach der Vorlage *M* 48 137,06 beträgt, und welche nach den Erklärungen des Regierungskommissars sich in durchaus gutem gebrauchsfähigen Zustande befindet, nicht darin enthalten ist.

Soweit die Thatfachen. —

Der Ausschuß hofft, soweit menschliche Voraussicht reicht, mit Sicherheit, daß nach Annahme seiner im Vorbericht niedergelegten Vorschläge und Ausführung derselben seitens der Staatsregierung, derartige Vorkommnisse nicht wieder geschehen werden. Er beantragt:

Der Landtag wolle die Erhöhung der für die Erweiterung der Pier-, Gleis- und sonstigen Anlagen in Nordenham bewilligten Mittel um *M* 178 939,84 nachträglich genehmigen und sich damit einverstanden erklären, daß diese Ueberschreitung zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds verrechnet wird.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Groß.

Anlage 37.

Bericht des Eisenbahnausschusses

über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Ueberschreitungen des Erneuerungsfonds.

(Anl. 11 S. 35.)

Bezüglich der allgemeinen Ausführungen des Staatsministeriums über den Erneuerungsfonds und die Verwendung desselben bemerkt der Eisenbahnausschuß, daß der Fonds allerdings die Zwecke nicht erfüllt hat, wofür der-

selbe f. Zt. geschaffen wurde, wie das auch bereits im Bericht des Eisenbahnausschusses über den Voranschlag des Erneuerungsfonds pro 1891/93 hervorgehoben wurde.

Daß dieses nicht geschehen, ist lediglich Schuld der Staatsregierung; der Eisenbahnausschuß hat stets die Bewilligung der von der Staatsregierung beantragten Mittel für Erneuerungszwecke beantragt, in der sicheren Voraussetzung, daß die ihm dieserhalb gemachten Vorschläge der Staatsregierung auf eine jedesmalige gewissenhafte und gründliche Untersuchung speciell des Oberbaues der Bahnen sich stützten.

Wenn nun nach Bestreitung dieser Erneuerungskosten noch erhebliche Ueberschüsse in dem Fonds verblieben, so war es erklärlich, daß der Landtag kein Bedenken trug, die disponibeln Mittel für den weiteren Zweck des Erneuerungsfonds, für Ergänzungen und Erweiterungen der Bahnhofsanlagen, für Vermehrung der Lokomotiven und Tender, sowie für Vermehrung des Wagenparks in Anspruch zu nehmen. Daß die Ansprüche für Erneuerungen früher vielleicht unterschätzt sind, wie es in der Vorlage der Staatsregierung heißt, konnte der Ausschuß unmöglich beurtheilen. Würde die Staatsregierung eine raschere Erneuerung des Oberbaues im Interesse der Betriebssicherheit für erforderlich gehalten haben, so hätten die nöthigen Mittel dafür zur Verfügung gestanden. Allerdings hätte man dann den Erneuerungsfonds nicht in dem Maße wie es geschehen ist, für Ergänzungen, Erweiterungen u. in Anspruch nehmen können.

Soweit letztere dann erforderlich gewesen wären, hätte der Eisenbahnausschuß keine Bedenken getragen, die Bewilligung der nöthigen Mittel, event. in Form einer Anleihe zu beantragen. Diese Anleihe würde, wie das auch bezüglich des ursprünglich in den Bahnen angelegten Kapitals der Fall ist, ihre Verzinsung aus den Mitteln der Betriebskasse gefunden haben. Der Eisenbahnausschuß hat im Jahre 1890 wiederholt in seinen Berichten hervorgehoben, daß sowohl bei Aufstellung des Voranschlages des Erneuerungsfonds, als auch der einzelnen Kostenanschläge nicht mit der nöthigen Vorsicht verfahren werde.

Daß nun die diesbezüglichen Arbeiten der Eisenbahndirektion mit so geringer Sorgfalt ausgeführt waren, wie es nach der Anlage 11 den Anschein hat, konnte allerdings nicht erwartet werden.

Im Voranschlag 1891/93 werden für Erneuerung des Oberbaues 859 110 *M* verlangt und dabei wird in dem Begleitschreiben gesagt, daß das Größtmaaß der jährlichen Leistungen als erreicht angesehen und eine allmähliche Ermäßigung der dafür erforderlichen Aufwendungen erwartet werden darf. Wie wenig genau muß die Untersuchung des Oberbaues gewesen sein, wenn jetzt für 1891 und 1892 bereits ca. 1 077 000 *M* verausgabt sind, für 1893 530 000 *M* gefordert werden und für die nächste Finanzperiode eine weitere Ausgabe von 1 353 000 *M* in Aussicht genommen ist. Für Arbeiten, die unter Tit. B III. 8 fallen, wurden im Voranschlage 1891/93 verlangt 275 600 *M*, worunter 223 800 *M* für Erweiterungen des Bahnhofs Oldenburg.

Der Ausschuß hat derzeit, wie das auch im Bericht

bemerkt ist, wiederholt die Vertreter der Staatsregierung darauf aufmerksam gemacht, daß die für andere Ergänzungen, Erweiterungen, nach Abzug der 223 800 *M* für Bahnhof Oldenburg, noch verfügbar bleibende Summe von 51 800 *M* zu gering sei, erhielt aber die Antwort, man dürfe erwarten, damit auszukommen.

Befremdete es damals schon den Ausschuß, daß 6 Wochen nach Annahme des Voranschlags durch den Landtag die Staatsregierung mit einer weiteren Forderung von 170 950 *M* für Anlagen u., welche unter dieselbe Position fallen, an den Landtag trat, so ist das jetzt in einem weit höheren Maaße der Fall. Von den derzeit als so sehr dringlich hingestellten Anlagen sind 8 Positionen, die zu 73 245 *M* veranschlagt waren, überall nicht ausgeführt, während andererseits

1891 *M* 9 739,26

1892 „ 160 030,—

zuf. *M* 169 769,26

ohne Genehmigung des Landtages, ja zum Theil (*M* 142 150) auch ohne Wissen des Ministeriums verausgabt sind.

Außerdem werden pro 1893 für dieselbe Position, für deren Bedürfnisse also nach damaliger Angabe der Regierungsvertreter eine Summe von zusammen 275 600 *M* genügen sollte, 919 121,97 *M* verlangt, so daß damit eine Ueberschreitung von 1 248 767,23 *M* stattfinden würde, d. h. vorausgesetzt, daß die Kostenanschläge der pro 1893 projektirten Bauten mit mehr Sorgfalt aufgestellt sind, als es bisher der Fall war, was aber der Ausschuß nach den in dieser Beziehung gemachten Erfahrungen kaum als zutreffend annehmen kann.

In dem Schreiben der Staatsregierung vom 1. November 1890 heißt es zur Begründung der auf 740 000 *M* veranschlagten Erweiterungen des Bahnhofs Oldenburg, „daß das Projekt in seinen Grundzügen so disponirt sei, daß damit dem Raumbedürfnis auf absehbare Zeit, auch für den Fall fernerer Verkehrssteigerung, namentlich in Folge weiterer Ausbildung des Oldenburgischen Bahnnetzes genügt werde.“

Für diese Erweiterung sind nun ausgegeben

1888/90 *M* 28 800

1891/92 „ 279 481,97.

Verlangt werden

pro 1893 „ 607 000

in Aussicht

genommen pro 1894/96 „ 843 000

zuf. *M* 1 758 281,97.

Dabei wird projektirt, den aus der Verwerthung von Altmaterial sich ergebenden, nicht unerheblichen Betrag für fernere Erweiterungen nach 1899 zu verwenden.

Demnach würden die dem Verkehr für absehbare Zeit genügenden Erweiterungen des Bahnhofs Oldenburg, für welche man 1890 als Höchstbetrag 740 000 *M* forderte, jetzt rund 1 000 000 *M* mehr kosten.

Bei Besprechung dieser Angelegenheit äußerte der Regierungskommissar, daß im Oktober 1890, also zu einer Zeit als die betreffende Vorlage jedenfalls schon fertig gestellt war, ein neuer Plan, der nach Abzug von 260 000 *M* als Erlös für die Verwerthung von Altmaterial und für

den Verkauf von Gebäuden auf 1 200 000 *M* berechnet war, seitens der Eisenbahndirektion der Staatsregierung zugestellt sei. Dieser Plan nebst Kostenanschlag sei durch ein Versehen in der betreffenden Mappe liegen geblieben und erst im Februar 1891 dem Staatsministerium zu Gesicht gekommen.

Daß ein derartiges Versehen in einer so außerordentlich wichtigen Angelegenheit vorkommen konnte, ist schwer zu verstehen.

Andererseits aber auch erscheint es dem Ausschuß unbegreiflich, daß der letzte Eisenbahndirektor in seiner Eigenschaft als Regierungskommissar über die ursprüngliche Vorlage verhandeln konnte, obgleich er wußte, daß nach dem neuen, seines Wissens der Regierung zugestellten Pläne, die Erweiterung erheblich höhere Kosten verursachen würde. Durch die angeführten Vorkommnisse wird dem Ausschuß seine an sich schon nicht leichte Thätigkeit erheblich erschwert. Der Ausschuß ist nicht in der Lage, die einschlägigen technischen Fragen prüfen zu können, und wenn seine Thätigkeit eine für das Land nutzbringende sein soll, ist es absolut erforderlich, daß die Staatsregierung ihren ganzen Einfluß aufbietet, damit die Pläne und Kostenanschläge der Eisenbahndirektion auf das sorgfältigste ausgearbeitet werden. Geschieht das nicht, so werden natürlicher Weise sowohl Landtag als Ausschuß stets ein gewisses Mißtrauen den Vorlagen der Staatsregierung über Eisenbahnangelegenheiten entgegenbringen.

Der Ausschuß stellt den

Antrag Nr. 1:

der Landtag wolle beschließen, die Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, die Kostenanschläge der Eisenbahndirektion einer sachverständigen Revision unterziehen zu lassen, bevor dieselben an den Landtag gelangen.

Eingehende Erörterungen erforderte die Frage, ob es nicht, um derartige Ueberschreitungen zu vermeiden, erforderlich sei, die Voranschläge der Eisenbahn-Betriebskasse und des Baufonds fortan jährlich festzusetzen.

Der Ausschuß ist der Ansicht, daß sowohl der Aufstellung eines Voranschlages der Eisenbahnbetriebskasse, als auch der vollständig genauen Feststellung eines Planes über die auszuführenden Ergänzungen und Erweiterungen für einen Zeitraum von 3 Jahren gewisse Schwierigkeiten sich entgegenstellen, und daß Ueberschreitungen in mäßigen Grenzen nicht zu vermeiden sind. Selbstredend dürfen Uebergriffe, wie geschehen, überall nicht vorkommen, sie aber ganz zu vermeiden wird, nach einstimmiger Meinung des Ausschusses, nur bei jährlicher Festsetzung des Voranschlages möglich sein, wie auch nur in diesem Fall eine wirkliche Kontrolle des Landtags stattfinden kann.

Der Ausschuß stellt den

Antrag Nr. 2:

der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung

zu ersuchen, dem nächsten ordentlichen Landtage geeignete Vorschläge zu machen, die eine jährliche Festsetzung der Voranschläge der Eisenbahnbetriebskasse und des Eisenbahnbaufonds ermöglichen.

Unter den in der Vorlage erwähnten Projekten sind besonders hervorzuheben:

1. Ergänzung der Signalanlagen,
2. Erneuerung des Oberbau's,
3. Erweiterung des Bahnhof's Oldenburg.

Was nun zunächst die Ergänzung der Signalanlagen anbelangt, so verweist der Ausschuß auf die in der Vorlage angegebene Begründung.

Die diesseitige Eisenbahnverwaltung ist mit der Fertigstellung der durch die angeführte neu erlassene Signalordnung gebotenen neuen Einrichtungen bis Ende 1896 befristet worden.

Für 1893 werden nun 80 000 *M* verlangt und nach Mittheilung des Regierungskommissars steht, nach einem allgemeinen Ueberschlag, eine weitere Ausgabe von ca. 200 000 *M* pr. 1894/96 hierfür in Aussicht.

Diese Aufwendungen sind im Interesse der Betriebssicherheit seitens der Reichsbehörden vorgeschrieben und deshalb nicht zu vermeiden.

Bezüglich der Nothwendigkeit der rascheren Erneuerung des Oberbau's der Bahnen bezieht sich der Ausschuß ebenfalls auf die von der Staatsregierung dafür angeführten Motive. Nach einer Mittheilung des Regierungskommissars waren im Jahre 1882 107 Kilometer mit Stahlschienen belegt. Die Auswechslung auf weitere 133 Kilometer, einschließlich Legung neuer Schwellen, hat in den Jahren 1882/90 stattgefunden und einen Kostenaufwand von rund 2 124 000 *M* verursacht.

Die Umbauung der restlichen 155 Kilometer (ca. 40 % der Gesamtlänge der alten Linien) erfordert nun, wie bereits angegeben, für die laufende und die folgende Finanzperiode einen Aufwand von zusammen rund 3 000 000 *M*.

Diese Summe ist ja eine außerordentlich hohe und es wäre wünschenswerth gewesen, die Ausgabe über mehrere Finanzperioden vertheilen zu können. Wenn nun aber nach Aussage der Staatsregierung eine raschere Auswechslung der Schienen und Schwellen als im Interesse der Betriebssicherheit für absolut erforderlich erachtet wird, so müssen etwaige finanzielle Bedenken zurücktreten.

Nach der Vorlage werden zur weiteren Ausführung des für die Erweiterung des Bahnhof's Oldenburg an der Nordgrenze aufgestellten Projektes für das Jahr 1893 und für die folgende Finanzperiode 1894/96 im Ganzen noch 1 450 000 *M* verlangt, welche, wie aus der nachstehenden Kosten-Zusammenstellung zu ersehen ist, mit 607 000 *M* auf das Jahr 1893 und mit 843 000 *M* auf die Finanzperiode 1894/96 für die bezeichneten Zwecke entfallen:

Littr.	Ziffer	Gegenstände der Veranschlagung.	Geldbetrag im Ganzen <i>M</i>	Geldbetrag im	
				Jahre 1893 <i>M.</i>	Jahre 1894—1896 <i>M.</i>
A.		Gründerwerb	17 000	17 000	
B.		Erdbarbeiten	188 628	159 000	29 628
C.		Entwässerungsanlagen	19 300	9 650	9 650
D.		Oberbau	79 900	—	79 900
E.		Hochbauten.			
	I	Lokomotivschuppen-Anlagen.			
		a. Lokomotivschuppen	296 750	148 000	148 750
		b. Nebengebäude	7 000	3 500	3 500
		c. Wasserstationsgebäude mit einem Behälter	25 000	12 500	12 500
		d. Nebenanlagen	33 700	16 850	16 850
		zuf. E. I.	362 450		
	II	Lokomotiv-Werkstätte.			
		a. Montirungsraum	161 828	127 028	34 800
		b. Mechanische Werkstatt	110 715	50 765	59 950
		zuf. E. II.	272 543		
	III	Wagen-Werkstätte.			
		a. Montirungsraum	169 042	—	169 042
		b. Dreherei	73 296	—	73 296
		c. Malerwerkstatt	28 100	—	28 100
		d. Ueberdeckte Reparaturstände	7 500	—	7 500
		e. Offene Reparaturstände	13 500	—	13 500
		f. Holzmagazin	14 400	—	14 400
		zuf. E. III.	305 838		
	IV	Gemeinschaftliche-Werkstätten-Anlagen.			
		a. Schmiede	50 900	50 900	—
		b. Kupferschmiede	7 804	—	7 804
		c. Eisenmagazin	9 000	—	9 000
		d. Dampfkessel-Anlage	54 100	4 350	49 750
		e. Hauptmagazin	32 500	—	32 500
		f. Kohlenmagazin	600	600	—
		g. Aborte	2 400	—	2 400
		h. Brückenwaage	3 000	—	3 000
		i. Pfortnerei	2 050	—	2 050
		k. Fettgasanstalt	1 900	1 900	—
		zuf. E. IV	162 354		
F.		Einfriedigungen	4 000	—	4 000
G.		Wegeanlagen	17 500	1 500	16 000
H.		Insgemeinkosten	18 587	3 457	15 130
		Summe	1 450 000	607 000	843 000

Der Regierungskommissar erklärte, nach nochmalig vorgenommener Prüfung der ganzen Sachlage, sei die Staatsregierung zu der Ansicht gekommen, daß es wohl thunlich sein werde, den Bau der Lokomotivschuppen in die Finanzperiode 1897/99 zu verlegen. Durch die geplante Verlegung der Werkstätten von der Südseite an die Nordseite des Bahnhofes würden die an den jetzigen Lokomotivschuppen grenzenden, bisher für die Werkstätten verwendeten Räume frei, welche, ohne nennenswerthe Kosten, zu provisorischen

Unterkunftsräumen für Lokomotiven eingerichtet werden könnten. In Berücksichtigung dieser Umstände würden daher die für die Lokomotivschuppen-Anlage im Gesamtbetrage von 362 450 *M* veranschlagten Mittel in die Finanzperiode 1897/99 zurückgestellt werden können, abgesehen von 60 000 *M* welche die Regierung für 1893 zur Verfügung zu haben wünscht, zwecks Ankaufs von Baumaterialien, Bau's bezw. Verbesserung des Wasserstationsgebäudes.

Demnach würden pro 1893 erforderlich sein für die Erweiterung des Bahnhofes Oldenburg nach Nebenanlage B. III *M* 607 000 —

für besonders noch zu genehmigende, bereits ausgeführte Hochbauten (Theil der im Norden des Bahnhofes Oldenburg geplanten Lokomotivschuppen-Anlagen und Beschaffung von Materialien) " 27 481,97

M 634 481,97

Davon geht ab

die für 1893 geforderte erste Rate für die vorläufig zurückgestellte Lokomotivschuppen-Anlage 180 850 *M*
abzüglich der erwähnten 60 000 "

" 120 850 —

M 513 631,97

Betreffs der für 1893 geforderten, recht erheblichen Erdarbeitskosten erklärte der Regierungskommissar, daß für notwendig erachtet würde, auf der ganzen Fläche von 11 500 qm zum Zwecke der besseren Fundamentirung der Gesamtanlagen die gleichzeitige Aushebung des Moorbodens, sowie auch die entsprechende Aufhöhung vorzunehmen.

Seit 1887 sind 4 Pläne für Erweiterungen des Bahnhofes Oldenburg ausgearbeitet, wovon 2 dem Landtage vorgelegen haben und zwar der von 1889 und der jetzige.

Der Plan von 1889 erforderte einen Kostenaufwand von 740 000 *M*, der von 1890 war veranschlagt zu 1 460 000 *M*, und jetzt werden 1 750 000 *M* verlangt, einschließlich der bereits verwendeten Summen.

Wenn alle 2 Jahre, oder sogar jährlich, andere Pläne gemacht, bezw. vorhandene umgearbeitet werden und dabei die veranschlagten Kosten so erheblich differiren, wie oben angegeben, so mußte sich der Ausschuß die Frage vorlegen, welche Garantien sind vorhanden, daß der jetzige Plan der richtigste ist, daß derselbe in allen seinen Theilen die nöthige Bearbeitung gefunden hat und für absehbare Zeit genügt.

Der Regierungskommissar erklärte, daß das Projekt nach gründlicher Prüfung aller einschlägigen Fragen auf das sorgfältigste ausgearbeitet sei. Der Plan von 1892 schliesse erheblich größere Erweiterungen in sich als derjenige von 1889 und sei es, angesichts der von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen empfohlenen Normen, nicht möglich, das jetzige Projekt räumlich enger zu begrenzen.

Etwaige Anlagen, die durch das demnächst in Aussicht stehende Einlaufen der Bahn Brake-Oldenburg erforderlich sein sollten, sind in dem Plane nicht vorgesehen.

Ein allgemeiner Lageplan liegt diesem Berichte an.

Wenn der Ausschuß in seinen Berathungen über diesen Gegenstand zu dem Entschluß gekommen ist, beim Landtage die Genehmigung der Einstellung von *M* 513 631,97 in den Etat des Erneuerungsfonds pro 1893 zu beantragen, so ist er sich dabei wohl bewußt, daß damit der ganze Erweiterungsplan genehmigt und der nächste ordentliche Landtag betreffs der Ausgaben pro 1894/96 that-

sächlich gebunden wird. Lediglich bestimmend in dieser Frage ist für den Ausschuß die wiederholt abgegebene Erklärung der Staatsregierung gewesen, daß bei den gegenwärtigen baulichen und örtlichen Verhältnissen die Aufrechterhaltung eines gedeihlichen und sicheren Betriebes nicht garantirt werden könne, sowie daß Erweiterungen im Umfange des jetzigen Planes unbedingt erforderlich seien.

Bezüglich der ausgeführten und geplanten Anlagen unter Tit. III B 8 verweist der Ausschuß auf die der Vorlage 11 beigelegten specificirten Aufstellungen für die einzelnen Jahre der laufenden Finanzperiode.

In wie weit die Nothwendigkeit für diese Ausführungen vorgelegen hat, bezw. vorliegt, vermag der Ausschuß nicht zu beurtheilen. Der Regierungsvertreter erklärte, daß die speciell für 1893 geplanten einzelnen Anlagen auf Grund eingehendster Untersuchungen ausgeführt werden müßten.

Zu diesen Ausführungen pro 1893 bemerkt der Ausschuß noch Folgendes:

Nr. 22. Statt der geplanten Ueberführung am Westende des Bahnhofes Delmenhorst soll eine zweckmäßigere Unterführung gebaut werden, die einen Mehraufwand von 7000 *M* erfordert.

Nr. 25. In Aussicht genommen war für 1893 nur eine theilweise Pflasterung der Ladestraße in Zwischenahn und wird nunmehr beabsichtigt, die ganze Straße in diesem Jahre zu pflastern, wodurch sich die ursprüngliche Summe um 2000 *M* erhöht.

Nr. 51. Die Regierung hält den Ankauf und Ausbau des erwähnten Hauses in Neuschanz für dringend nothwendig, um für den dort stationirten, die diesseitigen Interessen wahrzunehmenden Beamten eine Dienstwohnung zu schaffen. Das dabei befindliche Areal soll für etwa später erforderlich werdende weitere Dienstwohnungen Verwendung finden.

Nr. 52. Das betreffende Grundstück nebst den darauf befindlichen Gebäuden soll zur event. Erweiterung des Bahnhofes Eversburg und zur Einrichtung von Dienstwohnungen verwandt werden.

Nr. 53. Für die Herstellung des fraglichen Steges werden 7500 *M* in den Etat einzustellen sein, da nachträglich Zweifel entstanden sind, ob der von anderer Seite erwartete Zuschuß geleistet wird. —

Die von der Eisenbahnverwaltung im Landtagsgebäude bislang gemietheten Räume sollen anderweitig benutzt werden.

Zum Zweck der Herstellung von Räumlichkeiten für Büreaus der Eisenbahndirektion durch ein provisorisches Gebäude im Garten des Direktionshauses in Oldenburg, wird nun nachträglich eine Summe von 8000 *M* gefordert mit dem Bemerkten, daß dabei Materialien aus dem Schramm'schen Schuppen im Werthe von 1000 *M* Verwendung finden sollen.

Der Ausschuß kann die Nothwendigkeit der Errichtung



dieses Gebäudes nicht verkennen und erwähnt noch, daß bislang für die jetzt benutzten Räume eine jährliche Miethe von 500 M gezahlt wird.

Weitere Erläuterungen der einzelnen Nummern werden der Verhandlung im Plenum vorbehalten.

Durch die Erhöhungen der Nr. 22, 25 und 52, sowie Einstellung der neuen Nr. 54 entsteht für die Seite 9 der Nebenanlage B. unter 8 angegebene Summe für Ergänzungen, Erweiterungen u. ein Mehr von 17 500 M. Dagegen sind abzusetzen M 120 850 (180 850 ÷ 60 000) für die anfänglich für 1893 verlangte erste Rate zum Bau der Lokomotivschuppen, so daß der endgültige Betrag auf Pos. 8 sich auf M 1 421 017,23 bezieht.

Davon sind vom Landtage gemäß Voranschlag, bezw. besonderer Schreiben „ 409 095,— bewilligt und unterliegen demnach noch . M 1 011 922,23 der jetzigen Bewilligung.

Unter Berücksichtigung der vorgenommenen Abänderungen beträgt demnach der Seite 10 der Nebenanlage B. angeführte Fehlbetrag M 1 212 524,31.

Für folgende Hochbauten wird die Genehmigung des Landtags nachgesucht:

Nr. 12 de 1891.	Verlängerung des Empfangsgüterschuppens A. auf Bahnhof Oldenburg nebst Errichtung eines Abortes f. die Güterschuppen-Arbeiter	M	3 706,08
„ 13 „ „	Erbauung eines Stallgebäudes mit Aborten für die Portiers auf Bahnhof Oldenburg	„	587,67
„ 4 „ 1893.	Verbesserung der Wasserstation Weener in Verbindung mit der Viehwagenwäsche	„	3100,—
„ 6 „ „	Anlegung eines Haltepunktes zu Achmer.	„	1500,—
„ 19 „ „	Anschaffung einer Bude für die Rangirer am Westende des Bahnhof Oldenburg	„	500,—
„ 27 „ „	Herstellung eines Abortes zu Filsjum	„	450,—
	Latus M		9 843,75

	Transport M	9 843,75	
Nr. 28 de 1893.	Herstellung eines Bahnsteiges und Abortes zu Hilsenborg	„	1 100,—
„ 32 „ „	Erbauung eines provisorischen Güterschuppens zu Sürwürden	„	2 000,—
„ 33 „ „	Anschaffung von vier Wachtbuden für Weichenwärter zwischen Hude und Hammelwarden	„	600,—
„ 51 „ „	Ankauf eines Hauses und Ausbau desselben zu einer Dienstwohnung in Neuschanz.	„	15 000,—
„ 52 „ „	Ankauf eines Grundstücks der Briquetfabrik nebst Beamtenhaus zu Eversburg für Dienstwohnungen	„	11 000,—
„ 7 „ „	Hochbauten, betr. Erweiterung des Bahnhof Oldenburg	„	321 124,97
„ 54 „ „	Errichtung eines Gebäudes für Diensträume in dem Garten des Eisenbahn-Direktions-Gebäudes in Oldenburg	„	8 000,—
	Zusammen M		368 668,72

Nachträglich wurde von der Regierung dem Eisenbahnausschuß eine Nachweisung über die Verwendung der 1890 bewilligten außerordentlichen Mittel für Vermehrung des Wagenparks in der Höhe von 800 000 und 250 000 M übergeben.

Aus dieser Nachweisung geht hervor, daß für diesen Zweck 995 882,92 M verwandt sind.

Der Ausschuß beantragt:

Antrag Nr. 3.

Der Landtag wolle zu den oben aufgeführten Hochbauten seine Zustimmung ertheilen, auch die aus dem vorstehenden Bericht sich ergebenden Ueberschreitungen genehmigen und den auf M 1 212 524,31 berechneten Mehrbedarf des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung für die Finanzperiode 1891/93 zu Lasten des Eisenbahnaufonds bewilligen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

S o h e r.



Anlage 38.

Bericht des Eisenbahnausschusses

über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend den zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion einerseits und der Firma E. C. Schramm & Co. in Bremen andererseits, über den Ankauf von Schuppen in Nordenham abgeschlossenen Vertrag vom 23. December 1891
6. Januar 1892.

(Anl. 7 S. 21.)

Die Vorlage ist eine bedauerliche Folge höchst ungünstiger Abkommen und Verträge, welche die Eisenbahnverwaltung in den Jahren 1882 und 1886 zuerst mit der Firma E. C. Schramm & Co. und Gebr. Friese & Co. und sodann mit der ersten Firma allein abgeschlossen hat, und ferner des Umstandes, daß bei dem später geschlossenen Verträge mit dem Norddeutschen Lloyd Seitens der Staatsregierung die aus jenen Verträgen den mitkontrahirenden Firmen vertragsmäßig zugestandenene Rechte nicht berücksichtigt worden sind.

Am meisten bedenklich in den Verträgen mit den Eingangs gedachten Firmen war die Bestimmung, daß die Eisenbahnverwaltung vor dem 1. März 1895 überall nicht kündigen könne und später auch nur dann, wenn — wie es im Vertrage von 1882 heißt — „die Verwaltung des Areals für ihre eigenen Hafen- oder Eisenbahnzwecke unbedingt bedürfe“, eine Bestimmung, die im Vertrage vom 25. Juni 1886 noch dahin verschärft wurde, daß die Eisenbahnverwaltung auch nach dem 1. März 1895 nur kündigen könne, „wenn entweder mit der Pächterin — die Verträge werden Pachtverträge genannt — ein beiderseits befriedigendes Uebereinkommen getroffen sei oder erhebliche öffentliche Interessen die anderweitige Verfügung über das Pachtareal so dringend erheischen, daß das Enteignungsverfahren eintreten würde, wenn die Eisenbahndirektion des Eigenthums sich begeben hätte.“

Hiernach war die Kündbarkeit nach dem 1. März 1895 so verklausulirt, daß sie einer Unkündbarkeit nahe kommt.

Die Verträge sind dem Landtage seiner Zeit nicht vorgelegt worden.

Nun aber konnte die Firma Schramm in Folge des Vertrages mit dem Lloyd nicht mehr die bis dahin von ihr zum Anlegen und Löschen benutzten Piers Schramm und Buresch dazu benutzen, und wurde ihr die Verbindung der von ihr erbauten Schuppen mit dem Strom abgeschnitten.

Die genannte Firma wurde dieserhalb bei dem in dem Vertrage vorgesehenen Schiedsgerichte klagbar und verlangte gleichzeitig einen Schadenersatz von rund 130 000 M.

Das Schiedsgericht hat, abgesehen von dem Schadenersatz, für Recht erkannt:

daß die Oldenburgische Eisenbahn-Direktion, sofern sie der Firma E. C. Schramm & Co. nicht die Piers Buresch und Schramm für die Entlöschung ihrer Petroleum-Schiffe zur Verfügung stellt, verpflichtet ist, derselben andere ge-

eignete Anlagen zur Entladung anzuweisen und ihr die dadurch gegenüber der Entlöschung am Pier Buresch oder Schramm etwa entstehenden Mehrkosten und Verluste bei Entlöschung, Transport der Barrel bis zum Schuppen, Liegegeldern der Schiffe, Leckage und Ramponage der Barrel u. s. w. zu ersetzen.

Damit war die Eisenbahnverwaltung in eine höchst fatale Situation veretzt, die unter Umständen ihr sehr theuer zu stehen kommen konnte.

Es erübrigte daher, da hier eine Zwangslage geschaffen ist, für welche der Landtag aber die Verantwortung ablehnt, nur, mit der Firma Schramm ein Abkommen zu treffen, wodurch das ganze Verhältniß gelöst wird.

Dafür ist noch ein Umstand von Bedeutung.

Die in den sog. Pachtverträgen ausbedungene Pacht war ursprünglich 20 S pro qm des überlassenen Raumes.

Später — im Jahre 1886 — wurde die Pacht dahin bestimmt, daß 3 S für jeden gelagerten Barrel pro Jahr gezahlt werden mußte.

Es ist schwer verständlich, wie die damalige Eisenbahnverwaltung sich auf eine solche Pachtstipulirung hat einlassen können, zumal derzeit bereits der Transport des Petroleums in sog. Tanks aufkam und daher der Transport in Barreln schon abnahm.

So ist es denn dahin gekommen, daß die Pacht, welche die Eisenbahnverwaltung in der Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar 1890 erhielt, im Ganzen nur noch 40 S, sage vierzig Pfennige, betrug.

Bei dieser Sachlage — für welche aber, wie schon bemerkt, der Landtag die Verantwortung der Staatsregierung überlassen muß — bleibt nichts anderes übrig, als das mit der Firma Schramm geschlossene Uebereinkommen anzunehmen, obgleich ein bedeutendes Opfer in Frage steht; nur dadurch können erheblich größere Opfer und Kosten gespart werden, und wenn der Ausschuß hiernach die Annahme der Vorlage empfiehlt, so wählt er von zwei Uebeln nur das kleinere.

Daß der Werth der fraglichen Schuppen den Preis, der zu zahlen ist, nicht erreicht, dürfte nicht zweifelhaft sein.

Der Ausschuß beantragt hiernach:

der Landtag wolle dem Vertrage mit der Firma E. C. Schramm & Co. in Bremen vom

23. December 1891
6. Januar 1892 seine Zustimmung ertheilen und

sich damit einverstanden erklären, daß die nach Maßgabe desselben zu zahlende Summe von 115 000 *M* nebst Zinsen zu 3½ % vom 1. August 1891 an

aus den Mitteln des Eisenbahnbaufonds bestritten werde.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Wallrichs.

Anlage 39.

Bericht des Eisenbahnausschusses

über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Einstellung des Bau's der Linie Nordenham-Blexerdeich.

(Anl. 6 S. 18.)

In der Vorlage der Staatsregierung von 1890, betreffend den Bau der Linie Nordenham-Blexerdeich, wurde ausgeführt, daß das Bedürfniß einer leichteren und bequemeren Verbindung zwischen den Hafenplätzen der beiden Weserufer sich voraussichtlich in immer steigendem Maße geltend machen würde, und darauf hingewiesen, daß die zeitweilige Uebersiedelung des Norddeutschen Lloyd's mit einem Theile seiner Einrichtungen nach Nordenham eine thunlichste Erleichterung des Verkehrs mit Bremerhaven-Geeftemünde bedinge. — Man hoffte, durch die Erleichterung des Verkehrs, den Lloyd noch mehr in Nordenham fesseln zu können.

Nachdem nun inzwischen diejenigen Abmachungen bekannt geworden sind, welche der Norddeutsche Lloyd mit dem Staat Bremen in Beziehung auf die Benutzung der im Bau begriffenen Hafenanlagen in Bremerhaven abgeschlossen hat, muß mit der Wahrscheinlichkeit gerechnet werden, daß der Lloyd wiederum seinen Schwerpunkt nach Bremerhaven verlegt.

Nach den Ausführungen des Herrn Ministers im Ausschusse, waren die bereits 2 Jahr vorher abgeschlossenen Verträge des Norddeutschen Lloyd mit dem Bremer Staat dem Staatsministerium weder bei Abschluß der Verhandlungen mit dem Lloyd, noch zur Zeit der Verhandlungen im Landtage bekannt. Die Verträge sind vielmehr erst im Mai 1892 der Staatsregierung zur Kenntniß gekommen.

Da nun auch nach den Ausführungen der Vorlage die bestehenden Schifffahrtsverbindungen den gegenwärtigen Ansprüchen genügen, so würde zur Zeit ein Bedürfniß nach einer weiteren Verbindung mit dem rechten Weserufer nicht als vorhanden angenommen werden können.

Durch den Ausbau der Linie Nordenham-Blexerdeich und den damit bei letztgenanntem Ort in Aussicht genommenen Pierbau hoffte, — um auch dies noch anzuführen — der frühere Eisenbahndirektor einen lebhaften Fischverkehr an das linke Weserufer heranzuziehen und stellte eine erhebliche Einnahme daraus für die Eisenbahn in Aussicht.

Von der Einrichtung eines Fischhafens in Blexerdeich glaubt aber die Staatsregierung Abstand nehmen zu sollen, da in Bremerhaven-Geeftemünde die Einrichtungen derart verbessert, daß an eine erfolgreiche Konkurrenz von Blexerdeich als Fischhafen zur Zeit nicht zu denken ist.

Der Ausschuß kann nach veränderter Sachlage ein Bedürfniß für den Weiterbau der Linie Nordenham-Blexerdeich als zur Zeit bestehend nicht erkennen.

Dabei bemerkt der Ausschuß, daß die geschaffene Bahnstrecke sich künftig als eine brauchbare Erweiterung des Gleisystems des Bahnhofes Nordenham darstellen mag, zur Zeit ist sie jedoch nach Meinung des Ausschusses ohne Nutzen.

Der Ausschuß stellt folgende Anträge:

Antrag Nr. 1

der Landtag wolle genehmigen, daß von der Ausführung des Bau's der Linie Nordenham-Blexerdeich nach Maßgabe des Artikels 1 d des Gesetzes vom 13. März 1891, betreffend den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, abgesehen werde.

Antrag Nr. 2

der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die durch Anleihe für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds für diesen Zweck schon beschaffte Summe von 455 000 *M* nebst den erwachsenen Zinsen — nach Abzug der nach Maßgabe der Anlage bereits verwendeten Summen — zur Deckung der nach den Vorlagen der Staatsregierung, betreffend den Bedarf des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung für 1893, und betreffend

Ueberschreitung der Bewilligungen für den zweiten Lloydpier in Nordenham, sowie betreffend den Ankauf der Schramm'schen Schuppen daselbst — vor-

behältlich der Genehmigung dieser Vorlagen — sich ergebenden, aus dem Eisenbahn-Baufonds zu befriedigenden Bedürfnisse mit verwendet werde.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Funch.

Anlage 40.

Bericht des Eisenbahnausschusses

über die Vorlagen der Staatsregierung, betreffend

I. den zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion und der Firma Petroleum-Raffinerie, vormals August Korff zu Bremen über die Verpachtung eines Außengrodenplatzes und Gestattung einer Petroleum-Tankanlage in Nordenham abgeschlossenen Vertrag nebst Nachtrag vom $\frac{28. \text{Februar}}{12. \text{März}}$ 1889 und den zu diesen Verträgen abgeschlossenen zweiten Nachtragsvertrag vom 24. Dezember 1891,

II. den zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion und der Firma S. Matth. Gildemeister in Bremen über den Bau eines Lagerschuppens für Salpeter in Nordenham abgeschlossenen Vertrag.

(Anl. 13 S. 53.)

Wenngleich der Ausschuß es anerkennt, daß durch Abschluß solcher Verträge und Schaffung der in den Verträgen benannten Anlagen Schifffahrt und Handel ein bereitwilliges Entgegenkommen gefunden und nicht unwesentlich gefördert worden sind, so muß doch unbedingt daran festgehalten werden, daß derartige Verträge für die Folge nicht allein von der Eisenbahndirektion abzuschließen sind, sondern der zuvorigen Genehmigung des Staatsministeriums und der Zustimmung des Landtags bedürfen.

Es dürfte nämlich fraglich erscheinen, ob es im Interesse des Staates nicht richtiger gewesen wäre, die geschaffenen Anlagen für eigene Rechnung herzustellen, da die von der Firma Korff später zu zahlenden Pachtgelder pro Quadratmeter 40 \mathcal{J} , für das Hektar 4000 \mathcal{M} jährlich betragen und außerdem an Piergeldern in den Jahren 1889, 1890, 1891 und 1892 von der Firma Korff 5593 \mathcal{M} 40 \mathcal{J} nach Mittheilung des Herrn Regierungskommissars gezahlt bzw. gestundet sind. Es darf hierzu noch bemerkt werden, daß das von den für die Firma Gildemeister angekommenen Schiffen in den letzten Jahren gezahlte Piergeld reichlich 1600 \mathcal{M} betragen hat, und daß durch den Versandt von Salpeter der Firma Gildemeister, sowie aus dem Versandt der Petroleum-Raffinerie vormals August Korff die Oldenburgische Staats-Eisenbahn in den Jahren 1891 und 1892 eine Fracht-Einnahme von 50 666 \mathcal{M} 90 \mathcal{J} bzw. 81 543 \mathcal{M} bezogen hat.

In einem Punkte des Vertrages vom 28. Februar/12. März 1889 hielt jedoch der Ausschuß die Bestimmung, des § 9, wonach die Eisenbahn-Direktion vor dem von der Firma Korff hergestellten Pier stets eine genügende Wassertiefe zu unterhalten habe, um Tankschiffen bisherigen Tiefganges ein stetiges Anlegen am Pier zu ermöglichen, für sehr bedenklich, und würde, falls ihm ein solcher Vertrag vor Ausführung desselben vorgelegt worden, demselben wohl schwerlich zugestimmt haben. Allein nach den Ausführungen des über die hier in Frage kommenden Strom- und Wassertiefen-Verhältnisse gehörten Herrn Regierungskommissars hat der Ausschuß geglaubt, auch diese Bestimmung nicht weiter beanstanden zu sollen, wenngleich bemerkt werden darf, daß bei Uebernahme solcher weitgehenden Verpflichtungen stets mit großer Vorsicht vorzugehen sein dürfte.

Nach diesen Ausführungen beantragt der Ausschuß, indem er noch schließlich an Großherzogliches Staatsministerium das dringende Ersuchen stellt, für die Zukunft solche Verträge von seiner Genehmigung und der Zustimmung des Landtags abhängig machen zu wollen:

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

Die hierauf bezüglichen Karten und Pläne sind im Vorzimmer des Sitzungszimmers des Landtags ausgelegt.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Iken.