

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

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

Staat Oldenburg

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

Anlage 121-130

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

nannten Jahren ein Mehrbedarf von je 1600 *M* entstehen wird. Endlich sind nach Vollendung des Neubaus neue Inventariestücke anzuschaffen, deren Kosten auf 600 *M* veranschlagt sind.

Für das neue Gebäude findet sich in dem etwa 24 Meter tiefen Vorgarten der Anstalt genügender und angemessener Raum, so daß das jetzige Anstaltsgebäude bis zur Vollendung des neuen in Benutzung bleiben kann.

Hiernach beantragt die Staatsregierung:

Oldenburg, 1894 Februar 7.

Staatsministerium.

Fanjen.

Mußenbecher.

Anlage 121.

An den Landtag des Großherzogthums.

In den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1894/96, welcher dem geehrten Landtage hieneben zur gefälligen Prüfung zugeht, sind als Einnahmen außer dem aus der Finanzperiode 1891/93 auf das Jahr 1894 nach dem Schreiben der Staatsregierung vom 3. Februar 1894, betreffend Uebersicht über den Stand des Eisenbahn-Baufonds am Schlusse des Jahres 1893, zu übertragenden Kassenbestände die nach der Anlage 9 zum Schreiben der Staatsregierung vom 16. Januar 1894 für die Erweiterungskauten auf dem Bahnhofe Oldenburg nicht zur Verwendung gekommenen Beträge, sowie die nach dem Abschlusse des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung und der Eisenbahn-Betriebskasse voraussichtlich sich ergebenden, ebenfalls auf das Jahr 1894 zu übertragenden Ueberschüsse aus dem Jahre 1893 eingestellt. Als weitere Einnahmen waren die nach dem Voranschlage der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1894/96 an den Eisenbahnbaufonds abzuliefernden Beträge, sowie die von den beteiligten Gemeinden *z. à fonds perdu* zu leistenden Zuschüsse (10 %) zu den Baukosten für die nach dem Gesetze vom 13. März 1891 zu erbauenden Eisenbahnen aufzunehmen, welche, gleich wie die bis zur Eröffnung des Betriebs auf den einzelnen Strecken nach Maßgabe der angenommenen Bauzeit zu vereinnahmenden Bauzinsen, auf die Jahre der laufenden Finanzperiode sich vertheilen.

Diesen Einnahmen stehen als Ausgaben die nach den Bestimmungen des angezogenen Gesetzes in der Finanzperiode 1894/96 von Seiten des Staates noch aufzuwendenden Kosten für den Ausbau neuer Strecken gegenüber. Auch die Kosten des Umbaus der vorhandenen Bahnstrecke Bechta-Lohne sind als mit den neu zu erbauenden Bahnen Delmenhorst-Wildeshausen-Bechta und Lohne-Hesepe in unlösbarem Zusammenhange stehende Ausgaben in den Voranschlag des Eisenbahn-Baufonds

der geehrte Landtag wolle zum Voranschlage der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1894/96 nachbewilligen:

1. zu § 157 der Ausgaben für den Neubau des Anstaltsgebäudes in den Jahren 1895 und 1896 je 14 500 *M*;
2. zu § 103 daselbst an Gehalt für einen dritten Lehrer in den Jahren 1895 und 1896 je 1600 *M* und im Jahre 1896 für Anschaffung neuer Inventariestücke 600 *M*.

für die Finanzperiode 1894/96, und zwar in Anpassung an den Bauplan, in das Jahr 1895 aufzunehmen. Demselben fallen ferner die für Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen in einer besonderen Vorlage der Staatsregierung gemäß Schreiben derselben vom 16. Januar 1894 in der dort angegebenen Vertheilung für die einzelnen Jahre der Finanzperiode 1894/96 angeforderten Mittel, sowie die Anleihezinsen aus der Finanzperiode 1891/93 und diejenigen Zinsen zur Last, welche für die zur Abstimmung des Voranschlags in den einzelnen Jahren der Finanzperiode nach Maßgabe des Bedarfs anzuleihenden Summen zu zahlen sind.

Zur näheren Erläuterung des vorliegenden Voranschlags darf auf die zur Erklärung bezw. Begründung der Anschläge dienenden Ausführungen mit dem Hinzufügen verwiesen werden, daß die etwa gewünschten weiteren Begründungen bei den Verhandlungen des Eisenbahnausschusses gegeben werden können. Hier mag nur noch zu einzelnen Anschlagssummen das Folgende bemerkt werden:

1. Der gemäß den Ausführungen der Staatsregierung im Schreiben zum Voranschlage der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1894/96 vom 2. November 1893 Absatz 4 als Einnahme mit 181 000 *M* eingestellte Ueberschuß des mit Ablauf der Finanzperiode 1891/93 aufgehobenen Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung wird sich voraussichtlich noch erhöhen, da in vorsichtiger Veranschlagung der nach der jetzigen Uebersicht anzunehmende Ueberschuß des Erneuerungsfonds um etwa dreitausend Mark nach unten abgerundet ist. Das Gleiche gilt von dem in Gemäßheit des Artikels 4b des Gesetzes vom 13. März 1891 dem Eisenbahn-Baufonds mit 450 000 *M* zu überweisenden Ueberschusse der Eisenbahn-Betriebskasse für 1893, indem der nach der jetzigen Uebersicht sich ergebende Antheil des Eisenbahn-Baufonds an dem Betriebs-



Ueberschüsse des Jahres 1893 um rund elftausend Mark geringer angenommen ist. Dieses, gegenüber der tatsächlichen Ueberweisung der Antheile der Betriebs-Ueberschüsse mit 384 838,56 *M* aus 1891 und mit 350 772,56 *M* aus 1892, sehr günstige Ergebnis läßt erkennen, daß auf dem Gebiete des Ausgaben=Stats der Eisenbahn=Verwaltung für 1893 sparsam gewirthschaftet ist, da die Steigerung der Einnahmen der Eisenbahn=Betriebskasse im Jahre 1893 gegenüber dem Vorjahre im Betrage von anschlagsmäßig reichlich 80 000 *M* allein die bedeutende Anschwellung des Betriebs-Ueberschusses nicht zu begründen vermag. Es darf aber auch angesichts der stetig wachsenden Verkehrs=Einnahmen erwartet werden, daß durch eine weitere sorgsame und wirthschaftliche Behandlung des Ausgaben=Bedarfs die Eisenbahn=Betriebskasse im Stande bleibt, auch in der laufenden Finanzperiode neben den voranschlagsmäßig festgestellten Ablieferungen an die Landes=Kasse erhebliche Ueberschüsse an den Eisenbahn=Baufonds abzuführen, welche die Verzinsung der für Rechnung des Eisenbahn=Baufonds bereits aufgenommenen bezw. noch aufzunehmenden Anleihen sowie deren Abtragung bezw. Herabsetzung gewährleisten. Dieser Ausblick in die Zukunft wird durch den Umstand, daß die Inbetriebnahme der noch auszubauenden Strecken Oldenburg=Brake und Delmenhorst=Bechta=Hesepe den Verkehr von den vorhandenen Betriebsstrecken Brake=Hude=Oldenburg und Osnabrück=Quakenbrück=Oldenburg abziehen wird, nicht als getrübt anzusehen sein, da der den neuen Strecken hinzuwachsende neue Verkehr, wenn nicht sofort und völlig, so doch zum Theil und allmählich einen Ausgleich in den Einnahmen der Eisenbahn=Betriebskasse herbeiführen dürfte. Bleibt die wirthschaftliche Lage in ihrer Beziehung zum Verkehre in dem gegenwärtigen stetigen Fortschreiten erhalten, woran zu zweifeln zur Zeit kein Grund vorliegt, so wird die Aufgabe des Eisenbahn=Baufonds, die Verzinsung und Tilgung seiner Anleihen möglichst mit seinen Einkünften aus der Eisenbahn=Betriebskasse allein zu bewirken, umsoweniger gefährdet, als die in den Finanzperioden 1891/93 und 1894/96 wegen des zu beschleunigenden Umbaus der Gleise von Eisen in Stahl aufzuwendenden sehr erheblichen Kosten für Erneuerung des Oberbaus — (Tit. VI der Eisenbahn=Betriebskasse) — in den nachfolgenden Finanzperioden in weit geringerem Maße der Eisenbahn=Betriebskasse zur Last fallen werden.

Auch für Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen — (Tit. VII der Eisenbahn=Betriebskasse) — wird die Betriebskasse in den nächsten Finanzperioden geringere Ausgaben zu bestreiten haben, da das gegenwärtige, durch früheres Zurückstellen obwaltender Bedürfnisse verstärkte Maß der Anforderungen an die Betriebskasse sich vermindern wird. Andererseits darf auch angenommen werden, daß nach dieser Richtung hin die Ansprüche an den Eisenbahn=Baufonds in den nächsten Finanzperioden eine bedeutende Herabsetzung erfahren werden, zumal nachdem die Erweiterungsbauten auf dem Bahnhofe Oldenburg mit dem Ablaufe der Finanzperiode 1894/96 im Wesentlichen ihr Ende erreicht haben werden. Zudem werden in der Finanzperiode 1894/96 die nach dem Gesetze vom 13. März 1891 übernommenen Verpflichtungen zum Ausbau neuer Strecken erfüllt und

alsdann die finanziellen Wirkungen abzuwarten sein, bevor weitere Neubauten vorgenommen werden.

2. Unter den Ausgaben des Voranschlags des Eisenbahn=Baufonds für die Finanzperiode 1894/96 befindet sich eine Summe von rund 60 000 *M*, welche eine nach dem Ausbau der Strecke Bochhorn=Zetel anschlagsmäßig sich ergebende Ueberschreitung der für die Vareler Ringbahn mit 1450 000 *M* vom 24. Landtage bewilligten Mittel darstellt, deren Nachbewilligung auf alle Fälle zur Vermeidung der Einstellung des Baues nachgesucht wird, obgleich die Großherzogliche Eisenbahn=Direction dieselbe durch Ersparnisse bei den übrigen Theilstrecken der Vareler Ringbahn zu decken hofft. Im Weiteren sind hier die in Ermangelung eines speziellen Kosten=Anschlages im Ganzen überschlagenen Baukosten für die Strecke Neuenburg=Zetel als letzte Theilstrecke der Vareler Ringbahn mit 270 000 Mark angefordert, nachdem der Gemeinderath der Gemeinde Neuenburg vor Kurzem einen Beschluß zur Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen für diese Strecke gefaßt hat.

Neben den vom 24. Landtage bereits bewilligten Mitteln für den Bau einer Eisenbahn von Oldenburg nach Brake, dessen Inangriffnahme nahe bevorsteht, werden sodann auf Grund des Gesetzes vom 13. März 1891 — Art. 1a und b und Artikel 2 — die Kosten zur Herstellung einer Eisenbahn von Lohne bis Hesepe mit einer Abzweigung nach Damme und von Bechta über Wildeshausen nach Delmenhorst angefordert, nachdem die gesetzlichen Vorbelastrungen für diese Strecken, soweit erforderlich, von den beteiligten Kommunalverbänden übernommen sind, bezw. deren Uebernahme als wahrscheinlich angenommen werden darf, auch die Weiterführung der Bahn Lohne=Landesgrenze auf Preussischem Staatsgebiete zum Anschluß an die Strecke Quakenbrück=Osnabrück nach Verständigung mit der königlich Preussischen Regierung voraussichtlich Schwierigkeiten nicht begegnen wird.

Wegen der Richtungslinie dieser Bahnen sowie deren Beschreibung darf auf die Vorberichte zu den hier beigelegten Kosten=Anschlägen Bezug genommen, im Uebrigen auch auf die anliegende Uebersichtskarte mit dem Bemerkten verwiesen werden, daß die Länge der Bahn von Delmenhorst bis Bechta 47,9 km, der Bahn von Lohne bis Hesepe 32,9 km — 23,1 auf Oldenburgischem und 9,8 km auf Preussischem Gebiete — und der Bahn von Handorf bis Damme 6 km beträgt. Dabei ist zu erwähnen, daß für den Fall der Verlegung der Linie zwischen Steinfeld und Holdorf, wie in dem vorliegenden Voranschlage bemerkt, die Zweigbahn nach Damme um etwa 2½ km länger wird und den für die Zweigbahn von Handorf nach Damme veranschlagten Baukosten rund 90 000 *M* hinzugehen, während infolge der gedachten Verlegung der Bahnlinie eine Verkürzung der Strecke Lohne=Hesepe nicht eintreten wird.

Zur Begründung der in den vorliegenden Voranschlag eingestellten Umbaukosten der Strecke Bechta=Lohne ist der diesbezügliche Kosten=Anschlag hier angelegt.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen:

der geehrte Landtag wolle dem anliegenden Voranschlage des Eisenbahn=Baufonds für die Finanz=



periode 1894/96, soweit erforderlich, seine Zustimmung ertheilen und sich damit einverstanden erklären, daß die zu demselben erforderlichen Mittel im Gesamtbetrage von 9 588 000 *M* im Wege der Anleihe für Rechnung, des Eisenbahn-Baufonds

nach Bedarf aufgebracht werden, soweit nicht bereits das Einverständnis des 24. Landtags für die am Schlusse des vorliegenden Voranschlags angegebene Anleihe summe ertheilt ist.

Oldenburg, 1894 Februar 8.

Staatsministerium.

Sanjen.

Conze.

Nebenanlage zu Anlage 121.

Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds

für die Finanzperiode 1894/96.

Nr.	Einnahmen.	1894. <i>M.</i>	1895. <i>M.</i>	1896. <i>M.</i>
1.	Nach der Uebersicht über den Stand des Eisenbahnbau- fonds am Schlusse des Jahres 1893 ist ein Kassenbestand vorhanden von rund	320 082	—	—
2.	Von den in den Erneuerungsfond für 1893 für die Erweiterungs- bauten auf Bahnhof Oldenburg eingestellten . 486 150 <i>M</i> werden im Jahre 1893 nur verwendet 307 150 " Bleiben auf 1894 zu übertragen 179 000 <i>M</i> Außerdem wird der Erneuerungsfonds für 1893 mit einem Ueberschusse von ca. 181 000 <i>M</i> abschließen. Statt des veranschlagten Fehlbetrages aus 1892 von 519 215 <i>M</i> hat sich nur ein Fehlbetrag von 379 679 <i>M</i> ergeben, mithin weniger 139 536 <i>M</i> und ist der weitere Ueberschuß auf Ersparnisse bezw. auf die Nichtausführung der unter III 8 ^{12 u. 30} des Etats aufgeführten Anlagen, Erbauung einer Bahnmeister- wohnung in Duakenbrück 5000 <i>M</i> und Herstellung des 3. Gleises auf Bahnhof Sever 7500 <i>M</i> , zurück- zuführen.	360 000	—	—
3.	Diese sind auf 1894 zu übertragen mit Die Betriebskasse für 1893 hat etatsmäßig an den Eisenbahnbau- fonds abzuliefern 91 225 <i>M</i> , wogegen nach einem Ueberschlage werden abgeliefert werden können	450 000	—	—

Nr.	Einnahmen.	1894.	1895.	1896.
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
4.	Die Betriebskasse hat für 1894/96 voranschlagsmäßig an den Eisenbahnbaufonds abzuliefern	5 565	94 325	159 450
5.	Die neu zu bauende Bahnstrecke Oldenburg-Brake kostet dem Staate voranschlagsmäßig 1 750 000 <i>M</i> . Davon haben die Gemeinden 10% Zuschuß zu leisten mit	175 000	—	—
6.	Die neu zu bauende Bahnstrecke Bechta-Wildeshausen-Delmenhorst kostet voranschlagsmäßig 2 632 000 <i>M</i> , wovon die betreffenden Gemeinden 10% Zuschuß zu leisten haben mit	263 200	—	—
7.	Die neu zu bauende Bahnstrecke Lohne-Geesepe kostet voranschlagsmäßig: die Strecke im Amte Bechta bis zur Landesgrenze 1 135 000 <i>M</i> die Strecke Landesgrenze-Geesepe 545 000 „ Machen 1 680 000 <i>M</i> Von den Kosten der Strecke im Amte Bechta bis zur Landesgrenze ad 1 135 000 <i>M</i> haben die Gemeinden 10% Zuschuß zu leisten mit	113 500	—	—
8.	Die Zweigbahnstrecke Handorf-Damme kostet voranschlagsmäßig 460 000 <i>M</i> ev. 550 000 <i>M</i> , wovon die Gemeinden 10% Zuschuß zu leisten haben mit	—	—	55 000
9.	Die noch zu bauende Bahnstrecke Neuenburg-Zetel kostet überschläglich 270 000 <i>M</i> , wovon die Gemeinden 10% Zuschuß zu leisten haben mit	27 000	—	—
10.	Für die noch im Bau begriffenen und noch zu bauenden Strecken der Barelener Nebenbahnen werden noch an Bauzinsen während der Bauzeit bis zur Betriebseröffnung zu vereinnahmen sein	8 000	—	—
11.	Das Baukonto der Bahn Oldenburg-Brake hat an Zinsen während der Bauzeit bis zur Betriebseröffnung für die aus dem Eisenbahnbaufonds zu erhaltenden Baugelder anschlagsmäßig zu zahlen 30 000 <i>M</i> . Bei 1½-jähriger Bauzeit werden diese zu vertheilen sein auf	20 000	10 000	—
12.	Das Baukonto der Bahn Bechta-Wildeshausen-Delmenhorst hat wie zu 11 an Bauzinsen zu zahlen anschlagsmäßig 47 000 <i>M</i> , welche bei 1½-jähriger Bauzeit zu vertheilen sind auf	15 000	32 000	—
13.	Das Baukonto der Bahn Lohne-Geesepe hat ebenfalls an Bauzinsen zu zahlen anschlagsmäßig 30 000 <i>M</i> , welche bei 1½-jähriger Bauzeit zu vertheilen sind auf	7 500	11 250	11 250
14.	Das Baukonto der Zweigbahn Handorf-Damme hat anschlagsmäßig an Bauzinsen zu zahlen bei einjähriger Bauzeit 9000 <i>M</i> , denen 1000 <i>M</i> hinzuzurechnen sind für den Fall, daß die Linie Hordorf-Steinfeld, in Abänderung der veranschlagten Linie, zur Ausführung kommt	—	—	10 000
15.	Anzuleihen sind Es ist angenommen, daß die Anleihen zu einem Course von 97,5% zu begeben sind und sind darnach anzuleihen: 1894 3 740 000 <i>M</i> 1895 3 726 000 „ 1896 2 122 000 „	3 646 091	3 633 001	2 069 020
	Summe der Einnahmen	5 410 938	3 780 576	2 304 720

Nr.	Ausgaben.	1894. <i>M</i>	1895. <i>M</i>	1896. <i>M</i>																																									
1.	<p>Die Kosten der Varelser Nebenbahnen sind veranschlagt zu</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">1 450 000 <i>M</i></td> </tr> <tr> <td>davon hatten die Gemeinden zu zahlen 10% mit .</td> <td style="text-align: right;">145 000 „</td> </tr> <tr> <td><u>Bleiben als vom Eisenbahn-Baufonds zu zahlen .</u></td> <td style="text-align: right;"><u>1 305 000 <i>M</i></u></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Nach der Uebersicht über den Stand des Eisenbahnbaufonds am Schlusse des Jahres 1893 — Schreiben der Staatsregierung vom 3. Februar 1894 — sind hiervon bereits bezahlt</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">757 416 „</td> </tr> <tr> <td><u>Bleiben noch zu zahlen</u></td> <td style="text-align: right;"><u>547 584 <i>M</i></u></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Diesem Betrage gehen hinzu:</td> </tr> <tr> <td>a) der vom Amtsverbande Varel für die Strecke von der Grenze der Landgemeinde Varel bis zum Bahnhof Bockhorn eingezahlte Zuschuß mit</td> <td style="text-align: right;">12 490 „</td> </tr> <tr> <td>b) der von der Stadtgemeinde Varel für die Strecke von Borgstede bis zur Bockhorner Gemeindegrenze eingezahlte Zuschuß mit</td> <td style="text-align: right;">14 365 „</td> </tr> <tr> <td>c) der von der Gemeinde Zetel für die Strecke Bockhorn-Zetel eingezahlte Zuschuß mit</td> <td style="text-align: right;">22 955 „</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;"><u>Machen 597 394 <i>M</i></u></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Diese sind an die Eisenbahn-Hauptkasse zu zahlen und zwar:</td> </tr> <tr> <td>a) für die Strecke Borgstede-Bockhorn</td> <td style="text-align: right;">143 650 <i>M</i></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">und 124 900 „</td> </tr> <tr> <td>b) für Hochbauten u. auf den Strecken Ellenferdamm-Bockhorn-Grabstede und Varelshafen-Varel-Borgstede-Bramloge</td> <td style="text-align: right;">150 705 „</td> </tr> <tr> <td>c) für die Strecke Bockhorn-Zetel als Rest der zur Verfügung stehenden Baumittel</td> <td style="text-align: right;">168 134 „</td> </tr> <tr> <td>d) der Rest der von der Landgemeinde Varel eingezahlten Grundentschädigung</td> <td style="text-align: right;">10 005 „</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;"><u>Machen obige</u></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: right;">597 394</td> <td style="text-align: center;">—</td> <td style="text-align: center;">—</td> </tr> </table>		1 450 000 <i>M</i>	davon hatten die Gemeinden zu zahlen 10% mit .	145 000 „	<u>Bleiben als vom Eisenbahn-Baufonds zu zahlen .</u>	<u>1 305 000 <i>M</i></u>	Nach der Uebersicht über den Stand des Eisenbahnbaufonds am Schlusse des Jahres 1893 — Schreiben der Staatsregierung vom 3. Februar 1894 — sind hiervon bereits bezahlt			757 416 „	<u>Bleiben noch zu zahlen</u>	<u>547 584 <i>M</i></u>	Diesem Betrage gehen hinzu:		a) der vom Amtsverbande Varel für die Strecke von der Grenze der Landgemeinde Varel bis zum Bahnhof Bockhorn eingezahlte Zuschuß mit	12 490 „	b) der von der Stadtgemeinde Varel für die Strecke von Borgstede bis zur Bockhorner Gemeindegrenze eingezahlte Zuschuß mit	14 365 „	c) der von der Gemeinde Zetel für die Strecke Bockhorn-Zetel eingezahlte Zuschuß mit	22 955 „		<u>Machen 597 394 <i>M</i></u>	Diese sind an die Eisenbahn-Hauptkasse zu zahlen und zwar:		a) für die Strecke Borgstede-Bockhorn	143 650 <i>M</i>		und 124 900 „	b) für Hochbauten u. auf den Strecken Ellenferdamm-Bockhorn-Grabstede und Varelshafen-Varel-Borgstede-Bramloge	150 705 „	c) für die Strecke Bockhorn-Zetel als Rest der zur Verfügung stehenden Baumittel	168 134 „	d) der Rest der von der Landgemeinde Varel eingezahlten Grundentschädigung	10 005 „		<u>Machen obige</u>			597 394	—	—			
	1 450 000 <i>M</i>																																												
davon hatten die Gemeinden zu zahlen 10% mit .	145 000 „																																												
<u>Bleiben als vom Eisenbahn-Baufonds zu zahlen .</u>	<u>1 305 000 <i>M</i></u>																																												
Nach der Uebersicht über den Stand des Eisenbahnbaufonds am Schlusse des Jahres 1893 — Schreiben der Staatsregierung vom 3. Februar 1894 — sind hiervon bereits bezahlt																																													
	757 416 „																																												
<u>Bleiben noch zu zahlen</u>	<u>547 584 <i>M</i></u>																																												
Diesem Betrage gehen hinzu:																																													
a) der vom Amtsverbande Varel für die Strecke von der Grenze der Landgemeinde Varel bis zum Bahnhof Bockhorn eingezahlte Zuschuß mit	12 490 „																																												
b) der von der Stadtgemeinde Varel für die Strecke von Borgstede bis zur Bockhorner Gemeindegrenze eingezahlte Zuschuß mit	14 365 „																																												
c) der von der Gemeinde Zetel für die Strecke Bockhorn-Zetel eingezahlte Zuschuß mit	22 955 „																																												
	<u>Machen 597 394 <i>M</i></u>																																												
Diese sind an die Eisenbahn-Hauptkasse zu zahlen und zwar:																																													
a) für die Strecke Borgstede-Bockhorn	143 650 <i>M</i>																																												
	und 124 900 „																																												
b) für Hochbauten u. auf den Strecken Ellenferdamm-Bockhorn-Grabstede und Varelshafen-Varel-Borgstede-Bramloge	150 705 „																																												
c) für die Strecke Bockhorn-Zetel als Rest der zur Verfügung stehenden Baumittel	168 134 „																																												
d) der Rest der von der Landgemeinde Varel eingezahlten Grundentschädigung	10 005 „																																												
	<u>Machen obige</u>																																												
		597 394	—	—																																									
2.	<p>Die Kosten der Bahnstrecke Bockhorn-Zetel sind veranschlagt zu 229 550,00 <i>M</i></p> <p>Als Rest der zur Verfügung stehenden Mittel, einschließlich des von der Gemeinde Zetel eingezahlten Zuschusses von 22 955 <i>M</i> konnten der Eisenbahn-Hauptkasse nur überwiesen werden, wie vorstehend . 168 134,00 <i>M</i></p> <p>Entsteht Fehlbetrag 61 416,00 <i>M</i></p> <p>Hiervon geht ab ein von der Stadt Varel zu den Vorarbeiten direkt an die Eisenbahnkasse gezahlter Beitrag mit 1 351,73 <i>M</i></p> <p>Bleibt Fehlbetrag 60 064,27 <i>M</i></p> <p>Die Eisenbahn-Direktion hofft, daß an Baukosten der Strecken Ellenferdamm-Bockhorn-Grabstede, Varelshafen-Varel-Borgstede-Bramloge und Borgstede-Bockhorn rund 60 000 <i>M</i> erspart werden. Da dieses aber noch nicht feststeht, so werden hier, um den Bau wegen Mangels an Mitteln nicht unterbrechen zu müssen, eingestellt rund</p>	60 000																																											



Nr.	Ausgaben.	1894.	1895.	1896.
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
3.	Die Bahnstrecke Neuenburg-Zetel ist noch auszubauen. Die Kosten derselben waren aus den für die gesammten Bareler Nebenbahnen bewilligten 1 450 000 <i>M</i> zu entnehmen; da indeß diese Mittel durch die ausgebauten, bezw. in Bau begriffenen Strecken, wie vorstehend zu 1 und 2 berechnet ist, bereits absorbiert sind, so sind für die Strecke Neuenburg-Zetel hier einzustellen, nach Ueberschlag 270 000 Ein Kostenanschlag hat wegen Kürze der Zeit noch nicht aufgestellt werden können.	270 000	—	—
4.	Die dem Staate erwachsenden Kosten der neuen Bahnstrecke Oldenburg-Brake sind veranschlagt zu 1 750 000 <i>M</i> Es gehen ab die zu den Vorarbeiten bereits bezahlten Beträge mit im Ganzen 4 700 „ Bleiben 1 745 300 <i>M</i> Davon $\frac{2}{3}$ auf 1894 und $\frac{1}{3}$ auf 1895	1 163 533	581 767	—
5.	Die Kosten der neuen Bahnstrecke Bechta-Wildeshausen-Delmenhorst sind veranschlagt zu 2 632 000 <i>M</i> Es gehen ab die zu den Vorarbeiten bereits bezahlten 7 170 „ Bleiben 2 624 830 <i>M</i> Davon $\frac{1}{2}$ auf 1894 und $\frac{1}{2}$ auf 1895	1 312 415	1 312 415	—
6.	Die Kosten der neuen Bahnstrecke Lohne-Hesepe sind veranschlagt zu 1 680 000 <i>M</i> Zu Vorarbeiten sind bereits gezahlt 2 150 „ Bleiben 1 677 850 <i>M</i> Davon $\frac{1}{4}$ auf 1894 und je $\frac{3}{8}$ auf 1895 und 1896 mit	419 462	629 194	629 194
7.	Die Kosten der Zweigbahn Gandorf-Damme sind veranschlagt zu 460 000 <i>M</i> denen noch hinzugehen, falls die Linie Holdorf-Steinfeld gewählt wird 90 000 „	—	—	550 000
8.	Bei Veranschlagung der Kosten der Bahnlilien Bechta-Wildeshausen-Delmenhorst und Lohne-Hesepe ist der seit einigen Jahren auf den Hauptbahnen zur Verwendung gekommene Preussische Normaloberbau vorgesehen, da auf der Bahn von Hesepe bis Delmenhorst ein nicht unbedeutender Durchgangsverkehr erwartet wird. — Auf der Strecke von Bechta nach Lohne liegt dagegen ein leichter Oberbau mit Schienen-Profil C, und wird es wegen des stärkeren Verkehrs nothwendig sein, diese Strecke in Normaloberbau umzubauen. Dabei werden zweckmäßig die hier liegenden C-Schienen und das Kleineisenzeug auf der Zweigbahn nach Damme wieder verwendet werden können. Die hiernach verbleibenden Kosten des Umbaues der 7,8 km langen Strecke Bechta-Lohne sind veranschlagt zu	—	40 000	—
9.	Für Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen sind nach besonderer Vorlage an den Landtag vom 16. Januar 1894 erforderlich	1 408 534	907 000	713 016
10.	An Zinsen sind zu zahlen für die angeliehenen 1 760 000 <i>M</i> und 1 500 000 <i>M</i> , zusammen für 3 260 000 <i>M</i> , $3\frac{1}{2}\%$ für 1894/96 mit	114 100	114 100	114 100

Nr.	Ausgaben.	1894.	1895.	1896.
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
11.	Für die 1894 anzuleihenden 3 740 000 <i>M</i> sind an Zinsen zu zahlen 3½%, für 1894 für ca. 6 Monate, sowie 1895 und 1896 je für ein ganzes Jahr mit	65 500	130 900	130 900
12.	Für die 1895 anzuleihenden 3 726 000 <i>M</i> sind an Zinsen zu 3½% zu zahlen 1895 für ca. 6 Monate, 1896 für ein ganzes Jahr	—	65 200	130 410
13.	Für die 1896 anzuleihenden 2 122 000 <i>M</i> sind an Zinsen zu 3½% zu zahlen 1896 für ca. 6 Monate	—	—	37 100
Anmerkung: Die Zinsen für die sämtlichen für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds angeliehenen bezw. anzuleihenden Summen von im Ganzen 12 848 000 <i>M</i> betragen hiernach pro Jahr 449 680 <i>M</i> .				
Summa der Ausgaben		5 410 938	3 780 576	2 304 720
Die Einnahmen betragen		5 410 938	3 780 576	2 304 720

Demnach übereinstimmend.

Nachrichtliche Bemerkung.

Zu Eisenbahnzwecken konnten angeliehen werden:

1. nach Gesetz vom 19. März 1891:

a) zum weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung 2 910 000,— *M*

b) zu einer Pieranlage in Nordenham (2. Lloydpier) 650 000,— "

c) zur Vergrößerung des Wagenparks 800 000,— "

2. nach Gesetz vom 16. März 1893 1 377 500,— "

Zusammen 5 737 500,— *M*

Hiervon sind angeliehen:

auf Grund des Gesetzes vom 19. März 1891 1 760 000,— *M*

und auf Grund des Gesetzes vom 16. März 1893 1 500 000,— "

Machen 3 260 000,— *M*

welche erbracht haben 3 186 695,28 "

Bleiben 2 550 804,72 *M*

Von diesem Betrage sind in Abzug zu bringen:

a) Ueberschuß der Betriebskasse aus 1891 384 838,56 *M*

b) Ueberschuß der Betriebskasse aus 1892 350 772,56 "

c) Ueberschuß der Betriebskasse aus 1893 nach vorläufiger Ermittelung 450 000,00 "

d) Minderausgabe für die Schramm'schen Schuppen 1 006,25 "

1 186 617,37 *M*

Bleiben 1 364 187,35 *M*

welche noch hätten angeliehen werden können, aber nicht angeliehen sind. Dieser Betrag ist übrigens jetzt nicht mehr besonders anzuleihen, sondern ist derselbe in den im Voranschlage für 1894/96 vorgesehenen Anleihen mit enthalten.



Anlage 122.

An den Landtag des Großherzogthums.

Der geehrte Landtag hat zufolge Schreibens vom 27. Dezember 1893 die Bewilligung von Mitteln für den Umbau des Amtsdienstgebäudes in Brake zu einer Dienstwohnung abgelehnt, findet aber nach Inhalt der Landtags-Berhandlungen — Ausschußbericht zu § 157, Ziffer 10 der Ausgaben des Herzogthums Oldenburg für 1894/96; stenographische Berichte S. 50 — nichts dagegen zu erinnern, daß das alte Dienstgebäude demnächst verkauft und der Erlös zum Ankaufe einer Dienstwohnung verwendet werde.

Der Kaufmann Ramien in Brake hat sich nun bereit erklärt, sein in Brake an der Ecke der Georg- und Schulstraße belegenes Haus mit Garten für 17900 *M* an den Staat zu verkaufen. Ramien hat sich bis zum 1. April d. Js. an seine Offerte gebunden. Der Flächeninhalt des Grundstückes beträgt 9 ar 23 qm, der Miethwerth des Hauses 576 *M*, der Brandfassenwerth mit Einfluß des Stalles 16080 *M*. Das Haus enthält 6 Wohn- und Schlafzimmer und 3 Kammern und liegt in unmittelbarer Nähe des für das neue Dienstgebäude gewählten Bauplatzes.

Oldenburg, 1894 Februar 10.

Das Haus genügt den an eine Dienstwohnung zu stellenden Anforderungen und würden die Kosten eines etwaigen Neubaus den Kaufpreis voraussichtlich übersteigen. Dem Kaufpreise von 17900 *M* würden noch 300 *M* für Instandsetzungsarbeiten an den Befriedigungen (Mauer und Stackett) hinzuzurechnen sein, sodaß der Ankauf und die Instandsetzung des Gebäudes im Ganzen 18200 *M* erfordert. Dagegen wird angenommen werden können, daß das alte Dienstgebäude demnächst für eine dem Kaufpreise für das Ramien'sche Grundstück annähernd entsprechende Summe zu veräußern ist.

Die Staatsregierung ersucht hiernach den geehrten Landtag, für den Ankauf des Ramien'schen Grundstückes in Brake und die erforderlichen Instandsetzungsarbeiten an den Befriedigungen *z.* 18200 *M* für 1894 zu bewilligen, auch sich damit einverstanden zu erklären, daß das jetzige Amtsdienstgebäude in Brake verkauft wird und als Erlös für den Verkauf desselben 17900 *M* für 1896 in Ein- nahme gestellt werden.

Staatsministerium.

Tanjen.

Conze.

Anlage 123.

An den Landtag des Großherzogthums.

Im Herbst 1891 stellte es sich als unvermeidlich heraus, für die zu Einswarderdeich stationirten Grenzaufseher, welchen es wegen Mangels an Miethwohnungen in Einswarderdeich und in der Umgegend unmöglich geworden war, sich künftig dort ein Unterkommen zu verschaffen, Dienstwohnungen auf Kosten des Staats herzustellen. Die Staatsregierung hat sich, da die Dringlichkeit der Sache die vorherige Einholung der verfassungsmäßig erforderlichen Zustimmung des Landtags nicht thunlich erscheinen ließ, genöthigt, mit der Herstellung eines zu vier Dienstwohnungen eingerichteten Hauses und der Verwendung der für diesen Zweck erforderlichen, einschließlich der Kosten für die Erwerbung eines passenden Bauplatzes auf 32250 *M* veranschlagten Mittel in Gemäßheit des Art. 193 § 1 des Staatsgrundgesetzes vorzugehen, nachdem der um seine gutachtliche Zustimmung ersuchte

Oldenburg, 1894 Februar 10.

ständige Landtagsausschuß, wie die hierbei angeschlossenen Abschriften des das Sachverhältniß näher darlegenden Schreibens der Staatsregierung vom 24. November 1891 und des Protokolls vom 4. Dezember 1891 ergeben, diese Zustimmung ertheilt hatte.

Indem die Staatsregierung noch bemerkt, daß für den Ankauf des Bauplatzes 3250 *M* und für die Herstellung des Gebäudes 25412 *M* 29 *S* wirklich zur Verwendung gekommen sind, läßt sie ergebnist beantragen:

der geehrte Landtag wolle sich mit der geschehenen Verwendung der Summe von im Ganzen 28662 *M* 29 *S* für den angegebenen Zweck und deren Verrechnung zu § 152 des Voranschlags der Ausgaben der Landeskasse pro 1891/93 nachträglich einverstanden erklären.

Staatsministerium.

Tanjen.

Droft.

Nebenanlage A. zu Anlage 123.

An den Vorsitzenden des ständigen Landtags-Ausschusses, Herrn Abgeordneten Ahlhorn in Zaderaltendeich.

Schon im Laufe des vorigen Jahres kam in Frage, ob nicht im Hinblick auf die Schwierigkeiten, mit welchen die drei zu Einswarderdeich stationirten Grenzaufseher bei der Erlangung passender Miethwohnungen zu kämpfen haben, die Herstellung von Dienstwohnungen für diese Beamten in Aussicht zu nehmen sei. Das Staatsministerium hat indeß davon abgesehen, dieserhalb schon einen Antrag an den letzten Landtag zu richten, weil nach dem damaligen Stande der Sache mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit darauf gerechnet werden durfte, daß es den Aufsehern möglich sein werde, in ihren bisherigen, allerdings nur mangelhaften Miethwohnungen bis weiter zu bleiben, überdies auch in Erwägung kam, ob nicht bei der Weiterführung der Eisenbahn von Nordenham nach Blexen sich vielleicht mit der Eisenbahnverwaltung ein weniger Kosten verursachendes Arrangement wegen Unterbringung der Aufseher werde treffen lassen. Inzwischen hat sich aber das Verhältniß in einer Weise geändert, daß ein wirklicher Nothstand eingetreten ist, welchem nur durch eine baldige Herstellung von Dienstwohnungen für Rechnung des Staats wird abgeholfen werden können. Das von dem einen der drei Aufseher, welcher verheirathet ist, bisher bewohnte Haus zu Einswarderdeich ist nämlich zum Antritt auf den 1. Mai l. Js. verkauft worden, und wenn auch nach längeren Bemühungen der Käufer und künftige Bewohner des Hauses sich hat bereit finden lassen, dem Aufseher noch für ein Jahr einen Theil der darin vorhandenen Räume unter wenig günstigen Bedingungen als Wohnung zu überlassen, so ist diese Wohnung doch, ganz abgesehen davon, daß das Miethverhältniß mit dem 1. Mai 1893 sein Ende erreichen wird, so beschränkt und mangelhaft, daß sie auf längere Dauer als Familienwohnung für den Aufseher durchaus ungenügend erscheint. Dem zweiten Aufseher, welcher bisher im Dorfe Einswarden eine Wohnung gefunden hat, ist diese Wohnung auf den 1. Mai l. Js. gekündigt und es wird beim Mangel eines Ersatzes in Einswarden oder Einswarderdeich nichts übrig bleiben, als diesem Aufseher, zumal derselbe sich gegen den 1. Mai l. Js. zu verheirathen beabsichtigt, zu gestatten, vorläufig sein Unterkommen im Dorfe Blexen zu suchen, ein Verhältniß, welches aber mit dem Interesse des Dienstes unverträglich erscheint und deshalb sobald als möglich wieder aufgehoben werden muß. Der dritte unverheirathete Aufseher hat zwar zur Zeit noch für seine Person ein nothdürftiges Unterkommen in Einswarderdeich, ist aber gezwungen, seinen Mittagstisch im Dorfe Blexen zu nehmen und deshalb täglich längere Zeit von seinem Stationsorte abwesend zu sein, was nach Lage der Verhältnisse auch Unzuträglichkeiten für den Dienst mit sich bringen kann.

Nachdem sich nun herausgestellt hat, daß auf das angebeutete Arrangement mit der Eisenbahnverwaltung nicht gerechnet werden kann, erscheint es nach dem Er-

achten des Staatsministeriums dringend geboten, mit der Herstellung von Familiendienstwohnungen für die zu Einswarderdeich stationirten Aufseher sobald als möglich vorzugehen, wobei darauf hinzuweisen ist, daß die dauernde Beibehaltung einer Aufsichtsstation an diesem Orte nach den bestehenden Verkehrsverhältnissen außer Zweifel steht. Bei der gegenwärtigen Zahl der Beamten würde zwar die Herstellung eines Gebäudes, welches drei Familiendienstwohnungen befaßt, genügen; es scheint aber den Vorzug zu verdienen, ein zu vier Wohnungen eingerichtetes Haus herzustellen, und zwar nach derselben Konstruktion, wie solche für zur Zeit im Bau begriffene Aufseherdienstwohnungen bei Nordenham maßgebend gewesen ist. Diese Erweiterung empfiehlt sich deshalb, weil die Einrichtung der vierten Wohnung nur einen verhältnißmäßig geringen Mehraufwand an Kosten verursacht, zugleich aber dadurch erwünschte Gelegenheit geboten wird, einem der vier zu Blexen stationirten Aufseher, denen es ebenfalls schwer fällt, sich an ihrem Stationsorte Miethwohnungen zu verschaffen, hier eine Dienstwohnung zuzuweisen.

Ein passender Bauplatz ist aus der am Einswarder Wege, südseits desselben, belegenen Parzelle 64 der Flur 7 der Gemeinde Blexen zu entnehmen. Der Eigenthümer dieser Parzelle, Landmann Christian Böger zu Einswarden, hat sich bereit erklärt, aus derselben ein Areal von 25 ar Größe, bei 38 m Frontlänge am Einswarder Wege, dem Staate für den Preis von 1,30 M pro qm, im Ganzen also für den Preis von 3250 M, käuflich zu überlassen. Diese Offerte erscheint bei den in der dortigen Gegend bestehenden hohen Preisen für Grundstücke und insbesondere auch im Vergleiche mit den für verschiedene andere in der Nähe belegene Plätze gestellten Forderungen, annehmbar. Die Kosten des Hausbaus sind von der Großherzoglichen Bau-Direktion auf im Ganzen 29 000 M veranschlagt, wobei der durch den Bau der drei Häuser bei Nordenham entstandene Kostenaufwand zum Maßstabe genommen und zugleich der Umstand berücksichtigt ist, daß der Bau zu Einswarderdeich in Folge ausgedehnterer Erdarbeiten und der größeren Schwierigkeiten des Transports der Baumaterialien voraussichtlich etwas größere Ausgaben verursachen wird.

Die hiernach erforderlichen Mittel für den Ankauf des Bauplatzes und den Bau des Hauses können aus der Summe von im Ganzen 154 000 M gedeckt werden, welche mittelst Schreibens des Landtags vom 20. Dezember v. Js. der Staatsregierung zur Herstellung eines Neben- zollamtsgebäudes und von Aufseherwohnungen zu Nordenham zu § 152 des Landeskasse-Voranschlags pro 1891 zur Verfügung gestellt sind. Einmal läßt sich nämlich bereits mit Sicherheit übersehen, daß an der für die Aufseherwohnungen zu Nordenham veranschlagten Summe von 101 000 M ein Betrag von 17—18 000 M erspart werden wird. Außerdem wird aber der mit 53 000 M in

Rechnung gestellte Kostenbetrag für das Nebenzollamtsgebäude in der laufenden Finanzperiode überhaupt nicht zur Verwendung kommen, weil darauf gerechnet werden kann, daß die gegenwärtig im Eisenbahnhofsgebäude von den Beamten des Nebenzollamts benutzten Geschäfts- und Wohnräume noch bis auf Weiteres für diese Zwecke verfügbar bleiben werden.

Da die Dringlichkeit der Sache die vorherige Einholung der verfassungsmäßig erforderlichen Zustimmung des Landtags nicht thunlich erscheinen läßt, so hat das Staatsministerium, bevor es auf Grund des Artikels 193 § 1 des Staatsgrundgesetzes vorgeht, beschlossen, zunächst den ständigen Landtagsausschuß um seine Zustimmung zu ersuchen. Sie läßt hiernach, mit der Anheimgabe, die Be-

Oldenburg, 1891 November 24.

Staatsministerium.

Tanzen.

Nebenanlage B. zu Anlage 123.

B e r h a n d e l t

Oldenburg, 1891 Dezember 4, in der Sitzung des ständigen Landtags-Ausschusses.

Gegenwärtig: die Abg. Ahlhorn, Meyer, Tanzen und der mitunterzeichnete Abg. Roggemann.

Die Berufung zur heutigen Sitzung war auf die dem Herzogthum angehörenden Mitglieder des Ausschusses beschränkt.

Die Vorlage des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 24. v. Mts., betr. Herstellung eines zu vier Grenzaufseher-Dienstwohnungen eingerichteten Hauses in Einswarden, wurde in Berathung gezogen.

Im Laufe der Besprechung erschienen auf desfallsiges Ansuchen die Regierungs-Kommissare Oberfinanzrath Delstermann und Finanzrath Bucholz, und gaben insbesondere dahin Auskunft, daß das Interesse des Dienstes nicht gestatte, daß die betr. Grenzaufseher etwa in Blexen oder sonst weiter von ihrer Dienststelle entfernt wohnen, daß ferner für einen billigeren Preis ein ebenso gut gelegener Bauplatz nicht zu haben sei, daß endlich nicht erforderlich erscheine, auf einen größeren Garten bei den Dienstwohnungen Bedacht zu nehmen, da unschwer Gartenland dort in der Nähe zu pachten sei.

Der Ausschuß erkannte hiernach das Vorhandensein eines Bedürfnisses für den hier fraglichen Bau an, und zwar in weiterer Erwägung der im Schreiben des Großh. Staatsministeriums näher dargelegten Verhältnisse.

Der Ausschuß prüfte sodann die Frage der Dringlichkeit, und wurden in dieser Beziehung Bedenken laut, die darauf beruhten, daß allgemein angenommen werde, es werde der Landtag im Frühjahr zu einer außerordentlichen Versammlung zusammentreten.

Vorgelesen, genehmigt und unterschrieben.

G. Ahlhorn. Th. S. Tanzen.

rathung auf die dem Herzogthume angehörenden Mitglieder zu beschränken, ergebenst beantragen:

der ständige Landtagsausschuß wolle sich gutachtlich damit einverstanden erklären, daß für die Herstellung eines zu vier Grenzaufseher-Dienstwohnungen eingerichteten Hauses in Einswarden, mit Einschluß des Kaufpreises für den zu erwerbenden Bauplatz, eine Summe bis zu 32250 M aus der Landeskasse des Herzogthums verwendet werde.

Für den Fall, daß eine weitere mündliche Auskunft gewünscht werden sollte, darf das Staatsministerium die Bitte aussprechen, den Zeitpunkt des Zusammentritts des Landtagsausschusses ihm baldthunlichst mittheilen zu wollen.

Die beiden Kommissare, hierüber befragt, erwiderten, es sei noch völlig ungewiß, ob der Vertrag, betr. Land- austausch zwischen Preußen und Oldenburg, zu Stande komme und wirklich perfekt werde oder nicht, und dieser Vertrag werde event. die einzige Veranlassung zu einer außerordentlichen Landtags-Berufung sein; es sei hiernach ganz unsicher, ob eine solche und zu welchem Zeitpunkt erfolge; überdies sei die Dringlichkeit der Vorlage in dem Umstande begründet, daß nur, wenn schon jetzt mit den Vorbereitungen zum Bau vorgegangen werde, der Bau zum Herbst nächsten Jahres fertiggestellt werden könne, was aber äußerst wünschenswerth erscheine.

Nach diesen Erklärungen war der Ausschuß der Ansicht, daß die Dringlichkeit im Fragefalle wohl gleichfalls zu bejahen sei.

Der Ausschuß beschloß einstimmig:

sich gutachtlich damit einverstanden zu erklären, daß für die Herstellung eines zu vier Grenzaufseher-Dienstwohnungen eingerichteten Hauses in Einswarden, mit Einschluß des Kaufpreises für den zu erwerbenden Bauplatz eine Summe bis zu 32250 M aus der Landeskasse des Herzogthums verwendet werde.

Der Ausschuß glaubte schließlich noch diese Gelegenheit wahrnehmen zu sollen, um zu betonen, daß er in Uebereinstimmung mit dem Landtage dafür hält, daß es erwünscht ist, die Schaffung von Dienstwohnungen nach Möglichkeit zu vermeiden, und daß zu Anlegung von Dienstwohnungen nur in Fällen der Noth geschritten werden müsse.

Benno Meyer. Roggemann.

Anlage 124.

An den Landtag des Großherzogthums.

Seitens des geehrten Landtags ist der Staatsregierung eine Petition des B. gr. Broermann und Konsorten zu Damme, welche dahin geht, daß auch die Wahl der Beigeordneten in den Gemeinden der Bestätigung des Staatsministeriums unterworfen werden möge, zur Berücksichtigung empfohlen mit dem Antrage, wenn möglich, noch dem gegenwärtigen Landtage eine diesbezügliche Vorlage zu machen. Die Staatsregierung trägt um so weniger Bedenken, diesem Antrage zu entsprechen, weil in der That kein Grund vorzuliegen scheint, die Wahl der Gemeindevorsteher und Bezirksvorsteher von einer Bestätigung ab-

Oldenburg, 1894 Februar 15.

hängig zu machen, diejenige der Beigeordneten, welche unter Umständen weitgehende Funktionen für Staat und Gemeinde auszuüben haben, aber nicht, und weil im Fürstenthum Birkenfeld, wo die jetzt hier gewünschte Einrichtung bereits besteht, aus derselben sich keinerlei Mißstände ergeben haben. Die Staatsregierung beantragt daher, im Uebrigen auf die angezogenen Landtagsverhandlungen Bezug nehmend,

der geehrte Landtag wolle dem anliegenden Gesetzentwurf seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Staatsministerium.

Sanjen.

Conze.

Nebenanlage zu Anlage 124.

Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung der Artikel 31 und 99 der revidirten Gemeindeordnung.

I. Hinter dem ersten Absatz des Artikels 31 § 5 der revidirten Gemeinde-Ordnung für das Herzogthum Oldenburg vom 15. April 1873 werden die folgenden Worte eingefügt:

Die Wahl unterliegt der Bestätigung des Staatsministeriums, Departement des Innern, die jedoch nur unter Angabe von Gründen versagt werden kann. Wird die Bestätigung versagt, so ist zu einer weiteren Wahl zu schreiten, wobei der Nichtbestätigte nicht wieder gewählt werden darf.

II. Dem Artikel 99 § 3 desselben Gesetzes wird folgender Absatz angefügt:

Die Bestimmungen der vorstehenden Absätze finden auch auf die Beigeordneten Anwendung mit der Maßgabe, daß ihre etwaige Dienstenthebung nicht auch ihr Ausscheiden aus dem Gemeinderathe zur Folge hat, falls sie ihre Wählbarkeit für denselben nicht verloren haben.

Anlage 125.

An den Landtag des Großherzogthums.

Nachdem Seitens des geehrten Landtags eine bessere Ausstattung seiner Geschäftslokalitäten in verschiedener Richtung, in Beziehung auf Erleuchtung, Heizung, Ventilation, Mobiliar zc. in Anregung gebracht ist, hat die Staatsregierung einen Kostenanschlag über die dieserhalb erforderlichen Instandsetzungsarbeiten aufstellen lassen. Es ist in Aussicht genommen, die Militärbibliothek aus dem

Anlagen. XXV. Landtag.

Zimmer, in welchem dieselbe gegenwärtig sich befindet, zu verlegen und dieselbe in den unteren Räumen des Landtagsgebäudes unterzubringen, wo der erforderliche Platz durch anderweitige Einrichtung der Hauswartwohnung sich beschaffen läßt. Die im Landtagsgebäude neu eingerichteten Kommissionszimmer bleiben unberührt. Die Registratur wird in das jetzt für die Bibliothek benutzte Zimmer ver-

76



legt. Gasbeleuchtung soll durch das ganze Haus, für den Sitzungssaal und alle Nebenräume eingeführt werden. Im Sitzungszimmer werden ganz neue Tische und Stühle, sowie neue Defen angebracht, auch ist wegen Verbesserung der Ventilation zc. das Erforderliche vorgesehen. Die erwachsenden Kosten sind auf im Ganzen 7420 *M* veranschlagt.

Oldenburg, 1894 Februar 20.

Staatsministerium.

Sanjen.

Conze.

Anlage 126.

An den Landtag des Großherzogthums.

Nordwärts an den im Eigenthum des Staats stehenden, an der Neuenhuntestraße zu Oldenburg belegenen freien Platz, welcher unter Artikel Nr. 962 der Mutterrolle der Stadtgemeinde Oldenburg als Parzelle Nr. 937 mit einer Größe von 15 a 86 qm aufgeführt steht, grenzt die von dem kürzlich verstorbenen Geheimen Rath Erdmann nachgelassene Besizung. Dieselbe besteht aus einem Wohnhause nebst Stall und dazu gehörigem Garten, und ist als Artikel Nr. 237 der Stadt Oldenburg mit einem Flächeninhalt von 11 a 45 qm katastrirt. Neben der Neuenhuntestraße hat der zum Staatsgute gehörige Platz eine Breite von 41 m, die Erdmann'sche Besizung eine Breite von 29,5 m. Die Tiefe der beiden, rechtwinkelig geformten Grundstücke beträgt gleichmäßig reichlich 38 m.

Der Staat hat ein erhebliches Interesse daran, die Erdmann'sche Besizung zum Eigenthum zu erwerben, sofern ein solcher Erwerb unter angemessenen Bedingungen ausführbar erscheint. Das Grundstück bildet in Verbindung mit dem unmittelbar daran grenzenden freien Platze, wie die oben bemerkten Zahlen ergeben, eine Fläche von im Ganzen 27 a 31 qm Inhalt, mit einer Straßenfront von 70,5 m Länge und einer Tiefe von reichlich 38 m, welche an günstiger Stelle innerhalb der Stadt belegen ist und ausreichenden Platz selbst für sehr umfangreiche, künftig etwa in Frage kommende staatliche Bauten bietet. Die Lage der Verhältnisse weist darauf hin, dem Staate ein so werthvolles zusammenhängendes Bau terrain, wenn irgend thunlich, zu sichern, indem sonstige größere Plätze von gleich guter Belegenheit innerhalb der Stadt ihm nicht zur Verfügung stehen und eintretendenfalls nur mit ganz bedeutenden Opfern zu erwerben sein würden. Dabei kommt ferner in Betracht, daß das vorhandene Wohnhaus bis weiter für staatliche Zwecke alsbald verwendbar ist, weil die beschränkten Räume des Ministerialgebäudes bisher bereits die Verlegung von Büreaus aus demselben an andere Stellen bezw. die Mietung von Geschäftsräumen nothwendig gemacht haben und eine weitere Ausdehnung dieser Maßnahmen voraussichtlich schon in nächster Zeit erforderlich werden würde.

Die Staatsregierung ersucht hiernach den geehrten Landtag, für den obigen Zweck der Verwendung von 7420 *M* aus den im § 13 des Voranschlags der Ausgaben der Centralkasse des Großherzogthums für 1894/96 vorgesehenen Mitteln zuzustimmen.

Die gedachte Besizung ist am 23. d. Mts. von den Erben des verstorbenen Geheimen Raths Erdmann an den Bauunternehmer Früstück zu Oldenburg für die Summe von 25 000 *M* zum Antritt auf den 1. Mai d. J. verkauft. Der genannte Käufer hat sich, vorgängiger Besprechung entsprechend, bereit erklärt, dieselbe zu diesem Preise dem Staate wieder käuflich zum Eigenthum zu überlassen. In Berücksichtigung zu ziehen ist dabei, daß auf der Besizung ein an den Staat zu entrichtender jährlicher Canon von 165 *M* 94 *S* haftet, welcher mit dem 25fachen Betrage kapitalisirt eine Summe von 4148 *M* 50 *S* darstellt, außerdem noch die durch die Ankaufshandlungen erwachsenden Kosten, welche zur Zeit zwar noch nicht genau feststehen, aber mutmaßlich doch die Summe von 600 *M* nicht übersteigen würden, hinzuzurechnen sind. Der dem Staate durch den Ankauf erwachsende Kostenaufwand würde sich darnach zwischen 29 000—30 000 *M* bewegen. Zieht man in Betracht, daß die Gebäude im Brandkasse-Register mit einer Versicherungssumme von 23 190 *M* aufgeführt stehen, und daß die Besizung im Ganzen, in Veranlassung des stattgehabten Verkaufs von den Gemeindeabschätzern ausschließlich des darauf haftenden Canons auf einen Werth von 30 000 *M* taxirt ist, so kann es kaum einem Zweifel unterliegen, daß der Kaufpreis von 25 000 *M* als ein sehr mäßiger anzusehen ist, auch wenn man den besonderen Vortheil, welcher dem Staate aus der Vereinigung der Besizung mit dem angrenzenden, ihm bereits gehörigen Platze erwächst, ganz außer Acht läßt. Zudem wird zu berücksichtigen sein, daß die kürzlich durch die Ueberbrückung des Hunte-Emis-Kanals hergestellte neue Verbindung zwischen der Gemeinde Osternburg und der Stadt Oldenburg eine Werthsteigerung der Grundstücke in dem bisher abgeschlossenen Hunteviertel mit der Zeit erwarten läßt. Die Staatsregierung glaubt hiernach den Ankauf der bezeichneten Besizung zu dem angegebenen Preise als im dringenden Interesse des Staates liegend bezeichnen zu müssen.

Indem die Staatsregierung sich vorbehalten darf, dem betreffenden Ausschusse alle etwa gewünschten näheren



Aufklärungen in der Sache zu geben, läßt sie beantragen:

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß zum Zwecke des Ankaufs der bezeich-

Oldenburg, 1894 Februar 26.

Staatsministerium.

Janßen.

neten Befizung für den Staat eine Summe von 25000 M., unter Zuschlag der durch die Ankaufsverhandlungen entstehenden Kosten, aus der Staatsgutskapitalienkasse des Herzogthums verwendet werde.

Muzenbecher.

Anlage 127.

An den Landtag des Großherzogthums.

Indem die Staatsregierung dem geehrten Landtage hieneben den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Aufnahme einer Anleihe, mit dem Antrage auf Ertheilung seiner verfassungsmäßigen Zustimmung zugehen läßt, bemerkt dieselbe zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs Folgendes:

Zu Artikel 1.

1. Von den der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg zur Last fallenden Kosten der Korrektio n der unteren Hunte zum Betrage von 1475 100 M sind noch restlich zu decken 603 536 M 28 S, wofür im § 31 der Einnahmen des Voranschlags der Landeskasse für 1894/96, bei Annahme eines Untercourjes von etwa 2½ %, eine Seitens der Gläubiger unkündbare Anleihe zum Betrage von rund 620 000 M vorgesehen ist.

2. Unter den im § 33 der Ausgaben des Voranschlags der Landeskasse für 1894/96 vorgesehenen Zuschüssen an die Kanalbaukasse sind befaßt „durch Anleihen zu deckende Neubaufkosten“:

für 1894 zum Betrage von	163 880 M
„ 1895 „ „ „	130 770 „
„ 1896 „ „ „	125 850 „
zusammen	420 500 M

und es ist im § 31 der Einnahmen des Voranschlags der Oldenburg, 1894 Februar 27.

Staatsministerium.

Janßen.

Landeskasse bestimmt, daß diese Summe durch eine Seitens der Gläubiger unkündbare Anleihe zu decken ist.

3. Nach Nr. 15 der Einnahmen des Voranschlags des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 sind behufs Deckung der in dem Voranschlage vorgesehenen Ausgaben anzuleihen:

für 1894 . . .	3 544 191 M
„ 1895 . . .	3 496 826 „
„ 1896 . . .	1 918 745 „
zusammen	8 959 762 M.

Zu Artikel 2 und 3.

Diese Artikel entsprechen wörtlich den Artikeln 2 und 3 des Anleihegesetzes vom 16. März 1893.

Zu Artikel 4.

Die in Artikel 1 Ziffer 1 aufgeführte Summe fällt bereits unter das Anleihegesetz vom 19. März 1891, und ein Theil derjenigen Beträge, zu deren Deckung die in Artikel 1 Ziffer 3 erwähnte Summe bestimmt ist, fällt ebenfalls bereits unter das vorerwähnte Gesetz bzw. unter das Anleihegesetz vom 16. März 1893.

Die Aufnahme auch dieser Beträge in das vorliegende Gesetz und die demnach erforderliche Bestimmung des Artikels 4 des Entwurfs empfiehlt sich aus praktischen Gründen. Sonstige Anleihebeträge auf Grund der angeführten beiden Anleihegesetze sind nicht mehr zu begeben.

Drost.

Nebenanlage zu Anlage 127.

Entwurf

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

Artikel 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, die zur Bestreitung der Kosten

1. der Korrektio n der unteren Hunte zum Restbetrage von 603 536 M 28 S,
2. der Neubauten bei den Staatskanälen zum Betrage von 420 500 M,

76*

3. des weiteren Ausbaues des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, sowie der Ausführung von Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen gemäß dem Voranschlage des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 zum Betrage von 8 959 762 *M*

erforderlichen Geldmittel 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 Schuldverschreibungen 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 Nennwerthes der Schuldverschreibungen 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.

Artikel 4.

Auf Grund der Anleihegesetze vom 19. März 1891 und vom 16. März 1893 sind fernerhin keine Anleihen mehr aufzunehmen.

Anlage 128.

An den Landtag des Großherzogthums.

Bei dem am 12. d. Mts. stattgehabten heftigen Sturme ist der den Scheunenraum und den Viehstall befassende mittlere Theil des Gebäudes auf dem zum Staatsgute gehörigen, in der Gemeinde Middoge belegenen Vorwerke Kleinengroden zusammengestürzt, während das an diesen Mittelbau sich anschließende Wohnhaus und der am entgegengesetzten Ende liegende, vor etwa 20 Jahren neu angebaute Pferdestall stehen geblieben sind. Um den dadurch wegen der Unterbringung ihres Viehes in die größte Verlegenheit gerathenen Pächtern des Vorwerks zu Hülfe zu kommen, ist vorläufig die sofortige Herstellung eines Nothviehstalls angeordnet; die Wiederherstellung des zerstörten Theils des Gebäudes wird aber sobald als möglich erfolgen müssen.

Eine vorgenommene Untersuchung hat zu dem Ergebnisse geführt, daß es sich empfiehlt, mit der Wiederherstellung der eingestürzten Scheune zugleich den Abbruch und Neubau des vorhandenen Wohnhauses zu verbinden. Das letztere ist alt, klein und mangelhaft eingerichtet, so daß auch ohne die jetzt gegebene Veranlassung die Erneuerung nicht mehr lange würde aufgeschoben werden können. Ueberdies erscheint die gleichzeitige Erneuerung im Hinblick darauf zweckmäßig, daß das Wohnhaus theilweise in die Scheune hineingebaut werden muß, einmal um an Kosten thunlichst zu sparen, dann aber auch deshalb, weil ein weiteres Vorrücken desselben an den vorbeiführenden Hauptweg unthunlich ist.

Die gesammten Kosten des Neubaus werden sich nach dem darüber aufgestellten speciellen Anschlage auf 22000 *M* belaufen, wovon 14 000 *M* auf die Wiederherstellung der zerstörten Scheune, einschließlich der Kosten der Aufräumungsarbeiten und der Herstellung des Nothviehstalls,

und 8000 *M* auf den Neubau des Wohnhauses fallen. Die Pächter haben sich bereit erklärt, die für den Neubau des Wohnhauses veranschlagte Summe bis zu 8000 *M*, von der Fertigstellung des Baues an gerechnet, für die Dauer der bis zum 1. Mai 1903 laufenden Pachtzeit mit jährlich 3 Prozent zu verzinsen, was unter den vorliegenden Verhältnissen für genügend zu erachten sein dürfte. Eine Verzinsung der durch die Wiederherstellung der durch den Unfall zerstörten Scheune entstehenden Kosten wird ihnen billiger Weise nicht auferlegt werden können.

Indem die Staatsregierung sich vorbehalten darf, dem betreffenden Ausschusse den aufgestellten Bauplan vorzulegen und alle in der Sache etwa gewünschten näheren Aufklärungen zu geben, läßt sie beantragen:

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß

1. für die Wiederherstellung des eingestürzten Theils des Vorwerksgebäudes zu Kleinengroden, sowie für den Neubau des Wohnhauses daselbst eine Summe von im Ganzen 22 000 *M* nachträglich zu § 157 des Voranschlags der Ausgaben des Herzogthums pro 1894/96, und zwar für das Jahr 1894, eingestellt werde, und daß
2. die Verwendung des von dieser Summe für den Neubau des Wohnhauses veranschlagten Betrages bis zu 8000 *M* davon abhängig gemacht werde, daß die Pächter sich verpflichten, diesen Betrag, von der Fertigstellung des Neubaus an gerechnet, für die Dauer ihrer Pachtzeit mit jährlich 3 Prozent zu verzinsen, diese Verzinsung auch bei der Aufstellung der Taxe für eine demnächstige Neuverpachtung des Vorwerks berücksichtigt werde.

Oldenburg, 1894 Februar 27.

Staatsministerium.

Janßen.

Drost.

Anlage 129.

An den Landtag des Großherzogthums.

Gemäß der in dem Schreiben der Staatsregierung vom 19. Oktober 1893, betreffend den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum wegen des Gehalts-Regulativs für den Civildienst, enthaltenen Bemerkung, daß zu erwägen sei, ob das die sonstigen Beamten der Eisenbahn-Verwaltung (Kategorie B) betreffende Gesetz vom 30. Dezember 1890 alsbald einer Revision auf der Grundlage der festen Alterszulagen zu unterziehen sei, — vergleiche auch eine entsprechende Bemerkung im Schreiben der Staatsregierung vom 25. Oktober 1893, betreffend den Entwurf eines Gesetzes, betreffend Abänderung des Artikels 12 A des Gesetzes vom 19. März 1883 über die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung, — beehrt sich die Staatsregierung, dem geehrten Landtage in der Anlage den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung der nach dem Gesetze vom 30. Dezember 1890 erlassenen Bestimmungen zum Artikel 12 B des Gesetzes vom 19. März 1883, betreffend die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung, sowie der Artikel 13 und 14 des letztgenannten Gesetzes,

mit dem Antrage zugehen zu lassen:

der geehrte Landtag wolle dem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Der vorgelegte Gesetzentwurf bezweckt, das Besoldungs-Regulativ für die Beamten der Eisenbahn-Verwaltung (Kategorie B) vom 30. Dezember 1890 mit den Grundsätzen des allgemeinen Gehalts-Regulativs in Uebereinstimmung zu bringen, und sind demgemäß in Anlehnung an die demselben beigelegten Motive, soweit möglich, die Fristen und Beträge der zu gewährenden Dienstalterszulagen unter Fortfall der Pauschalsätze für die verschiedenen Beamten-Klassen, welche theilweise eine von dem bestehenden Regulative abweichende Gruppierung erfahren haben, bemessen.

Eine Erhöhung der bestehenden Maximal-Gehaltsätze tritt nach der Vorlage, abgesehen von einem Beamten der Kategorie B d, nicht ein, während eine Erhöhung der bestehenden Minimalsätze bei den Stations-Assistenten und einem Theil der Stations-Einnehmer und Güterabfertigungs-Assistenten, als durchaus nothwendig, in Aussicht genommen ist.

Als nothwendig ist auch eine Vermehrung der Beamten und demgemäß gegenüber dem bestehenden Regulativ eine Erhöhung der Stellenzahl in den einzelnen Beamtenklassen mit wenigen Ausnahmen ins Auge zu fassen, da durch den Zutritt der bereits fertig gestellten bzw. noch im Bau begriffenen und noch auszubauenden neuen Bahnstrecken — Bareler Ringbahn, Oldenburg-Brake und Delmenhorst-Sechta-Lohne-Seesepe, einschließlich Zweigbahn nach Damme — eine Verstärkung der Zahl verschiedener Beamten-Gruppen erforderlich geworden ist, bzw. wird.

Besonders hervorzuheben ist, daß in dem vorgelegten Gesetzentwurfe unter B d 11 technische Subalternbeamte aufgeführt sind, welche im Gesetze vom 30. Dezember 1890 nicht vorgesehen sind. Die Begründung hierfür findet sich weiter unten.

Im Uebrigen darf auf die Vorlage Bezug genommen und zu den einzelnen Kategorien (Artikel 1) noch bemerkt werden:

1. B a. Hauptkassirer. Bleibt unverändert.

2. B b. 3 Verkehrs- und 2 Betriebs-Kontrollure, im Ganzen 5 Beamte, wogegen das Gesetz vom 30. Dezember 1890 nur 4 Beamte zuläßt.

Der Zutritt der Bareler Nebenbahnstrecken (rund 35 km), der Bahn Oldenburg-Brake (rund 32 km) und der Strecke Delmenhorst-Seesepe (rund 81 km) läßt es angezeigt und nothwendig erscheinen, die Verkehrs-Kontrollure um einen zu vermehren. Dabei ist zu berücksichtigen, daß diese Beamten in letzter Zeit im weiteren Umfange zur Anfertigung schriftlicher Bureauarbeit herangezogen sind, als dies bisher geschehen, so daß demnächst für 3 Verkehrs-Kontrollure völlig ausreichende Beschäftigung vorhanden sein wird.

3. B c. 86 Rechnungs-, Registratur- und Kanzlei-beamte (einschließlich des Hauptkassen-Kontrolleurs, eines Hülfskassirers und der Material-Verwalter).

Von den im Gehalts-Regulativ von 1890 hier vorgesehenen 72 Stellen der Rechnungsbeamten sind zur Zeit (1893) 53 Stellen besetzt.

Der in Vorschlag gebrachten Erhöhung der Stellenzahl auf 86 liegt folgende Erwägung zu Grunde: Die zur Zeit im Betriebe befindlichen Oldenburgischen Strecken haben mit Ausschluß der jüngst hinzugetretenen Bareler Nebenbahnen eine Gesamtlänge von rund 411 km. Die neu hinzutretenden Strecken einschließlich der Bareler Nebenbahnen belaufen sich auf rund 154 km. Nun ist die Kilometerzahl, welche von einer Verwaltung betrieben wird, für sich allein nicht ausschlaggebend für die Zahl der bei der Central-Verwaltung nothwendigen Rechnungsbeamten. Denn diese Anzahl braucht nicht in demselben Verhältnisse zu steigen, wie die Betriebslänge, da Strecken mit geringerer Einnahme regelmäßig weniger Personal-Ausgaben bei der Central-Verwaltung verursachen, als Strecken mit größerem Verkehr und größeren Einnahmen.

Es erscheint deswegen zweckmäßig, als Maßstab für die Stellen-Vermehrung die Mehreinnahme zu Grunde zu legen, welche durch die neuen Strecken erzielt wird. Wenn man in Betracht zieht, daß die jetzt im Betriebe befindlichen 411 km langen Strecken jährlich durchschnittlich 15 000 M Einnahme für das Kilometer erbringen, so wird man sehr niedrig rechnen, wenn man die Einnahmen aus den neuen Strecken auf 2500 M für das Kilometer, also

auf den sechsten Theil annimmt. Darnach würden die neu hinzutretenden 154 km in Bezug auf die der Central-Verwaltung entstehende Arbeit gleichzustellen sein rund 25 km Strecken solchen Verkehrs, wie er jetzt auf den alten Strecken vorhanden ist. Die Arbeitsvermehrung wird also etwa den 17. Theil der bisherigen Leistung (411 km: 25 km) betragen, und es wird als angemessen bezeichnet werden müssen, die Zahl der Rechnungsbeamten demnächst um den 17. Theil der jetzt vorhandenen Personen zu vermehren.

Zu den 53, zur Zeit (1893) angestellten Rechnungsbeamten treten 69 Remunerationsempfänger (Hülfsarbeiter) hinzu, so daß für die neuen Strecken eine Personalvermehrung von $53 + 69 = 122 =$ rund 8 ($122 : 17$) Personen erforderlich ist. Zur Verminderung der Zahl der Hülfsarbeiterstellen sodann muß es als dringend erwünscht bezeichnet werden, wenn wenigstens $\frac{2}{3}$ des Büropersonals angestellt ist. Bei Annahme dieses Grundsatzes würde sich die Anzahl der im Regulativ von 1890 vorgesehenen 72 Rechnungsbeamten um 14 ($122 + 8 = \frac{130 \cdot 2}{3}$) mithin auf 86 vermehren.

4. Bd. 11 technische Subalternbeamte (einschließlich eines Material-Aufsehers, eines Telegraphen-Revisors und eines Lithographen).

Diese Kategorie ist neu.

Die hier in Vorschlag gebrachten 11 Stellen werden tatsächlich zur Zeit bereits sämtlich, theils von Staatsdienern, theils von Remunerationsempfängern versehen. Die bereits angestellten Beamten sind:

- | | |
|-------------------------|--|
| 1 technischer Revisor, | } bisher unter B c gehörend,
außer den vorstehend unter 3
gedachten 53 Personen. |
| 1 Plantammer-Verwalter, | |
| 1 Material-Aufseher, | } bisher unter B e gehörend. |
| 1 Lithograph, | |
| 1 Telegraphen-Revisor, | |

Die dann noch bleibenden 6 Stellen werden zur Zeit von Remunerationsempfängern bekleidet, und zwar von:

- 2 Maschinen-Technikern,
- 3 Bautechnikern und
- 1 Zeichner.

Diese 6 Beamten, welcher neben praktischer Ausbildung in der Schmiede und Schlosserei, Maschinenbauerei, Zimmererei und Tischlerei, Fachschulbildung besitzen, oder sich sonst die nöthige Befähigung erworben haben, sind seit Jahren mit Erfolg im Dienste der Eisenbahnverwaltung thätig und zwar im maschinentechnischen Konstruktionsbureau, im bautechnischen Bureau bei selbstständiger Bearbeitung von Entwürfen für Hochbauten, als Konstrukteure bei Pier- und Brückenbauten, in vermessungstechnischen Arbeiten, sowie als Zeichner. Theilweise werden sie auch zu Arbeiten herangezogen, welche sonst nur akademisch gebildeten Ingenieuren übertragen zu werden pflegen.

Allgemein darf darauf hingewiesen werden, daß unter dem älteren Regime der hiesigen Eisenbahnverwaltung fast ausschließlich akademisch vorgebildete jüngere Kräfte beschäftigt wurden, daß aber besonders mit Rücksicht auf die fehlende praktische Ausbildung und auf die Neigung solcher, sich auch anderswo in der Welt auszubilden, auf dem hier in Frage kommenden Gebiete kaum ein größerer

Erfolg zu erzielen ist, als mit den aus der Fachschule hervorgegangenen Technikern.

Es scheint daher geboten, diesen 6 Beamten mit Rücksicht theils auf die Dauer und Tüchtigkeit ihrer Dienstleistungen, theils auf die Nothwendigkeit, sie der Eisenbahnverwaltung dauernd zu erhalten, in absehbarer Zeit die Möglichkeit einer regulativmäßigen Anstellung zu bieten.

Als Gehaltssätze für den technischen Revisor und den Telegraphen-Revisor sind 1800—3300 *M* eingestellt. Der Maximalsatz für den letzteren würde damit gegen früher um 300 *M* erhöht werden; diese Erhöhung wird aber nur für den Fall vorgeesehen, daß bei eintretender Vakanz man gezwungen wäre, eine auswärtige Kraft heranzuziehen.

Für die übrigen 9 technischen Beamten erscheint ein Gehaltssatz von 1400—2700 *M* genügend.

5. Be. 8 Werkmeister, 8 Werkstätten-Vormänner (einschließlich eines Telegraphen-Vormannes), 1 Magazin-Aufseher.

Im Regulativ vom 30. Dezember 1890 B d. waren vorgeesehen: 7 Werkmeister, 5 Werkstätten-Vormänner und 1 Magazin-Aufseher. Der dort ebenfalls vorgeesehene Telegraphen-Revisor ist jetzt unter B d. aufgeführt.

Die Erhöhung der Anzahl der Werkmeister von 7 auf 8, von denen 4 mit 1800—3000 *M* und 4 mit 1800—2800 *M* vorzusehen sind, sowie der Werkstätten-Vormänner von 5 auf 7 entspricht der durch die neuen Bahnen eintretenden Vermehrung des Parkes der Betriebsmittel und den gesteigerten Ansprüchen an die Werkstätte. Außerdem ist die Stelle eines Telegraphen-Vormannes vorgeesehen worden. Das Amt des Telegraphen-Vormannes, welcher unter Beihülfe der Telegraphenarbeiter die Bau- und Unterhaltungsarbeiten an den Telegraphenleitungen zc. ausführt, gewinnt mit der Ausdehnung des Bahnnetzes an Bedeutung. Der Vormann muß ein geschulter, thunlichst aus dem Handwerkerstande hervorgegangener Mann sein, der auch zur Vertretung des Telegraphenaufsehers befähigt ist.

6. Bf. 37 Bahnmeister (einschließlich zweier Telegraphenaufseher und eines Signalaufsehers).

Im Regulativ vom 30. Dezember 1890 B e. sind 25 Bahnmeister, 1 Telegraphen- und 1 Signalaufseher vorgeesehen. (Der dort ferner aufgeführte Lithograph ist jetzt unter B d. aufgeführt.) Diese Stellen sind sämtlich besetzt.

Die neuen Bahnen bedingen demnächst einen Mehrbedarf:

- für die Bareler Nebenbahnen von . . . 2
- „ Oldenburg-Brake von 2
- „ Delmenhorst-Hesepe-Damme von 5

zusammen von 9 Bahnmeistern und 1 Telegraphen-Aufseher, so daß die Anzahl der zur Gruppe f zu rechnenden Beamten sich auf $25 + 2 + 9 + 1 = 37 = 34$ Bahnmeister, 2 Telegraphen-Aufseher und 1 Aufseher der Signalanlagen erhöhen wird.

7. Bg. Es erscheint zweckmäßig, die Stellen unter B f. des Gesetzes vom 30. Dezember 1890 um 1 Wagenmeister und 1 Maschinenwärter zu vermehren, so daß diese

Gruppe sich bei unveränderter Anzahl der übrigen Beamten im Ganzen auf 29 Beamte stellen wird.

8. Bh. Diese Gruppe (Bg des Gesetzes vom 30. Dezember 1890) bleibt unverändert.

9. Bi und Bk. An Stationsbeamten sind im Ganzen 122 vorgesehen und zwar 17 Stationsverwalter I. Klasse, 24 Stationsverwalter II. Klasse (einschließlich des Hafenmeisters zu Nordenham), 21 Stations- und Haltestellen-Aufscher, 38 Stations-Assistenten, 6 Telegraphisten und 16 Stations-Einnehmer und Güterabfertigungs-Assistenten, wogegen das Gesetz vom 30. Dezember 1890 (Gruppe Bh) nur 107 Beamte zuläßt.

Die Vermehrung der Stationsvorsteher und Güterverwalter I. Klasse beträgt gegen das bestehende Regulativ (15 Stellen) 2 Stellen, und zwar ist es Absicht, die Station Elsfleth in Ansehung der gegen früher eingetretenen außerordentlichen Verkehrssteigerung daselbst unter die Stationen I. Klasse aufzunehmen und die Geschäfte der Güterabfertigung zu Wilhelmshaven bei weiterer Steigerung derselben durch einen besonderen Güterverwalter versehen zu lassen.

Die Anzahl der Stationsvorsteher II. Klasse beträgt gegenwärtig, wenn Elsfleth als Station I. Klasse gerechnet wird, 21 (im bestehenden Regulativ sind einschließlich Expeditions- und Kassenbeamte (11 Stellen) — Stations-Einnehmer — 33 vorgesehen); eine Stelle ist erforderlich, um auch Bockhorn demnächst mit einem Stationsvorsteher II. Klasse besetzen zu können. Die Vermehrung der Stellen um 2 Stationsvorsteher entspricht dem später für die Stationen Wildeshausen und Damme eintretenden Bedarfe.

Neu aufgenommen unter die Gruppe der Stationsvorsteher II. Klasse ist die Stelle des Hafenmeisters in Nordenham. Die Vergütung desselben wurde bisher zur Hälfte aus der Landeskasse und zur anderen Hälfte aus der Eisenbahnkasse bestritten. Bei der Wichtigkeit dieser Stelle ist es geboten, dieselbe in das Regulativ aufzunehmen und erscheint es gerechtfertigt, die Besoldung auf die Eisenbahnkasse allein zu übernehmen, da der Hafenmeister vorwiegend im Eisenbahndienste thätig ist.

Die Zahl der Stations- und Haltestellen-Aufscher — gegenwärtig 15 — ist um 6 zu vermehren und zwar für die Stationen Meerkirchen, Ovelgönne, Immer, Goldenstedt, Handorf und Hesepe.

An Stations-Assistenten, Telegraphisten, Expeditions- und Kassenbeamten können nach dem bestehenden Regulativ Bh 44 angestellt werden — 34 Stations-Assistenten, 6 Telegraphisten und 4 Stations-Einnehmer. — Die Stellenzahl der Telegraphisten bleibt unverändert. Die Stellen der Stations-Assistenten sind gegenwärtig nicht alle besetzt, da geeignete Bewerber um diese Stellen in Ansehung des unzulänglichen Anfangsgehalts von nur 1200 *M* in genügender Anzahl sich nicht melden. Der Dienst wird daher gegenwärtig durch zum Theil jüngere, nicht angestellte Beamte wahrgenommen. Dieser Zustand ist indeß auf die Dauer unhaltbar und

ist daher in Aussicht genommen, die Zahl der Stations-Assistenten zur Sicherung der ordnungsmäßigen Wahrnehmung des Aufendienstes um 4 zu erhöhen und das Anfangsgehalt der Stations-Assistenten und der 8 Stations-Einnehmer — kb — von 1200 auf 1400 *M* festzusetzen.

Die jetzt hier unter ka und b aufgeführten Stations-Einnehmer und Güterabfertigungs-Assistenten sind im Regulativ vom 30. Dezember 1890 unter Bh als Expeditions- und Kassenbeamte gruppiert und zwar in einer Stellenzahl von zusammen 15. Ein weiterer Stations-Einnehmer ist indeß erforderlich in Folge des gesteigerten Verkehrs auf Station Sande, wo auch früher ein Einnehmer stationirt war. Außerdem ist die Anzahl der Stations-Einnehmer nur gering, so daß durch nothwendig werdende Vertretungen von erkrankten oder beurlaubten Beamten Schwierigkeiten entstehen können. Hiernach werden 16 Stations-Einnehmer und Güterabfertigungs-Assistenten und zwar 8 (ka) wie früher mit den Gehaltsätzen der Stationsvorsteher II. Klasse, 8 (kb) mit den Gehaltsätzen der Stations-Assistenten, welche im Minimum, wie oben begründet, von 1200 *M* auf 1400 *M* erhöht sind, eingestellt.

10. B1. Es sind 68 Lokomotivführer- und 21 Lokomotivführer-Gehülfen-Stellen vorgesehen, gegen 60 bzw. 15 im bestehenden Regulative unter Bi.

Die Steigerung wird durch die neuen Bahnen bedingt und zwar ergibt sich der Mehrbedarf aus der Annahme, daß der Betrieb der neuen Bahnen im Höchstbetrage beanspruchen wird:

1. für die Barelener Nebenbahnen . . .	3
2. " " Bahn Oldenburg-Brake . . .	5
3. " " " Delmenhorst-Hesepe . . .	5
4. " " " nach Damme . . .	1
	<hr/>
	zusammen 14

Lokomotiven, von den 8 mit Führern und 6 mit Gehülfen zu besetzen sind. Der vorermittelte Bedarf zu 1 und 4 entspricht, bzw. wird mit Sicherheit dem thatsächlich sich ergebenden Bedürfnisse entsprechen; zu 2 liegt dessen Ermittlung die Annahme zu Grunde, daß die Verkehrsentwicklung auf der neuen Bahn eine derartige sein wird, daß mit dem Verkehren von gleichzeitig 2 Personen- und 2 Güterzügen, zusammen 4 Zügen, gerechnet werden muß, zu 3, daß zwar nicht der Umfang des Verkehrs eine gleiche Dienstbereitschaft wie zu 2 bedingen wird, daß aber die neue Strecke zu lang ist, um weniger als 4 Zugausrüstungen für Personen- und Güterzüge vorsehen zu dürfen. Es ist daher die Anzahl der gleichzeitig auf der Strecke Delmenhorst-Hesepe verkehrenden Züge gleicherweise zu 4 angenommen und die der Personale für beide Strecken zu 2 und 3 einschließlich der Ablösungspersonale auf je 5 angesetzt worden.

11. Zu Bm. Es sind 109 Zugbegleitungsbeamte vorgesehen und zwar:

17 Zugführer,
32 Packmeister,
44 Schaffner und
16 Bremser

wogegen das bestehende Regulativ unter Bk und Bm 14 Zugführer, 27 Packmeister, 42 Schaffner und 10 Bremser, zusammen 93 Beamte, zuläßt. Der Vermehrung der Zugführerstellen um 3 liegt die Absicht zu Grunde, verdienten älteren Zugbegleitungsbeamten die Möglichkeit des rascheren Aufrückens in die höhere Gehaltsklasse zu gewähren.

Im Uebrigen ist die vorgesehene Vermehrung der Stellen durch den Hinzutritt der neuen Bahnstrecken begründet, und ist die Zahl aus Erwägungen über die zukünftige Gestaltung des Fahrplans der neuen Strecken und der für den Betrieb der alten Strecken etwa zu erwartenden Veränderungen ermittelt.

12. Zu **B n.** Statt der im bestehenden Regulativ unter B1 vorgesehenen 50 Weichenwärterstellen mit einem Gehaltsätze von 1000—1500 *M* sind im Entwurfe 60 Stellen in Aussicht genommen und zwar:

- 50 Stellen zu 1000—1500 *M*
- 10 " " 800—1200 "

Die Vermehrung der Stellen beträgt 10, und zwar zu einem niedrigeren Gehaltsätze, als für die vorhandenen Stellen. Die Einschaltung einer Anzahl geringer dotirter Stellen empfiehlt sich aus dem Grunde, weil das hohe Anfangsgehalt von 1000 *M* für alle Stellen die Eisen-

bahnverwaltung bislang davon abhielt, eine größere Anzahl von Weichenwärttern zur Anstellung zu bringen. Die Zulage würde beim Uebertritt von der vertragsmäßigen in die Staatsdienerstellung in den meisten Fällen eine zu große geworden sein.

Die Annahme von im Ganzen 60 Stellen entspricht einem Bedarfe von 16 angestellten expedirenden Weichen-, 6 angestellten Haltepunkt-, sowie 38 gewöhnlichen Weichenwärttern.

13. Zu **B o.** 10 Brückenwärtter (Bm des bestehenden Regulativs) bleiben unverändert.

Die Artikel 2 und 5 des vorgelegten Gesetz-Entwurfes sind die Folge der Anpassung an die einschlägigen Bestimmungen des allgemeinen Gehaltsregulativs, während dem Artikel 1 des vorgelegten Gesetz-Entwurfes gemäß der Artikel 3 deselben die dort bezeichnete Aenderung des Artikels 13 des Gesetzes vom 19. März 1883, betreffend die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung, und der Artikel 4 des vorgelegten Gesetz-Entwurfes die Streichung des Artikels 14 leg. cit. aussprechen muß, da der im Artikel 2 der Vorlage angezogene Artikel 12 des allgemeinen Gehaltsregulativs die erforderlichen Bestimmungen über Dienstwohnungen vorsieht.

Oldenburg, 1894 Februar 27.

Staatsministerium.

Sanjen.

Conze.

Nebenanlage zu Anlage 129.

Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung der nach dem Gesetze vom 30. Dezember 1890 erlassenen Bestimmungen zum Artikel 12 B des Gesetzes vom 19. März 1883, betreffend die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung, sowie der Artikel 13 und 14 des letztgenannten Gesetzes.

Artikel 1

Die nach dem Gesetze vom 30. Dezember 1890 erlassenen Bestimmungen, B a bis m, zum Artikel 12 des

Gesetzes vom 19. März 1883, betreffend die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung, werden hierdurch aufgehoben und durch folgende Bestimmungen ersetzt:

B. Sonstige Beamte.

Litr.	Zahl der Stellen.	Bezeichnung der Stellen.	Betrag des Gehalts. <i>M</i>	Zulage-		Bemerkungen.
				Fristen. Jahre.	Betrag. <i>M</i>	
a	1	Hauptkassirer	2500—4200	2	200	

Litr.	Zahl der Stellen.	Bezeichnung der Stellen.	Betrag des Gehalts. <i>M</i>	Zulage-		Bemerkungen.
				Fristen. Jahre.	Betrag. <i>M</i>	
b	5	3 Verkehrs- und 2 Betriebs-Kontrolleure.	2500—3500	2 3	200 200	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 3000 <i>M</i> .
c	86	Rechnungs-, Registratur- und Kanzlei-Beamte (einschließlich des Hauptkassen-Kontrolleurs, eines Hilfskassiers und der Material-Verwalter) und zwar:				
		9 Stellen.	2500—3500	2 3	200 200	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 3000 <i>M</i> .
		35 Stellen.	2000—3300	2 3	200 200	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2400 <i>M</i> .
		42 Stellen.	1400—2700	2 3	150 150	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2000 <i>M</i> .
						Dem Hilfskassierer kann eine Funktionszulage von 300 <i>M</i> gewährt werden.
d	11	Technische Subalternbeamte (einschließlich eines Material-Aufsehers, eines Telegraphen-Revisors, eines Plankammer-Verwalters und eines Lithographen) und zwar:				
		2 Stellen.	1800—3300	2 3	200 200	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2200 <i>M</i> .
		9 Stellen.	1400—2700	2 3	150 150	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2000 <i>M</i> .
						Dem Lithographen kann für seine Arbeiten beim Kataster-Büreau aus den Mitteln des letzteren eine Remuneration gewährt werden.
e	8	Werkmeister und zwar:				
		4 Stellen.	1800—3000	3	150	
		4 Stellen.	1800—2800	3	150	



Litr.	Zahl der Stellen.	Bezeichnung der Stellen.	Betrag des Gehalts. <i>M</i>	Zulage=		Bemerkungen.
				Fristen. Jahre.	Betrag. <i>M</i>	
	9	8 Werkstätten = Vormänner (einschließlich eines Telegraphen = Vormanns), 1 Magazinaufseher	1000—1600	3	100	
f	37	Bahnmeister (einschließlich zweier Telegraphen = Aufseher und eines Signalaufsehers)	1400—2500	3	150	
g	29	4 Büreaudiener, 2 Billetdrucker, 8 Lademeister, 6 Rangirmeister, 2 Heizhausaufseher, 4 Wagenmeister und 3 Maschinewarter	1000—1600	3	100	
h	11	5 Portiers, 2 Krahnwärter, 3 Nachtwächter und 1 Beleuchtungsaufseher . .	800—1000	—	—	Zulagen nach Ermessen des Staatsministeriums.
i	106	Stationsbeamte (einschließlich Telegraphisten) und zwar:				
		17 Stationsverwalter I. Kl. .	2100—3200	2 3	200 200	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2500 <i>M</i> .
		24 Stationsverwalter II. Kl. (einschließlich eines Hafemeisters in Nordenham) .	1500—2500	2	150	
		21 Stations- und Haltestellen-Aufseher	1000—1800	2	100	
		38 Stations-Assistenten .	1400—2000	2	100	
		6 Telegraphisten	1200—2000	2	100	
k	16	Stations-Einnehmer und Güterabfertigungs-Assistenten und zwar:				
		a) 8 Stellen	1500—2500	2 3	150 150	Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2000 <i>M</i> .
		b) 8 Stellen	1400—2000	2	100	Einem Stations-Kassenbeamten in Oldenburg und einem in Neuschanz kann eine Funktionszulage von je 300 <i>M</i> gewährt werden.



Litr.	Zahl der Stellen.	Bezeichnung der Stellen.	Betrag des Gehalts. <i>M</i>	Zulage		Bemerkungen.
				Fristen. Jahre.	Betrag. <i>M</i>	
l	68	Lokomotivführer	1200—1900	3	150	
	21	Lokomotivführer-Gehülfen .	1000—1350	3	75	
m	109	Zugbegleitungsbeamte und zwar:				
		17 Zugführer	1500—1650	3	100	
		32 Packmeister	1350—1500	3	100	
		44 Schaffner	900—1350	3	100	
		16 Bremser	800—1200	3	75	
n	60	Weichenwärter (einschl. der expedirenden und Haltepunkt-Wärter) und zwar:				
		50 Stellen	1000—1500	3	100	
		10 Stellen	800—1200	3	75	
o	10	Brückenwärter	800—1200	3	75	

Artikel 2.

Die Bestimmungen der Artikel 2, 5—10, 12, 13, 14 und 15 des Gesetzes für das Großherzogthum vom betr. das Gehaltsregulativ für den Civildienst, finden, soweit zutreffend, hier gleichmäßige Anwendung.

Artikel 3.

Der Artikel 13 des Gesetzes vom 19. März 1883, betr. die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung, ist dahin

abzuändern, daß in die 3. Zeile statt „sub Be—m“ zu setzen ist „sub Bf—o.“

Artikel 4.

Der Artikel 14 des vorstehend im Artikel 3 angezogenen Gesetzes ist zu streichen.

Artikel 5.

Dieses Gesetz kommt vom 1. Januar 1894 an zur Anwendung.

Anlage 130.

An den Landtag des Großherzogthums.

Nachdem bei den Verhandlungen erster Lesung über die Vorlage der Staatsregierung Anlage 13 (Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betreffend das Gehalts-Regulativ für den Civildienst) die unter Ziffer 2a

des Entwurfs des Regulativs beantragte Regulirung der Stelle eines technischen Hilfsarbeiters durch Annahme des Antrages Nr. 14 des Ausschußberichtes abgelehnt, dagegen aber durch Annahme des Antrages Nr. 15 der Staats-

regierung anheimgegeben ist, die budgetmäßige Bewilligung von Mitteln für diese Stelle zu beantragen, läßt die Staatsregierung den Antrag stellen, der geehrte Landtag wolle für die Anstellung eines

technischen Hilfsarbeiters beim Staatsministerium eine Summe bis zu jährlich 4800 M zum § 1 des Ausgabe-Voranschlags des Herzogthums für die Finanzperiode 1894/96 bewilligen.

Oldenburg, 1894 März 3.

Staatsministerium.

Sachen.

Conze.

Item	Year	Amount	Description
1	1890-1891	100	100
2	1891-1892	100	100
3	1892-1893	100	100
4	1893-1894	100	100
5	1894-1895	100	100
6	1895-1896	100	100
7	1896-1897	100	100
8	1897-1898	100	100
9	1898-1899	100	100
10	1899-1900	100	100
11	1900-1901	100	100
12	1901-1902	100	100
13	1902-1903	100	100
14	1903-1904	100	100
15	1904-1905	100	100
16	1905-1906	100	100
17	1906-1907	100	100
18	1907-1908	100	100
19	1908-1909	100	100
20	1909-1910	100	100
21	1910-1911	100	100
22	1911-1912	100	100
23	1912-1913	100	100
24	1913-1914	100	100
25	1914-1915	100	100
26	1915-1916	100	100
27	1916-1917	100	100
28	1917-1918	100	100
29	1918-1919	100	100
30	1919-1920	100	100
31	1920-1921	100	100
32	1921-1922	100	100
33	1922-1923	100	100
34	1923-1924	100	100
35	1924-1925	100	100
36	1925-1926	100	100
37	1926-1927	100	100
38	1927-1928	100	100
39	1928-1929	100	100
40	1929-1930	100	100
41	1930-1931	100	100
42	1931-1932	100	100
43	1932-1933	100	100
44	1933-1934	100	100
45	1934-1935	100	100
46	1935-1936	100	100
47	1936-1937	100	100
48	1937-1938	100	100
49	1938-1939	100	100
50	1939-1940	100	100
51	1940-1941	100	100
52	1941-1942	100	100
53	1942-1943	100	100
54	1943-1944	100	100
55	1944-1945	100	100
56	1945-1946	100	100
57	1946-1947	100	100
58	1947-1948	100	100
59	1948-1949	100	100
60	1949-1950	100	100
61	1950-1951	100	100
62	1951-1952	100	100
63	1952-1953	100	100
64	1953-1954	100	100
65	1954-1955	100	100
66	1955-1956	100	100
67	1956-1957	100	100
68	1957-1958	100	100
69	1958-1959	100	100
70	1959-1960	100	100
71	1960-1961	100	100
72	1961-1962	100	100
73	1962-1963	100	100
74	1963-1964	100	100
75	1964-1965	100	100
76	1965-1966	100	100
77	1966-1967	100	100
78	1967-1968	100	100
79	1968-1969	100	100
80	1969-1970	100	100
81	1970-1971	100	100
82	1971-1972	100	100
83	1972-1973	100	100
84	1973-1974	100	100
85	1974-1975	100	100
86	1975-1976	100	100
87	1976-1977	100	100
88	1977-1978	100	100
89	1978-1979	100	100
90	1979-1980	100	100
91	1980-1981	100	100
92	1981-1982	100	100
93	1982-1983	100	100
94	1983-1984	100	100
95	1984-1985	100	100
96	1985-1986	100	100
97	1986-1987	100	100
98	1987-1988	100	100
99	1988-1989	100	100
100	1989-1990	100	100

Einlage 130

