

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

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

#### **Staat Oldenburg**

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

Anlage 11-20

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

herzurichten, theils Räume, in denen Kranke mit ansteckenden Krankheiten gelegen haben, nicht völlig von der Belegung mit anderen Kranken auszuschließen.

Dazu kommt, daß es nach dem heutigen Stande der Hygiene erforderlich ist, daß die Isolirräume für Kranke mit ansteckenden Krankheiten von dem Haupt-Krankenhaus räumlich ganz getrennt sein sollen.

Im Hinblick auf diese Verhältnisse war es die Absicht der Staatsregierung, bei dem nächsten ordentlichen Landtage die Bewilligung von Mitteln zur Herstellung eines besonderen Isolirhauses zu beantragen. Mit Rücksicht auf die Umstände, die eine möglichst baldige Beseitigung der hervorgetretenen Mängel erheischen, glaubt die Staatsregierung, einem dringenden Wunsche der Hospital-Verwaltung entsprechend, bei dem geehrten Landtage schon jetzt beantragen zu sollen, daß für die Erbauung und Einrichtung eines Isolirhauses beim Peter Friedrich Ludwig-Hospital der Direktion ein, die Verzinsung und Amortisation der für das Hospital aufzunehmenden Anleihe deckender jährlicher Beitrag zur Verfügung gestellt werde.

Genauere Pläne und spezielle Kostenanschläge liegen noch nicht vor. Nach oberflächlicher Veranschlagung werden erforderlich sein:

für den Neubau . . . . .	33 000 <i>M</i>
für das Inventar . . . . .	4 000 "
für unvorhergesehene Ausgaben . . . . .	3 000 "
	<hr/>
	40 000 <i>M</i> ,

das Hospital wird aus Ersparungen beitragen können etwa . . . . . 10 000 "

so daß die Landeskasse . . . . . 30 000 *M* aufzuwenden haben wird.

Das vorliegende Material wird dem Finanzausschuß des Landtags z. t. vorgelegt werden.

Der Beitrag der Landeskasse wird zweckmäßig, wie auch im Jahre 1875 geschehen, in der Weise regulirt werden, daß derselbe jährlich 3000 *M* beträgt, so daß die vom Hospital zu kontrahirende Anleihe bei einem Zinsfuß von  $3\frac{6}{10}\%$  in 13 Jahren getilgt ist.

Die Staatsregierung beantragt hiernach:

der Landtag wolle unter Genehmigung der Hospital-Direktion zu ertheilenden Zusicherung, zu § 23 des Voranschlags für das Herzogthum für 1895 und 1896 je 3000 *M* nachbewilligen.

Oldenburg, 1895 März 19.

Staatsministerium.

Jansen.

Conze.

## Anlage 11.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die Staatsregierung hat dem geehrten Landtage die ergebenste Mittheilung zu machen, daß Seine Königliche Hoheit der Großherzog zu Regierungs-Kommissaren für die Verhandlungen des bevorstehenden außerordentlichen Landtages zu ernennen geruht haben:

sämmtliche vortragende Räte des Staatsministeriums, den Geheimen Oberammerrath Räder, den Eisenbahn-Direktions-Präsidenten von Mühlensfeld.

Oldenburg, 1895 März 6.

Staatsministerium.

Jansen.

Mußenbecher.

## Anlage 12.

### Bericht

des Finanzausschusses, betreffend die Vorlage über die Anleihe für das vorbehaltene Krongut.

(Anlage 1.)

Der Ausschuß beantragt:

der Landtag wolle in der Annahme des Verzichts Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs auf

die vom 24. Landtage bewilligte Anleihe von 150 000 *M* zur Erbauung eines Palais für Seine Hoheit den Herzog Georg Ludwig, seine Zustimmung



ertheilen, daß die durch Schreiben vom 6. März 1894 bewilligte Anleihe für das vorbehaltene Krongut von 400 000 *M* zum Zwecke der Erbauung eines demnächst in das Eigenthum des vorbehaltenen

Kronguts fallenden Palais für Seine Königliche Hoheit den Erbgroßherzog um 100 000 *M* erhöht werde, für welche dieselben Bedingungen, wie für die bisherige Anleihe maßgebend sind.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Jürgens.

## Anlage 13.

### Bericht

des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Zuschuß zu einer Baugewerk- und Maschinenbauschule im Herzogthum Oldenburg.

(Anlage 2.)

Nach den Mittheilungen des Großherzoglichen Staatsministeriums ist es diesem nicht gelungen, den vom Landtage in seiner letzten Tagung gebilligten Plan, in der Stadt Oldenburg und unter Beihülfe derselben eine erweiterte Baugewerkschule einzurichten, zur Ausführung zu bringen. Um aber die als nothwendig erkannte Anstalt nicht in Frage zu stellen und die Möglichkeit zu schaffen, mit den für die Baugewerkschule früher bewilligten Mitteln, erstere an einem geeigneten Orte des Herzogthums einzurichten zu können, beantragt die Staatsregierung die Uebertragung der zum § 38 der Ausgaben des Voranschlags für das Herzogthum bewilligten Mittel auf den demnächst zu wählenden Ort, unter der Voraussetzung, daß dieser den von der Stadt Oldenburg abgelehnten jährlichen Zuschuß von mindestens 2500 *M* leistet.

Nach den Erklärungen des Herrn Regierungs-Kommissars hat die Staatsregierung die Absicht, die Baugewerkschule im Anschluß an ein Privatunternehmen zu errichten, also von einer Staatsanstalt abzusehen.

Kostenanschläge für etwaige Bauten sind noch nicht aufgestellt; auch ist zur Zeit noch kein Vertrag mit einem Privatunternehmer geschlossen oder die Grundrisse eines solchen Vertrages ausgearbeitet; jedoch beabsichtigt die Staatsregierung die Errichtung einer Anstalt, welche auf eine bedeutende Steigerung der Frequenz berechnet ist, und glaubt mit den geforderten Mitteln überall auskommen zu können.

Der Ausschuß ist einstimmig der Ansicht, daß eine Baugewerkschule im Herzogthum Oldenburg nicht entbehrt werden kann und im Prinzip mit der Staatsregierung durchaus einverstanden.

Dagegen weichen die Meinungen im Ausschusse bezüglich der praktischen Behandlung der Angelegenheit von einander ab.

Eine Minderheit (Dohm, Heinz, Jaspers, Schröder) hält den Zeitpunkt noch nicht für gekommen, an welchem der Landtag zur Baugewerkschulangelegenheit definitiv Stellung nehmen kann. Da bis jetzt nach keiner Richtung

etwas Bestimmtes vorliegt, weder Baupläne resp. Kostenanschläge aufgestellt sind, welche der veränderten Sachlage Rechnung tragen, noch der Ort feststeht, an dem gebaut werden soll, zudem keinerlei kontraktliche Abmachungen mit einem Privatunternehmer bestehen, welche dem Landtage eine Kritik des geplanten Unternehmens ermöglichen, so erachtet die Minderheit eine definitive Stellungnahme des Landtags nicht für angezeigt. Dabei kommt in Betracht, daß eine weitere Prüfung der Frage möglicher Weise die Staatsregierung veranlaßt, von dem bisherigen Plane abzuweichen und eine Staatsanstalt zu errichten.

Es darf auch nicht außer Acht gelassen werden, daß in den verschiedenen Orten unseres Landes sehr verschiedene Faktoren in Frage kommen und deshalb sowohl die Möglichkeit besteht, mit einer ungleich niedrigeren Summe auszukommen als auch, daß eine Ueberschreitung derselben erforderlich wird. Jedenfalls bietet die Hoffnung der Staatsregierung, mit den geforderten Mitteln auszukommen, keinerlei Garantie; denn die Staatsregierung kann zur Zeit ebenso wenig als der Ausschuß das hervortretende Bedürfnis überschauen und eben diesem Bedürfnis wird die Staatsregierung Rechnung tragen müssen.

Um aber der bestehenden Baugewerkschule so lange die Existenzfähigkeit zu sichern, bis eine definitive Regelung Platz greifen kann, ist die Minderheit bereit, der Staatsregierung diejenigen Mittel zur Verfügung zu stellen, welche die Erhaltung der bestehenden Baugewerkschule und die Rücksichtnahme auf die steigende Frequenz derselben für die laufende Finanzperiode erfordern.

Sie beantragt daher

Antrag Nr. 1 (Minderheitsantrag):

der Landtag wolle die Vorlage der Staatsregierung einstweilen ablehnen, jedoch für die laufende Finanzperiode diejenigen Mittel bewilligen, welche erforderlich sind, um die bestehende Baugewerkschule leistungsfähig zu erhalten.

Die Mehrheit (Feldhus, Sürgens, Meyer, Wenke und Quatmann) ist bereit, die Vorlage der Staatsregierung zu acceptiren. Sie sieht in dem Fehlen bestimmter Pläne und Kostenanschläge deshalb keinen bedenklichen Mangel, weil die frühere vom Landtage genehmigte Vorlage mit Unterlagen dieser Art versehen war und glaubt, daß der damals für Oldenburg und in Anlehnung an vorhandene Gebäude ausgearbeitete Bauplan, eine genügende Basis für einen überschläglichen Kostenanschlag bietet. Zudem ist die Mehr-

heit der Ansicht, daß die geforderte Summe bewilligt werden kann, weil derselbe Betrag — 44 800 *M* und pro 1895 und 1896 jährlich 10 000 *M* — vom Landtage früher bereits bewilligt worden ist. Sie erblickt in den veränderten Verhältnissen keinen Grund zur einstweiligen Ablehnung und ist bereit, der Staatsregierung alles Weitere anheim zu geben.

Antrag Nr. 2 (Mehrheitsantrag):  
Annahme der Regierungsvorlage.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.  
Schröder.

## Anlage 14.

### Bericht

des Finanzausschusses, betreffend Anstellung eines zweiten technischen Mitgliedes des evangelischen Oberschulkollegiums. Schreiben der Staatsregierung vom 5. März 1895.

(Anlage 3.)

Der Regierungs-Kommissar hat dem Ausschuss zunächst nähere Mittheilung gemacht, aus denen erhellt, daß in der That die Aufgaben und Arbeiten, welche der technischen Behandlung bedürfen, für die Kraft eines einzelnen Beamten zu groß werden und zu ihrer befriedigenden Erledigung eine weitere technische Kraft heranzuziehen sein wird. Es wurde hingewiesen auf die zeitraubenden Funktionen des Regierungs-Kommissars bei den Prüfungen an den 5 Gymnasien, den 2 Realschulen des Großherzogthums, und der Landwirthschaftsschule in Barel, ferner auf die vielen gutachtlichen Aeußerungen, welche durch die in Fluß befindliche Reform des Schulwesens in Deutschland erforderlich werden, sodann namentlich auf die Arbeiten, welche aus dem Volksschulwesen, dem Seminar und den etwa 300 Schulachtern mit ihren etwa 600 Lehrern erwachsen.

Eine Arbeitstheilung zwischen den zwei technischen Mitgliedern ist in der Weise gedacht, daß das eine Mitglied das höhere Schulwesen und einen Theil des Volksschulwesens, das andere wesentlich das Volksschulwesen als Referent zu bearbeiten haben soll. Dementsprechend würde an die Qualifikation der Anspruch zu stellen sein, daß das eine Mitglied das höhere Schulwesen, das andere das Volksschulwesen beherrscht und daß beide, wenn irgend möglich, praktische Erfahrungen in eigner Lehrthätigkeit gesammelt haben müssen.

Es werde das Bestreben der Regierung darauf gerichtet sein, womöglich geeignete Persönlichkeiten im eigenen Lande zu finden, was schon mit Rücksicht auf die Eigenart unseres Volksschulwesens erwünscht sei. Ob dies gelingen werde, müsse dahingestellt bleiben.

Es wurde im Ausschusse erwogen, ob es richtig sei vor Abschluß der in Aussicht genommenen Reform, nament-

lich des Schulaufsichtswesens, diese organisatorische Aenderung im Oberschulkollegium schon jetzt vorzunehmen. Es wurde aber anerkannt, daß gerade für die Einrichtung und Durchführung der Reform die neuen technischen, mit neuerer praktischer Erfahrung ausgestatteten Mitglieder sehr nützlich, wenn nicht geradezu nothwendig sein würden und daß ferner zweckmäßiger Weise diese Mitglieder, welche später die aus der Reform sich ergebenden Funktionen zu handhaben haben würden, auch selbst mitwirkten, um diese Reform thunlichst in ihrem Sinne zu gestalten. Der Regierung dürften deshalb für die auf Anregung des Landtags (s. Verhandlung des 25. Landtags zum Budget) in Aussicht genommenen Reformen die nöthigen Kräfte nicht vorenthalten werden.

Hiernach kam der Ausschuss zu dem Beschlusse, die Annahme des Regierungs-Antrages zur Genehmigung zu empfehlen. Es erscheint demselben aber nicht erwünscht dem Kollegium, welches jetzt aus 1 Vorstand, 1 technischen und 3 andern Mitgliedern besteht, jetzt einfach ein 6. Mitglied beizufügen.

Nicht der geringen Ersparniß wegen — die eine Stelle eines Mitgliedes ist zudem seit längerer Zeit unbesetzt — vielmehr um den eigentlichen Schulmännern ein verhältnißmäßig größeres Gewicht im Kollegium zu geben, glaubt der Ausschuss empfehlen zu sollen, die Zahl der Mitglieder von 3 auf 2 zu beschränken, so daß alsdann bei voller Besetzung das Kollegium aus dem Vorstand, 2 Schulmännern und 2 Mitgliedern bestehen würde. Als selbstverständlich betrachtet dabei der Ausschuss, daß, wenn der eine Schulmann zum Vorstand ernannt wird, während der Dauer der Funktion desselben der für die Remuneration des Vorstandes ausgeworfene Betrag nicht zur Verwendung kommen wird.

Die Regierung hat sich mit der Beschränkung der Zahl der nicht-technischen Mitglieder von 3 auf 2 einverstanden erklärt.

Hiernach stellt der Ausschuß einstimmig den Antrag:

Oldenburg, den 18. März 1895.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Taspers.

Der Landtag wolle dem vorgelegten Gesetzentwurf mit dem Zusatz: „und ferner zu Nr. 69 die Ziffer 3 in 2 abgeändert,“ seine Zustimmung geben und die erforderlichen Mittel für die laufende Finanzperiode bewilligen.

## Anlage 15.

### Bericht

des Finanzausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes, betr. Aenderung des Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg vom 3. April 1894, betr. das Gehalts-Regulativ für den Civildienst (Anstellung eines zweiten technischen Mitgliedes des evangelischen Oberschulkollegiums).

(Anlage 3.)

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe, wie solcher

aus erster Lesung hervorgegangen, auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Taspers.

## Anlage 16.

### Bericht

des Eisenbahnausschusses über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse, jowie des Eisenbahn-Erneuerungsfonds nebst Vergleichen mit dem Voranschlag in der Finanzperiode 1891 bis 1893.

(Anlage 5.)

#### I. Eisenbahn-Betriebskasse.

Aus der von der Staatsregierung vorgelegten Uebersicht ergibt sich, daß die thatsächlichen Gesamteinnahmen in Folge der erheblichen Verkehrssteigerung um 2 273 042,34 *M* — reichlich 13% — die veranschlagten Beträge überschritten haben.

Die Mehreinnahmen betragen:

Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr . . . . .	821 423,14 <i>M</i>
„ II. Aus dem Güterverkehr . . . . .	1 349 557,41 „
„ III. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter . . . . .	33 369,06 „

**Anlagen.** XXV. Landtag. 2. Versammlung.

Titel IV. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln . . . . .	15 460,94 <i>M</i>
„ V. Erträge aus Veräußerungen . . . . .	6 606,20 „
„ VI. Verschiedene sonstige Einnahmen . . . . .	46 625,59 „
	zusf. 2 273 042,34 <i>M</i>

Zu den einzelnen Einnahmepositionen hat der Ausschuß keine Bemerkungen zu machen.

Als notwendige Folge dieser erheblichen Vermehrung der Einnahmen hat auch eine Ueberschreitung des Voranschlags bezüglich der Ausgaben stattfinden müssen. Die Mehrausgaben betragen im Ganzen 851 945,99 *M*, ca. 7,4% der veranschlagten Summe.

### Tit. I. Gehalte der etatsmäßigen Beamten.

Die einzelnen Ueberschreitungen auf den Pos. 42, 44, 47, 51, 53a, 56 finden Deckung durch die unter Titel Ia bewilligten Beträge zu Gehaltszulagen und Personalvermehrungen.

Im ganzen sind auf Tit. I und Ia die Ausgaben abzüglich der Mehraufwendungen für die Gehalte der Werkstätten- und Werkstätten-Material-Verwaltung um 143 868,21 *M.*, nicht 143 865,21 *M.*, wie in der Anlage 5 angegeben, hinter dem Voranschlage zurückgeblieben.

Auf Pos. 54 dieses Titels hat die Minderausgabe des ersten Etatsjahres ca. 15%, auf Pos. 55 sogar ca. 27% betragen. Auf eine Anfrage dieserhalb erklärte der Regierungskommissar, daß die Anstellung des bisher diätarisch beschäftigten Hülfspersonals des Betriebes nicht in demselben Tempo hätte stattfinden können, wie es herangezogen werden mußte und sei dies auch der Grund für die Ueberschreitung auf Pos. 58 gewesen.

### Tit. II. Andere persönliche Ausgaben.

Dieser Titel ist ganz erheblich überschritten und wird die Ueberschreitung Seitens der Staatsregierung durch die allgemeine Verkehrssteigerung und die stattgefundene Lohn-erhöhung motiviert.

Auf Pos. 58, diätarische Besoldungen und Funktionszulagen, waren veranschlagt:

pro 1891	1892	1893
495 000	480 000	470 000

und wurde derzeit diese allmähliche Abnahme durch die Staatsregierung damit begründet, daß durch das neue Regulativ eine Anzahl Stellen geschaffen würde, wofür die Gehälter unter Tit. I vorgesehen seien.

Statt der Abnahme hat nun eine ganz erhebliche Steigerung der Ausgaben und in Folge dessen eine Ueberschreitung des Voranschlags um 156 314 *M.* 73 *S.* stattgefunden. Der Ausschuß verweist auf seine Bemerkung zu Pos. 54 und 55 des Tit. I.

### Tit. III. Allgemeine Kosten.

Die Mehrausgaben betragen ca. 18% der veranschlagten Beträge. Besonders auffallend war dem Ausschuß die enorme Ueberschreitung — ca. 40% — der Pos. 74, Heizung, Erleuchtung, Reinigung der Dienstlokale *z.*

Indem der Ausschuß sich auf die Begründung der Staatsregierung bezieht, bemerkt er, daß er sowohl hier, als auch bei Pos. 100 darauf verzichtet hat, sich eine Aufstellung der gewiß sehr erheblichen Kosten der elektrischen Beleuchtung des Bahnhofes Nordenham, sowie der Bedienung der elektrischen Maschine daselbst geben zu lassen, da bekanntlich schon in der laufenden Finanzperiode sämtlich Nordenham betreffende Ausgaben auf Antrag des Ausschusses getrennt verbucht werden.

### Tit. IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.

In den Jahren 1891 und 1892 hat eine erhebliche Mehrausgabe stattgefunden, während 1893 die wirklichen Ausgaben geringer gewesen sind, als die veranschlagten Beträge.

Auffallend erscheint dem Ausschuß die um ca. 30% erfolgte Ueberschreitung der Pos. 87, Unterhaltung der durchgehenden Gleise (ausschl. Materials).

Im Jahre 1891 hat eine Mehrausgabe von rund 44 000 *M.* stattgefunden, die hauptsächlich entstanden ist durch Umbau von 7 km durchgehenden Gleises zwischen Rodenkirchen und Nordenham. Das Bedürfnis des Umbaus von 7 km durchgehenden Gleises kann nach Ansicht des Ausschusses nicht plötzlich hervortreten. Wenn die von Zeit zu Zeit stattfindende Untersuchung des Bahnkörpers mit der erforderlichen Sorgfalt vorgenommen worden ist, mußte die Eisenbahnverwaltung im Herbst 1890 beim Zusammentritt des Landtags von dem im Sommer des nächsten Jahres nothwendig werdenden Umbau dieser 7 km unterrichtet sein.

### Tit. V. Kosten des Bahntransports.

Die Gesamtüberschreitung beträgt hier 132 178,66 *M.* Außerordentlich hoch sind die Mehrausgaben auf Pos. 110 (Brennmaterial zur Lokomotivfeuerung) und zwar namentlich im ersten Jahre der Finanzperiode.

Es ist dies eine Folge des im Jahre 1890 abgeschlossenen ungünstigen Kohlenvertrages, der bereits im 24. Landtage Erwähnung fand.

Die Pos. 122, Unterhaltung von Gepäc- und Güterwagen *z.*, ist im ersten Etatsjahre um ca. 28% überschritten und kann diese Position auch nicht sehr sorgfältig veranschlagt gewesen sein.

### Tit. VI. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten.

Die Ausgaben beruhen auf Verträgen und hat der Ausschuß zu diesem Titel, sowie auch zu

### Tit. VII. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel

und zu

### Tit. VIII. Verwendung des Betriebs-Ueberschusses

weitere Bemerkungen nicht zu machen.

## II. Erneuerungsfonds.

Der Ueberschuß dieses mit dem Ablauf der Finanzperiode 1891/93 aufhörenden Fonds beträgt nach der Aufstellung der Staatsregierung 326 222,11 *M.*, welche Summe dem Eisenbahn-Fonds überwiesen ist.

In der zweiten Versammlung des 24. Landtages vom Februar 1893 wurden seitens der Staatsregierung u. A. die für Schienen und Kleinseilzeug pro 1892 erforderlichen Beträge auf 368 000 *M.* angegeben, verausgabt sind dagegen nur 218 926 *M.* 16 *S.*

Nach Ansicht des Ausschusses hätte die Eisenbahn-Verwaltung nach Ablauf des Jahres 1892, wenn auch die Rechnungen noch nicht abgeschlossen waren, über die gegen den Voranschlag so erheblich geringeren Bedürfnisse dieser Position unterrichtet sein müssen.

Von den *f.* Bt. beantragten Ergänzungen und Erweiterungen in der Finanzperiode sind nicht ausgeführt:



1) Kosten für Gleise im Schramm'schen Schuppenrevier in Nordenham . . . . .	1357,36 M.	2) desgleichen bei Erbauung von 5 Stallgebäuden auf der Strecke Oldenburg-Leer (Nr. 46 der Anlage C.) . . . . .	373,49 M.
2) Kosten für Herstellung eines Gleises bei Rodenburgs Schuppen in Nordenham . . . . .	7800,00 "	3) Erbauung einer Cholera = Baracke in Weener (Nr. 57 der Anlage C.) . . . . .	1607,30 "
3) Erbauung einer Bahnmeister-Wohnung in Quakenbrück, antheilig . . . . .	5000,00 "	4) Anlage eines Haltepunktes in Brockstedt (Nr. 59 der Anlage C.) . . . . .	2209,81 "
4) Herstellung eines 3. Gleises auf Bahnhof Fever . . . . .	7500,00 "		

Zu folgenden, von der 2. Versammlung des 24. Landtags nicht bewilligten Ausführungen wird die nachträgliche Genehmigung des Landtages erbeten:

1) Ueberschreitung des Voranschlags bei Anlegung eines Haltepunktes in Achmer (Nr. 6 der Anlage C.) . . . . .	51,75 M.
---	----------

Der Ausschuß hat keine Einwendungen dagegen zu machen und beantragt:

Der Landtag wolle soweit erforderlich zu den vorliegenden Voranschlags-Ueberschreitungen und zur Herstellung der unter Nr. 6, 46, 57 und 59 der Anlage C genannten Hochbauten nachträglich seine Zustimmung ertheilen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichtstatter.

Hoyer.

## Anlage 17.

### Bericht

der Majorität des Eisenbahnausschusses (Groß, Hoyer, Iken, Lübben, Roggemann, Schulze, Wallrichs) über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend die Uebernahme der Bahn Essen-Löningen in das Eigenthum des Staats.

(Anlage 6 nebst Nebenanlagen A—D.)

Dem in der ordentlichen Versammlung des XXV. Landtags gefaßten Beschlusse gemäß ist die Staatsregierung mit der Gemeinde Löningen wegen Uebernahme der Bahn Essen-Löningen in Unterhandlungen getreten.

Nach der Vorlage haben dieselben zu einem Resultate nicht geführt, da die Gemeinde Löningen die von der Staatsregierung aufgestellte Rechnung über die Kosten des Betriebes als zu hoch beziffert beanstandete, andererseits den Anspruch erhob, einen erheblichen Theil der Kosten einer Chaussee von Löningen nach Wachtum, deren Bau die Gemeinde im angeblichen Betrage von 43 000 M ausgeführt hat, vom Staate ersetzt zu erhalten, da dieser Chausseebau im Sinne des § 10 Abs. 1 der Concession als Aufwendung zur Ergänzung und Erweiterung des Bahnunternehmens zu betrachten sei.

Die Staatsregierung hat diese Ansprüche als berechtigt nicht anzuerkennen vermocht und beantragt nunmehr gemäß § 10 der Concession:

das Eigenthum der Bahn in der Weise zu erwerben, daß der Staat der Gemeinde Löningen das zum Bau der Bahn aufgewendete Kapital mit Zinsen abzüglich derjenigen Summe ersetzt, welche sie mehr als zur Verzinsung erforderlich erhielt bzw. noch erhalten wird, da der Staat durch den von ihm ausgeführten Betrieb einen größeren Schaden erlitten hat bzw. erleidet,

sowie der Ortsgemeinde Löningen für das von derselben hergegebene Land 2500 M für das Hektar bezahlt.

Als Zeitpunkt der Uebernahme ist der 1. April 1895 in Aussicht genommen.

Nach der Nebenanlage B wird die Gemeinde Löningen für das angeliehene Kapital von 400 000 M bis zum 1. April 1895

Zinsen haben zahlen müssen . . . . . 94 500,— M

sie erhält dagegen als Antheil an den Betriebs-Einnahmen bis dahin . . . 127 891,43 M

demnach mehr 33 391,43 M

und beantragt die Staatsregierung die Kürzung dieser Summe bei Rückzahlung der Baukosten, da nach der Nebenanlage C der Staat bis zum 1. April 1895 an dem Betriebe der Bahn 80 847,57 M Schaden erlitten haben wird.

Wie oben erwähnt, beanstandet die Gemeinde Löningen die von der Staatsregierung aufgestellte Betriebskosten-Rechnung und begründet dieses damit, daß einerseits die Kosten des Betriebes dieser sekundären Bahn mit 78 % der Einnahmen viel zu hoch erschienen, andererseits die Vortheile, welche die Bahn Essen-Löningen der Oldenburgischen Staatsbahn als Zubringer gebracht habe, von der Staatsregierung nicht berücksichtigt seien.



Der Ausschuß hat über diese Einwürfe unter Zuziehung beider Regierungs-Kommissare eingehend verhandelt. Die Regierungs-Kommissare erklärten den hohen Prozentsatz durch die verhältnißmäßig geringen Einnahmen der Strecke, und ist nach ihren Auslagen die Berechnung nach den allgemein geltenden Grundsätzen mit größtmöglicher Genauigkeit aufgemacht.

Die Majorität des Ausschusses, für welche hier berichtet wird, sieht keinen Grund, die Angaben der Regierungsvertreter zu bezweifeln und übersteigt dann der Schaden des Staates die von der Gemeinde Lönningen als wieder auszuföhren geforderte Summe so bedeutend, daß eine Herabminderung der Kosten auf den Prozentsatz der Oldenburgischen Staatsbahn, sowie eine liberale Veranschlagung der Mehreinnahmen, welche der Hauptbahn durch den Anschluß der Bahn Essen-Lönningen erwachsen sein sollten, an dem Schlüsßresultat nichts ändern würde.

In Betreff des ferneren Anspruchs der Gemeinde Lönningen — Anrechnung eines Theils der Kosten des Chausseebaues nach Wachtum — theilt die Majorität ebenfalls den Standpunkt der Regierung. Auch sie vermag nicht anzuerkennen, daß diese Chaussee als Erweiterung oder Ergänzung des Bahnunternehmens zu betrachten ist.

Es ist auch nach ihrer Ansicht nicht anzunehmen, daß die Gemeinde Lönningen, wie sie den Bau der fraglichen Chausseestrecke beschloß, daran dachte, die Kosten derselben bei einer Uebernahme der Bahn durch den Staat ersetzt zu erhalten. Sie wußte, daß der Staat nach § 10 der Concession jeden Augenblick das Eigenthum an der Bahn zu erwerben berechtigt war und würde doch sicherlich, wenn sie den Bau der Chaussee von dem späteren Kostenersatz hätte abhängig machen wollen, sich über die einschlägliche Ansicht der Staatsregierung vorher vergewissert haben.

Wenn nach Obigem die Majorität des Ausschusses die Ansprüche der Gemeinde Lönningen nicht als richtig anzuerkennen vermag, glaubt sie auch nicht beantragen zu sollen, daß aus Billigkeitsgründen die Gemeinde größere Vortheile, als sie § 10 der Concession festgestellt hat, bewilligt werden.

Die Gemeinde wird nach den Bestimmungen desselben für ihre Aufwendungen voll entschädigt und hat somit ohne jegliches Opfer eine Bahnverbindung erhalten, während so viele Orte des Herzogthums eine solche nur unter unentgeltlicher Hergabe des Grund und Bodens und Zahlung von 10% der Baukosten haben erreichen können.

Dieser Vortheil erscheint der Majorität genügend und ist nach ihrer Ansicht der Staat vollauf berechtigt, gemäß § 10 der Concession durch Abzug der mehr gezahlten Gelder einen theilweisen Ersatz seines durch den Betrieb erlittenen Schadens zu beanspruchen.

Hiernach wird bei Uebernahme der Bahn am 1. April 1895, wie S. 6 der Anlage 6 ausgeführt, der Staat der Gemeinde Lönningen rückzuerstatten haben nach Abzug der zu viel empfangenen 33 391,43 *M* 352 406,90 *M* nebst Zinsen à 3½ % pro Jahr, falls die Uebernahme später wie am 1. April erfolgt.

Da die Einnahmen der Bahn für 1894 und diejenigen der ersten 3 Monate dieses Jahres nur überschläglich haben

eingestellt werden können, wird von der Staatsregierung dabei beantragt, eine endgültige Regelung vorzubehalten.

Zahlenmäßig wird durch Zahlung der obigen Summe der Gemeinde Lönningen mehr ausgekehrt, wie sie zum Bau der Bahn hergegeben hat, da ihr die Zinsen derjenigen Gelder, welche sie zur Verzinsung der Obligationsschuld nicht brauchte, nicht angerechnet sind.

Es erhellt dieses auch aus ihren Conten bei der Oldenburgischen Spar- und Leih-Bank, welche die Umsätze der Gemeinde in Beziehung auf den Bau und den Betrieb der Bahn vermittelt hat.

Nach Aufstellung der Nebenanlage B S. 2 wird die Gemeinde auf das angeliehene Baukapital am 1. April noch schulden . . . . . 381 000,— *M*  
dazu kommen noch nicht bezahlte letzte Rate  
der Zinsen . . . . . 10 080 *M*  
und Kapital-Abtrag . . . . . 3 000 „  

---

13 080,— „

also Betrag der Obligationsschuld am  
1. April . . . . . 394 080,— *M*

Den Betrag der Rückzahlung in Folge der geringer ausgefallenen Baukosten, sowie die Zahlung der Staatsregierung hat die Gemeinde bei der Bank auf laufendes Conto stehen lassen und wird darauf am 1. April dieses Jahres ein Guthaben von . . . . . 35 348,72 *M* haben.

Ihr Antheil an den Betriebseinnahmen wird pro 1894 und 1895 überschläglich 26 200 *M* betragen, sie erhielt darauf am 30. Juni 1894 10 000 *M*, so daß ihr noch zu zahlen sind . . . . . 16 200,— „

demnach Betrag ihres Guthabens am  
1. April . . . . . 51 548,72 „

bleibt als Netto-Schuld der Gemeinde bei der Bank . . . . . 342 538,28 *M*

an die Ortsgemeinde Lönningen hat sie auszuföhren . . . . . 4 527,25 „

so daß die Gesamtverbindlichkeiten betragen werden . . . . . 347 058,53 *M*

Die Gemeinde Lönningen würde demnach, da ihr nach dem Antrage der Staatsregierung gezahlt werden sollen . . . . . 352 406,90 „  
einen Ueberschuß erhalten von . . . . . 5 348,37 *M*.

Da die Gemeinde indessen die mit 3½ % per Jahr verzinsliche Obligationsschuld vor dem Jahre 1898 nicht kündigen kann, würde sie, falls der Staat dem Antrage gemäß das Geld auszahlt, die Obligationsschuld noch Jahre lang behalten müssen und voraussichtlich mehr wie die obige Summe an Zinsverlusten einbüßen, weil sie nicht in der Lage sein dürfte, die empfangene Summe zu gleichem Zinsfuß sicher zu belegen.

Auch würde dadurch die Gemeinde Lönigen in eine nicht wünschenswerthe Lage gebracht und glaubt deshalb die Majorität des Ausschusses empfehlen zu sollen, der Staatsregierung auch die Ermächtigung zu ertheilen, die Uebernahme der Bahnstrecke Essen-Lönigen durch Eintritt des Staats in die Pflichten und Rechte der Gemeinde mit der Oldenburgischen Spar- und Leih-Bank zu bewirken.

Die Majorität des Ausschusses beantragt hiernach:

**Antrag 1:**

Der Landtag wolle die Staatsregierung ermächtigen, zwecks Uebernahme der Bahn Essen-Lönigen in das Eigenthum des Staates in die Rechte und Pflichten der Gemeinde Lönigen gegenüber der Oldenburgischen Spar- und Leih-Bank einzutreten und aus dem Betrage des Guthabens derselben bei dieser Bank der Ortsgemeinde Lönigen für das hergegebene Land 4527,25 *M* auszuführen.

**Antrag 2:**

Der Landtag wolle sich einverstanden erklären, daß der Rest des Guthabens der Gemeinde Lönigen bei der Spar- und Leih-Bank sodann dem Eisenbahnbaufonds überwiesen wird und bewilligen, daß die kontraktmäßigen Zinsen und Abtragungen der Obligationsschuld der Gemeinde bei der genannten

Bank aus den Mitteln des Eisenbahnbaufonds erfolgen.

**Antrag 3:**

Der Landtag wolle, falls eine Vereinbarung mit der Gemeinde Lönigen im Sinne des Antrags 1 bis zum 1. Mai dieses Jahres nicht zu Stande kommt, zwecks Uebernahme der Bahn Essen-Lönigen in das Eigenthum des Staates die Auszahlung von 352 406,90 *M* nebst Zinsen à  $3\frac{1}{2}\%$  per Jahr vom 1. April 1895 bis zum Tage der Auszahlung an die Gemeinde Lönigen unter Vorbehalt der endgültigen Festsetzung des Betrages zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds bewilligen.

Die Ueberführung des nach Berechnung der Nebenanlage D am 1. April 1895 11 415,40 *M* betragenden Erneuerungsfonds der Bahnstrecke Essen-Lönigen in die Eisenbahnbetriebskasse erscheint richtig, da auf dieser Strecke 40 000 *M* Kosten überschreitende Ergänzungen nicht zu erwarten sind.

**Antrag 4:**

Der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die Mittel des Erneuerungsfonds der Bahn Essen-Lönigen im Betrage von 11 415,40 *M* vorbehaltlich der Feststellung des Bestandes der Eisenbahn-Betriebskasse überwiesen werden.

Namens der Majorität des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Groß.

## Anlage 18.

### Nachtrag zum Bericht

der Majorität des Eisenbahnausschusses (Groß, Hoyer, Iken, Lübben, Roggemann, Schulze, Wallrichs) über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend die Uebernahme der Bahn Essen-Lönigen in das Eigenthum des Staates.

(Anlage 6 nebst Nebenanlagen A—D.)

Da die Käufer der durch die Gemeinde Lönigen ausgegebenen Obligationen selbstständige Gläubiger der Gemeinde geworden sind, ist Seite 71 am Schlusse des Berichts nach den Worten mit der Oldenburgischen Spar- und Leih-Bank einzufügen „bzw. den Obligationen-Inhabern“.

Der Antrag 1 erhält folgenden Wortlaut.

„Der Landtag wolle die Staatsregierung ermächtigen, zwecks Uebernahme der Bahn Essen-Lönigen in das Eigenthum des Staates, der Gemeinde Lönigen gegenüber die Verpflichtung zu übernehmen, pro

rata temporis von dem Zeitpunkte der Uebernahme an die nach dem Anleihevertrag erforderlichen Zahlungen an Zinsen und Amortisationen für die Gemeinde zu leisten gegen Uebertragung aller Rechte der Gemeinde aus diesem Anleihevertrage und des Guthabens derselben bei der Oldenburgischen Spar- und Leih-Bank, und ferner sich zu verpflichten, von dem Betrage dieses Guthabens der Ortsgemeinde Lönigen *M* 4527,25 für das hergegebene Land auszubehalten.“

Namens der Majorität des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Groß.

# Anlage 19.

## Bericht

der Minderheit des Eisenbahnausschusses (Burlage, Zerhusen) zur Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung, betreffend die Uebernahme der Bahn Essen-Löningen auf den Staat.

(Anlage 6.)

Wie die Regierungsvorlage und deren Anlagen ergibt, hat die Gemeinde Löningen für die Bahn Essen-Löningen ein Anlagekapital von 381 271,08 *M* aufgewendet, und hat außerdem die Gemeinde Löningen an die Ortsgenossenschaft Löningen für die von der letzteren zu Bahnzwecken abgetretenen Grundstücke im Falle einer Uebernahme der Bahn seitens des Staates noch weitere 4527,25 *M* zu zahlen.

Daß der Staat, wenn er die Bahn Essen-Löningen in sein Eigenthum übernehmen will, diese Beträge auf Grund des § 10 der der Gemeinde Löningen erteilten Concession an sich zu erstatten hat, nimmt auch die Regierungsvorlage an.

Dagegen will die der Regierungsvorlage zu Grunde liegende Berechnung der Gemeinde Löningen von den ihr an sich zuerkannten Beträgen den vom Staate angeblich durch die Betriebsführung erlittenen Schaden in soweit in Abzug bringen, als die aus den Betriebseinnahmen an die Gemeinde Löningen ausgezahlten Beträge die zur Verzinsung des Anlagekapitals erforderlichen Summen übersteigen, in soweit, als die Gemeinde Löningen aus ihrer Quote der Betriebseinnahmen einen Ueberschuß über die erforderliche Verzinsung des Anlagekapitals erzielt hat.

Die Minorität ist der Ansicht, daß dieser Abzug:

1) nicht gerechtfertigt ist, selbst wenn der Staat den in der Regierungsvorlage angegebenen Schaden in Folge der Betriebsführung gemacht hätte;

2) eventuell nicht hinreichend begründet ist, insofern als die Berechnung des Schadens nicht specificirt ist und die Berechnungsmethode theilweise ein zuverlässiges Resultat nicht geben kann und zu offenbaren Unrichtigkeiten führt. Die Gemeinde Löningen hat seiner Zeit unter Uebernahme des derzeit von allen Seiten anerkannten großen Risikos den Bau der Bahn Essen-Löningen beschlossen. Dieses Unternehmen einer kleinen, verhältnißmäßig wenig kapitalkräftigen Gemeinde, erregte damals allgemeine Verwunderung und vielfach Besorgniß wegen des von der Gemeinde übernommenen Risikos. In Anerkennung dieses von der Gemeinde Löningen bewiesenen muthvollen Unternehmungsgeistes äußerten sowohl die Großherzogliche Staatsregierung, als Stimmen aus dem vorigen Landtage, daß bei Uebernahme der Bahn seitens des Staates die Gemeinde Löningen coulant behandelt werden solle. Würde aber der Gemeinde Löningen von dem Anlagekapital der vom Staate angeblich durch den Betrieb erlittene Schaden in der Höhe des ganzen Ueberschusses der Einnahme der Gemeinde Löningen über die Zinsen des Anlagekapitals in Abzug gebracht, so wäre dies das Alleräußerste und

Allerungünstigste, was der Gemeinde geschehen könnte, und es könnte in diesem Falle doch nicht von irgendwelcher Coulanz die Rede sein.

Eine billige und gerechte Auslegung der Concession wird eine etwaige Unterdifferenz der vom Staate aus den Betriebseinnahmen erhaltenen Beträge unter den dem Staate durch den Betrieb entstandenen Kosten nicht der Gemeinde zur Last legen, ohne Rücksicht auf die dem Staate durch die Bahn erwachsenen indirekten Vortheile. Zwar ist es nicht mit ausdrücklichen Worten in dem von der Ausübung des staatlichen Ankaufsrechtes redenden § 10 der Concession gesagt, daß bei Berechnung eines dem Staate durch den Betrieb etwa erwachsenen Schadens der indirekt dem Staate durch die Bahn zugekommene Vortheil in Abzug gebracht werden solle; wohl dagegen ist dies seitens des Regierungsvertreters bei den dem Bahnbau vorausgegangenen Verhandlungen in Aussicht gestellt worden.

Ausdrücklich ist auch im § 9 der Concession, wo vorgesehen ist, daß periodische Revisionen der prozentualen Vertheilung der Betriebseinnahmen unter die Gemeinde Löningen und dem Staat stattfinden sollten, bestimmt, daß wenn eine Revision für die Gemeinde Löningen ein ungünstiges Resultat ergebe, d. h. ergeben sollte, daß der bisher von der Gemeinde bezogene Prozentsatz ermäßigt werden müsse, weil der Staat bei der bisherigen Prozentvertheilung Schaden und die Gemeinde Ueberschuß erziele, bei einer etwaigen Neuregelung der Prozentsätze, die dem Staate aus dem Eisenbahn-Unternehmen erwachsenden indirekten Vortheile in Berücksichtigung gezogen werden sollten.

Dies heißt doch nichts anderes, als daß in dem vorausgesetzten Falle die indirekten Vortheile des Staates aus der Bahn von einem etwaigen bei dem Betriebe erlittenen Schaden in Abzug gebracht werden sollen.

Bei der Regierungsvorlage handelt es sich nun zwar nicht gerade um den im § 9 vorausgesetzten Fall; immerhin ist es aber gerechtfertigt, aus dem § 9 die demselben innewohnende Absicht herauszulesen, daß, soweit ein vom Staate durch den Betrieb erlittener Schaden aus einem etwa von der Gemeinde erzielten Ueberschuß über die Verzinsung gedeckt werden soll, der Schaden zu berechnen ist unter Abzug der dem Staate zu Gute gekommenen indirekten Vortheile.

Es erscheint hiernach ungerechtfertigt, der Gemeinde Löningen den von ihr erzielten Ueberschuß über die Verzinsung von dem Anlagekapital abzuziehen, um ihn zur Deckung eines vom Staate angeblich erlittenen Schadens zu verwenden, ohne in Rücksicht zu ziehen, daß dem Staate

durch den Bahnbau, dessen größtes Risiko die einzelne Gemeinde Lönningen übernahm, ganz immense indirekte Vortheile erwachsen sind.

Ein weiterer Grund, welcher es unbilliger erscheinen lassen würde, der Gemeinde Lönningen den erwähnten Ueberfluß in Abzug zu bringen, liegt darin, daß die Gemeinde Lönningen erst in jüngster Zeit, wesentlich um die Rentabilität der Bahn zu sichern, die Chaussee Lönningen-Wachstum mit einem Kostenaufwande von 43 000 *M* gebaut hat. Diese Chaussee ist ein wesentlicher Faktor für die dauernde Rentabilität der Bahn, indem sie in geradester Linie die Station Lönningen mit dem eisenbahnarmen Kreise Hümmeling verbindet und den ganzen Verkehr des größeren Theils desselben der Eisenbahn Lönningen-Essen zuleitet. Gehört diese Chaussee auch im strengen Wortsinne zu den in § 10 der Concession als zu erstatten vorgeesehenen Aufwendungen von Kommunen oder Privaten zur Ergänzung oder Erweiterung des Unternehmens nicht, so ist ihr Ausbau doch eine Aufwendung der Gemeinde für die Sicherung der Rentabilität des Unternehmens, eine Aufwendung sozusagen zur Erweiterung des Kundenkreises oder des Absatzgebietes desselben, und es würde im höchsten Grade unbillig erscheinen, der Gemeinde Lönningen einerseits die Ueberschüsse ihrer Einnahmen aus dem für sie mit großem Risiko verbundenen Eisenbahn-Unternehmen über die Verzinsung ohne Rücksicht auf die erheblichen mittelbaren Vortheile des Staates nehmen und andererseits der Gemeinde Lönningen solche bedeutende Aufwendungen, welche sie hauptsächlich für die Sicherung der Rentabilität der Bahn gemacht hat, und welche zweifellos auch der Bahn thatsächlich eine weit höhere Einnahme sichern, nicht zu ersetzen.

Würde der Gemeinde Lönningen entsprechend der Regierungsvorlage nur der Betrag des für die Bahnanlage direkt ausgegebenen Anlage-Kapitals unter Abzug aller von der Gemeinde Lönningen aus den Betriebseinnahmen erhaltenen Beträge, soweit dieselben nicht zur Deckung der Zinsen verwendet werden müßten, erstattet, so würde die Gemeinde Lönningen nicht allein für das große von ihr getragene Risiko keinerlei Entgelt behalten und die ganzen Kosten der erst kürzlich fertiggestellten Chaussee Lönningen-Wachstum hauptsächlich für den Nutzen des Staates aufgewendet haben, sondern auch noch obendrein baare 4000 *M* als Unterfours der für die Zwecke des Bahnbauens kontrahirten Anleihe verlieren, indem die Gemeinde Lönningen die zur Beschaffung des Anlagekapitals erforderliche Anleihe von 400 000 *M* nicht anders, als zum Kurse von 99 % zustande bringen konnte.

Die Minderheit hält ferner die der Regierungsvorlage zu Grunde liegende Berechnung des vom Staate erlittenen Schadens für so ungenügend spezifizirt, daß der Gemeinde Lönningen nicht zugemuthet werden kann, ohne eine die nähere Kontrolle der Berechnung seitens der Gemeinde Lönningen ermöglichende Spezifikation die in der Regierungsvorlage angegebene Summe von 80 847,57 *M*, als den vom Staate durch die Betriebsführung erlittenen Schaden anzuerkennen.

Insbepondere ist die Minderheit der Ansicht, daß zum Zwecke einer Berechnung des vom Staate durch die Betriebsführung erlittenen Schadens die Betriebskosten nicht

nach Wagenachs- und Lokomotiv-Nutz-Kilometern veranschlagt werden dürfen.

Eine solche Veranschlagung mag in gewissen Fällen, in denen es nicht genau auf zuverlässige Zahlen ankommt, eine Uebersicht gewähren, in einem Falle dagegen, wo es sich um Feststellung eines Schadens, welcher von dem wohlbegründeten, ziffernmäßig feststehenden Anspruch der Gemeinde Lönningen auf Ersatz des Anlagekapitals in Abzug gebracht werden soll, handelt, muß es als durchaus unzulässig erscheinen, die Betriebskosten einer Bahn anders als durch positive ziffermäßige Feststellung jeder einzelnen Ausgabe zu berechnen.

Dabei kommt es zunächst nicht darauf an, welcher Art der Betrieb der Bahn, ob derselbe ein sekundärer gewesen ist oder nicht; könnte doch in jedem Falle die Gemeinde Lönningen gegen eine solche Berechnung den Prozeßweg beschreiten, indem sie Herauszahlung des ganzen Betrages des Anlage-Kapitals verlangen und es dem Staate überlassen könnte, den ihm erwachsenen Schaden genau zu spezifiziren und zu beweisen. Vollends aber ist die Zugrundelegung der erwähnten allgemeinen Berechnungsmaßstäbe unzulässig, weil es sich um eine Bahn mit Sekundärbetrieb handelt.

Diesen Punkt zieht auch die Regierungsvorlage in Betracht, meint aber, daß dieser Einwand gegen die fragliche Berechnung deshalb nicht aufrecht erhalten werden könne, weil von den von der Regierungsvorlage angegebenen Betriebskosten annähernd die Hälfte durch direkte Verbuchung nachgewiesen wäre. Diese direkte Verbuchung nachzuprüfen, ist das nöthige Material nicht gegeben, wie es auch nicht in Ziffern mitgetheilt ist, wie hoch die durch die direkte Verbuchung nachweisbaren Betriebskosten sich belaufen. Geht man aber nach den Angaben der Regierungsvorlage davon aus, daß annähernd die Hälfte der angegebenen Betriebskosten durch direkte Verbuchung nachweisbar wäre, so würde dies, da die genaue Hälfte 104 369,50 *M* beträgt, vielleicht etwa 100 000 *M* sein. Dem würden gegenüberstehen an Einnahmen, wie unten näher begründet, 139 309,83 *M*, also nahezu 40 000 *M* mehr. Ob aber diejenigen Betriebskosten der Strecke Essen-Lönningen, welche nicht direkt verbucht sind, mehr als 40 000 *M* betragen haben, bezw. ob sie in einem höheren Betrage nachweisbar wären, wenn man sich nicht mit einer auf allgemeinen Maßstäben beruhenden Veranschlagung begnügt, erscheint doch sehr zweifelhaft. Dabei wäre aber ganz von der Nachprüfung der direkt verbuchten Betriebskosten abgesehen; diese Nachprüfung wird die Gemeinde Lönningen aber um so mehr verlangen können, als viele Betriebskosten für die ganze Strecke Lönningen-Quakenbrück einheitliche sind, welche auf die Strecke Lönningen-Essen repartirlich vertheilt werden müssen, da die Gemeinde Lönningen auch nur an den Einnahmen der Strecke Lönningen-Essen theilnimmt.

Die Annahme der Regierungsvorlage, daß der Einwand, der sekundäre Charakter der Bahn sei bei der Berechnung nicht genügend gewürdigt, deshalb nicht haltbar sei, weil annähernd die Hälfte der Betriebskosten direkt verbucht sei, erscheint hiernach nicht gerechtfertigt. Daß aber die der Regierungsvorlage zu Grunde liegende

Schadensberechnung in der That auch im vorliegenden Falle zu Unrichtigkeiten führt, ist aus den allgemeinen Angaben dieser Berechnung über die Ermittlung der Betriebskosten direkt nachweisbar.

So z. B. giebt diese Berechnung (Nebenanlage C zu Anlage 6) unter Titel V an, daß die Kosten des Erwärmungsmaterials der Züge nach Wagen-MchS-Kilometern berechnet sind. Es sind also die Kosten der Erwärmung der Züge auf der Strecke Essen-Löningen nach demselben Maßstabe berechnet, wie die Kosten der Erwärmung der Züge auf den Hauptstrecken, während, solange die Eisenbahn Essen-Löningen besteht, auf dieser Strecke, z. B. die Koupees II. Klasse, noch nicht ein einziges Mal geheizt worden sind.

Ferner sind z. B. die Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes nach Streckenlängen für die Bahn Essen-Löningen berechnet, während doch, soweit die Minderheit recht berichtet ist, in der ganzen Zeit des Bestehens der Bahn nur einmal Anspruch auf Entschädigung nach dem Haftpflichtgesetz erhoben, aber zurückgewiesen ist; es sind also die von der Eisenbahnverwaltung auf Grund des Haftpflichtgesetzes zu zahlenden Entschädigungen, obwohl die Unfälle auf andern Strecken passirten, einfach auf die Strecke Essen-Löningen mitrepartirt. Die Minderheit hält es daher für unzulässig, den vom Staate durch die Betriebsführung erlittenen Schaden nach Wagen-MchS- und Lokomotiv-MchS-Kilometern zu berechnen.

Die der Regierungsvorlage zu Grunde liegende Schadensberechnung stellt ferner den Betriebskosten gegenüber als Einnahme des Staates nur 47 $\frac{1}{2}$ % der Bruttoeinnahme, während der Staat nach § 9 der Concession aus den Roheinnahmen der Bahn 52 $\frac{1}{2}$ % erhalten hat.

Die Regierungsvorlage geht davon aus, daß die nach § 9 der Concession dem Staate vorab reservirten 5% zu den Einnahmen des Staates nicht zu rechnen seien.

Dies kann nach Ansicht der Minderheit als richtig nicht anerkannt werden; nach § 10 der Concession soll der Staat nur berechtigt sein, einen ihm bisher durch die Betriebsführung erwachsenen Schaden in Anrechnung zu bringen; um diesen festzustellen, muß doch alles, was der Staat aus den Betriebseinnahmen erhalten hat, den Betriebskosten gegenübergestellt werden. Würde der Staat die erwähnten 5% etwa mit der Begründung zurückhalten, daß um einen gleichen Betrag die Bahnanlage abgenutzt sei, so würden diese 5% nicht etwa zur Deckung eines dem Staate durch den Betrieb erwachsenen Schadens, sondern höchstens zur Ausgleichung eines durch die Uebernahme der Bahn zum Betrage des Anlagkapitals entstehenden Schadens dienen; dazu kommt noch, daß nach Titel IV der Nebenanlage C zu Anlage 6 der Regierungsvorlage die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen zu den Betriebskosten gerechnet sind, und muß es doch als durchaus unzulässig erscheinen, auf der einen Seite die Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen als Betriebskosten aufzuführen und auf der anderen Seite diejenigen 5%, die der Staat zur Deckung der Unterhaltungskosten und Erneuerungskosten erhielt, nicht als Einnahme anzusehen, da es doch nicht angenommen werden kann, daß die 5% dienen sollten zur Ansammlung eines Fonds für eine gänz-

liche Erneuerung der Bahnanlagen neben einer laufenden Unterhaltung der Bahnanlagen aus den übrigen Einnahmen des Staates; die laufende Unterhaltung der Bahnanlagen ist ja nichts anderes als eine laufende Erneuerung derselben.

Es müssen daher neben den 47 $\frac{1}{2}$ % der Betriebseinnahmen mit 127 891,43 M die vom Staate vorab reservirten 5%, welche nach der Regierungsvorlage 11 415,40 M betragen, den Betriebskosten gegenübergestellt werden. Die Regierungsvorlage erörtert dann das auffallende Mißverhältniß, welches zwischen dem Prozentsatze der Betriebskosten zu den Gesamteinnahmen auf der Strecke Essen-Löningen und dem Durchschnitts-Prozentsatze der Betriebskosten zu den Gesamteinnahmen auf den Gesamtstrecken des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes besteht und sucht dies durch den Hinweis darauf zu erklären, daß die Einnahmen der Strecke Essen-Löningen bedeutend hinter den Einnahmen der Hauptstrecken, namentlich Oldenburg-Bremen zurückbleiben. Letzteres ist ja richtig; aber die Regierungsvorlage berücksichtigt auf der anderen Seite nicht, daß die Summe der Betriebskosten der sekundären Strecke Essen-Löningen sich niedriger herausstellt, als auf den Hauptstrecken; sind aber die beiden Summen, die in Vergleich gestellt werden, entsprechend niedriger als auf den Hauptstrecken, so kann doch der sich ergebende Prozentsatz nicht steigen. Es liegt deshalb mit Rücksicht darauf, daß die Strecke Essen-Löningen trotz ihres sekundären Betriebes mit ihren Einnahmen ziemlich mit in erster Linie rangirt und eine Reihe von Strecken des Oldenburger Bahnnetzes weit überragt, guter Grund vorhanden, daß der Prozentsatz zwischen Betriebskosten und Einnahmen auf der Strecke Essen-Löningen geringer ist, als der Durchschnittsprozentsatz der Oldenburgischen Bahnen.

Sobald man aber das Letztere annimmt, würde schon eine Berechnung darnach ergeben, daß der Staat einen Schaden in der Höhe der von der Gemeinde Löningen über die erforderlichen Zinsen hinaus empfangenen Beträge nicht gemacht haben kann.

Würden z. B. die Betriebskosten der Strecke Essen-Löningen 60% der Einnahme betragen haben, so würde die Summe derselben 160 318,96 M und der dem Staate nach Abzug der von ihm empfangenen 139 309,83 M erwachsene Ausfall nur 21 009 M 13 S betragen, so daß, selbst wenn dieser Ausfall der Gemeinde Löningen in Anrechnung gebracht würde, auf die von ihr zu empfangenden 385 798,33 M dieselbe noch reichlich 12 300 M mehr als nach der Regierungsvorlage erhalten würde.

Daß aber die Betriebskosten der Strecke Essen-Löningen 60% der Einnahmen nicht erreicht haben, darf man in Rücksicht einerseits auf den sekundären Betrieb der Bahn und andererseits auf die verhältnißmäßig hohen Einnahmen derselben, welche alle Erwartungen überstiegen haben, sicher annehmen.

Aus allen diesen Gründen kann die Minderheit weder dem Regierungsantrage noch dem Antrage der Mehrheit beistimmen.

Die Minderheit würde beantragt haben, zwecks Uebernahme der Bahn Essen-Löningen auf den Staat eine Summe in der ganzen Höhe des aufgewendeten Anlage-

kapitals und der an die Ortsgenossenschaft Lönningen zu zahlenden Entschädigung ohne jeglichen Abzug zu bewilligen, wenn sie nicht die Besorgniß hegte, daß dieser Antrag Aussicht auf Annahme nicht hat. Sie kann es aber nicht mit ihrer Auffassung von Recht und Billigkeit vereinen, daß der Gemeinde Lönningen für die Bahn eine solche niedrige Summe gezahlt werde, welche nicht einmal das alleräußerste Minimum dessen, was die Gemeinde unter allen Umständen erlangen kann, darstellt, und indem will sie deshalb als angemessenes Mittel zwischen dem Standpunkte der Regierung und den Ansprüchen der Gemeinde Lönningen vorschlagen, das zu bewilligen, was, wie oben ausgeführt, der Gemeinde Lönningen zukommen würde, wenn

die Betriebskosten der Bahn 60% der Einnahmen be-  
trügen.

Es würden dann der Gemeinde Lönningen 385 798,33 *M* abzüglich von 21 009,13 *M*, also 364 789,20 *M* zu zahlen sein, welche Summe auf 365 000 *M* abgerundet werden dürfte.

Demgemäß beantragt die Minderheit:

Der Landtag wolle zum Zwecke der Uebernahme der Bahn Essen-Lönningen in das Eigenthum des Staates die Summe von 365 000 *M* nebst 3½% Zinsen vom 1. April 1895 bis zum Tage der Auszahlung an die Gemeinde Lönningen zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds bewilligen.

Der Berichterstatter.

Burlage.

## Anlage 20.

### Bericht

des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Ankauf des Lagersehuppens zu Nordenham von der Firma S. Math. Gildemeister in Bremen, sowie Anbau am Gütersehuppen zu Sever.

(Anlage 7.)

I. Nach dem zwischen der Großherzoglichen Eisenbahndirektion und der Firma S. Math. Gildemeister in Bremen abgeschlossenen Pachtvertrage hatte die Firma Gildemeister nur das Recht der pachtweisen Benutzung genannten Sehuppens zur Lagerung von Salpeter oder ähnlichen Dungstoffen. Im Falle einer anderweitigen Benutzung resp. Pflastervermietung des genannten Sehuppens war der Großherzoglichen Eisenbahndirektion das Recht eingeräumt, innerhalb 8 Tagen, vom Tage der Mittheilung an gerechnet, solchem Vertrage zu widersprechen und den Sehuppen nach näher festgestellten Bedingungen eigenthümlich zu erwerben und anderweitig zu benutzen.

Von der Firma Gildemeister war eine anderweitige Benutzung beantragt, weshalb die Großherzogliche Eisenbahndirektion von dem ihr zustehenden Rechte des Ankaufs des Sehuppens Gebrauch machte, zumal es bei der starken Getreideeinfuhr in Nordenham an Platz mangelte und der Sehuppen sich zur Lagerung von Getreide als durchaus geeignet erwies. Die Kaufsumme des Sehuppens beträgt den durch die jährliche abzuschreibende Miethe noch nicht getilgten Theil der Baukosten 15 440,11 *M*, die jährliche Pachtsumme 1910 *M*.

Der Ausschuß hält den Ankauf dieses Sehuppens im Interesse des Verkehrs in Nordenham für gerechtfertigt

und erscheint auch der Pachtbetrag pro Jahr zu 1910 *M* ein angemessener.

Es wird demnach beantragt:

der Landtag wolle zum Zwecke der Entlastung des angelegten Vorschußcontos die zum Ankauf des Gildemeisterschen Sehuppens in Nordenham aufgewendeten 15 440,11 *M* zu Lasten des Titel VII der Eisenbahn-Betriebskasse für 1894 bewilligen.

II. Um einem längst empfundenen dringenden Bedürfnisse abzuhelfen, ist im Jahre 1894 eine kleine Erweiterung des Gütersehuppens des Bahnhofes vorgenommen. Die Materialien sind aus den verfügbaren hölzernen des zu Nordenham abgebrochenen Schramm'schen Sehuppens gewonnen und können die aufgewendeten baaren Kosten zum Betrage von 350 bis 380 *M* aus den Ersparnissen bei den zu Titel VII der Eisenbahn-Betriebskasse für 1894 zur Erweiterung des Hauptgebäudes in Sever mit 34 700 *M* bewilligten Mitteln genommen werden.

Der Ausschuß ist der Ansicht, daß durch den Anbau einem wirklichen Bedürfnisse entsprochen wird und beantragt: der Landtag wolle zu dem Gütersehuppen-Anbau in Sever seine Zustimmung ertheilen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Sen.

