

# **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 1-10

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

# Anlage 1.

## An den Landtag des Großherzogthums.

In dem Schreiben an den Landtag vom 5. Februar 1894 (Verhandl. des XXV. Landtags, Anlagen S. 557) hatte die Staatsregierung die für die Großherzogliche Hofverwaltung entstandene Nothwendigkeit dargelegt, für das plötzlich baufällig gewordene sog. Kammergebäude am hiesigen Schlosse einen Neubau auszuführen, der zugleich die Gelegenheit bieten sollte, für die Hofhaltung Seiner Königlichen Hoheit des Erbgroßherzogs bequemere und den Anforderungen der Jetztzeit besser entsprechende Wohn- und Wirthschaftsräume zu beschaffen. Die Gesamtkosten dieses Baues und einiger anderen damit zusammenhängenden Aenderungen an den Dependenzen des Schlosses waren auf 400 000 *M* veranschlagt. Der Landtag erklärte sich im Schreiben vom 6. März 1894 (Anlage ib. S. 773) damit einverstanden, daß zur Deckung derselben eine Anleihe für das vorbehaltene Krongut aufgenommen werde, die vom Beginn des 26. Jahres nach Vollendung des Neubaus an mit jährlich einem halben Prozent des ursprünglichen Anleihebetrages nebst den ersparten Zinsen getilgt werden und zu deren Sicherheit der Gläubigerin das Recht zustehen sollte, jederzeit eine Hypothek an den zum vorbehaltenen Krongute gehörigen Grundstücken zu erwerben.

Da die Session des Landtags sich bereits ihrem Ende zuneigte, so war damals eine rasche Behandlung der Angelegenheit geboten und mußte es deshalb genügen, die für die Großherzogliche Hofhaltung vorhandenen Bedürfnisse summarisch anzugeben, um zunächst die für die Bemessung des Anleihebetrages erforderliche Grundlage zu gewinnen, während die definitive Ausgestaltung des Planes der weiteren Bearbeitung überlassen blieb. Nach der Rückkehr der Erbgroßherzoglichen Herrschaften aus Panke, wo Ihre Königliche Hoheit die Frau Erbgroßherzogin während eines Besuches erkrankt war, erheischte die Rücksicht auf den Gesundheitszustand der Hohen Frau eine Umänderung des Bauplanes, soweit er die Unterbringung der Erbgroßherzoglichen Hofhaltung betraf. Denn es war nunmehr

unbedingt eine ruhige, sonnige Wohnung zu ebener Erde geboten, die der Frau Erbgroßherzogin den unmittelbaren Austritt in den Garten gestattet. Bei dem projektirten, unmittelbar an der Straße belegenen und durch diese von dem Schloßgarten getrennten Schloßflügel konnte solchen Anforderungen nicht genügt werden. Im Hinblick auf die hier vorliegenden Verhältnisse haben Seine Königliche Hoheit der Großherzog sich entschließen müssen, den Anbau am Schlosse auf den Ersatzbau für das abgebrochene Kammergebäude zu beschränken und für die Erbgroßherzoglichen Herrschaften ein besonderes Palais auf dem Hügel im reservirten Theile des Schloßgartens in Aussicht zu nehmen. Die Kosten dieses Palais mit Dependenzen sind auf rund 300 000 *M* veranschlagt, denen für den Anbau am Schlosse, den Umbau des Küchengebäudes und die Bauleitung weitere 200 000 *M* hinzugehen. Wenn hiernach eine Erhöhung der früher bewilligten Anleihe um 100 000 *M* geboten ist, so haben Seine Königliche Hoheit der Großherzog sich dafür bereit erklärt, auf die vom 24. Landtage bewilligte Anleihe von 150 000 *M* zur Erbauung eines Palais für Seine Hoheit den Herzog Georg Ludwig (Schreiben des Landtags, Anlagen S. 891) definitiv zu verzichten, sodas für das vorbehaltene Krongut zu Neubauzwecken bewilligte Anleihecredit damit von 550 000 auf 500 000 *M* zurückfällt.

Die Staatsregierung läßt demnach beantragen:

der geehrte Landtag wolle 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.

Oldenburg, 1895 März 5.

Staatsministerium.

Sanjen.

Drost.

## Anlage 2.

### An den Landtag des Großherzogthums.

In den dem geehrten Landtage bei der letzten Tagung vorgelegten Voranschlag der Ausgaben des Herzogthums für die laufende Finanzperiode waren im § 38 als

„Zuschuß für die zu einer Baugewerk- und Maschinenbauschule zu erweiternde jetzige Baugewerkschule in Oldenburg“

44 800 *M* für das Jahr 1894 und je 10 000 *M* für die Jahre 1895 und 1896 aufgenommen mit dem Bemerkten:

„Zuschuß jährlich 10 000 *M* unter der Voraussetzung, daß Seitens der Stadt Oldenburg ein Zuschuß von mindestens 2500 *M* jährlich geleistet wird. Außerordentliche Ausgabe von 17 000 *M* für 1894 für Erwerbung des Grundstücks der Baugewerkschule und von 17 800 *M* desgleichen für Erweiterungsbauten. Nach näherer Begründung.“

und es sind sodann bei der Berathung des Voranschlags Seitens des geehrten Landtages die beantragten Mittel unter der angegebenen Voraussetzung bewilligt worden.

Diese Voraussetzung hat sich nicht erfüllt, indem der Stadtrath der Stadtgemeinde Oldenburg entgegen dem von dem Stadtmagistrate gemachten Vorschlage die Bewilligung des von der Stadt in der angegebenen Höhe verlangten jährlichen Zuschusses ablehnte. Mit diesem ablehnenden Beschlusse entfiel die Möglichkeit, die ins Auge gefaßte Baugewerk- und Maschinenbauschule ins Leben zu rufen, und es sind daher bis jetzt die dafür in dem Voranschlage der Ausgaben des Herzogthums für die Finanzperiode 1894/96 ausgeworfenen Summen nicht zur Verwendung gekommen. Die Staatsregierung würde aber bedauern, wenn der Plan der Errichtung einer Baugewerk- und Maschinenbauschule im Herzogthum nunmehr überhaupt nicht zur Ausführung gelangen sollte, da, wie in der angezogenen, seiner Zeit dem geehrten Landtage mitgetheilten näheren Begründung ausgeführt ist, die Gründung einer solchen Anstalt einerseits für die Ausbildung einer Reihe von technischen Unterbeamten, namentlich auf dem Gebiete der Eisenbahn-Verwaltung, wünschenswerth erscheint und andererseits ein wesentliches Interesse des Landes vorliegt, die derzeitige in der Stadt Oldenburg vorhandene Privat-Baugewerkschule, welche schon jetzt für das Herzogthum eine nicht unwesentliche Bedeutung erlangt hat und deren Schüler der großen Mehrzahl nach aus dem Herzogthume stammen, dauernd zu erhalten und so zu erweitern, daß durch dieselbe der Bedarf an einheimischen Baugewerksmeistern und Bauunternehmern ausreichend gedeckt werden kann. Es ist nun aber die Gründung einer Baugewerk- und Maschinenbauschule, wie sie geplant wird, nicht davon abhängig, daß dieselbe ihren Sitz in der Stadt Oldenburg erhält, sondern es wird die Erreichung des angestrebten

Zieles und eine gedeihliche Entwicklung der Anstalt auch bei Errichtung dieser an einem anderen Orte des Herzogthums erwartet werden dürfen. Auch bezweifelt die Staatsregierung nicht, daß sich eine andere Gemeinde im Herzogthum zur Zahlung des geforderten jährlichen Zuschusses von 2500 *M* bereit finden wird, wenn sie sich dadurch in den Besitz einer Anstalt, wie die geplante Baugewerk- und Maschinenbauschule, welche sich voraussichtlich einer günstigen Entwicklung erfreuen wird, setzen kann. Im Uebrigen ist es nach den vorliegenden Verhältnissen erwünscht, mit der Errichtung der Schule baldthunlichst vorzugehen. Die Staatsregierung läßt hiernach beantragen:

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß der in den § 38 des Voranschlags der Ausgaben des Herzogthums als Zuschuß für die Errichtung einer Baugewerk- und Maschinenbauschule für die Jahre 1895 und 1896 eingestellte Betrag von je 10 000 *M* zur Verwendung komme, wenn von einer Gemeinde im Herzogthum ein Zuschuß von mindestens 2500 *M* jährlich zu der fraglichen Anstalt geleistet wird.

Es werden nun aber bei Errichtung der Baugewerk- und Maschinenbauschule an einem anderen Orte als Oldenburg die für die Gebäulichkeiten der Schule ausgeworfenen 34 800 *M* voraussichtlich nicht ausreichen. In Oldenburg lehnten sich die zu treffenden baulichen Einrichtungen an ein vorhandenes Gebäude an und es war damit eine gewisse Beschränkung geboten, die auch im Uebrigen in der Veranschlagung eingehalten worden ist, während es sich bei einem völligen Neubau empfehlen dürfte, die baulichen Einrichtungen von vorne herein etwas umfangreicher zu gestalten, um auch einem demnächst etwa hervortretenden größeren Bedürfnisse ohne die Vornahme von Erweiterungsbauten Genüge leisten zu können. Der Staatsregierung muß es daher erwünscht sein, bezüglich der Baukosten einen etwas größeren Spielraum zu haben und zwar um so mehr, als bei der jetzigen Sachlage eine vorgängige Veranschlagung der Kosten nicht thunlich ist. Ebenso wird es von den Verhältnissen abhängig bleiben müssen, ob für den Leiter der Anstalt Wohnräume in dem Schulgebäude zu beschaffen sein werden oder nicht. Die Staatsregierung erachtet es aber für genügend, wenn ihr außer den bewilligten Summen für den Bau, soweit erforderlich, die im Jahre 1894 nicht zur Verwendung gekommenen 10 000 *M* und ferner etwaige Ersparungen an dem für 1895 ausgeworfenen Zuschusse zur Verfügung gestellt werden, und es läßt dieselbe hiernach ferner beantragen:

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß außer den bewilligten 34 800 *M* der für das Jahr 1894 bewilligte Zuschuß von 10 000 *M*,



sowie etwaige Ersparungen an dem Zuschusse für  
das Jahr 1895 für die Kosten des Grunderwerbes  
Oldenburg, 1895 März 5.

und des Baues der Baugewerk- und Maschinenbau-  
schule mit zur Verwendung gelangen.

Staatsministerium.  
Janßen.

Tappenbeck.

## Anlage 3.

An den Landtag des Großherzogthums.

Auf die Dienste des gegenwärtig die technischen Angelegenheiten des evangelischen Schuldienstes leitenden Beamten ist zum großen Bedauern der Staatsregierung nicht lange mehr zu rechnen. Die Wiedergewinnung einer Persönlichkeit, welche das höhere Schulwesen und das Volksschulwesen gleichmäßig beherrscht und allein zu leiten im Stande ist, wird schwerlich gelingen. Die Arbeitslast der schultechnischen Stelle im evangelischen Oberschulkollegium ist ferner eine sehr große, wofür Bezug genommen wird auf die Ausführungen in den Motiven zu dem Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betr. das Gehalts-Regulativ für den Civildienst. (Verh. des XXV. Landtags, Anl. S. 73 a. G.) Die Anforderungen an die Arbeitskraft des betreffenden Mitglieds des Oberschulkollegiums steigen dauernd sowohl im Bereiche des höheren Schulwesens als innerhalb des immer mehr in die Breite wachsenden Volksschulwesens, so daß die Last für einen Beamten zu groß wird. Danach erscheint der Zeitpunkt gekommen,

in welchem an die Berufung eines zweiten technischen Mitgliedes des evangelischen Oberschulkollegiums gedacht werden muß.

Das demselben beizulegende Gehalt wird im Maximum mit dem unter Nr. 68 des Gehalts-Regulativs normirten Gehaltsstufe übereinstimmen müssen, im Minimum wird aber unter Umständen weiter heruntergegangen werden können.

Um für das herantretende Bedürfniß Abhilfe zu schaffen, läßt die Staatsregierung dem geehrten Landtage hieneben den Entwurf eines Gesetzes, betr. Abänderung des Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg vom 3. April 1894, betr. das Gehalts-Regulativ für den Civildienst, mit dem Antrage zugehen:

Der Landtag wolle dem Entwurf seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen und die erforderlichen Mittel für die laufende Finanzperiode bewilligen.

Oldenburg, 1895 März 5.

Staatsministerium.  
Janßen.

Meyer.

## Nebenanlage zu Anlage 3.

### Entwurf

eines Gesetzes, betreffend Abänderung des Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg vom 3. April 1894, betreffend das Gehalts-Regulativ für den Civildienst.

### Einziger Artikel.

In dem Gehalts-Regulativ des dauernden Bedarfs an Gehalten für den Civildienst des Großherzogthums wird unter I, 12, a zwischen Nr. 68 und 69 eingeschoben:

„Nr. 68a . . . . . 1 Mitglied . . . . . 4200—6500 M . . . . . 3 . . . . . 300.“

## Anlage 4.

### An den Landtag des Großherzogthums.

Im Seminargebäude im Oldenburg befinden sich drei Klassen der Seminar- und vier Klassen für Seminaristen. Für die Gesamtheit der Schüler dieser sieben Klassen ist als Spielplatz ein Hof vorhanden, der kaum für die Knaben der Seminar- genügt. Die Seminaristen (etwa 110 junge Leute im Durchschnitt) haben keinen Spielplatz und es ist dieser Mangel bereits länger als ein Mißstand umsomehr empfunden, als gerade die Seminaristen, der Mehrzahl nach vom Lande in die Enge städtischen Wohnens versetzt und zu einer überwiegend sitzenden Lebensweise genöthigt, der Gelegenheit zu zwangloser Bewegung mehr bedürfen, als die Zöglinge anderer Schulen.

Das Grundstück des Seminars ist, wie aus dem anliegenden Auszuge aus den Kataster-Karten ersichtlich, ein eng begrenztes, und die Gelegenheit, wie der Auszug ferner zeigt, eine solche, daß eine Erweiterung nur nach der Nordseite thunlich ist. Augenblicklich bietet sich die Gelegenheit, gerade hier die an die Seminargründe anstoßende Hausbesitzung (Peterstraße Nr. 10) mit Garten zu erwerben. Allerdings kann nur die ganze Besitzung erworben werden; zu einem Verkaufe des Gartens ohne das Haus hat der Eigenthümer sich nicht bereit finden lassen.

Der Ankauf dieser Besitzung, welcher die Seminargründe in der ganzen Ausdehnung zwischen Peterstraße und Georgstraße um 25 m erweitern würde, liegt nach der Ansicht der Staatsregierung im dringenden Interesse des Seminars, nicht nur, um die nach den vorstehenden Bemerkungen nothwendige Vergrößerung des Spielplatzes möglich zu machen, sondern auch, um für die Zukunft ein weiteres Areal und das Wohnhaus zur Verfügung zu haben. Liegen auch zur Zeit bestimmte Pläne einer Erweiterung nicht vor, so wird nicht abzuweisen sein, die Möglichkeit einer solchen zu berücksichtigen, schon im Hinblick auf das erhebliche Anwachsen der Zahl der Schulstellen in den letzten Jahren. Zudem hat erst kürzlich der Provinzialrath des Fürstenthums Lübeck das Ersuchen gestellt, einen Anschluß der Schullehrer-Präparanden aus dem Fürstenthum an das Oldenburger Seminar zu erstreben, und es wird bei einer etwa nothwendig werdenden Erweiterung des Seminars auch die Frage zur Erwägung kommen müssen, ob dann nicht die Zöglinge aus dem Fürstenthum in das hiesige Seminar aufgenommen werden sollen. (Vergl. auch die Verhandlungen des 25. Landtags, Anlagen S. 487, zu § 27 des Voranschlags des Fürstenthums Lübeck). Ferner ist die Einrichtung einer fünften Klasse am Seminar früher wiederholt (zuletzt 1881) mit Nachdruck Seitens der Staatsregierung vorgeschlagen; sie ist zwar vom Landtage abgelehnt, eine endgültige Erledigung der Frage aber kann — wie schon damals von der Staatsregierung betont worden ist — vergl. die Verhandlungen des 21. Landtags, Berichte S. 29 ff. — darin nicht gesehen werden, vielmehr ist ein Zurückkommen auf diesen Plan keineswegs

ausgeschlossen. Jede Aenderung der Seminar-Einrichtung welche mehr Raum als die gegenwärtige erfordert, wird ohne Zweifel die Folge haben, daß der Direktor seine jetzige Dienstwohnung im Seminar-Gebäude räumen müßte, stets aber wird es als nothwendig anerkannt werden, daß der Leiter der Anstalt in unmittelbarer Nähe derselben wohnt und deshalb darf nach Ansicht der Staatsregierung (auch abgesehen von der Nothwendigkeit des Spielplatzes), die jetzt gebotene Gelegenheit, für jenen Fall das zur Dienstwohnung best gelegene Wohnhaus zu erwerben, nicht unbenutzt bleiben.

Selbstredend ist nicht beabsichtigt, durch die im Vorstehenden enthaltenen Hinweise auf etwa mögliche Aenderungen am Seminar der freien Entschließung und Erörterung dieser Fragen sowohl beim Landtage wie bei der Staatsregierung vorzugreifen. Der Umstand, daß gegenwärtig das Bedürfniß einer Dienstwohnung nicht vorliegt, wird dem Erwerbe des Hauses deshalb nicht entgegenstehen, weil es auch in anderer Weise für staatliche Zwecke nutzbar zu machen ist; insbesondere wird durch seine Lage eine angemessene Verwendung für Zwecke der Eisenbahn-Verwaltung voraussichtlich jederzeit zu ermöglichen sein. Gegenwärtig steht die Eisenbahn-Verwaltung im Begriff, zur Unterbringung von Büreaus ein Haus von ähnlichen Raumverhältnissen in der Nähe des Direktionsgebäudes zu miethen; dazu würde sich das hier fragliche Haus gleichfalls eignen und auf eine Reihe von Jahren in vortheilhafter Weise verwendet werden können. Die Anmietung eines anderen Hauses ist daher auf kurze Zeit bis zur Erledigung der gegenwärtigen Vorlage aufgeschoben worden.

Die Staatsregierung hält aus den dargelegten Gründen den Ankauf der genannten Besitzung für dringend wünschenswerth und hat vorläufig die erforderlichen Verhandlungen eingeleitet. Das Ergebniß ist, daß die Besitzung für den Staat zum Preise von 36 000 M. zu erwerben ist.

Dieser Preis (wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß auf der Besitzung ein Canon für die Landeskasse im Betrage von jährlich 75 M. 29 S. ruht), ist nach einem von der Großherzoglichen Baudirektion nach eingehender Untersuchung erstatteten Gutachten ein angemessener, namentlich mit Rücksicht auf die Lage und die Möglichkeit, an der Georgstraße zwei Bauplätze abtrennen zu können. Das ganze Grundstück (katastrirt in der Mutterrolle der Stadtgemeinde Oldenburg unter Artikel Nr. 1129 als Parzelle 1076/209 und 1077/209), ist rund 13 ar groß. Das in bevorzugter Lage belegene Haus ist  $13\frac{1}{2} \times 11$  m groß mit einem  $6 \times 7$  m großen Pferdestall. Die Ausführung des vor etwa 48 Jahren erbauten Hauses ist durchaus solide, wie sie in der Stadt bei wenigen Privathäusern zu finden sein wird; die Unterhaltung ist von Anfang an eine vorzügliche gewesen.



Die Staatsregierung beantragt ergebenst:  
der geehrte Landtag wolle zum Voranschlag der  
Ausgaben des Herzogthums Oldenburg für den  
Oldenburg, 1895 März 5.

Ankauf der bezeichneten Hausbesitzung den Betrag  
von 36 000 *M* nachträglich bewilligen.

Staatsministerium.  
Janßen.

Meyer.

## Anlage 5.

An den Landtag des Großherzogthums.

Indem das Staatsministerium dem geehrten Landtage in der Anlage A. eine Uebersicht über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg nebst Vergleichung mit dem Voranschlage der Finanzperiode 1891/3 überreicht und unter Ziffer II dieser Vorlage eine Uebersicht über die Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Betriebsverwaltung des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891/3 giebt, hat es

I. in Betreff der Eisenbahn-Betriebskasse  
Folgendes zu bemerken:

Unter Beobachtung der unter dem festgestellten Vor-

anschlage der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1891/3 sich befindlichen Anmerkung:

„Eine Ueberrechnung des Minderverbrauchs in einem Jahre der Finanzperiode auf die anderen Jahre ist überall gestattet, lediglich mit Ausnahme der Positionen 41 bis 65 incl. Ferner können die Minderverwendungen bei den einzelnen Positionen, die obigen ausgenommen, erforderlichen Falls zur Deckung der Mehrausgaben bei anderen Positionen innerhalb desselben Titels verwandt werden.“

ergeben sich nach der Uebersicht folgende Voranschlags-Ueberschreitungen:

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

	1891. <i>M</i>	1892. <i>M</i>	1893. <i>M</i>
Pos. 41 der Eisenbahn-Direktion . . . . .	—	425,—	—
Die Mehrausgabe findet Deckung durch die unter Titel Ia. zu Gehaltszulagen und Personal-Vermehrung für jedes Jahr eingestellten 9400 <i>M</i> .			
Pos. 42 der Plankammer-Verwaltung, Registratur und Expedition . . .	—	400,—	1 800,—
Wie zu Pos. 41. Anstellung eines Plankammer-Verwalters.			
Pos. 44 der Verkehrs-Kontrollen, Wagen-, Reklamations-, Tarif- und Statistisches Bureau . . . . .	—	425,29	1 966,56
Die Ueberschreitung ist nur eine rechnungsmäßige, indem mehrfach Beamte im Interesse des Dienstes aus anderen Büreaux (Pos. 54, wo Minderverwendungen sich finden) hierher versetzt wurden.			
Pos. 47 der Ober-Maschinen- u. Inspektion . . . . .	100,—	100,—	—
Wie zu 41.			
Pos. 49 der Bezirksinspektoren . . . . .	600,—	25,—	—
Wie zu 41.			
Pos. 51 der Telegraphen- u. Aufsichtsbeamten . . . . .	200,—	500,—	300,—
Wie zu 41.			
Pos. 53 A der Betriebskontrolleure . . . . .	100,—	100,—	100,—
Wie zu 41.			
Pos. 53 des äußeren Bahnhofsdienstes . . . . .	—	3 910,56	—
Wie zu 41.			
Pos. 56 des Obermaschinen-Inspektors und zweier Werkmeister . . . . .	—	100,—	300,—
Wie zu 41.			

Außer den unter den Positionen des Titels I des Voranschlags aufgeführten Gehaltsbeträgen sind für die Beamten der Werkstätten-Verwaltung, einschließlich der Werkstätten-Materialverwaltung, deren Gehalte auf Werkstätten-Vorschußconto verbucht werden, vorgesehen:

	1891. <i>M</i>	1892. <i>M</i>	1893. <i>M</i>
wogegen verausgabt sind . . . . .	25 140,—	26 140,—	26 840,—
Demnach Ueberschreitung . . . . .	26 440,—	27 640,—	28 140,—
Wie zu 41. (Anstellung eines Bureau-Assistenten.)	1 300,—	1 500,—	1 300,—

Im Ganzen sind in der Finanzperiode an Gehalten zu Titel I und Ia sowie an in der Werkstätten-Rechnung verbuchten Gehalten der Beamten der Werkstätten-Verwaltung 143 865 *M* 21 *S* weniger zur Verausgabung gekommen, als im Voranschlage vorgesehen sind.

## 2. Titel II. Andere persönliche Ausgaben.

	1891. <i>M</i>	1892. <i>M</i>	1893. <i>M</i>
Pos. 58. Diätarische Besoldungen u. Ueberschreitung . . . . .	26 365,64	52 990,29	76 958,80
Die Zulagen an Remunerationsempfänger haben in einem ausgedehnteren Umfange, wie bei Aufstellung des Voranschlags angenommen, bewilligt werden müssen, auch hat die fortwährende Verkehrssteigerung eine beträchtliche Dienst- bzw. Arbeitszunahme verursacht und dadurch eine Vermehrung des Personals notwendig gemacht.			
Pos. 59. Stellvertretungskosten . . . . .	22 897,96	13 886,83	17 527,13
Die aufgewandten Stellvertretungskosten sind in Folge der durch den intensiveren Betrieb stattgehabten Personalvermehrung und vielfach vorgekommener Erkrankungen, namentlich aber auch durch die Erhöhung der Diäten (Reglement vom 1. Mai 1891) notwendig gewesen.			
Pos. 61. Reise- und Umzugskosten . . . . .	3 713,82	1 472,03	761,41
Die Mehrausgabe ist ebenfalls theilweise in der stattgehabten Erhöhung der Diäten begründet.			
Pos. 62. Uebernachtungs- und Kilometergelder, Nachgelder . . . . .	7 004,36	10 201,71	5 280,72
Die Ueberschreitung ist lediglich auf die Steigerung des Verkehrs zurückzuführen.			
Pos. 64. Tage- und Accordlöhne . . . . .	77 829,69	115 738,34	114 338,86
Die Mehrausgaben sind theilweise durch Vermehrung des Personals und theilweise in Folge der Erhöhung der Löhne notwendig geworden. Beispielsweise hat das Lokomotiv-Personal incl. Heizer in Folge der gesteigerten Ansprüche um 17—18 Prozent erhöht werden müssen.			
Pos. 65. Für Dienstkleidung . . . . .	2 670,68	2 882,16	4 599,07
In Folge der Personalvermehrung und der erweiterten Lieferung von Schutzkleidung für das Fahrpersonal wurden die Mehrausgaben erforderlich.			
Pos. 66. Mancogelder . . . . .	—	—	333,22
Diese Position hat für 1893 ausnahmsweise überschritten werden müssen.			
Pos. 67a. Zuschuß zur Betriebs- und Werkstätten-Krankenkasse . . . .	4 408,97	3 719,21	1 649,61
Die Ausgabe für diese Position ist abhängig von der Summe der gezahlten Löhne u.			

Die Ueberschreitungen der übrigen Positionen des Titels II sind lediglich abhängig von dem jeweiligen Bedürfnisse und werden keine besondere Begründung erfordern.

## 3. Titel III. Allgemeine Kosten.

Pos. 73. Bureaubedürfnisse, Druckfachen u. . . . .	4 968,56	6 409,56	7 586,99
Die Ueberschreitung beruht theilweise in der Aenderung im Güterabfertigungsverfahren und theilweise in der Vermehrung des Personals.			
Pos. 74. Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlokale u. . . .	22 952,69	23 835,96	20 895,45
Die Mehrausgabe beruht im äußern Bahnhof- und Abfertigungsdienste, Ausdehnung des Betriebsdienstes auf die Nachtzeit in Folge			

1891.	1892.	1893.
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>

der Steigerung des Verkehrs und theilweise in der zu niedrigen Veranschlagung der Kosten der elektrischen Beleuchtung des Bahnhofes Nordenham.

Pos. 76. Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke, Miethe für Gebäude zc.

447,01	2 189,86	1 493,32
--------	----------	----------

Grund der Ueberschreitung ist die Anmietung und Herrichtung von Büroräumen in Folge der Personal-Vermehrung.

In Betreff der übrigen Ueberschreitungen zu Titel III bedarf es keiner besonderen Begründung.

#### 4. Titel IV. Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen.

Titel IV a. Anlage auf freier Strecke einschließlich der durchgehenden Hauptgleise in den Bahnhöfen . . . . .

52 005,62	29 605,46	—
-----------	-----------	---

Titel IV b. Bahnhof-Anlagen . . . . .

12 557,82	19 978,78	—
-----------	-----------	---

Titel IV c. Telegraphen-Signalvorrichtungen und Zubehör . . . . .

3 868,97	2 409,11	1 177,34
----------	----------	----------

In Betreff der Ueberschreitungen pro 1891 ist speziell zu bemerken, daß dieselben veranlaßt sind:

Pos. 86. (Ueberschreitung 4232 *M* 95 *S*.) In Folge des vermehrten Betriebs konnten die Bahnwärter sich an den Unterhaltungsarbeiten wenig betheiligen und mußten die Arbeiten fast ausschließlich durch Rottenarbeiter hergestellt werden. Ferner waren die Böschungen in größerer Ausdehnung abzutragen, um den Bahndamm genügend zu entwässern.

Pos. 87. Die erhebliche Ueberschreitung 44 012 *M* 61 *S* ist theils durch den bei Aufstellung des Voranschlags nicht beabsichtigten Umbau von 7 km des durchgehenden Gleises zwischen Rodenkirchen und Nordenham von Profil B in Normalprofil auf hölzernen Schwellen entstanden.

Außerdem erforderten die Verkehrssteigerung auf der Bahn Sude-Nordenham und der Umstand, daß die Strecke Brake-Nordenham Jahre lang nicht als eigentliche Vollbahn behandelt ist und daher 1891 in Folge der starken Benutzung verstärkt werden mußte, bedeutende Aufwendungen an Unterhaltungskosten. Ferner waren größere Gleisreparaturen auf der Strecke Ihrhove-Neuschanz erforderlich.

Pos. 92. Unterhaltung der Einfriedigungen. Ueberschreitung 3559 *M* 26 *S*.

In Folge der Betriebsvermehrung waren die Bahnwärter verhindert, bei den Einfriedigungsarbeiten in früherem Umfange mitzuwirken und mußten sonstige Arbeiter herangezogen werden.

Pos. 100. Unterhaltung der Nebengebäude. Ueberschreitung 13 773 *M* 43 *S*. Es waren verschiedene, bei Aufstellung des Voranschlags noch nicht als erforderlich bekannte Anlagen herzustellen, z. B. die von der Veterinairpolizei verlangte Pflasterung der Viehrampen zu Oldenburg und auf der Strecke Ihrhove-Neuschanz, die Herstellung zweier Abfließungen auf hiesigem Bahnhofs zur Unterbringung von Brennmaterial, Herstellung von Schuttrinnen in Elsflath. Ferner haben die Bedienung der elektrischen Maschine in Nordenham und die Unterhaltung der Dampfkrähne daselbst nicht unerhebliche Kosten verursacht.

Pos. 104. Unterhaltung der Weichen zc. Ueberschreitung 5395 *M* 13 *S*. Es waren größere Reparaturen an den Weichenanlagen am Rangirberge und am Stellwerke des Bahnhofes Oldenburg nothwendig, die vorher nicht übersehen werden konnten.

Im Uebrigen sind die Ueberschreitungen zu Titel IV auf den gesteigerten Verkehr und die Steigerung der Arbeitslöhne um 10 bis 20 Prozent zurückzuführen.



1891.	1892.	1893.
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>

Die Ueberschreitungen pro 1892 zu Titel IV beruhen ebenfalls namentlich auf dem seit Aufstellung des Voranschlags gesteigerten Verkehr und der Steigerung der Arbeitslöhne. Im Einzelnen mag noch bemerkt werden, daß die Strecke Hude-Nordenham erhebliche Reparaturkosten erfordert hat und auf den Strecken Oldenburg-Bremen und Oldenburg-Leer die Auswechslung von Weichen beschleunigt ist, theils zum Behufe der Verwendung der alten Weichen auf den Vareler Nebenbahnen, theils, um in größerem Umfange mit dem Umbau der Weichen älterer Bauart in solche der sogenannten Normal-Konstruktion vorzugehen, welche eine Vorbedingung der durch die Betriebsordnung vorgeschriebenen ausgedehnteren Signal-Sicherungen ist.

Im Jahre 1893 sind die Gesamt-Voranschlagssummen der Titel IV a b und c nicht zur Verwendung gekommen, nur bei einzelnen Positionen zeigen sich Ueberschreitungen, z. B.

bei Pos. 87 . . . . .	20 333	<i>M</i> 67	<i>S</i> .
"    "    104 . . . . .	3 271	" 47	"

Hier ist die generelle Begründung wie für 1892 anzuführen. (Verkehrssteigerung und höhere Arbeitslöhne.)

Nachrichtlich wird noch zu Pos. 97 pro 1893 bemerkt, daß der Fehlbetrag des Kontos, betreffend die vorübergehende Einrichtung einer Gleisanlage zur Beförderung von Kleiboden nach den von Witzleben'schen Ländereien zwischen Hude und Neuenkoop ad 1489 *M* 8 *S* auf diese Position hat übernommen werden müssen.

Auf Pos. 106 pro 1893 sind die Kosten der Veränderung eines Theils eines Schuppens auf Bahnhof Oldenburg zum Zwecke der Herstellung einer Cholera-Baracke ad 869 *M* 96 *S*, welche 1892 auf Voranschlagkonto verbucht waren, übernommen.

#### 5. Titel V. Kosten des Bahntransports.

Pos. 110. Brennmaterial für die Lokomotivheizung. Ueberschreitung. .	81 261,37	52 057,63	19 208,04
--	-----------	-----------	-----------

In dem Entwurfe des Voranschlags waren ursprünglich à Jahr 294 000 *M* angesetzt, wovon indeß auf Antrag des Landtags à Jahr 44 000 *M* gestrichen wurden. Die angegebenen Ueberschreitungen waren bei dem starken Betriebe unvermeidlich.

Zu den übrigen Positionen zu Titel V und zu Titel VI und VII bedarf es keiner besonderen Bemerkungen. Die in der Uebersicht sich findenden Ueberschreitungen beruhen in der Betriebsvermehrung auf den Oldenburgischen Bahnen, die Ausgaben steigen und fallen mit der Betriebsbewegung und es sind Ueberschreitungen der hier in Betracht kommenden Ausgabe-Positionen bei über den Anschlag hinausgehenden Einnahmen nicht zu hindern.

Die bedeutende Betriebsvermehrung brachte in der Finanzperiode 1891/3 dem Voranschlage gegenüber eine Mehreinnahme von 2 273 042 *M* 34 *S*, wogegen aber auch die Gesamt-Betriebsausgaben sich steigerten um 851 945 *M* 99 *S*.

An die Landeskasse sind abgeliefert, Pos. 139, die voranschlagsmäßigen 3 555 000 *M*.

Ferner sind abgeliefert:

- a) an den Erneuerungsfonds, Pos. 138, statt der voranschlagsmäßigen 1 646 450 *M* (10 Prozent der Brutto-Einnahme) 1 875 636 *M* 61 *S*; also mehr 229 186 *M* 61 *S*.

- b) an den Eisenbahn-Baufonds, Pos. 138 I, statt der voranschlagsmäßigen 1 477 62 *M* 50 *S* 1 172 001 *M* 59 *S*, also mehr 1 024 239 *M* 09 *S*.

II. Im Nachstehenden wird eine Uebersicht über die Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Betriebsverwaltung der Finanzperiode 1891/3 gegeben. Bei derselben ist nicht der Voranschlag pro 1891/3, sondern die der Landtags-Vorlage vom 15. Januar 1893, betreffend Ueberschreitungen des Erneuerungsfonds, anliegende Uebersicht als Grundlage angenommen.

In dieser Uebersicht sind als Einnahmen festgestellt, bezw. veranschlagt:

	1891. M	1892. M	1893. M
Hinzugehen die nach dem Schreiben des Landtags vom 28. Febr. 1893 nachbewilligten . . . . .	—	—	1 212 524,31
Zusammen Einnahmen . . . . .	2 078 105,03	853 372,70	2 028 524,31
Die wirklichen Einnahmen haben betragen . . . . .	2 078 105,03	759 920,82	1 937 716,53
Demnach Mindereinnahme . . . . .	—	93 451,88	90 807,78

Die wirklichen Einnahmen bestehen aus:

1. Ueberschuß aus dem Vorjahre . . . . .	600 211,41	—	—
2. außerordentlicher Ueberweisung aus dem Eisenbahn-Baufonds . . . . .	800 000,—	—	1 212 524,31
3. Zuschuß aus der Eisenbahn-Betriebskasse . . . . .	618 031,97	625 308,87	632 295,77
4. Erlös für ausrangirtes Material und für an die Bareler Ringbahn abgegebenes Material und aus vermischten Einnahmen . . . . .	59 861,65	134 611,95	92 896,45
Zusammen wie oben . . . . .	2 078 105,03	759 920,82	1 937 716,53

Die Ausgaben stellen sich wie folgt:

#### I. Erneuerungskosten u.

##### 1. Für Erneuerung des Oberbaus der Bahn und der Bahnhöfe:

1. Schienen und Kleineisenzeug. In der genannten Uebersicht sind vorgesehen und zwar für 1891 die bereits festgestellten thatsächlichen Ausgaben . . . . .

Verwendet sind . . . . .	167 441,25	368 000,—	248 760,—
Mithin . . . . .	—	218 926,16	250 928,92
		Minderausgabe.	Mehrausgabe.

##### 2. Weichen u.:

Vorgesehen . . . . .	18 186,05	66 000,—	81 240,—
Verwendet sind . . . . .	18 186,05	61 128,01	46 739,93
Demnach . . . . .	—	4 871,99	34 500,07
		Minderausgabe.	Minderausgabe.

##### 3. Schwellen:

Vorgesehen . . . . .	213 636,64	243 000,—	200 000,—
Verwendet sind . . . . .	213 636,64	202 445,57	169 232,08
Demnach . . . . .	—	40 554,43	30 767,92
		Minderausgabe.	Minderausgabe.

##### 2. Erneuerung einzelner Theile des Ueberbaus der Brücken:

Vorgesehen . . . . .	4 227,73	20 000,—	20 000,—
Verwendet sind . . . . .	4 227,73	23 087,98	22 500,—
Demnach . . . . .	—	3 087,98	2 500,—
		Mehrausgabe.	Mehrausgabe.

##### 3. Für Vermehrung und Erneuerung der Betriebsmittel, einschließlich einzelner größerer Theile derselben:

###### 1. Lokomotiven und Tender u.:

Vorgesehen . . . . .	311 078,09	34 850,—	49 240,—
Verwendet sind . . . . .	311 078,09	40 995,31	39 292,54
Demnach . . . . .	—	6 145,31	9 947,46
		Mehrausgabe.	Minderausgabe.

###### 2. Personenwagen:

Vorgesehen . . . . .	227 230,68	35 335,—	24 270,—
Verwendet sind . . . . .	227 230,68	34 676,14	21 623,96
Demnach . . . . .	—	658,86	2 646,04
		Minderausgabe.	Minderausgabe.

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



	1891. <i>M</i>	1892. <i>M</i>	1893. <i>M</i>
3. Gepäck- und Güterwagen:			
Vorgesehen . . . . .	973 145,66	127 550,—	17 465,—
Verwendet sind . . . . .	973 145,66	124 194,03	17 172,29
Demnach . . . . .	—	3 355,97	292,71
		Minderausgabe.	Minderausgabe.

## II. In Folge von außergewöhnlichen Naturereignissen erwachsene Kosten:

4. Durch Unfälle beim Bahnbetriebe erwachsene Kosten:			
Vorgesehen . . . . .	11 233,69	8 000,—	8 000,—
Verwendet sind . . . . .	11 233,69	5 324,23	4 435,13
Demnach . . . . .	—	2 675,77	3 564,87
		Minderausgabe.	Minderausgabe.
5. Instandsetzung der Bahnanlagen und Bauwerke u. während bzw. nach Ueberschwemmung und Sturm u.:			
Vorgesehen . . . . .	11 269,81	8 000,—	8 000,—
Verwendet sind . . . . .	11 269,81	9 813,87	1 430,50
Demnach . . . . .	—	1 813,87	6 569,50
		Mehrausgabe.	Minderausgabe.
6. Entschädigung für Brandunfälle:			
Vorgesehen . . . . .	8,—	500,—	500,—
Verwendet sind . . . . .	8,—	861,61	11 061,93
Demnach . . . . .	—	361,61	10 561,93
		Mehrausgabe.	Mehrausgabe.
7. Kosten für Begräumung des Schnees auf den Strecken und Bahnhöfen:			
Vorgesehen . . . . .	7 817,21	12 500,—	12 500,—
Verwendet sind . . . . .	7 817,21	7 186,47	6 539,18
Demnach . . . . .	—	5 313,53	5 960,82
		Minderausgabe.	Minderausgabe.

Die Mehrausgabe zu I, 2 — Erneuerung einzelner Theile des Ueberbaues der Brücken — wird damit begründet, daß das Leitwerk der Emsbrücke bei Weener durch den Eisgang im Winter 1892/3 unbrauchbar geworden und unter besonderen Schwierigkeiten erneuert werden mußte. Außerdem war der Bedarf an eichenen Brückenschwellen ein größerer als angenommen werden konnte. Ferner sind 1893 zur Hebung der Fahrbahnen auf zwei Brücken der Oldenburg-Bremer Bahn 2500 *M* zu verwenden gewesen.

Zu II, 6 — Entschädigung für Brandunfälle — wird bemerkt, daß die Eisenbahn-Verwaltung für einen durch Flugfeuer der Lokomotive verursachten Waldbrand in den Osenbergen der Forstverwaltung einen Schadenserzatz von 10 500 *M* hat zahlen müssen.

## III. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden u.

8. Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen an Bahnanlagen und Gebäuden u.			
Vorgesehen sind . . . . .	50 960,26	515 480,—	854 576,97
Verwendet sind . . . . .	50 960,26	474 992,46	636 391,63
Demnach . . . . .	—	40 487,54	218 185,34
		Minderausgabe.	Minderausgabe.

In Betreff der Aufwendungen in den Jahren 1892 und 1893 liegen hier unter B und C Specificationen an. Im Jahre 1891 sind die Aufwendungen übereinstimmend mit den

Aufzeichnungen in der Nebenanlage B I der Landtags-Vorlage vom 15. Januar 1893, betreffend Ueberschreitungen des Erneuerungsfonds.

10. Lloydanlagen in Nordenham.

Es sind noch verausgabt . . . . .

1891.	1892.	1893.
<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>

15 242,66	2 595,55	—
-----------	----------	---

Nach Anlage III zur Landtags-Vorlage vom 15. Januar 1893, betreffend die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse und des Erneuerungsfonds pro 1888/90 haben die Gesamtkosten der I. Lloydpieranlagen betragen 606 986,77 *M*.

Diese sind verausgabt: 1890: 589 148,56 *M*

1891: 15 242,66 "

1892: 2 595,55 "

Machen obige 606 986,77 *M*.

Die Gesamt-Einnahmen des Erneuerungsfonds haben in 1891/93 betragen . . . . . 4 775 742,38 *M*

dagegen die Gesamt-Ausgaben . . . . . 4 445 053,21 "

demnach Ueberschuß . . . . . 330 689,17 *M*, welcher an die Hauptkassen-Verwaltung zur Ueberweisung an den Eisenbahn-Baufonds abgeliefert ist.

Bemerkt wird hierbei, daß von dem vorstehenden Ueberschusse nachträglich an die Eisenbahnkasse zurückgezahlt sind 4 467 *M* 06 *S* und zwar zur Auflösung des noch dem Erneuerungsfonds zur Last fallenden Vorschußcontos,

Oldenburg, 1895 März 8.

betreffend die Haltestelle Nutteln. Diese 4467 *M* 06 *S* sind im Eisenbahn-Baufonds von der Einnahme ad 330 689 *M* 17 *S* abgesetzt worden.

Nach vorstehenden Ausführungen beantragt die Staatsregierung:

der geehrte Landtag wolle, soweit erforderlich, zu den vorliegenden Voranschlagsüberschreitungen und zur Herstellung der unter Nr. 6, 46, 57 und 59 der Anlage C genannten Hochbauten nachträglich seine Zustimmung erteilen.

Staatsministerium.

Jansen.

Mugenbecher.

## Anlage 6.

### An den Landtag des Großherzogthums.

Die mit der Gemeinde Lönningen wegen Uebernahme der Bahn Essen-Lönningen in das Eigenthum des Staates in Gemäßheit des § 11 des Landtags-Abschiedes für den 25. Landtag des Großherzogthums vom 14. Juni 1894 stattgehabten Verhandlungen haben zu einer Vereinbarung mit der Gemeinde Lönningen nicht geführt, da das Anerbieten des Staates, das Eigenthum an der Bahn vom 1. Januar 1894 gegen Verzinsung und Amortisation des noch nicht abgetragenen Theils des Baukapitals zu übernehmen, abgelehnt, auch die auf Grund des § 10 der der Gemeinde Lönningen zum Bau der Bahn von Essen nach Lönningen erteilten Concession bis zum 1. April 1894 als Zeitpunkt der Uebernahme aufgestellte Abrechnung nicht anerkannt wurde.

Hiernach sieht die Staatsregierung sich veranlaßt, dem geehrten Landtag wegen der Uebernahme der Eisenbahn Essen-Lönningen in das Eigenthum des Staates eine Vorlage zu machen, in der die zur Feststellung der gegenseitigen Rechte und Pflichten nach Maßgabe des § 10 der

hier sub lit. A. abschriftlich angeschlossenen Concession vom 6. Januar 1888 anzuwendenden Grundsätze unter dem Gesichtspunkte beachtet sind, daß der Eigenthums-Uebergang sich am 1. April 1895 vollzieht. Hierzu dienen folgende Thatfachen bezw. Annahmen als Unterlagen:

1. Das für die projektmäßig hergestellte Eisenbahn von Essen nach Lönningen sowie für spätere Ergänzungen und Erweiterungen der ursprünglichen Anlage aufgewandte Kapital beträgt ohne Zinsen 381 271 *M* 8 *S*.
2. Für die Verzinsung des zur Bestreitung der Baukosten angeliehenen Kapitals hat die Gemeinde Lönningen keine Zuschüsse geleistet.
3. Die Ortsgenossenschaft Lönningen hat zur Eisenbahn Essen-Lönningen aus verschiedenen Grundstücken eine Fläche von zusammen 1,8109 ha abgetreten, welche mit 2500 *M* pro Hektar, mithin mit 4 527 *M* 25 *S* zu vergüten ist.

4. Etwaige sonstige nach § 10 Absatz 1 der Concession zu erstattende Aufwendungen von Kommunen oder Privaten zur Ergänzung oder Erweiterung des Unternehmens sind nicht gemacht, da zu solchen die von der Gemeinde Löningen mit einem Aufwande von angeblich ca. 43 000 M erbaute Chaussee von Löningen bis zur Landesgrenze nach Wachtum auch dann nicht zu rechnen ist, wenn, wie seitens der Gemeinde Löningen behauptet wird, diese Chaussee nur zum Nutzen der Bahn angelegt ist, der sie als Zubringer diene.
5. Nach der in der Anlage B beigelegten Berechnung hat, vorbehaltlich der endgültigen Feststellung, die Gemeinde Löningen auf Grund des Betriebsvertrages 34 878 M 93 S an Einnahmen mehr erhalten, als zur Verzinsung des Anlagekapitals (angelienehenen Kapitals) erforderlich war, wenn der für die Tilgung der aufgenommenen Anleihe genehmigte Plan als maßgebend zu Grunde gelegt wird, und 33 391 M 43 S mehr, wenn, was der Concessions-Bestimmung entsprechen dürfte, ohne Rücksicht auf die in diesem Plane vorgesehenen Amortisationsbeträge die zur Verzinsung des Anlage-Kapitals (angelienehenen Kapitals) jährlich erforderlichen Summen in Rechnung gestellt werden.
6. Durch die Uebernahme des Betriebes der Eisenbahn von Essen nach Löningen ist dem Staate zu Lasten der Eisenbahn-Betriebskasse nach der auf der Anlage C aufgestellten und mit näherer Erläuterung versehenen Berechnung ein Schaden von 80 847 M 57 S erwachsen, den er gemäß § 10 Absatz 2 der Concession bis zum Betrage von 33 391 M 43 S in Anrechnung zu bringen berechtigt ist, da die Gemeinde Löningen diese Summe nach der vorstehend unter Ziffer 5 bezeichneten Berechnung über die Verzinsung des Anlagekapitals hinaus erhalten hat.

An diesem Ergebnisse würde nichts geändert werden, wenn bei Berechnung des Schadens der concessionsmäßig angesammelte Erneuerungsfonds der Bahn Essen-Löningen mit seinem aus der Anlage D zu entnehmenden Bestande von 11 415 M 40 S als Einnahme des Staates in Ansatz gebracht würde — was übrigens als eine zutreffende Annahme nicht anerkannt werden könnte —, da der berechnete Schaden auch dann noch die Summe der der Gemeinde Löningen über die Verzinsung des Anlagekapitals zugeflossenen Einnahmen weit übersteigt.

Auch der Einwand, daß die in Ansatz gebrachten Betriebskosten der Strecke Essen-Löningen in Rücksicht auf den sekundären Charakter der Bahn zu hoch berechnet seien, bezw. daß der sekundäre Betrieb der Bahn bei der Berechnung der Ausgaben nicht genügend zur Geltung gekommen sei, wird angesichts der erfolgten Berechnung — Anlage C — nicht aufrecht erhalten werden können, da bei den angegebenen Betriebskosten annähernd die Hälfte durch direkte Verbuchung, soweit sie überhaupt direkt zu verbuchen waren, nachgewiesen ist, während die allgemeinen Kosten der betriebsführenden Verwaltung sowie die Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamte (Bahn-

hof Essen) nicht mit in Rechnung gestellt sind. Vielmehr wird, da die im Uebrigen unter Anwendung der üblichen und in Ermangelung eines anderen Maßstabes erforderlichen Berechnung erwachsenen Betriebskosten nach Maßgabe der auf der Strecke Essen-Löningen zurückgelegten Wagenachs-Kilometer bezw. Lokomotiv-Muß-Kilometer und nur zu einem kleinen Theile nach Streckenlängen verbucht sind, anzuerkennen sein, daß der sekundäre Betrieb der Bahn Essen-Löningen voll berücksichtigt ist, und zwar nach den in der Concession anerkannten Grundsätzen. Daß der aus dem Verhältnisse der Betriebskosten zu den Gesamteinnahmen der Strecke Essen-Löningen (einschließlich der Abführung an den Erneuerungsfonds) sich ergebende Prozentsatz  $127\,891,43 + 127\,891,43 + 11\,415,40 \text{ M} = 267\,198,26 \text{ M}$  Einnahmen zu  $208\,739 \text{ M}$  Kosten = 78,12 % gegenüber den in den Jahresberichten der Eisenbahnbetriebsverwaltung von 1889—1893 ermittelten Prozentsätzen der Betriebskosten der Gesamtstrecken des Oldenburgischen Bahnnetzes von 62,24, 64,87, 65,05, 65,90 und 64,82 ein höherer ist, ergibt sich aus der Thatsache, daß die Einnahmen der Strecke Essen-Löningen bedeutend hinter den Einnahmen der Hauptstrecken, namentlich Oldenburg-Bremen, zurückbleiben. Will man indes in gerechter und billiger Berücksichtigung der dem Staate aus der Bahn-Anlage erwachsenen mittelbaren Vortheile (Mehreinnahme auf der Hauptbahn bezw. Steigerung des Verkehrs auf derselben durch die Bahn Essen-Löningen als Zubringer, wirtschaftlicher Gewinn des in den Besitz einer Eisenbahn gekommenen Landestheils und dadurch bedingte Hebung der Steuerkraft) bei Ermittlung der Betriebskosten der Bahn Essen-Löningen den jährlichen Durchschnitt der nach den Einnahmen berechneten Prozentsätze der Gesamtstrecken des Oldenburgischen Bahnnetzes seit Inbetriebnahme der Bahn Essen-Löningen als Grundlage annehmen, so wird auch damit die Höhe des staatsseitig in Anrechnung zu bringenden Schadens nicht beeinflusst. Die Betriebskosten der Gesamtstrecken des Oldenburgischen Bahnnetzes haben betragen:

1889 . . . . .	62,24 %
1890 . . . . .	64,87 "
1891 . . . . .	65,05 "
1892 . . . . .	65,90 "
1893 . . . . .	64,82 "
1894 überschläglich .	65,30 "
	<hr/>
	388,18 %

also durchschnittlich im Jahre 64,696 Prozent oder rund 64,70 Prozent.

Nach den Gesamteinnahmen der Bahn Essen-Löningen mit 267 198,26 M würden demnach die Betriebskosten dieser Strecke 172 877,27 M betragen haben, sodas nach Abzug der der Eisenbahn-Betriebskasse verbliebenen Einnahmen mit 127 891,43 M der Betrag von 44 985,84 M als Schaden bleibt, der die oben zur Anrechnung angegebene Summe mit 33 391,43 M um 11 594,41 M übersteigt. Danach würde sogar die Summe des in Anrechnung zu bringenden Schadens sich auch dann nicht ändern, wenn der Bestand des Erneuerungsfonds der Bahn Essen-Löningen mit 11 415,40 M als Einnahme

Anlage B.

Anlage C.

Anlage D.

der Eisenbahnbetriebskasse gerechnet wird, da auch dieser Betrag von dem berechneten Schaden mehr als gedeckt wird.

Dem Obigen nach werden der Gemeinde Löningen in Folge der Uebernahme der Bahn von Essen nach Löningen in das Eigenthum des Staates auszufahren sein:

	381 271,08 <i>M</i>
+	4 527,25 "
	<hr/>
	385 798,33 <i>M</i>
abzüglich	33 391,43 "
	<hr/>
	352 406,90 <i>M</i>

nebst  $3\frac{1}{2}$  Prozent Zinsen vom 1. April 1895 bis zum Auszahlungstage unter Vorbehalt der endgültigen Feststellung des Betrages nach genauerer Ermittlung der in die Rechnung eingestellten überschläglichen Summen.

Die Deckung des berechneten Kaufpreises nebst Zinsen wird in Ermangelung voranschlagsmäßig bereiteter Mittel der Eisenbahn-Baufonds übernehmen müssen, dem nach einem vorläufigen Abschlusse der Ueberschuß der Eisenbahn-Betriebskasse aus dem Jahre 1894 mit rund 535 000 *M*. zufließen wird, während im Voranschlage der Eisenbahn-

Oldenburg, 1895 März 8.

Staatsministerium.

Jansen.

Mugenbecher.

## Nebenanlage A. zu Anlage 6.

### Concession

für die Gemeinde Löningen zum Bau einer normalspurigen Lokomotivbahn untergeordneter Bedeutung von der Station Essen der Oldenburgischen Staatsbahn nach dem Orte Löningen.

#### § 1.

Der Gemeinde Löningen wird mit höchster Genehmigung die nachstehende Concession zum Bau einer normalspurigen Lokomotivbahn untergeordneter Bedeutung vom Orte Löningen nach der Station Essen zum Anschluß an die Oldenburgische Staatsbahn erteilt.

#### § 2.

Das Anlagekapital für die Herstellung der Bahn nebst allem Zubehör wird auf 400 000 *M* festgesetzt. Dasselbe ist durch eine mit  $3\frac{1}{2}$  % p. a. zu verzinsende Anleihe der Gemeinde Löningen aufzubringen. Die Amortisation dieser Anleihe hat in der Weise zu geschehen, daß mit derselben in dem auf die Eröffnung des Betriebes folgenden Rechnungsjahre begonnen und zur Verzinsung und Amortisation mindestens jährlich eine solche gleiche Summe verwandt wird, daß die Anleihe spätestens in 50 Jahren getilgt ist. Der spezielle Tilgungsplan unterliegt der Genehmigung der Staatsministeriums, Departement des Innern.

Die Gemeinde ist verpflichtet, die zur Verzinsung und Amortisation der Anleihe erforderlichen Beträge aus den der Gemeindefasse überwiesenen Antheilen an den Betriebs-

Betriebskasse sowie im Etat derselben für 1894 der Betrag von 5 565 *M* vorgesehen ist.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen:

der geehrte Landtag wolle zum Zwecke der Uebernahme der Bahn Essen-Löningen in das Eigenthum des Staates die oben berechnete Summe von 352 406,90 *M* nebst  $3\frac{1}{2}$  Prozent Zinsen vom 1. April 1895 bis zum Tage der Auszahlung an die Gemeinde Löningen unter Vorbehalt der endgültigen Feststellung des Betrages zu Lasten des Eisenbahnbaufonds bewilligen.

Die Mittel des Erneuerungsfonds der Bahn Essen-Löningen werden vorbehaltlich der Feststellung des Bestandes am 1. April 1895 der Eisenbahn-Betriebskasse zu überweisen sein, da dieser die Erneuerung der Anlagen der übernommenen Bahn zur Last fällt.

Der geehrte Landtag wolle sich daher damit einverstanden erklären, daß die Mittel des Erneuerungsfonds der Bahn Essen-Löningen vorbehaltlich der Feststellung des Bestandes am 1. April 1895 der Eisenbahn-Betriebskasse überwiesen werden.

einnahmen des Eisenbahn-Unternehmens (§ 9) zu decken. Reichen diese Antheile nicht aus, so hat die Gemeinde den Ausfall aus der Gemeindefasse zu bestreiten.

#### § 3.

Die Gemeinde Löningen als Eigentümerin der Zweigbahn wird nach außen durch die Großherzogliche Staatsbahn-Verwaltung vertreten, welche, abgesehen von der Dispositionsbefugniß über die Substanz der Eisenbahn, zu allem und jedem Verfügungen in Beziehung auf das Eisenbahnunternehmen ohne Weiteres legitimirt ist.

#### § 4.

Das Projekt der Bahn wird vom Staatsministerium nach Anhörung der Gemeinde festgestellt und durch die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion ausgeführt. Für die Projektirung und Ausführung werden unter Beobachtung der Vorschriften der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1870 im allgemeinen die Grundätze zur Anwendung gebracht, welche in den technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für die Erbauung und

den Betrieb von Lokalbahnen enthalten sind. Abweichungen bedürfen der Genehmigung des Staatsministeriums.

## § 5.

Das Staatsministerium wird den zur Anlage der Zweigbahn erforderlichen Grund und Boden, soweit er im Eigenthum des Staates steht, der Gemeinde unentgeltlich auf so lange zum Gebrauche überweisen, als das Areal für die Bahn benutzt wird.

Auch wird die Benutzung der Verme an der Staatschauffee zur Herstellung des Bahnkörpers nach Maßgabe der dieserhalb festgestellten Bedingungen unentgeltlich gestattet.

Endlich wird der Gemeinde die Mitbenutzung der Station Essen und sämtlicher auf derselben befindlichen Anlagen ohne Entgelt eingeräumt, die Einführung der Zweigbahn in die Station Essen und die für deren Betrieb erforderlichen besonderen Anlagen fallen zu Lasten des Unternehmens.

## § 6.

Die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion wird auf Kosten der Gemeinde ein Spezialprojekt der zu erbauenden Bahn nebst Kostenanschlag aufstellen. Werden bei Ausführung des Baues durch die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion Ersparnisse erzielt, so kommen diese der Gemeinde zu Gute. Ob bezw. welche Ersparungen gegenüber dem Kostenanschlage gemacht sind, entscheidet in Ermangelung einer Verständigung mit der Gemeinde das Staatsministerium, Departement des Innern.

Etwas Ueberschreitungen bedürfen der Genehmigung der Gemeinde. Diese Genehmigung soll nicht versagt werden, wenn die Mehrausgaben nachweislich durch elementare Ereignisse, erhöhte sicherheitspolizeiliche Anforderungen oder unvorhergesehene Steigerung der Arbeitslöhne oder Materialienpreise hervorgerufen werden. Ob diese Voraussetzungen vorliegen, entscheidet bei Meinungsverschiedenheit das Staatsministerium, Departement des Innern.

## § 7.

Das von der Gemeinde zur Verfügung zu stellende Anlagekapital ist nach Bedarf auf Erfordern der Eisenbahn-Direktion bereit zu stellen.

## § 8.

Den Betrieb der Bahn einschließlich der aus dem Betriebe resultirenden Lasten übernimmt dauernd die Großherzogliche Eisenbahn-Verwaltung, welcher auch die Ausrüstung der Bahn mit dem erforderlichen Betriebsmaterial obliegt. Der Bedarf an letzterem wird zugleich mit den Baukosten veranschlagt, den dafür entfallenden Betrag hat die Gemeinde vor Eröffnung des Betriebes an die Eisenbahn-Kasse abzuführen.

Der Betrieb wird in dem Umfange ausgeübt werden, daß täglich mindestens 3 Züge mit Personenbeförderung von Lönningen nach Essen und zurück abgelassen werden. Eine Aufhebung, Einstellung oder Beschränkung des Betriebes unter das vorstehend angegebene Maß ist nur zulässig mit Zustimmung der Gemeinde.

## § 9.

Ueber die Einnahmen der Zweigbahn wird von der betriebführenden Verwaltung eine besondere Rechnung geführt.

Von den Roheinnahmen erhält der Staat innerhalb der ersten 10 Jahre nach Eröffnung des Betriebes 5% für Erneuerung der Anlagen und des Materials und von dem Reste 50% für Betrieb und Unterhaltung der Bahn nebst Zubehör. Die verbleibenden 50% oder 47½% der gesammten Roheinnahmen erhält die Gemeinde zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals.

Nach Ablauf von zehn Jahren nach der Betriebseröffnung soll eine Revision dieser Prozentsätze stattfinden, und kann solche auch späterhin von beiden Seiten alle fünf Jahre verlangt werden.

Bei solchen Revisionen soll für die Ermittlung der Selbstkosten des Staates für Erneuerung, Betrieb und Unterhaltung ein Ansatz für die Kosten der allgemeinen Verwaltung (Generalkosten) nicht gemacht werden.

Sollte eine Revision ein ungünstiges Resultat für die Gemeinde ergeben, so werden bei etwaiger Neuregelung der Prozentsätze die dem Staate aus dem Eisenbahn-Unternehmen erwachsenden indirekten Vortheile (Steigerung des Verkehrs auf der Hauptbahn, verbesserter Absatz der Forstprodukte u. s. w.) in billige Berücksichtigung gezogen werden.

Bei Vornahme der Revision und Feststellung der Prozentsätze soll der Gemeinde Gelegenheit gegeben werden, durch einen Vertreter den Verhandlungen beizuwohnen, um mit ihren Einwendungen gegen die Richtigkeit gehört zu werden.

Die Betriebseinnahmen werden monatlich mit den übrigen Einnahmen der oldenburgischen Staatsbahnen vorläufig ermittelt, der Antheil der Gemeinde Lönningen derselben zu den Fälligkeitsterminen der Zinsen für die zum Zwecke der Erbauung der Bahn aufzunehmende Anleihe überwiesen und findet nach Schluß des Eisenbahn-Rechnungsjahres endgültige Abrechnung und Ausgleichung statt.

## § 10.

Dem Staate bleibt es vorbehalten, jederzeit das Eigenthum an der Bahn zu erwerben. Er hat in diesem Falle in Ermangelung einer sonstigen Vereinbarung das vollständige, für die ursprüngliche Anlage oder für etwaige spätere Ergänzungen oder Erweiterungen aufgewandte Kapital ohne Zinsen zu erstatten, der Gemeinde Lönningen für die Verzinsung des angeliehenen Kapitals bis dahin etwa zugeschossene Summen zu ersetzen, auch der Orts-genossenschaft Lönningen für das zur Bahn hergegebene Land pro Hektar 2500 *M* zu zahlen, sowie etwaige sonstige Aufwendungen von Kommunen oder Privaten zur Ergänzung oder Erweiterung des Unternehmens zu erstatten.

Sofern und soweit zur Zeit der Ausübung des Ankaufsrechts durch den Staat die Gemeinde Lönningen auf Grund des Betriebsvertrages mehr Einnahmen erhalten hat als zur Verzinsung des Anlagekapitals erforderlich, ist der Staat berechtigt, den ihm in früheren Jahren durch die Betriebsübernahme etwa erwachsenen Schaden in Anrechnung zu bringen.

## § 11.

Der Bau der Bahn soll spätestens drei Monate nach erfolgter Genehmigung des Landtags in Angriff genommen



und innerhalb eines Jahres nach der Inangriffnahme fertig gestellt und dem Betriebe übergeben werden.

§ 12.

Kommt das Eisenbahn-Unternehmen nicht zur Ausführung, so bleiben die Kosten der Aufstellung des Specialprojekts und des Kostenanschlags zu Lasten der Gemeinde Löningen, welcher dafür auch das einschlägige Akten- und Karten-Material zur Verfügung zu stellen ist.

§ 13.

Die Verpflichtungen des Unternehmens der Post gegenüber regeln sich nach dem Reichsgesetze vom 20. Dezember 1875 und den unterm 28. Mai 1879 vom Reichskanzler erlassenen Ausführungsbestimmungen zu Artikel 9 dieses Gesetzes.

§ 14.

Für die Beförderung von Truppen, Militäreffekten oder sonstigen Militär-Bedürfnissen sind die für Bahnen untergeordneter Bedeutung bestehenden oder noch zu erlassenden Bestimmungen maßgebend.

Oldenburg, 1888 Januar 6.

Staatsministerium.

Departement des Innern.

Sanzen.

## Nebenanlage B. zu Anlage 6.

### Berechnung

der Einnahmen der Gemeinde Löningen auf Grund des Betriebsvertrages bzw. der über die Verzinsung des Anlagekapitals erhaltenen Mehreinnahmen bis zum 1. April 1895.

Die Gemeinde Löningen hat aus dem am 12. August 1888, zunächst in beschränktem Maße eröffneten Betriebe der Eisenbahn Essen-Löningen von der Eisenbahn-Hauptkasse folgende Beträge erhalten (47½ % der Roh-Einnahmen):

1888 . . . . .	4 762,15 M
1889 . . . . .	16 837,— "
1890 . . . . .	19 127,25 "
1891 . . . . .	20 185,25 "
1892 . . . . .	20 618,06 "
1893 . . . . .	20 161,72 "

Zusammen 101 691,43 M.

Dieselbe hat noch zu empfangen	
für 1894 überschläglich . . . . .	20 900,— "
und für Januar, Februar, März	
1895 überschläglich . . . . .	5 300,— "

zusammen 127 891,43 M.

Die Gemeinde Löningen hat dagegen nach dem genehmigten Tilgungsplane für die 3½prozentige, in 50 Jahren rückzahlbare Anleihe von 400 000 M bezahlt:

§ 15.

Sofern für Bahnzwecke eine Telegraphenleitung angelegt wird, ist dieselbe zur Benutzung von Privat- und Staatsdepechen einzuräumen, auch das Gestänge für eine Staatsleitung zur Verfügung zu stellen, alles nach näherer Anordnung der Reichstelegraphen-Verwaltung.

§ 16.

Sollte demnächst regierungsseitig beschlossen werden, Eisenbahnen, Wege, Kanäle oder andere öffentliche Werke anzulegen oder anlegen zu lassen, welche sich an die Eisenbahn anschließen oder dieselbe durchschneiden, so muß deren Ausführung gestattet bzw. eine den Anforderungen der Technik entsprechende Verbindung eingeräumt werden. Aus solcher Anordnung darf jedoch dem Eisenbahnbetrieb ein Hinderniß nicht erwachsen noch dem Unternehmen ein Kostenaufwand zugemuthet werden.

§ 17.

Für Kriegsbeschädigungen und Demolirungen, es mögen solche vom Feinde ausgehen oder im Interesse der Landes-Verteidigung veranlaßt werden, kann das Unternehmen vom Staate bzw. vom Deutschen Reiche Entschädigung nicht in Anspruch nehmen.

Zinsen für 400 000 M für 1. Juli 1888/89	14 000,— M
Zinsen für 1. Juli 1889/90 . . . . .	14 000,— "
Kapitalabtrag für 1. Juli 1889/90 . . . . .	3 000,— "
Zinsen für 1. Juli 1890/91 . . . . .	13 895,— "
Kapitalabtrag für 1. Juli 1890/91 . . . . .	3 000,— "
Zinsen für 1. Juli 1891/92 . . . . .	13 790,— "
Kapitalabtrag für 1. Juli 1891/92 . . . . .	3 000,— "
Zinsen für 1. Juli 1892/93 . . . . .	13 685,— "
Kapitalabtrag für 1. Juli 1892/93 . . . . .	3 500,— "
Zinsen für 1. Juli 1893/94 . . . . .	13 562,50 "
Kapitalabtrag für 1. Juli 1893/94 . . . . .	3 500,— "
Zinsen für die Zeit vom 1. Juli 1894 bis	
1. April 1895 (¾ Jahr) . . . . .	10 080,— "
Kapitalabtrag für 1. Juli 1894 bis	
1. April 1895 (¾ Jahr) . . . . .	3 000,— "
<u>zusammen 112 012,50 M</u>	
und zwar hiervon: an Zinsen . . . . .	93 012,50 M
an Kapitalabträgen . . . . .	19 000,— "

Nach vorstehender Berechnung ist die Summe der



Einnahmen, welche die Gemeinde Löningen auf Grund der Concession über die Verzinsung des angeliehenen Kapitals am 1. April 1895 erhalten haben wird

der Betrag der Einnahmen mit	127 891,43 M
weniger	93 012,50 "
mithin	34 878,93 M.

Werden ohne Rücksicht auf die Kapitalabträge die Jahreszinsen für die Anleihe gerechnet, so wären am 1. April 1895 an Zinsen von der Gemeinde Löningen gezahlt:

Zinsen für 1. Juli 1888/89	14 000 M
Zinsen für 1. Juli 1889/90	14 000 "
Zinsen für 1. Juli 1890/91	14 000 "

Zinsen für 1. Juli 1891/92	14 000 M
Zinsen für 1. Juli 1892/93	14 000 "
Zinsen für 1. Juli 1893/94	14 000 "
Zinsen für 1. Juli 1894 bis 1. April 1895 ( $\frac{3}{4}$ Jahr)	10 500 "
zusammen	94 500 M.

und ist nach dieser Berechnung die Summe der Einnahmen, welche die Gemeinde Löningen auf Grund der Concession über die Verzinsung des angeliehenen Kapitals am 1. April 1895 erhalten haben wird

der Betrag der Einnahmen mit	127 891,43 M
weniger	94 500,— "
mithin	33 391,43 M.

## Nebenanlage C. zu Anlage 6.

### B e r e c h n u n g

des Schadens, welcher dem Staate zu Lasten der Eisenbahn-Betriebskasse durch die Ausübung des Betriebes auf der Strecke Essen-Löningen bis zum 1. April 1895 entstanden ist.

1. An Einnahmen sind der Eisenbahn-Betriebskasse dieselben Beträge verblieben, welche die Gemeinde Löningen erhalten hat bezw. noch erhalten wird, und zwar im Ganzen nach der auf der Anlage B gegebenen Zusammenstellung:

127 891,43 M.

2. An Betriebskosten sind erwachsen:

1888 . . . . .	9 364 M
1889 . . . . .	25 130 "
1890 . . . . .	30 909 "
1891 . . . . .	33 329 "
1892 . . . . .	34 437 "
1893 . . . . .	33 470 "
1894 überschläglich . . .	33 600 "
Für die Monate Januar, Februar und März 1895 überschläglich . . . . .	8 500 "

zusammen 208 739 M.

Mithin hat die Eisenbahn-Verwaltung bei dem Betriebe der Bahn Essen-Löningen bis 1. April 1895 zugelegt:

80 847,57 M.

Hierbei sind die allgemeinen Verwaltungskosten nicht mit berücksichtigt, nämlich nicht die Gehalte, diätarischen Besoldungen sowie die Geschäftskosten der Beamten der Eisenbahndirektion, der Plankammer-Verwaltung, Registratur und Expedition zc., der Revision, Hauptkassen-Kontrolle und Buchhalterei, des Verkehrs-Bureaus, der Verkehrs-Kontrolle, des Wagenbureaus zc., der Eisenbahn-Hauptkasse, der Obermaschinen-Inspektion und der Central-Materialien-Verwaltung. (Position 41 bis 48 einschl. des früheren Buchungsplanes.) Ferner sind die Pensionen, Wartegelder und Gnadenquartale, sowie die Kosten der Bahnverwaltung

(Gehalte der Bezirks-Inspektoren, Bahnmeister, Telegraphen- und Signal-Aufsichtsbeamten, Bahn- und Brückenwärter), soweit letztere nicht direkt aufzuwenden waren, nicht mit berücksichtigt.

Die Betriebskosten der Strecke Essen-Löningen sind, wie folgt, ermittelt:

Titel I. Die Kosten des äußeren Bahnhofsdienstes durch direkte Verbuchung,

die Kosten des Zugbegleitungsdienstes nach Wagenachs-Kilometern,

die Kosten des Zugbeförderungsdienstes nach Lokomotiv-Nutz-Kilometern.

Titel II. Andere persönliche Ausgaben:

Die Kosten der Tage- und Akkordlöhne der nicht auf Fixum stehenden Bediensteten und Arbeiter durch direkte Verbuchung, die diätarischen Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben zum größten Teile durch direkte Verbuchung und nur zu einem kleineren Theile nach Wagenachs- und Lokomotiv-Nutz-Kilometern, die Zuschüsse zur Betriebs- und Werkstätten-Krankenkasse, die Wittwen-Kassen-Beiträge, die Zuschüsse zur Unterstützungskasse nach Streckenlängen.

Titel III. Sachliche Ausgaben:

Zum größten Teile durch direkte Verbuchung, zu einem kleineren Teile nach Wagenachs- bezw. Lokomotiv-Nutz-Kilometern, die Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze sowie der Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetze nach Streckenlängen.

Titel IV. Kosten (persönliche und sachliche) der Unterhaltung der Bahnanlagen: durch direkte Verbuchung.

**Titel V. Kosten des Bahntransportes:**

Kosten des Brennmaterials, der Beschaffung des Wassers für die Lokomotiven, des Schmier- und Putzmaterials für Lokomotiven nach Lokomotiv-Nuß-Kilometern, die Kosten des Schmier- und Putzmaterials für Wagen des Beleuchtungsmaterials der Züge und des Erwärmungsmaterials derselben nach Wagenachskilometern, die Kosten der Unterhaltung der Lokomotiven und Tender nebst Zubehör nach Lokomotiv-Nuß-Kilometern, die Kosten der Unterhaltung der Personen-Gepäck- und Güterwagen sowie der Wagendecken nach Wagenachskilometern.

**Titel VI. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten:** sind nicht in Rechnung gestellt.

**Titel VII. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel:** Miethe für Wagen (auch für Wagen-Utensilien) sowie Verzinsung der zur Vergrößerung des Güterwagenparks zu machenden Anleihe nach Wagenachskilometern.

Von den so ermittelten Betriebskosten der Strecke Essen-Vöningen betragen diejenigen, welche direkt verbucht sind, annähernd die Hälfte.

## Nebenanlage D. zu Anlage 6.

### Der Erneuerungsfonds

für die Bahn Essen-Vöningen beträgt nach der Uebersicht für das 4. Quartal 1894 (Abschluß des Jahres 1893 einschließlich Zinsen für 1894)	8 640,40 M
Dazu kommen 5% der Roh-Einnahmen der Strecke nach vorläufigem Abschlusse des Jahres 1894	2 200,— "
und für Januar, Februar, März 1895 überschläglich	575,— "
Somit Bestand des Erneuerungsfonds am 1. April 1895	11 415,40 M

## Anlage 7.

### An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage hat die Staatsregierung in Betreff einiger erforderlich gewordenen nachträglicher Genehmigungen zum Voranschlag der Eisenbahn-Betriebskasse für 1894/96 (Erwerb des Gildemeister'schen Lager-schuppens in Nordenham und Anbau am Güterschuppen in Zeber) folgende Vorlage zu machen:

I. Auf Grund des § 8 des zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion und der Firma J. Matth. Gildemeister in Bremen über den Bau eines Lager-schuppens für Salpeter in Nordenham abgeschlossenen, durch Schreiben des Landtags vom 28. Februar 1893 genehmigten Vertrages, lautend:

#### § 8.

„Der Firma J. Matth. Gildemeister ist das Recht der freien After-Vermiethung zugestanden, sofern sich solche After-Vermiethung oder anderweitige Verwerthung auf die Lagerung von Salpeter und anderer Düngstoffe bezieht. Soll der Schuppen zur Aufnahme anderer nach § 7 zulässiger Waaren vermiethet werden, so hat Mietherin vor Abschluß solchen Vertrages die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion davon in Kenntniß zu setzen. Die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion ist alsdann berechtigt, solchem Vertrage zu widersprechen, wenn sie den gegenwärtigen Vertrag aufhebt und die Miethe für den noch nicht abgelassenen Theil an die Firma J. Matth. Gildemeister bezahlt. Der Widerspruch und das Er-

bieten muß binnen acht Tagen nach Kenntnißgabe der beabsichtigten Weitervermiethung erfolgen.“

wurde der im Juli 1894 beabsichtigten After-Vermiethung des Schuppens zur Lagerung von Getreide eisenbahnseitig mit Genehmigung des Staatsministeriums widersprochen, da in Folge der stetigen Steigerung des Getreide-Imports nach Nordenham es wiederholt an Raum zur Lagerung von Getreide im Seegüter-Schuppen daselbst gefehlt hatte und sich daher der Erwerb des geeigneten Gildemeister'schen Schuppens empfahl, zumal eine sehr günstige Verwerthung des Schuppens durch Vermiethung desselben in Aussicht stand. Zur Erfüllung der an diesen Widerspruch geknüpften Bedingung wurde gemäß § 8 des angezogenen Vertrages unter Aufhebung desselben der durch die jährlich abzuschreibende Miethe noch nicht getilgte Theil der Baukosten am 1. August 1894 mit 15 440,11 M an die Firma Gildemeister in Bremen ausgezahlt und dieser Betrag in Ermangelung voranschlagsmäßig bereiteter Mittel auf ein besonderes Vorschuß-Konto übernommen, zu dessen Entlastung die nachträgliche Bewilligung von 15 440,11 M bei dem Landtage nachzusuchen ist, und zwar zu Lasten des Titels VII — „Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen (Vermehrungen) und Verbesserungen (von 5000 bis 40 000 M)“ — der Eisenbahn-Betriebskasse für das Jahr 1894, da dieser schon im Jahre 1894 der Ertrag aus dem alsbald gegen jährlich 1910 M zur

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

Lagerung von Getreide und sonstigen nach der Niederlage-Ordnung zugelassenen Gütern vermieteten Schuppen zugeflossen ist. Die Mittel zur Deckung dieses Betrages stehen in den Einnahmen der Eisenbahn-Betriebskasse im Jahre 1894 zur Verfügung. Die Instandsetzungskosten des Schuppens mit 261,58 *M* sind ebenfalls auf den Etat der Eisenbahn-Betriebskasse für 1894 übernommen.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen:

der geehrte Landtag wolle zum Zwecke der Entlastung des angelegten Vorschuß-Kontos die zum Ankauf des Gildemeister'schen Schuppens in Nordenham aufgewendeten 15 440,11 *M* zu Lasten des Titels VII der Eisenbahn-Betriebskasse für 1894 bewilligen.

II. Zur Befriedigung eines durch starken Güter-Verkehr veranlaßten dringenden Bedürfnisses wurde im Jahre

Oldenburg, 1895 März 8.

Staatsministerium.

Janßen.

Mugenbecher.

## Anlage 8.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage hat die Staatsregierung wegen einiger geplanter Ergänzungen und Erweiterungen bzw. Verbesserungen der Eisenbahn-Anlagen folgende Vorlage zu machen:

An Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen im Einzelbetrage von 5000 *M* und weniger, welche gemäß den Vorschriften des Buchungs-Planes zur Eisenbahn-Betriebskasse-Rechnung vom 1. Januar 1894 bzw. nach dem Schreiben der Staatsregierung an den Landtag vom 2. November 1893, betreffend den Voranschlag der Eisenbahn-Betriebskasse für 1894/6, unter den Ausgaben des Titels IV derselben zu verrechnen sind — vergl. Anlage M zum Voranschlage der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1894/6 — stehen zur Ausführung in der nächsten Finanzperiode 1897/9 u. A. bevor:

1. eine Einfriedigung für die Anpflanzungen auf dem Bahnhofsvorplatz zu Delmenhorst — 165 lf. m behobelter Zaun — zu anschlagsmäßig . . . 400 *M*.
2. Die Beschaffung von Gaslaternen für die Gleisanlagen auf dem Bahnhofs Delmenhorst — 8 gußeiserne Laternenposten nebst Laternen und Gasrohr je 50 *M* zusammen 400 *M* und für die unterirdische Rohrleitung 100 *M* mithin insgesammt anschlagsmäßig 500 *M*.

Die bessere Beleuchtung der Gleisanlagen ist durch den stärkeren Betrieb nothwendig geworden.

1894 mit Genehmigung des Staatsministeriums unter Vorbehalt der nachträglichen Zustimmung des Landtags von der Eisenbahn-Verwaltung ein kleiner hölzerner Anbau am Güterschuppen in Tever unter Verwendung von Holz aus den Schramm'schen Schuppen in Nordenham hergestellt bzw. in den ersten Monaten des Jahres 1895 fertiggestellt, dessen Kosten — 350 bis 380 *M* — aus Ersparnissen bei den zu Titel VII der Eisenbahn-Betriebskasse für 1894 zur Erweiterung des Hauptgebäudes zc. in Tever mit 34 700 *M* — Anlage P, Ziffer 13 zum Voranschlage der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1894/96 — bewilligten Mitteln Deckung erhalten.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen:

der geehrte Landtag wolle zu dem Güterschuppen-Anbau in Tever seine Zustimmung ertheilen.

3. Die Pflasterung der Zufuhrstraße nördlich des Bahnhof's Hude — 280 cbm Aushub des Erdkastens und Pflasterbett je 1,50 *M* zusammen 420 *M* und 520 qm Pflaster aus Piesberger Steinen je 4,00 *M* zusammen 2080 *M*, mithin insgesammt anschlagsmäßig 2500 *M*.

4. Die Beschaffung von Laternen für Petroleumbeleuchtung auf dem Bahnhofs Hude — 11 Laternen mit hölzernen Pfählen je 35 *M*, zusammen 385 *M*, und 5 desgleichen an Gebäuden je 23 *M*, zusammen 115 *M*, mithin insgesammt anschlagsmäßig 500 *M*.

Die bessere Beleuchtung der Bahnsteige und der Gleisanlagen wird erforderlich durch den verstärkten Betrieb.

5. Die Pflasterung der Zufuhrstraße bei der Haltestelle Bloh — 525 qm Kopfsteinpflaster Nr. 4 einschließlich Erdarbeit und Bettung je 4,50 *M*, zusammen 2362,50 *M*, 200 lf. m Bordsteine längs des Fußweges je 1,20 *M*, zusammen 240 *M*, und für Instandsetzung des Fußweges und Nebenarbeiten 197,50 *M*, mithin insgesammt anschlagsmäßig . . . . . 2800 *M*.

Nachdem der von der Irrenheilanstalt zu Wehnen nach der Haltestelle Bloh führende Weg bis an die Eisenbahn gepflastert ist, erscheint die Weiterführung des Pflasters für den auf dem Grund und Boden der Eisenbahn liegenden Zufuhrweg, dessen Unterhaltung mit Schacken schwierig und kostspielig ist, als nothwendig.



6. Die Umgestaltung der Sommerhalle auf der Haltestelle Bloh, welche ihren Zweck, dem Sommerverkehr zu dienen, nicht erfüllt, da sie zu dunkel und unfreundlich angelegt ist. Auch fehlt in Bloh ein Gefäß für Feuerungsmaterial auf der Station, welches sich passend von der Warthalle ableiten läßt. Die hiernach geplante Umgestaltung der Halle erfordert anschlagsmäßig . . . . . 650 M.

7. Die Beschaffung einer Zugschranke für den Chauffee-Übergang westlich der Haltestelle Dohlt für anschlagsmäßig . . . . . 800 M.

Der vorhandene einfache Schiebebaum ist durch eine eiserne Zugschranke mit hängendem Gitter zu ersetzen und die Bedienung künftig vom Stellwerk aus zu bewirken. Der betreffende Wärter braucht dann während des Passirens der Züge nicht am Uebergange zu stehen und kann auf dem Bahnsteige beschäftigt werden.

8. Die Beschaffung von Laternen für Petroleumbeleuchtung — 8 Laternen mit eichenen Pfählen für die Beleuchtung der Bahnsteige auf den Stationen Dohlt, Augustfehn, Filsun, Nortmoor je 35 M — zusammen 280 M. Die Beleuchtung der Bahnsteige, Wege und Gleise ist auf diesen Stationen nicht ausreichend und bedarf es daher der Vermehrung der Zahl der Laternen.

9. Die Anschaffung von Zugschranken für den Bahnhof Zever und die Strecke Sande-Zever für anschlagsmäßig . . . . . 1850 M.

Die Sperrung der Chauffee Zever-Clevern's mit gewöhnlichen Schiebeschranken ist nach der Verstärkung des Verkehrs durch die Bahn Zever-Carolinensiel umso weniger ausreichend, als die Rangirbewegungen auf dem Bahnhofe Zever diesen Chauffee-Übergang häufig kreuzen müssen.

Auf der Strecke Sande-Zever finden sich noch drei Wege-Übergänge fern von den Wärterposten, deren Bedienung nur mittelst Zugschranken ordnungsmäßig bewirkt werden kann.

10. Die Herstellung von Leitwerken an der Huntebrücke bei Elsfleth — 2 vierpfählige due d'Alben aus Kiefernholz zur Begrenzung des Fahrwassers zu 700 M, für die Verbindung derselben mit dem Aufschlagpfeiler durch Streichbalken 250 M und für die Erneuerung des Ruhebocks der Drehbrücke 550 M, mithin zusammen anschlagsmäßig . . . . . 1500 M.

Die ursprünglichen Leitwerke sind vor längerer Zeit vom Eise fortgetrieben; ihre Erneuerung wird durch die Hunteeregulierung und den vermehrten Schifffahrtsverkehr nothwendig.

11. Die Pflasterung der Viehrampe auf dem Bahnhofe Berne — 550 qm Klinkerpfaster einschließlich Erdarbeit und und Bettung je 4 M — zusammen anschlagsmäßig . . . . . 2200 M.

12. Die Pflasterung der Viehrampe auf dem Bahnhofe Nordenham — 825 qm Klinkerpfaster à 4 M — zusammen anschlagsmäßig . . . . . 3300 M.

Die Befestigung der Viehrampe zu Nordenham mit Sand und Schlacke ist bei anhaltend feuchtem Wetter durchaus ungenügend; auch aus Rücksicht auf gesundheitliche Verhältnisse ist die Pflasterung stark gebrachter Viehrampen unentbehrlich.

13. Die Verbreiterung des zwischen der Müllerstraße und der Bahnhofsladestraße in Nordenham vorhandenen Fußweges auf die Breite einer Viehtrift und Pflasterung desselben zu anschlagsmäßig . . . . . 600 M.

Der jetzige Zugang zu der Rampe ist ein Kleinweg und ebenfalls bei nasser Witterung kaum passierbar. Zur Abkürzung dieses Weges bedarf es nur einer Verbreiterung des schon in der Richtung einer Verbindung des Deichs mit der Müllerstraße vorhandenen Fußweges.

14. Die Pflasterung des Fuß- und Karrenweges zwischen dem Hauptgebäude und dem Personenpier in Nordenham — 420 qm Flachpfaster zwischen Hauptgebäude und Deichschaart à 2 M, zusammen 840 M, und 270 qm Hochantpfaster zwischen Deichschaart und Personenpier à 4 M, zusammen 1080 M, und für Nebenarbeiten 80 M, mithin insgesammt anschlagsmäßig . . . . . 2000 M.

Der vom Hauptgebäude nach dem Dampfschiffsanleger führende Weg ist bisher mit Sand und Schlacke befestigt. Auch diese Befestigung genügte bei dem anhaltend nassen Wetter des vorigen Herbstes durchaus nicht, und wiederholt sich der Mißstand nach eingetretenem Thauwetter jetzt in erhöhtem Maße.

15. Die Herstellung von 8 gemauerten Müllgruben mit Deckeln gemäß polizeilicher Vorschrift bei den Arbeiterwohnungen in Nordenham à 40 M, zusammen anschlagsmäßig . . . . . 320 M.

16. Die Beschaffung einer Wärterbude für den Posten 34 der Strecke Oldenburg-Quakenbrück, da der Standort des Wärters nicht beim Wohnhause ist, zu 150 M.

17. Die Verschiebung einer Weichenstraße auf dem Bahnhofe Quakenbrück behufs Vergrößerung der Nutzlänge von 3 Aufstellgleisen zu anschlagsmäßig 500 M.

18. Die Herstellung eines Steges neben der Wegunterführung südlich Alshausen zu . . . . . 100 M.

19. Die Herstellung eines Brunnens für den Wärterposten Nr. 102 bei Bramsche zu . . . . . 350 M.

20. Die Beschaffung von 2 Lademaßen für Langförden und Falkenrott wegen des häufigen Strohverjandes von diesen Stationen, à 220 M, zusammen 440 M.

21. Die Erweiterung des Wartesaales I. und II. Klasse im Empfangsgebäude auf dem Bahnhofe Oldenburg durch Anordnung von Bogenöffnungen beim Speisesaal und dem Damenzimmer, Verlegung des Herrenwaschzimmers, Instandsetzung und Ausschmückung der gedachten Räume zu überschläglic . . . . . 4600 M.

22. Die Herstellung einer Wasserleitung für das Hauptgebäude des Bahnhofs Oldenburg zu überschläglic 2150 M.



23. Die Beschaffung einer elektrischen Uhranlage auf Bahnhof Oldenburg zu anschlagsmäßig . . . . . 3000 *M.*
24. Die Beschaffung einer Abfertigungsbude für den Haltepunkt an der Ziegelhofstraße unter Uebernahme der für den Haltepunkt Wahnbeck der Neubaufstrecke Oldenburg-Brake beschafften Bude zum Kostenbetrage von 521,64 *M.*
25. Die Einrichtung eines Hülfswärterpostens für die Drehbrücken über die Hunte bei Oldenburg zu anschlagsmäßig . . . . . 1600 *M.*
26. Die Herstellung eines Doppelstallgebäudes für das Arbeiterwohnhaus Nr. 11 am Stau bei Oldenburg zu 2100 *M.*
27. Die Herstellung von 9 Doppelstallgebäuden für die Arbeiterhäuser Nr. 1 bis 9 à 2000 *M.*, zusammen zu 18 000 *M.*
28. Die Verstärkung von 7 eisernen Brückenüberbauten der Fluthbrücken im Bremischen Gebiete in den Gurtungen über den Mittelstützen durch Hinzufügung von Platten à 150 *M.*, zusammen zu . . . . . 1050 *M.*
29. Die Herstellung einer Schranken-Anlage an der verlängerten Auguststraße in Oldenburg zu . . . . . 1350 *M.*
30. Die Anschaffung eines Telegraphenschreibapparats für die Station Zever zu . . . . . 260 *M.*  
desgl. für Quakenbrück . . . . . 260 "
31. Die Herstellung eines freistehenden Abortes für die Haltestelle Neuenkoop mit 3 Zellen und einem Stehort, zum Zwecke der Beseitigung des an die Wohnräume angebauten, dem Verkehr ohnehin nicht genügenden Abortes, zu anschlagsmäßig . . . . . 450 *M.*
32. Die Herstellung einer Schranken-Anlage für die Chaussee Großensiel-Elwürden zu . . . . . 570 *M.*
33. Die Beschaffung elektrischer Uhren für das Stationsgebäude in Nordenham zu . . . . . 850 *M.*
34. Die Anlegung eines Röhrenbrunnens für den Haltepunkt Brokstreek zu . . . . . 150 *M.*
35. Die Beschaffung zweier Wärterbuden für die Posten 5 u. 11 der Strecke Ihrhove-Neuschanz, da die Standorte der Wärter nicht bei den Wohnhäusern sind, je 150 *M.*, zusammen . . . . . 300 *M.*
36. Die Beschaffung einer Bude für den Weichenwärter zu Lönningen wegen bevorstehenden Ankaufs der Bahn hier aufzunehmen, da der Standort des Wärters nicht bei dem Wohnhause ist, zu . . . . . 150 *M.*

Oldenburg, 1895 März 13.

Staatsministerium.

Janßen.

Conze.

37. Die Anschaffung von 16 Induktoren für die elektrischen Läutwerke der kleineren Stationen, à 200 *M.*, zusammen für . . . . . 3200 *M.*

Nach den beim Reichs-Eisenbahnamte gepflogenen Verhandlungen über die Einführung neuer Fahrdienstvorschriften für die Eisenbahnen Deutschlands im Laufe des Jahres 1895 sind sämtliche Stationen, auch Haltestellen zc. mit Induktoren zum selbständigen Abläuten der Züge zu versehen.

Die aufgeführten Ergänzungen zc. der Bahnanlagen, die, wie bemerkt, für die nächste Finanzperiode u. A. vorzusehen sind, schon früher auszuführen, empfiehlt sich, da es sich zum Theil um die Befriedigung mehr oder weniger dringender Bedürfnisse handelt. Erfolgt die Ausführung derselben, wie beabsichtigt, schon in der laufenden Finanzperiode, so wird überdies in erwünschter Weise die kommende Finanzperiode 1897/99 entlastet. Die nach Obigem erforderlichen Mittel im Gesamtbetrage von 62 301 *M.* 64 *S.* stehen in Höhe von 52 301 *M.* 64 *S.* in den Etat-Einnahmen der Eisenbahn-Betriebskasse für 1895 zur Verfügung, während der Restbetrag mit 10 000 *M.*, und zwar für 5 von den oben unter Ziffer 27 aufgeführten Doppelstallgebäuden in den Titel IV der Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse für das Jahr 1896 aufzunehmen ist, falls alsdann Etatmittel zur Verfügung stehen.

Hinsichtlich der zu Grunde liegenden Veranschlagungen ist noch zu bemerken, daß den einfachen bezw. den früher schon in gleicher oder ähnlicher Art ausgeführten Anlagen die Erfahrungssätze bezw. die durch die Herstellung gleicher oder ähnlicher Bauwerke gewonnenen Kosten-Ergebnisse zu Grunde gelegt sind, im Uebrigen aber bei der Kürze der Zeit eine eingehende Prüfung der Kosten-Anschläge, namentlich da, wo nur eine überschägliche Kostenberechnung stattgefunden hat, im Staatsministerium nicht vorgenommen werden konnte.

Eine etwa gewünschte weitere Erläuterung bezw. Begründung der Vorlage wird den Verhandlungen im Eisenbahn-Ausschusse vorbehalten bleiben dürfen.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen:

der geehrte Landtag wolle zum Zwecke der Ausführung der obigen unter Ziffer 1 bis 37 aufgeführten Ergänzungen zc. der Bahnanlagen die Summe von 62 301,64 *M.* zum Voranschlage der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1894/6 bewilligen.



## Anlage 9.

### An den Landtag des Großherzogthums.

Das bei den Verhandlungen über die Erweiterungsbauten auf dem Bahnhofe Oldenburg hervorgehobene Bedürfnis einer Ueberbrückung der Gleise des Bahnhofes Oldenburg von der Karlstraße bis zum Bahnhofsvorplatz macht sich jetzt, nachdem die neue Lokomotiv-Werkstätte und Schmiede in Betrieb genommen sind, bereits in einem solchen Maße geltend, daß die Befriedigung dieses Bedürfnisses nothwendig wird. Nicht allein der lebhafteste Verkehr zwischen den neuen Werkstätten nördlich des Bahnhofes einerseits und den noch einige Jahre im Süden des Bahnhofes verbleibenden Abtheilungen der alten Werkstätten, dem alten Lokomotivschuppen und dem alten Hauptmagazin, andererseits, sondern auch der dienstliche Verkehr zwischen dem Stationsgebäude und den neuen Werkstätten-Anlagen erfordert eine schienenfreie Verbindung im Interesse der Sicherheit der Personen. Ueberdies wird der Umstand, daß eine größere Zahl Werkstättenarbeiter im südöstlichen Theile Oldenburgs zu Osternburg und Drielake insbesondere in den dort der Eisenbahn-Verwaltung gehörenden Arbeiterhäusern wohnt, das Bedürfnis dauernd empfinden lassen, da die Verlängerung des Weges zur Arbeitsstelle durch die Verlegung der Werkstätten nach der Nordseite des Bahnhofes den Aufenthalt der Arbeiter im Hause zur Mittagmahlszeit in unzulässiger Weise verkürzt.

Bei solcher Sachlage erscheint eine Fußwegüberführung über die Bahnhofsgleise von der Karlstraße nach dem Bahnhofsvorplatz geboten, und zwar an der bereits früher in Aussicht genommenen, durch eine Zeichnung veranschaulichten Stelle.

Oldenburg, 1895 März 14.

Staatsministerium.  
Janßen.

Conze.

Bei der in einer Breite von 2,50 m und in einer Länge von 150 m aus Eisen zu konstruirenden Brücke wird beim südwestlichen Bahnsteige der Ueberbau so angeordnet, daß erforderlichen Falls später eine Zwischentreppe dort angelegt werden kann. Im Uebrigen ist bei dem Entwurf der Brücke an der Karlstraße eine massive, am Bahnhofsvorplatz eine eiserne Treppe vorgesehen, welche letztere umgestaltet werden kann, falls dies sich später als nothwendig herausstellen sollte.

Die zur Herstellung einer solchen Brücke erforderlichen Mittel betragen auf Grund einer überschläglichen, im Staatsministerium bei der Kürze der Zeit einer eingehenden Prüfung nicht unterzogenen Berechnung 35 500 M., welche der Eisenbahn-Baufonds zu gewähren hat, da es sich um die Ausführung einer durch die Erweiterung des Bahnhofes Oldenburg veranlaßte und mit dieser in unmittelbarer Verbindung stehenden und daher aus derselben Klasse zu errichtenden baulichen Anlage handelt. Die Baukosten werden durch die dem Eisenbahn-Baufonds in den Ueberschüssen der Eisenbahn-Betriebskasse aus dem Jahre 1894 zuzuführenden Einnahmen Deckung erhalten.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen:

der geehrte Landtag wolle zur Herstellung einer Fußwegüberführung über die Bahnhofsgleise von der Karlstraße nach dem Bahnhofsvorplatz in Oldenburg die Summe von 35 500 M zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds bewilligen.

## Anlage 10.

### An den Landtag des Großherzogthums.

Mit einem die Verhältnisse des Peter Friedrich Ludwig-Hospitals darlegenden Schreiben vom 19. Oktober 1875 beantragte die Staatsregierung die Bewilligung der erforderlichen Mittel zur Erbauung und Einrichtung eines zur Durchführung der nothwendigen Isolirungen bestimmten Gebäudes in der Verlängerung des südlichen Flügels des Hospitals. Der Landtag ermächtigte — Schreiben vom 21. Dezember 1875 — die Staatsregierung, der Direktion des Hospitals als Beihülfsen zu dem projektierten Anbau jährlich 3000 M zur Verzinsung und Amortisation des anzuleihenden Kapitals von 49 960 M vertragsmäßig

auf so lange zuzusichern, bis das Kapital amortisirt sein wird. Dieser Fall tritt im Jahre 1904 ein.

Die in den letzten Jahren eingetretene bedeutend gestiegene Frequenz des Hospitals — im Jahre 1890: 27 752, im Jahre 1894: 35 091 Verpflegungstage — hat es veranlaßt, daß der erwähnte Anbau seiner Bestimmung als Isolirhaus hat entzogen und wie die übrigen Räume des Hospitals hat in Benutzung genommen werden müssen, und es hat sich die Verwaltung gezwungen gesehen, theils das auf dem Hofe der Anstalt befindliche sog. Pockenhaus, einen ehemaligen Schuppen, nothdürftig zu Isolirräumen