

# **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 111-120

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

# Anlage 111.

## Bericht

des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck wegen Abänderung des Gesetzes vom 28. Dezember 1872, betreffend die Gebühren in Verwaltungssachen.

(Anlage 65 Seite 623.)

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurf auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Mahlstedt.

# Anlage 112.

## Bericht

des Verwaltungsausschusses über ein Gesetz für das Fürstenthum Birkenfeld wegen Abänderung des Gesetzes vom 2. Januar 1873, betreffend die Gebühren in Verwaltungssachen.

(Anlage 66 Seite 627.)

Der Ausschuß hat den Gesetzentwurf beraten, Grund zu Einwendungen oder Abänderungen lag nicht vor, weshalb er, unter Bezugnahme auf die ausführlichen Beweggründe der Staatsregierung beantragt:

„Der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.“

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Weißel.

# Anlage 113.

## Bericht

des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung über ein Gesetz für das Fürstenthum Birkenfeld wegen Abänderung des Gesetzes vom 2. Januar 1873, betreffend die Gebühren in Verwaltungssachen.

(Anlage 66 Seite 627.)

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurf auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Weißel.

# Anlage 114.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage läßt die Staatsregierung hieneben den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Lübeck, betreffend die Oldenburg, 1897 Januar 8.

Bergung von Tonnenmaterial, nebst Begründung mit dem Antrage zugehen:  
dem Entwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen zu wollen.

Staatsministerium.

Fansen.

Conze.

## Nebenanlage zu Anlage 114.

### Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Lübeck, betreffend die Bergung von Tonnenmaterial.

Einziger Artikel.

Zur Ausführung des § 45 der Deutschen Strandungsordnung vom 17. Mai 1874 wird das Staatsministerium, Departement des Innern, ermächtigt, für die Bergung des

zur Betonnung der Wasserstraßen verwendeten staatlichen Materials an Tonnen, Ketten und sonstigem Zubehör bestimmte Lohnsätze an Stelle des Bergelohnes festzusetzen. Der diesbezügliche Tarif ist zu veröffentlichen.

### Begründung.

Der § 45 der Deutschen Strandungsordnung lautet: „Ob und inwieweit im Falle der Bergung des von den Landesregierungen zur Betonnung verwendeten Materials an Tonnen, Ketten und sonstigem Zubehör bestimmte Lohnsätze an Stelle des Bergelohnes treten, bestimmt sich, wenn die Bergung im eigenen Gebiete erfolgt, nach dem bezüglichen Landesrecht, andernfalls nach den etwa abgeschlossenen Staatsverträgen.“

Da das Oldenburgische Landesrecht keine besonderen Bestimmungen über die für die Ablieferung von geborgenem staatlichen Tonnenmaterial zu bezahlenden Vergütungen enthält, bedarf es in Bergungsfällen der vorliegenden Art, sofern nicht eine gütliche Einigung zu Stande kommt, der Einleitung eines förmlichen Verfahrens vor dem Strandamte nach Maßgabe der Vorschriften der Strandungsordnung. Dieser Zustand ist mit Weitläufigkeiten verbunden

und wird zur Folge haben, daß der Staat bei übertriebenen Forderungen der Berger auf die Wiedererlangung der geborgenen Seezeichen verzichtet. Um eine sofortige Wiederverwendung des Tonnenmaterials sicher zu stellen, empfiehlt es sich, bei der Bergung von Seezeichen nach dem Vorbilde anderer Staaten bestimmte Lohnsätze an Stelle des Bergelohnes treten zu lassen. Die Feststellung des diesbezüglichen Tarifs erfolgt zweckmäßig im Verwaltungswege, um etwaige Abänderungen desselben zu erleichtern. Es besteht die Absicht, den Tarif thunlichst in Uebereinstimmung mit den in Preußen geltenden Lohnsätzen zu normiren.

Eine Regelung der Materie auf dem vorgeschlagenen Wege ist auch um deswillen wünschenswerth, weil sich bei dem Abschlusse von Staatsverträgen aus der von den Vorschriften anderer deutscher Staaten abweichenden Rechtslage im diesseitigen Staatsgebiet Schwierigkeiten ergeben haben.

# Anlage 115.

An den Landtag des Großherzogthums.

Unter Vorbehalt der verfassungsmäßigen Zustimmung des Landtags hat die Großherzogliche Hausfideikommiß-Direktion die zum vorbehaltenen Kron Gute gehörige Parzelle 69 Flur 1 der Stadtgemeinde Oldenburg, groß 2,3637 ha, an die katholische Kirchengemeinde der Stadt behufs Anlegung eines Kirchhofes verkauft. Ausgenommen von dem Verkaufe ist ein 12 Meter breiter Streifen längs der Parzelle 70, der erforderlich ist, um durch Anlegung einer Straße das Hinterland zu Baupläzen erschließen zu können.

Mit Rücksicht auf die Möglichkeit einer derartigen Verwerthung ist der Kaufpreis für den Rest der Parzelle auf 7000 *M* pro ha vereinbart.

Oldenburg, 1897 Januar 9.

Staatsministerium.

Sanfen.

Driver.

Der geehrte Landtag wird demnach ersucht:

unter diesen Bedingungen seine Zustimmung zu dem Verkaufe der zum vorbehaltenen Kron Gute gehörigen Parzelle 69 der Flur 1 der Stadtgemeinde Oldenburg an die katholische Kirchengemeinde der Stadt ertheilen zu wollen.

Da das verkaufte Grundstück verpachtet und eine Zurücknahme desselben aus der Pacht ohne Entschädigung des Pächters nur bis zum 1. März d. J. zulässig ist, so wird um gefällige Beschleunigung der Verhandlung gebeten.



# Anlage 116.

## An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage läßt die Staatsregierung die in ihrem Schreiben vom 30. Oktober 1896 zum Voranschlage der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1897/99 unter Ziffer 5 angekündigten Anträge auf Bewilligung von Mitteln für diejenigen Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen, welche nach dem Kosten-Anschlage mehr als 40 000 *M* beanspruchen und zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds in der Finanzperiode 1897/99 auszuführen sind, hieneben in 10 Anlagen, betreffend

	1897	1898	1899
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1. Gleiserweiterung auf dem Bahnhof Oldenburg, welche erfordert . . . . .	105 000	50 000	—
2. Anlage eines Tunnels unter dem Gleise I, II und III in der Bahnsteighalle in Oldenburg, welche erfordert . . . . .	110 000	—	—
3. Anlage einer elektrischen Beleuchtung für den Bahnhof Oldenburg einschließlich der Verlegung der vorhandenen Anlage nach Hude, welche erfordert . . . . .	35 700	8 000	—
	(Oldenburg)	(Hude)	
4. Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg, hier Neubau der Lokomotivschuppen z., welcher erfordert . . . . .	358 722	—	—
5. Stellwerksanlagen, welche erfordern . . . . .	140 000	88 800	34 200
6. Erweiterungsbauten auf Bahnhof Delmenhorst, welche erfordern . . . . .	73 000	36 000	21 000
7. Erdablagerung auf der Strecke Delmenhorst-Huchtingen, welche erfordert . . . . .	8 250	—	—
8. Herstellung einer Verbindungsbrücke am Pier in Nordenham und Verlängerung der Gleise daselbst, welche erfordern . . . . .	64 000	—	—
9. Erweiterung des Bahnhofs Bramsche, welche erfordert . . . . .	54 000	30 000	—

	1897	1898	1899
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
10. Ergänzung der Betriebsmittel, welche erfordert . . . . .	656 000	492 000	114 000
Zusammen	1 604 672	704 800	169 200
	2 478 672 <i>M</i>		

zur gefälligen Prüfung mit dem Bemerkten zugehen, daß die für die Zwecke der Eisenbahn-Verwaltung in der Finanzperiode 1897/99 aus den Mitteln des Eisenbahn-Baufonds auszuführenden neuen Ergänzungen zc. der Bahnanlagen auf das durch die vorhandenen Arbeitskräfte der Eisenbahn-Verwaltung zu bewältigende Maß beschränkt werden mußten. Namentlich größere Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, soweit sie nicht eine Fortführung bezw. Folge bereits in der Ausführung begriffener Projekte sind, insbesondere größere Bahnhofs-Umbauten, können zur Zeit zur Ausführung nicht vorgesehen werden, da der Eisenbahn-Verwaltung die hierzu erforderlichen bautechnischen Kräfte fehlen.

Die Begründung der obigen Forderungen findet sich in den getrennt gehaltenen 10 Vorlagen, deren etwa gewünschte weitere Erläuterung den Verhandlungen im Eisenbahnausschusse mit dem Hinzufügen wird vorbehalten bleiben dürfen, daß diesem auch, soweit noch erforderlich, die Kostenanschläge und Lagepläne bezw. Zeichnungen vorgelegt werden können. Hier muß nur noch im Allgemeinen bemerkt werden, daß die Ausgaben nach dem Maße der Dringlichkeit des Bedürfnisses auf die einzelnen Jahre der Finanzperiode vertheilt sind, sofern nicht eine anderweitige Bereitstellung der erforderlichen Mittel durch die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit der Ausführung der geplanten Bauten bedingt wurde.

Die Deckung des Gesamtbedarfs im Betrage von 2 478 672 *M* wird in Anwendung der Bestimmungen im Artikel 4 und 5 des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnetzes untergeordneter Bedeutung vom 13. März 1891, durch eine Anleihe zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds zu beschaffen sein, soweit nicht die Mittel desselben schon Deckung gewähren. Darüber wird der Voranschlag des Eisenbahn-Baufonds, der dem geehrten Landtage in einer besonderen Vorlage zugeht, den näheren Nachweis geben. Aus dieser wird auch der Stand des Eisenbahn-Baufonds am 1. Januar 1897 zu ersehen sein. Hier mag mit Beziehung auf die Anlage 22 zum Voranschlage der Eisenbahnbetriebskasse für die Finanzperiode 1897/99 nur noch erwähnt werden, daß aus dem Eisenbahn-Baufonds alle bis Ende 1896 fertig gestellten Objekte, soweit möglich, ausgeschieden sind und in ihrem nicht getilgten Kapital-

Bestände zu Lasten der Eisenbahn-Betriebskasse verzinst werden.

Hiernach läßt die Staatsregierung beantragen:  
der geehrte Landtag wolle die zu den bezeichneten Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen erforderlichen Mittel im Gesamtbetrage

Oldenburg, 1897 Januar 11.

von 2 478 672 *M* für die Finanzperiode 1897/99 zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß dieselben, soweit erforderlich, im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds aufgebracht werden.

Staatsministerium.

Jansen.

Conze.

## Nebenanlage Nr. 1 zu Anlage 116.

Betrifft Gleiserweiterungen auf dem Hauptbahnhof Oldenburg.

Wenngleich sich die Unzulänglichkeit der Gleisanlagen des hiesigen Centralbahnhofs sowohl hinsichtlich ihrer Ausdehnung als auch Anordnung schon öfter, namentlich zu Zeiten starken Verkehrs in sehr störender Weise bemerkbar machte, so war man doch mit Rücksicht auf die hohen Kosten, die ein derartiges Projekt fordert, und die vielen anderweitigen noch dringlicheren Bauten, welche aus den Mitteln des Eisenbahn-Baufonds zu bestreiten waren, bestrebt, so lange als möglich mit den bestehenden Gleisanlagen auszukommen.

Der Umfang des Güterverkehrs der letzten Jahre jedoch und namentlich auch die Einführung einer weiteren Bahn (Oldenburg-Brake) in den hiesigen Bahnhof verlangen nunmehr in dringendster Weise die Erweiterung und Verbesserung der Gleisanlagen des Hauptbahnhofs.

Zu einer ordnungsmäßigen und schnellen Abfertigung sind, abgesehen von den 5 Personenzugsgleisen für die 5 in Oldenburg einmündenden Strecken, für die Güterzüge

1. 5 Einfahrtsgleise,
2. 5 Ausfahrtsgleise, die zugleich auch als Sammelgleise dienen,
3. 5 weitere Sammelgleise für das Ausrangiren der Züge nach Richtungen,
4. 2 Wagen-Aufstellungsgleise und 1 oder mehrere Maschinenumfuhrgleise,
5. eine Gruppe von Gleisen zur stationsweisen Trennung der Wagen

erforderlich. Zur Zeit sind auf hiesigem Bahnhofe aber nur 21 Personen- und Güterzugsgleise vorhanden, von denen jedoch die 4 nördlichsten an die westliche Weichenstraße nicht angeschlossen sind, und deren Anordnung daher den Mangel hat, daß die in diese 4 Gleise abgestoßenen Wagen mit einer Maschine von Westen nicht zu erreichen sind. Es fehlen somit 1 Gütergleis, Maschinenumfuhrgleise und namentlich die Gleise für die stationsweise Trennung der Wagen. Diese Mängel machen sich naturgemäß um so fühlbarer, je mehr Güterzüge innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes einfahren und erledigt werden

müssen. So laufen z. B. sowohl nach dem Sommer- als Winterfahrplan in der Zeit von 6 $\frac{1}{2}$  Uhr Abends bis 11 Uhr Nachts 9 Güterzüge ein, die sämtlich bis Morgens 4 $\frac{1}{2}$  Uhr ausrangirt und zum Theil auch zu neuen Zügen zusammengestellt sein müssen. Dies ist bisher nur mit größter Mühe und unter Duldung vieler Mißstände möglich gewesen. So ist die Zuführung der Wagen zu den hiesigen Freiladegleisen wochenlang bis zu 24 Stunden verzögert worden. Die Güterzüge mehrerer, zweitweilig aller Strecken haben vor Oldenburg Abends stundenlang auf die Einfahrt warten müssen und anstatt 4 $\frac{1}{2}$  erst gegen 8 Uhr Morgens wieder abgefertigt werden können. Sie verfehlten ihre Anschlüsse; Kreuzungsverlegungen, die in einem ordnungsmäßigen Betriebe die Ausnahme bilden sollten, wurden zur Regel. Fast kein Güterzug wurde im vorigen Herbst hier fahrplanmäßig aufgenommen und abgelassen; es war ein Zustand eingetreten, der zu ernstlichen Bedenken Veranlassung geben mußte, ob solche regelmäßig größeren Abweichungen vom Fahrplan fast aller Güterzüge auf die Dauer mit den Erfordernissen der Sicherheit des Betriebes sich vereinigen ließen. Sie ist mit äußerster Anspannung aller Kräfte der hiesigen Stationsbeamten gewahrt worden, für die Folge aber darf diesen Beamten solches außerordentliche Maß verantwortlicher Arbeit nicht wieder zugemuthet werden.

Für die ordnungsmäßige Abwicklung und die möglichste Beschleunigung im Betriebe ist Grundvoraussetzung: möglichste Vorbereitung der an den Zügen auf den Unterwegsstationen vorzunehmenden Arbeiten schon auf der Ausgangsstation, vor allen Dingen aber eine leistungsfähige Centrale, auf welcher die dort ausgehenden Züge so zusammengestellt werden können, daß auf den Unterwegsstationen nur entweder vorn mit der Maschine ein- und ausgestellt oder hinten abgehängt zu werden braucht, während gleichzeitig die Arbeiten an den Stückgutwagen sich vollziehen. Die Erfüllung dieser Regel bedingt, daß der Zug nach einer ganz bestimmten Ordnung abgelaufen werde.

Der Mangel in der Zahl der Gleise wird außerdem noch verstärkt durch den Umstand, daß der Rangirberg nicht die erforderliche Länge hat, um die mit den neuerdings beschafften schwereren Güterzugsmaschinen beförderten Güterzüge von 150 Achsen ungetheilt aufzunehmen, und daß ferner die Kreuzungslängen der Bremer und Dsnabrücker Gütergleise ebenfalls zur Aufnahme derartig langer Züge nicht ausreichen.

Um übrigens auch durch Zahlen die Unzulänglichkeit der hiesigen Gleisanlagen darzulegen, sei noch Folgendes bemerkt:

Die Länge der vorhandenen 16 Rangirgleise am Berge beträgt etwa 7400 Meter. Es übernachteten auf dem Bahnhofs Oldenburg am Tage der Höchstleistung etwa 1900 Güterwagenachsen von einem zum andern Tage.

Rechnet man davon	
auf die Freiladegleise etwa . . . . .	120 Achsen,
„ „ Schuppengleise „ . . . . .	80 „
an Reservewagen in anderen Gleisen . . . . .	300 „
	zusammen 500 Achsen,

welche auf den eigentlichen Rangirgleisen nicht bewegt wurden, so bleiben  $1900 - 500 = 1400$  Achsen, die auf vorgenannten 7400 Metern Gleislänge zu rangiren waren. Als Gleislänge für eine Güterwagenachse rechnet man durchschnittlich und nicht zu hoch 4 Meter. Die bloße Aufstellung der vorermittelten 1400 Wagenachsen auf den vorhandenen Rangirgleisen erfordert daher  $1400 \cdot 4 = 5600$  Meter Gleislänge, und bleiben für deren stationsweises Einrangiren daher  $7400 - 5600 = 1800$  Meter Gleislänge. Das giebt ein Verhältniß der Belastung zur freien Bewegung von 74:18 oder rund 4:1, welches man schwerlich auf Rangirbahnhöfen anderer Verwaltungen wieder antreffen wird.

Den angeführten Uebelständen kann nun durch folgende Anlagen abgeholfen werden:

1. vor allen Dingen durch die Anlegung eines neuen Gleisystems 25—32 mit Auszieh- oder Ablaufgleis in Anlehnung an den vorhandenen Rangirberg zum Zwecke des Ausrangirens der Züge nach Stationen.

2. durch die Vermehrung der Anzahl der Gleise des bestehenden Gleisystems von 21 auf 24.
3. durch das Zusammenfassen aller dieser Gleise mit einem Weichenbündel an der Westseite der Station zu einem besonderen Ausziehgleis, womit gleichzeitig eine Verschiebung der östlichen Zufuhrgleise zu den Werkstätten verbunden ist.
4. durch Verlängerung des Rangirberges um etwa 200 Meter.
5. durch Verlängerung der Kreuzungslängen der Bremer und damit auch der Dsnabrücker Güter-Ein- und Ausfahrtgleise.

Diese 5 Punkte bilden das Programm für die anzustrebenden Ergänzungen und Umgestaltungen, um zu einem möglichst vollkommenen Zustande zu gelangen. Allen diesen Forderungen aber schon für die kommende Finanzperiode gerecht zu werden ist nicht nothwendig, und sollen daher zunächst nur folgende Anlagen, welche mithin als ein Theil des vorstehend beschriebenen Projekts anzusehen sind, zur Ausführung vorgesehen werden:

- a. die Anlage neuer Stationsgleise 25 bis 31 mit einem Ausziehgleis längs des Rangirberges;
- b. die theilweise Umgestaltung und Ergänzung der westlichen Weichenstraße;
- c. eine neue Weichenverbindung östlich zwischen den Gleisen II—VIII.

Die Kosten dieser Ausführungen betragen einschließlich der dadurch erforderlich werdenden Erweiterung der Stellwerksanlagen zusammen 155 000 M.

Zum Schlusse mag noch bemerkt werden, daß die erforderlichen Gleisanlagen der projektirten Lokomotivschuppen und der neuen Werkstätten nicht in diesem Anschlage enthalten sind, sondern bei den betreffenden Projekten und Kostenanschlägen in Erscheinung treten. Ein Gleiches gilt auch von einigen Gleisveränderungen an den Personen- und Wagenaufstellungsgleisen an der Westseite des Empfangsgebäudes. (Vergl. Anlage Nr. 2 zum Schreiben an den Landtag vom 11. Januar 1897.)

## Nebenanlage Nr. 2 zu Anlage 116.

Betrifft Anlage eines Tunnels unter dem Gleise I, II und III in der Bahnsteighalle in Oldenburg.

Schon im Jahre 1884 ist die Nothwendigkeit einer Untertunnelung eines Theiles der hiesigen Personengleise und die Aufhebung der Gleisübergänge in Schienenhöhe erwogen worden. Wenn damals bis weiter von solch theurer Anlage abgesehen wurde, so geschah es, weil man sich überzeugte, daß der Gefährdung des auf den Bahnsteigen verkehrenden Publikums zunächst noch durch geeignete Maßnahmen im Fahrplan vorgebeugt werden konnte, indem entweder die Kreuzungen der Züge außerhalb der Station

Oldenburg vorgesehen wurden, oder indem man die Reihenfolge des Einlaufens der Züge so bestimmte, daß fahrplanmäßig der erste Zug auf dem dem Empfangsgebäude zunächst gelegenen, der folgende Zug aber auf dem dahinter gelegenen Gleise einzulaufen hatte. Das nach und von den Zügen sich bewegende Publikum hatte somit niemals mit einem feinen Weg schneidenden Zuge zu rechnen.

Diese Verhältnisse haben sich im Laufe der Zeit in mehrfacher Beziehung geändert. Die erste Abweichung trat

zum Winterfahrplan 1889 ein, als behufs früherer Anbringung des Morgenzuges von Bremen zum Zwecke der Erreichung des Schulbeginns die Kreuzung der beiden Morgenzüge auf den Strecken Bremen-Wilhelmshaven von dem Ost- nach dem Westende hiesiger Station verlegt werden mußte. Damit war der Grundsatz über die Reihenfolge des Einlaufens der Züge verlassen. Die damit auf-gegebene Sicherheit suchte man so gut wie möglich durch Warnungssignale mit einer dem zuletzt einlaufenden Zuge voranzutragenden Glocke wieder herzustellen. Die gleichen Aenderungen haben die Vormittags 11 $\frac{1}{2}$  Uhr hier kreuzenden beiden Züge auf der Strecke Bremen-Leer mit Beginn des laufenden Sommerfahrplans erfahren müssen, und ferner ist mit Eröffnung der Linie Oldenburg-Brake noch die Notwendigkeit der Gleisüberschreitung an einer zweiten Stelle hinzutreten. Dabei ist die Anzahl der durchschnittlich täglich auf der Station Oldenburg verkehrenden Reisenden von 1279 Personen im Jahre 1883 auf 2057 Personen im Jahre 1894 gestiegen, während der Verkehr an Sonn- und Festtagen noch bedeutend höhere Zahlen aufweisen kann. Die Zustände haben sich daher zu unhaltbaren gestaltet, obgleich die Stationsbeamten durch Aufwendung größter Aufmerksamkeit und Mühe, die Sicherheit an den Zügen aufrecht zu erhalten und die manchmal nach Tausenden zählende Menge von den Gleisen fern zu halten, bisher einen Unfall verhütet haben. Einige die Gefahr überschende oder die Warnungssignale überhörende Fahrgäste können jedoch leicht ein großes Unglück herbeiführen und ist daher eine Aenderung dieser Uebelstände im Interesse sowohl des reisenden Publikums als auch des im hohen Maße verantwortlichen Bahnpersonals dringend geboten. Abhülfe durch Konstruktionsänderungen im Fahrplan zu schaffen, ist nicht möglich und wäre auch insofern zwecklos, als gerade an den Tagen größten Verkehrs eine derartige Maßnahme durch Verspätungen, welche die Züge schon durch ihre Anschlüsse in Leer und Bremen sehr oft erleiden, illusorisch gemacht wird. Außerdem würde auch damit die Lage der an den Braker Zügen verkehrenden Fahrgäste um nichts gebessert. Das allein durchgreifende Mittel besteht in einer Tunnel-Anlage unter den Gleisen

I bis III, um jegliches Ueberschreiten von Gleisen seitens des Publikums zu vermeiden. Vorausgesetzt muß dabei allerdings werden, daß die Braker Personenzüge nicht, wie zur Zeit, das Gleis V, sondern das Gleis IV benutzen, was mit der Durchführung des Gleises II (jezt Einfahrts-gleis für die Osnabrücker und Ausfahrts-gleis für die Leerer Züge) ermöglicht werden kann. Zugleich wird auch damit der Fortfall der mitten zwischen den Bahnsteigen liegenden und denselben verengenden Drehscheibe erreicht. Die in das noch verbleibende Stumpfgleis I einfahrenden Züge der Leerer Strecke müssen dann, wie auch seither mit den Osnabrücker Zügen geschieht, aus diesem Gleis wieder herausgeholt werden, was nach einigen Gleisverschiebungen und geringen Gleiserweiterungen am Westende des Empfangsgebäudes jederzeit bewirkt werden kann, ohne Störungen in den daneben liegenden durchgehenden Gleisen zu verursachen.

Das ganze Projekt zerfällt daher in folgende Haupttheile:

1. die Untertunnelung der Gleise I bis III durch zwei getrennt auszuführende Tunnel nebst den erforderlichen einfachen bzw. doppelten Treppenanlagen auf den betreffenden Bahnsteigen;
2. die Durchführung des jezt als Stumpfgleis bestehenden Gleises II und die damit verbundene Herausnahme der Drehscheibe;
3. die Verschiebung zweier Personengleise und eine geringe Erweiterung der Wagenauffstellungsgleise an der Westseite des Empfangsgebäudes nebst dem zugehörigen Anschluß zweier neuer und der verlegten Weichen an die vorhandene Stellwerksanlage;
4. die Ueberdachung eines Tunnelausganges auf dem Bahnsteig zwischen den Gleisen III und IV, welche durch die Unmöglichkeit einer Tunnelentwässerung nothwendig wird.

Die Gesamtkosten werden sich auf 110 000 *M* belaufen und vertheilen sich auf die einzelnen Anlagen wie folgt:

auf 1 mit . . .	89 500 <i>M</i>
auf 4 mit . . .	4 800 "
auf 2 und 3 mit	15 700 "

## Nebenanlage Nr. 3 zu Anlage 116.

Betrifft Anlage einer elektrischen Beleuchtung für den Bahnhof Oldenburg einschließlich der Verlegung der vorhandenen Anlage nach Hude.

Durch Aufstellung von 10 Bogenlampen ist im Jahre 1896 für eine bessere Beleuchtung der am Fuße des Rangirberges belegenen Gleise gesorgt worden und damit dem dringendsten Bedürfniß Rechnung getragen. Die jeztige Vorlage behandelt die Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung auf das ganze Bahnhofsgelände und die Bahnhofshalle.

Für die Außenbeleuchtung des Bahnhofsgeländes sind im Ganzen 22 Bogenlampen und für die Beleuchtung der Fußwegüberführung sind 6 Bogenlampen vorgesehen. Diese letzteren dienen zugleich mit zur Bahnhofsbelleuchtung. Außerdem ist die Aufstellung von 2 Bogenlampen an dem Haltepunkte Ziegelhof-Strasse in Aussicht genommen, da die jezt dort bei den Vergnügungszügen verwendete Beleuchtung



mit Oleo-Vapor-Licht nicht ausreichend und vor allem auch nicht sicher genug ist, sodaß bei dem außerordentlich starken Verkehr an Sonntagabenden und bei den mangelhaften Bahnsteigeinrichtungen leicht Unfälle eintreten können.

In der Bahnhofshalle ist zur Zeit noch die im Jahre 1885 beschaffte Wechselstrombeleuchtungsanlage in Betrieb, welche von der in der Nähe der Güterschuppen belegenen alten, nicht erweiterungsfähigen Maschinenanlage gespeist wird, während die in diesem Jahre am Fuße des Rangirberges errichteten Bogenlampen ihrer Strom von der großen Gleisstromanlage in der Werkstätte erhalten. Aus diesem Grunde muß jetzt während der Zeit des Lichtbedarfs an zwei Stellen der Betrieb der Dynamomaschinen stattfinden, was sowohl an Brennmaterial, als auch an Tagelöhnen unnötige Mehrkosten verursacht. Es ist daher wünschenswerth, die Wechselstromlampen in der Bahnhofshalle gegen Gleichstromlampen auszutauschen und letztere an die Gleichstromanlage der Werkstätte anzuschließen. Mit dieser Auswechslung ist gleichzeitig eine Vermehrung der Lampenzahl von 13 auf 16 in Aussicht genommen. Von den zukommenden Lampen sollen eine auf dem Bahnsteig für die Züge nach Bremen, zwei an der Straßenseite des Bahnhofsgebäudes zur Beleuchtung des Bahnhofsplatzes angebracht werden.

Der Gesamtbedarf an elektrischer Energie für die veranschlagten Lampen stellt sich auf 230 Ampère.

Die von der jetzt in der Werkstätte vorhandenen Maschinenanlage erzeugte elektrische Energie übersteigt den Bedarf für die Werkstättenbeleuchtung und der in diesem Jahre installirten Bogenlampen um etwa 40—50 Ampère, welche Reserve aber für etwaige Vermehrung der Lampenzahl in der Werkstatt nothwendig ist. Zur Erzeugung des Stromes für die neu veranschlagten Lampen soll daher eine Vergrößerung der Maschinenanlage durch Aufstellung einer dritten Dampfmaschine mit Dynamomaschine stattfinden, für welche seiner Zeit im Maschinenhause gleich ein Platz vorgesehen ist. Zur Zeit wird dieser Platz allerdings von der Akkumulatorenbatterie eingenommen und ist von dem eigentlichen Maschinenraum durch eine verputzte Holzwand abgetrennt; es bedarf aber nur geringer baulicher Aenderungen, um diesen Platz für die neue Maschinenanlage herzurichten. Die Akkumulatorenbatterie soll in einem an der Nordseite des Maschinenhauses zu errichtenden kellerartigen Anbau untergebracht werden. Für die Vergrößerung der Maschinen-Anlage ist die Aufstellung einer 80 pferdigen Dampfmaschine vorgesehen, welche zwei Dynamomaschinen mit einer Normalleistung von je 210

Ampère, zusammen 420 Ampère, treibt. Der Bedarf wird hierdurch um  $420 - 230 = 190$  Ampère überschritten, was mit Rücksicht auf etwaige spätere Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung auf das Direktionsgebäude, Bahnhofsgebäude und den neuen Lokomotivschuppen als nothwendig angesehen werden muß. Vorläufig bildet der Ueberschuß eine äußerst wünschenswerthe Reserve. Uebrigens lassen sich durch forcirten Betrieb auf eine Zeit von jeder Dynamomaschine bis zu 250 Ampère leisten, sodaß auch später nach Anschluß des Bahnhofsgebäudes und Lokomotivschuppens bei etwaigen Maschinen-Defekten Verlegenheiten nicht leicht eintreten werden.

Die zur Beleuchtung der Bahnhofshalle zur Zeit in Betrieb befindliche Wechselstromanlage wird nach Ausführung des beschriebenen Entwurfes verfügbar. Es empfiehlt sich, dieselbe nach Hude zu verlegen und die Lampen zur Beleuchtung der Bahnsteige und Rangirgleise daselbst zu verwenden, da auch auf Bahnhof Hude ziemlich erhebliche Rangirarbeiten während der Dunkelheit auszuführen sind, welche eine bessere Beleuchtung als bisher sehr wünschenswerth machen. Alle jetzt in Gebrauch befindlichen Theile, als Kessel mit Armaturen, Wasserbehälter, Wechselstrommaschine, Erregermaschine, 13 Lampen, 80 Isolatoren und 2 Leitungsdrähte von je 950 m Länge werden wieder verwendet, nur für die stehende, sehr abgenutzte Dampfmaschine ist eine neue liegende, schnelllaufende veranschlagt worden.

Die vorhandenen 13 Lampen werden in Hude wieder wie jetzt auf zwei Stromkreise vertheilt, und zwar werden die 6 Lampen mit 8 stündiger Brenndauer des I. Stromkreises bei dem Hauptgebäude und eine bei der Kohlenladebühne aufgestellt; die 7 Lampen des II. Stromkreises mit 4—5 stündiger Brenndauer sind zur Beleuchtung der Gleise nach Osten zu vorgesehen und sollen nur bei Ankunft der Züge oder bei Rangirbewegungen brennen.

Das erforderliche Maschinenhaus in Hude nimmt gleichzeitig den in diesem Jahre erbauten neuen Brunnen mit Pulsometer auf.

Der für die elektrische Lichtanlage vorhandene alte Lokomotivkessel kann somit tagsüber zur Erzeugung des Dampfes für den Pulsometerbetrieb und Abends für den Lichtbetrieb, erforderlichen Falls auch zur Erzeugung des Dampfes für beide Betriebe gleichzeitig benutzt werden.

Die Gesamtkosten dieser Ausführungen betragen 43 700 *M.*, von denen 35 700 *M.* auf die Beleuchtungsanlage für den Bahnhof Oldenburg und 8000 *M.* auf diejenige für den Bahnhof Hude entfallen.

## Nebenanlage Nr. 4 zu Anlage 116.

Betrifft Erweiterungsbauten auf dem Bahnhofe Oldenburg, hier Neubau der Lokomotivschuppen etc.

In der Nebenanlage 1 der Anlage 9 zum Schreiben an den Landtag vom 16. Januar 1894 war mit Zu-

stimmung des Landtages der Bauplan, betreffend die Anlage eines Lokomotivschuppens auf dem Hauptbahnhofe

Oldenburg, nebst den zugehörigen Nebenanlagen dahin festgestellt, daß erst in der Finanzperiode 1897/99 die eigentliche Ausführung des Projekts erfolgen, dahingegen in der Finanzperiode 1894/96 mit der Herstellung der erforderlichen Erdarbeiten und Fundierungen im Betrage von 30 628 *M* und der Beschaffung von Baumaterialien im Betrage von 27 150 *M* begonnen werden solle. Bezüglich der für die Schuppenanlage anzuwendenden Bauart konnte damals seitens der Staats-Regierung noch keine bestimmte Erklärung abgegeben werden, da diese Frage noch einer eingehenderen Prüfung zu unterziehen war. Hierbei ergab sich, daß in Folge der inzwischen eingetretenen großen Verkehrssteigerung und der damit verbundenen Vergrößerung des Lokomotivparks der Umfang der Anlage, der der vorläufigen Kostenüberschlagung zu Grunde gelegen hatte, nicht mehr den zeitigen Verhältnissen entsprach und notwendiger Weise eine Vermehrung der Anzahl Stände auf 50 eintreten müsse. Die zu wählende Bauart wurde nun wegen der größeren Raumbeanspruchung der Anlage von der Gestalt und Lage des Bauplatzes, als welcher der bereits früher in Aussicht genommene Platz am Nordwestende des Bahnhofes bestehen blieb, beeinflusst und haben diesbezüglich die eingehendsten Erwägungen nach der praktischen und wirtschaftlichen Seite unter Berücksichtigung einer größtmöglichen Erweiterungsfähigkeit der Anlage stattgefunden. Dieselben führten zu einem Projekt, welches einen ringstückförmigen Schuppen von 20 Ständen mit einer Drehscheibe und einem rechteckigen Schuppen von 30 Ständen mit einer Schiebebühne aufweist. Der bereits im Jahre 1893, damals als ein Theil der kommenden Anlage, ausgeführte rechteckige Schuppen mit 6 Ständen — in der Nähe der jetzt geplanten Anlagen — konnte wegen seiner zu weit nach Osten vorgeschobenen Lage, wodurch die übrigen Gleisanlagen zu sehr beengt wurden, in das neue Projekt nicht mit einbezogen werden und wird daher abzubrechen sein. Die dabei gewonnenen Materialien finden ihre Wiederverwerthung beim Bau des rechteckigen Schuppens, da letzterer in seinen Einzelheiten Abmessungen erhalten hat, welche die Wiederverwendung der Dachkonstruktionen, des Fachwerkes, der Thore u. ohne größere und kostspielige Umänderungen ermöglicht.

Die Kosten für den ringstückförmigen Schuppen sind einschl. der Drehscheibe und der inneren Einrichtung zu 145 000 *M*, die des rechteckigen mit Einschluß der Schiebebühne und der inneren Ausstattung zu 210 000 *M* veranschlagt.

Die zu den Schuppen gehörigen Nebenanlagen, wie Wasserkrähne, Löschgruben, Kohlenbühnen u. erfordern die Summe von 33 700 *M*.

Ferner sind, als mit der Anlage zusammenhängend, folgende Nebengebäude vorgesehen, die zum Theil, und

zwar ad 1 nur mit einem Kostenaufwande von 7000 *M*, und ad 2 überhaupt nicht, in dem oben angezogenen Bauplane vorgesehen waren.

1. Ein in nächster Nähe der Schuppen zu errichtendes Gebäude, welches Aufenthaltsräume für das Reservehaltende Lokomotivpersonal, sowie Büroräume für die beiden Betriebswerkmeister enthält, auch zur Unterbringung von Betriebsmaterialien dienen soll. Die Baukosten belaufen sich auf 11 300 *M*.

2. Ein zweistöckiges Wohngebäude nebst Stallgebäuden für die beiden Betriebs-Werkmeister auf dem der Verwaltung gehörigen Terrain an der Karlstraße gegenüber dem Werkstätten-Verwaltungsgebäude. Der gewählte Bauplatz dürfte wegen seiner großen Nähe zu den Lokomotivschuppen besonders geeignet erscheinen. Die Baukosten sind in Anbetracht des nicht sehr günstigen Baugrundes mit 20 000 *M* veranschlagt.

Die Gesamtkosten der geplanten Anlagen werden somit betragen:

1. für den ringstückförmigen Schuppen mit Drehscheibe und zugehörigen Gleisen . . . . .	145 000 <i>M</i>
2. für den rechteckigen Schuppen mit Schiebebühne . . . . .	210 000 "
3. für Nebenanlagen . . . . .	33 700 "
4. für ein Dienstgebäude . . . . .	11 300 "
" " Wohngebäude . . . . .	20 000 "

Im Ganzen 420 000 *M*.

In der eingangs angeführten Nebenanlage waren vorgesehen unter

B. Erdarbeiten  
für 1896 . . . . . 1000 + 29 628 = 30 628 *M*

E. I. a. Lokomotivschuppen  
für 1896 . . . . . 27 150 "  
" 1897/99 . . . . . 269 600 "

E. I. b. Nebengebäude  
für 1896 . . . . . 3 500 "  
" 1897/99 . . . . . 3 500 "

E. I. d. Nebenanlagen  
für 1897/99 . . . . . 33 700 "

im Ganzen also 368 078 *M*  
sodaß ein Mehraufwand von 51 922 *M* gegenüber den früher veranschlagten Summen entsteht.

Die für die Finanzperiode 1897/99 demnach noch erforderlichen Mittel betragen nach Abzug der für das Jahr 1896 bewilligten Summen in der Höhe von 61 278 *M* also 358 722 *M*.



## Nebenanlage Nr. 5 zu Anlage 116.

Betrifft die Herstellung von Signal- und Sicherungsanlagen.

Nach der Anlage Nr. 2 zum Schreiben an den Landtag vom 16. Januar 1894 ist unter Zustimmung des Landtags zur Ausführung der durch die neue Betriebsordnung bedingten neuen Signal- und Sicherungsanlagen die Gesamtausgabe von 623 595 *M* so zu vertheilen, daß davon auf die Finanzperiode 1894/96 390 000 *M* und der Rest von 233 595 *M* auf die Finanzperiode 1897/99 entfallen. Von dieser Summe sind jedoch folgende Beträge, weil die diesbezüglichen Anlagen mit den betreffenden Bahnhofsumbauten zusammen auszuführen sind, abzuziehen:

1. für Bahnhof Brake . . . . .	55 145 <i>M</i>
2. " " Ahlhorn . . . . .	16 590 "
3. " " Quakenbrück . . . . .	22 035 "

zusammen 93 770 *M*

und es verbleiben somit für die Finanzperiode 1897/99:  
139 825 *M*.

Außer dieser Summe werden noch erforderlich:

1. für die zweite Stellwerksanlage auf dem Bahnhofe Oldenburg (Ostseite) als Mehrforderung zu der ursprünglich veranschlagten Summe von 23 200 *M*, welche in der für 1896 vorgesehenen Summe von 130 000 *M* enthalten ist, 26 960 *M*,
2. für die Herstellung einer Stellwerksanlage auf dem Bahnhofe Eversburg (Ostseite), welche in den Kostenanschlägen I und II (Nebenanlage zur oben angeführten Anlage Nr. 2) nicht berücksichtigt war, 38 225 *M*,
3. für die Herstellung einer Stellwerksanlage auf dem Bahnhofe Sever (Nordwestseite), welche gleichfalls ursprünglich nicht geplant war, 40 997 *M*,
4. wegen der bedeutenden Preissteigerung des Eisenmaterials als Zuschlag zu der planmäßigen oben nachgewiesenen Summe von 139 825 *M* = 13 441,00 *M*,

5. für die Bedeckung der an die Stellwerke anzuschließenden Weichen mit Kies einschließlich Fracht 3552 *M*.

Danach werden für die Finanzperiode 1897/99 im Ganzen

263 000 *M*

erforderlich.

Bezüglich der Mehrforderung von 26 960 *M* für das 2. Stellwerk auf der Ostseite des Bahnhofes Oldenburg ist zu bemerken, daß dieselbe bis zum Betrage von rund 25 000 *M* durch die Einführung der Bahn Oldenburg-Brake in den genannten Bahnhof verursacht wird, jedoch von einer Verrechnung auf das betreffende Bauconto wegen der Schwierigkeiten, die sich praktisch aus einer Verbuchung der Ausgaben auf verschiedene Positionen bei Herstellung einer einheitlichen Anlage ergeben, abgesehen worden ist.

Der Restbetrag ist als Zuschlag zu der ursprünglich vorgesehenen Summe in Folge der hohen Preissteigerung zu betrachten.

Die Forderung für die Ostseite des Bahnhofes Eversburg wird durch den Umstand bedingt, daß die vorhandenen Einrichtungen den Anforderungen der Betriebsordnung nicht voll entsprechen. Die Kosten der erforderlichen Neuanlage werden zum Theil von Preußen getragen; die hier eingesezte Summe stellt den von Oldenburg zu tragenden Antheil dar. Hinsichtlich der Stellwerksanlage auf dem Bahnhofe Sever liegt eine Verpflichtung nach der Bahnordnung für die Nebenbahnen nicht vor, doch ist das Bedürfniß einer derartigen Anlage für den Betrieb neuerdings sehr hervorgetreten. Die Gefahren, welche die Einführung zweier durch Weichen verbundene Nebenbahnen in einen Bahnhof der Hauptbahn in sich schließt, werden erhöht, nachdem die Badezüge im wechselnden Fahrplan hinzugetreten sind, und nachdem, wie feststeht, die Züge zwischen Wittmund und Sever eine Vermehrung erfahren sollen.

## Nebenanlage Nr. 6 zu Anlage 116.

Betrifft Erweiterungsbauten auf Bahnhof Delmenhorst.

Die Gleisanlagen der Station Delmenhorst sind seit längerer Zeit nicht ausreichend sowohl nach ihrer Anzahl als auch in Bezug auf ihre Länge für die Aufstellung von Wagen und den Freiladeverkehr. Der Wagenverkehr beträgt in Delmenhorst durchschnittlich täglich 200 Achsen, steigt aber zur Zeit des Herbstverkehrs auf 300 bis 400 Achsen. Davon werden etwa 40 Achsen an den Schuppen-

Anlagen. XXVI. Landtag.

gleisen bearbeitet, der größere Theil ist auf den Gleisen III bis V zu bewältigen. Von diesen scheidet Gleis III für die Aufnahme von Güterwagen aus, wenn Güterzüge mit Personenzügen in Delmenhorst zusammentreffen und verbleiben alsdann für den Güterverkehr der Station Delmenhorst nur die kurzen Gleise IV und V. Um dem Mangel abzuwehren, ist versucht worden, die Anzahl der Gleise

dadurch zu vermehren, daß die Gleise III bis V an das Gleis II herangeholt werden und nördlich des Gleises V Raum für ein weiteres Gleis gewonnen wird. Dieses Projekt, welches eine Verlegung der Ladestraße an ein anderes Gleis bedingt haben würde, hat indessen aufgegeben werden müssen, weil der für ein weiteres Gleis erforderliche Platz nur unter erheblicher Einschränkung der Breite der Ladestraße gewonnen werden konnte und solche Einschränkung bei dem großen zu bewältigenden Freiladeverkehr sich verbot, übrigens auch für diesen selbst weitere Gleise dadurch nicht gewonnen wurden. Die Abhilfe ist daher in der Verlängerung der vorhandenen Gleise und der Anordnung neuer Freiladepplätze an anderer Stelle, südlich der Station, gesucht. Das hiernach aufgestellte Projekt zerfällt in 2 Theile.

#### A. Veränderungen der vorhandenen Gleis-Anlagen.

Die Verlängerung der Gleise wird durch eine Verschiebung der Weichenstraße westlich der Station über die Mühlenstraße hinaus erreicht. Es wird damit eine Verlängerung der Kreuzungsgleise I bis III und der Wagenaufstellungsgleise IV und V, sowie eine günstige Einführung der Fabrikanschlüsse und der Raum für die Unterbringung eines Lokomotivschuppens mit 4 Ständen nebst Wasserstation, Drehscheibe und Kohlenbühne gewonnen. Die beiden Weichenverbindungen auf dem Westende der Station über dem neuen Durchlaß des Kuhgrabens sollen dagegen verhindern, daß Maschinen, welche von dort aus die Gleise III bis V und die Anschlüsse der Hanseatischen Zute-spinnerei, sowie der Germanischen Linoleumfabrik bedienen, jedesmal über die Ueberwegung der Mühlenstraße hinaus rangiren. Sie werden bei dem Vorhandensein dieser 4 Weichen bei solchen Rangirbewegungen auf dem Bahnhofe verbleiben, während sie bei dem Fehlen dieser Verbindungen stets bis zu den nach Westen vorgeschobenen Weichen hinaus zu fahren haben würden. Insbesondere aber hat die Weichenverbindung zwischen den Gleisen I und II den weiteren Zweck, daß Züge der Richtung nach Oldenburg, welche von Wildeshausen in Delmenhorst an den Hauptbahnsteig in Gleis I einfahren, unter Benutzung dieser Weichen auch rechts nach Oldenburg wieder ausfahren können, ohne daß es dieserhalb eines Umsetzens der Züge in das Gleis II unter Benutzung der Einfahrtsweichen auf dem einen oder anderen Ende der Station bedürfen wird.

Um das Anschlußgleis der Wollkammerei am östlichen Ende der Station vom Gleise III aus zugänglich zu erhalten, ist dieses an betreffender Stelle mit einer englischen Weiche in das Waagegleis eingeführt worden. Die veränderte Einmündung der Ladestraße am östlichen Ende der Station erfolgt in der Absicht, sie zu verbessern, da die Ein- und Ausfahrt des Landfuhrwerks jetzt innerhalb der Schranken liegt, welche dort den Bahnübergang der Stedingerstraße sichern. Eine solche Lage des Zu- und Abfuhrweges ist aber immer bedenklich.

Der Bedarf für die vorstehend unter A beschriebenen Anlagen einschließlich Grunderwerb und Erweiterung der anderweitig geforderten Stellwerksanlage, jedoch abzüglich

des auf das Baukonto Delmenhorst-Bechta entfallenden Antheils an den Kosten des Lokomotivschuppens nebst Zubehör mit 15 000 M ist auf 73 000 M veranschlagt.

#### B. Neuanlagen für den Freiladeverkehr.

Mit den vorgenannten Aenderungen wird zwar die Leistungsfähigkeit der Station Delmenhorst in Bezug auf die Aufnahmefähigkeit längerer Züge und in geringem Maße auch in Bezug auf die Länge der Ladegleise erhöht werden. Der Gewinn in letzterer Beziehung ist indessen bei der außerordentlichen Entwicklung von Delmenhorst ein nur geringfügiger und nicht in dem Maße ausreichender, daß damit für die nächsten drei Jahre genug geschehen ist. Der verfügbare Platz für die nothwendige Ausdehnung des Freiladeverkehrs ist der südlich der Wildeshausen Anlagen zwischen den Gleisen und den Arbeiterwohnungen und weiterhin gegen das Empfangsgebäude. Insbesondere ist angenommen, daß das an der Mühlenstraße fallende Wärterhaus auf demselben, der Eisenbahnverwaltung gehörenden, Grundstücke wieder aufgeführt wird. Es ist auch erwogen worden, schon jetzt der Eisenbahnverwaltung nicht gehörende Grundstücke für das Bedürfnis größerer Erweiterungen zu erwerben und dafür die Beanspruchung eines Theiles des Wieting'schen Grundstücks in Frage gekommen. Allein dieser Platz ist so theuer, daß nur in der Zwangslage auf ihn zu greifen sein wird. Diese aber liegt zur Zeit nicht vor. Es ist vielmehr anzunehmen, daß mit den geplanten Erweiterungen an dieser Stelle unter Einhaltung der Eigenthumsgrenzen der Eisenbahnverwaltung für absehbare Zeit gereicht wird und daß, wenn das Bedürfnis umfangreicherer Anlagen für den Freiladeverkehr später auftreten sollte, solchem auf billigere Weise auf dem Platze westlich der Mühlenstraße und südlich der Wildeshausen Bahn abgeholfen werden kann. Die vorstehend unter B. beschriebenen Anlagen sind anschlagsmäßig mit einem Aufwande von 36 000 M herzustellen und zweckmäßig im Anschluß an die Arbeiten der Wildeshausen Bahnanlagen zur Ausführung zu bringen.

Als 3. Theil der Erweiterungsbauten auf dem Bahnhofe Delmenhorst ist schließlich

die Bahnsteigüberdachung vor dem Stationsgebäude in Delmenhorst in Aussicht genommen. Sie entspricht der Erfüllung eines des Oesteren von Delmenhorster Interessenten vertretenen Wunsches. Von einer beide Personengleise überspannenden Halle mußte abgesehen werden, da sie den niedrigen Räumen des Empfangsgebäudes zu viel Licht entziehen würde. Man wird sich daher auf eine Ueberdachung des Hauptbahnsteigs auf Länge des Hauptgebäudes beschränken müssen. Da die Aufstellung der dafür erforderlichen Unterstüßungen den ohnehin nicht breiten Hauptbahnsteig namentlich unter Berücksichtigung des Umstandes zu sehr beengen würde, daß die voraussichtlich später einzuführende Bahnsteigsperrre eine Abfriedigung vor den Wartefälen erfordern und so den Raum für die Bewegung von Post- und Gepäckwagen ebenfalls einschränken wird, so ist zur Gewinnung größeren Platzes angenommen worden, daß die südlichen Gleise vor dem Hauptgebäude nach Norden verschoben werden. Bei dieser Gelegenheit wird alsdann auch für den schmalen

Zwischenbahnsteig  $\frac{1}{2}$  Meter Breite gewonnen. Die Kosten dieser Gleisveränderungen sind bei der Veranschlagung als Zubehör der Bahnsteigüberdachung zu dieser gerechnet worden, welche darnach einen Aufwand von 21 000 *M* erfordert.

Der Gesamtbedarf für die Ausführung der im Vorstehenden beschriebenen Erweiterungsbauten auf dem Bahnhofe Delmenhorst beträgt mithin (73 000 + 36 000 + 21 000) = 130 000 *M*.

## Nebenanlage Nr. 7 zu Anlage 116.

Betrifft Erdablagerung auf der Strecke Delmenhorst-Huchtingen.

Für die Anschüttung des Damms zur Herstellung des 2. Gleises auf der Strecke Delmenhorst-Huchtingen, welche als ein in absehbarer Zukunft auszuführendes Projekt angesehen werden darf, ist außer der auf der Strecke selbst sich vorfindenden Erdmasse noch eine solche von ansehnlichem Umfang von 18 700 cbm erforderlich, welche durch Anfuhr von anderer Stelle zu beschaffen ist.

Es ist nun geplant, aus den Abträgen der in Angriff genommenen Neubautrecke Delmenhorst-Ganderkesee denjenigen Theil an Erdmasse zu entnehmen und zur Anschüttung des Damms zum zweiten Gleise der Strecke Delmenhorst-Huchtingen zu verwenden, welcher als Abtrag für die Strecke Delmenhorst-Ganderkesee selbst keine Verwendung finden kann und sonst seitwärts ausgefetzt werden müßte. Die Größe des so gewonnenen zur Anschüttung brauchbaren Bettungsandes läßt sich im voraus nicht bestimmen und kann daher nur auf Annahmen beruhen. Es wird aber angenommen, daß aus den Einschnitten der Neubautrecke Delmenhorst-Ganderkesee 12 500 cbm Boden abgegeben werden können, die zur Anschüttung auf die

Strecke Delmenhorst-Huchtingen befördert, eine etwa 12 km größere Entfernung zurückzulegen haben, als wenn sie seitwärts auf der Neubautrecke ausgefetzt würden. Die hierdurch erwachsenden Mehrkosten des Transportes für 12 500 cbm Boden werden auf 5000 *M* veranschlagt. Die zur Anschüttung verwendete Erdmasse bedarf sodann der Bekleidung mit Mutterboden oder Rasen, welche sich auf dem Gelände der Strecke Delmenhorst-Huchtingen vorfindet und daher vor Anschüttung der Auftragserde abzudecken, seitwärts abzulagern und damit das Bekleidungs-material nicht verdirbt, sogleich an die neuen Böschungen wieder anzubringen ist. Die hierfür veranschlagten Kosten betragen — 13 000 qm Böschungen — 3250 *M*, so daß sich der Gesamtbedarf auf 8250 *M* stellt.

Dieser Aufwand wird für eine Anlage gemacht, die sich als einen Theil des Projektes der Herstellung des zweiten Gleises auf der Betriebsstrecke Delmenhorst-Huchtingen darstellt, welches ansehnlichem Umfang mehr als 40 000 *M* erfordert. Hieraus rechtfertigt sich die Ausführung der geplanten Anschüttung zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds.

## Nebenanlage Nr. 8 zu Anlage 116.

Betrifft Herstellung einer Verbindungsbrücke am Pier in Nordenham und Verlängerung der Gleise daselbst.

Bereits im Schreiben der Staatsregierung vom 27. April 1896 wurden die Mittel zur Ausführung der geplanten Anlagen beim Landtage beantragt, und zwar im Gesamtbetrage mit 62 000 *M*. Der Antrag wurde abgelehnt — siehe Schreiben des Landtags vom 13. Mai 1896 —, dabei aber, wie aus den derzeitigen Plenar-Verhandlungen des Landtags zu entnehmen ist, das Bedürfnis zur Ausführung des Projektes aus den von der Staatsregierung geltend gemachten Gründen anerkannt, solches aber nicht für so dringend erachtet, daß seine Befriedigung nicht bis zum nächsten ordentlichen Landtage anstehen könnte. Mit

dieser vorläufigen Ablehnung ist der Staatsregierung überlassen, ihren Antrag nunmehr von Neuem zu stellen.

Die Projekt-Entwürfe sind dieselben geblieben, desgleichen die Gründe für die Nothwendigkeit der Herstellung der geplanten Anlagen, welche daher im Folgenden lediglich wiederholt werden.

Nachdem die nach dem Schreiben des Landtags vom 23. März 1895 beschlossene Verbindung des Ochsenpiers mit dem Längspier in Nordenham und die Verbreiterung des letzteren fertiggestellt und im Oktober 1895 dem Betriebe übergeben worden sind, hat sich das Bedürfnis nach

einer mit Maschinen und ganzen Zügen zu befahrenden Verbindungsbrücke zwischen den Gleisen des Bahnhofes Nordenham und dem Südennde des Längspiers, sowie nach einer Verlängerung des 3. Gleises des Lloydpiers in südlicher Richtung und dessen Einführung in das dortige 2. Gleis des zweigleisigen Theils des Piers herausgestellt, um ein ungestörtes Be- und Entladen der Schiffe am Pier zu ermöglichen.

Bei dem jetzigen Zustande ist das Entladen der vorzugsweise an dem alten Längs- und dem neuen Verbindungspier löschenden Getreide- und Salpeter-Schiffe insofern ein sehr umständliches und zeitraubendes, als die auf dem zweiten Gleise aufzustellenden Eisenbahnwagen nach ihrer Beladung entweder einzeln durch Menschenkraft mittelst der auf dem Längspier befindlichen Weichen und Drehscheiben auf die am Südennde des Piers anschließenden Verbindungsbrücken geschoben, oder in kleineren Zuglängen nach Unterbrechung der Be- und Entladung auf der ganzen übrigen Pierlänge und Räumung des 2. Gleises über das nördliche Verbindungsgleis nach dem Bahnhofs abgerollt und auf denselben Wegen leere Wagen zur Beladung wieder aufgestellt werden müssen. Die Klagen über die damit verbundenen Störungen des Ent- und Beladegeschäfts auf den Gleisen des Piers müssen daher als berechtigt anerkannt werden.

Die bogenförmige Verbindungsbrücke am Südennde

des Längspiers, welche das Abrollen und Zustellen ganzer Wagenzüge auch von dieser Seite in verhältnißmäßig kurzer Zeit gestattet, zweigt mit einem Gleise aus dem zum Pier B. Müller führenden Gleise ab und mündet nach Kreuzung mit dem Getreidepier in das 3. Gleis auf dem Längspier ein. Sie soll zum größten Theile aus den verfügbaren alten eisernen Ueberbauten der Olen und der Moorriemer Kanal-Brücke, soweit solche ohne zu große Ergänzungen benutzbar sind, hergestellt werden.

Die Verlängerung des 3. Gleises des Lloydpiers nach Süden, welche den ungestörten Betrieb auf dem südlichen Ende des dreigleisigen Piers sichert, erfordert die Einlegung einer Kreuzungsweiche auf dem südlichen Ende des Lloydpiers und die Verlegung der einfachen Weiche von dort um etwa 70 m nach Süden zum Zwecke einer weiteren Verbindung mit dem 2. Gleise.

Die Herstellungskosten der Verbindungsbrücke betragen nach dem Anschlage 41000 M, welche in Rücksicht auf die eingetretene Steigung der Eisenpreise um 2000 M zu erhöhen und daher auf 43000 M festzustellen sind, während die Herstellungskosten der Gleisverlängerung in der Höhe des derzeitigen Anschlages mit 21000 M angesichts des reichlichen Ansatzes der Inzsgemeinkosten unverändert bleiben. Der Gesamtbedarf für die Ausführung des Projekts stellt sich hiernach auf 64000 M.

## Nebenanlage Nr. 9 zu Anlage 116.

Betrifft Erweiterung des Bahnhofes Bramsche.

Das Projekt gründet sich auf den innerhalb der Finanzperiode 1897/99 erfolgenden Anschluß der Bahn Delmenhorst-Hesepe an die Hauptbahn Quakenbrück-Osnabrück auf der freien Strecke zwischen den Stationen Bramsche und Althausen. Dabei ist angenommen, daß die für die Anschlußbahn erforderlichen Anlagen, wie Lokomotivschuppen und Drehscheibe, nicht auf die freie Strecke verlegt werden, vielmehr die Ausdehnung des Bahnhofes dort auf die äußerst zulässigen Maße beschränkt wird. Daraus ergibt sich, daß die für den Anschluß erforderlichen Hauptanlagen auf der Station Bramsche vorzusehen sind, die mit Rücksicht auf den Betrieb der Anschlußbahn, soweit möglich, als Zug-Ausgangs- und Zug-Endstation gedacht ist.

Bislang verfügt Bramsche, abgesehen von Kampen-, Schuppen- und Freiladegleisen über 2 Kreuzungsgleise und einen kurzen stumpfen Strang, welcher von Süden aus in die Hauptgleise einmündet. Er dient zur vorübergehenden Aufnahme der für Bramsche aus den Güterzügen auszustellenden Wagen; Züge können in demselben nicht verkehren. Bramsche kann, wie alle Stationen zwischen Quakenbrück und Eversburg, gleichzeitig nicht mehr als 2 Züge aufnehmen; ein dritter findet auf keiner dieser Stationen Platz. Erscheint daher die weitere Ausbildung der Station schon aus allgemeinen Betriebsrückichten angezeigt, so giebt der

Hinzutritt der neuen Strecken noch einen weiteren Anlaß dazu. Der Betrieb auf derselben ist nun in der Weise gedacht, daß die Züge zwischen Bramsche und Lohne, wenn möglich in Bramsche beginnen und endigen, daß die Fahrgäste von Lohne in der Richtung nach Versenbrück an der Einmündungsstelle der Nebenbahn in die Hauptbahn umsteigen, daß aber die Fahrgäste der Richtung Osnabrück im Zuge der Nebenbahn bis Bramsche verbleiben und dort auf den Zug der Hauptbahn übergeben, bezw. im Zuge der Nebenbahn nach Osnabrück durchgeführt werden, wenn der Verkehr solchen Aufwand rechtfertigt und ein Zug auf der Hauptbahn erst in einem längeren Zeitraume nach dem Eintreffen des Nebenbahnzuges in Bramsche nach Osnabrück wieder abfahren würde, oder zur Zeit der Ankunft des ersteren in Bramsche nach Osnabrück schon abgelassen sein sollte.

Um den Ansprüchen des Anschlußverkehrs mit einem Mindestaufwand gerecht zu werden, wird man daher den Fahrplan der Hauptbahn möglichst so anordnen, daß die Züge beider Richtungen in Bramsche kreuzen, wie es heute schon bei der Mehrzahl der Züge der Fall ist. Dabei wird aber an der Anordnung festzuhalten sein, daß zur Zeit des Kreuzens der Züge der Hauptbahn in Bramsche dort die Züge der Nebenbahn eintreffen bezw. von



dort abgehen. Dadurch wird die Nothwendigkeit der Anlegung dreier durchgehender Personengleise in Bramsche bedingt. Berücksichtigt man ferner, daß daneben ein weiteres Gleis für einen gleichzeitig in Bramsche zu behandelnden Güterzug vorhanden sein muß, welches gegenwärtig fehlt, aber auch jetzt schon vermisst und mit dem Hinzutritt des neuen Anschlusses noch mehr zum Bedürfnis werden wird, so gelangt man in Bramsche zu einem Bahnhofs mit mindestens 4 durchgehenden Gleisen. Das darüber aufgestellte Projekt trägt diesem Mindestbedürfnis Rechnung. Dasselbe umfaßt nach Obigem auch die Ausführung der Anlagen für einen Lokomotivschuppen mit Wasserstation und Kohlenbühne. Ferner sind in dasselbe die Kosten für

Erweiterung der geplanten Stellwerksanlage aufgenommen und schließlich auch noch die Kosten für die Anlage einer Gasglühlichtbeleuchtung des Bahnhofs Bramsche mit Anschluß der Krahn- und Weichenlaternen vorgesehen. Diese mit einem anschlagsmäßigen Aufwande von 2000 Mark an Stelle der vorhandenen Petroleum-Beleuchtung zu beschaffende bessere Beleuchtung hat sich als ein Bedürfnis herausgestellt.

Der Gesamtbedarf für die vorstehend beschriebenen Anlagen ist einschließlich Grunderwerb, sowie unter Berücksichtigung des Steigens der Materialpreise auf 84 000 Mark veranschlagt.

## Nebenanlage Nr. 10 zu Anlage 116.

### Betrifft Ergänzung der Betriebsmittel.

Der Maschinen- und Wagenpark der Eisenbahn-Verwaltung bedarf trotz der erheblichen Vergrößerung in den letzten Jahren schon jetzt und für die Zukunft einer planmäßigen weiteren Verstärkung, um die Ansprüche des Verkehrs befriedigen, andererseits aber auch den Pflichten als Mitglied des Staatsbahnwagen-Verbandes nachkommen zu können, womit gleichzeitig auf eine Herabminderung der jährlich aus der Eisenbahn-Betriebskasse zu zahlenden Wagenmieten hingewirkt wird. Zum Theil handelt es sich auch um den Ersatz abgängiger Betriebsmittel (Lokomotiven), deren Erhaltung nicht mehr möglich ist. Im Einzelnen ist zu bemerken:

#### 1. Lokomotiven.

Es ist schon früher darauf hingewiesen worden, daß im Laufe der Finanzperiode 1897/99 ein Theil der alten, jetzt 30 Jahre im Betriebe gewesenen Lokomotiven abgängig werden würde.

Der Abgang, für den Ersatz zu schaffen ist, wird jedes Jahr etwa 3, im Ganzen . . . . . 9 betragen.

Der Betrieb der Bahn Oldenburg-Brake erfordert . . . . .	6 Lokomotiven,
der der Bahn Delmenhorst-Heese . . . . .	9 „
	Zusammen 15

so daß, wenn im Laufe der vorigen Finanzperiode nicht schon Neuanschaffungen eingetreten wären, im Ganzen an Lokomotiven zu beschaffen sein würden . . . . . 24 Stück.  
Beschafft sind während der letzten Finanzperiode im Ganzen . . . . . 21 Lokomotiven  
Rechnet man davon auf die inzwischen eingetretenen gesteigerten Anforderungen des Verkehrs und Betriebes . . 11 „

so erscheinen an dem Bedarf von 24 Lokomotiven gedeckt . . . . .	10 Stück
und bleiben für die Finanzperiode 1897/99 zu beschaffen . . . . .	14 Stück.

Einer weiteren Verkehrssteigerung ist bereits in der vorigen Finanzperiode dadurch Rechnung getragen worden und wird weiter dadurch Rechnung getragen werden, daß an Stelle der alten leichteren Lokomotiven schwerere und leistungsfähigere Maschinen beschafft werden, und zwar sind in der vorigen Finanzperiode neben 7 Stück gewöhnlichen 2/2 gekuppelten Personenzuglokomotiven an schweren Maschinen beschafft worden:

- 1) 5 Stück 3/3 gekuppelte Güterzuglokomotiven,
- 2) 5 „ 2/4 „ Personenzuglokomotiven, und
- 3) 4 „ schwerere Rangiermaschinen.

Es wird beabsichtigt, die Zahl zu 1 auf 11, und die zu 2 auf 6 Stück zu erhöhen, im Uebrigen aber noch 7 Stück 2/2 gekuppelte Lokomotiven der bisherigen Type zu beschaffen.

Die Anzahl der einzelnen Gattungen schwererer Maschinen bestimmt sich durch die Diensttheilung, der ein 5tägiger Turnus zu Grunde gelegt worden ist, so daß die Maschinen jeden 5ten Tag dienstfrei sind und eine Maschine für Reserve und Reparatur verbleibt.

#### 2. Wagen.

##### a) Personen- und Gepäckwagen.

Der vorhandene Park reicht im Sommer nicht einmal aus, selbst unter Heranziehung der vorhandenen 54, im Winter zu Gütertransporten zu verwendenden Plattformwagen einen mäßig gesteigerten Sonntagsverkehr zu bewältigen, wie denn ja auch die Klagen über die Einstellung gewöhnlicher Wäntewagen trotz beschleunigten Umlaufes der Personenwagen im Sommer leider allsonntäglich sich wieder-



holen. Zeitweilig müssen im Sommer bis 100 gewöhnliche bedeckte Wagen mit Bänken ausgerüstet werden, um den Personenverkehr zu befördern. Es könnte bei solchem Bedarf in Frage kommen, eine erheblichere Anzahl billigerer Plattformwagen an Stelle von Personenwagen zu beschaffen; allein die Anzahl dieser Wagen kann eine erhebliche Steigerung nicht mehr erfahren, da deren Anzahl zum wirklichen Bedarf an Personenwagen sonst in einem großen Mißverhältniß stehen würde.

Es wird besonders hervorgehoben, daß mit der Vermehrung von nur 18 Personen- und 4 Gepäckwagen gleichzeitig dem Bedarf auf der neuen Strecke Delmenhorst-Hesepe Rechnung getragen werden muß.

#### b) Güterwagen.

Die Berechnung des Bedarfs an Güterwagen unter der Voraussetzung, daß die Eisenbahnverwaltung am Gesamtpart des Staatsbahnwagenverbandes nach Verhältniß des eigenen Verkehrs sich zu betheiligen hat und für den Fall des Ausscheidens aus diesem Verbands selbst über die geeigneten eigenen Wagen für den eigenen Verkehr verfügen muß, ergibt schon ohne Berücksichtigung des Bedarfs für die Strecken Oldenburg-Brake und Delmenhorst-Hesepe einen Fehlbetrag von etwa 90 offenen und 240 gedeckten Wagen verschiedenster Konstruktion. Die Unkosten der Eigenthumsverwaltung betragen jährlich für

einen gedeckten Wagen	} im Mittel $\frac{537}{2} = 268 \text{ M.}$
etwa 304 M	
einen offenen Wagen	
etwa 233 M	

Jeder Oldenburgische Wagen verdient dagegen durchschnittlich jährlich etwa 286 M Laufmiete. Zu einer finanziellen Einbuße haben daher die obwaltenden Verhältnisse nicht geführt. Immerhin aber wird eine Steigerung des Besandes eigener Wagen künftig in rascherem Tempo einzutreten haben, wenn die Eisenbahnverwaltung ihren Verpflichtungen Anderen gegenüber genügen will, andererseits aber auf den Fall vorbereitet sein muß, daß das vorgenannte Vertragsverhältniß auch gekündigt werden kann. Die Anzahl der beantragten in den Wagenpart des Staatsbahnwagenverbandes einzustellenden Güterwagen beträgt 149; sie sind auf die einzelnen Gattungen von Wagen entsprechend dem Bedürfnisse des eigenen Verkehrs vertheilt worden. Außerdem sind 15 gedeckte und 15 offene einfache Umladewagen für Umtransporte von Getreide, Kohlen und Salpeter von Schiff zu Lager und umgekehrt in Nordenham eingestellt worden, zu deren Herstellung die Achsen der vorhandenen abgängigen Bahnmeister- und hölzernen Erdtransportwagen Verwendung finden sollen und deren Beschaffung nicht länger sich umgehen läßt, weil der Verwendung gewöhnlicher Betriebswagen zu solchen Umtransportwagen die Bestimmungen des Staatsbahnwagenverbandes entgegenstehen.

Dem wirklichen Bedürfnisse wird mit solcher Vermehrung der Güterwagen noch nicht einmal zur Hälfte genügt, indessen darf eine weitere Vermehrung künftigen Zeiten vorbehalten bleiben.

Die hiernach für die Finanzperiode 1897/99 erforderlichen Mittel sind in dem nachstehenden Kosten-Anschlage angegeben.

Laufende Nr.	Vorderläge.	Gegenstände der Veranschlagung.	Geldbetrag					
			Einheitspreis.		im			
			M	§	Einzeln		Ganzen	
				M	§	M	§	
<b>I. Für das Jahr 1897.</b>								
1.	6	Stück 3/3 gekuppelte Güterzugslokomotiven . . .	40 000	—	240 000	—		
2.	1	Stück 2/4 gekuppelte Personenzugslokomotiven . .	—	—	51 000	—		
3.	5	Stück Durchgangspersonenwagen II./III. Klasse (Bei- Wagen) . . . . .	12 000	—	60 000	—		
4.	5	Stück dergl. III. Klasse (Ci-Wagen) . . . . .	10 000	—	50 000	—		
5.	15	Stück gedeckte einfache Umladewagen . . . . .	1 500	—	22 500	—		
6.	15	Stück offene desgl. . . . .	1 000	—	15 000	—		
7.	10	Stück Kungentwagen über 10 m Länge und von 15 t Tragfähigkeit mit breiten Kungen (Sml-Kug) .	3 100	—	31 000	—		
8.	16	Stück Plattformwagen (Gnl) . . . . .	5 100	—	81 600	—		
9.	3	Stück 4achsige Schienenwagen (SS) . . . . .	4 500	—	13 500	—		
10.	40	Stück gedeckte Wagen (G) mit Heizleitung, zur Hälfte mit Luftdruck-Bremsleitung, zur Hälfte mit Luft- druckbremse, als Stationswagen für Fischtrans-						

Laufende Nr.	Vorderföge.	Gegenstände der Veranschlagung.	Einheitspreis.		Geldbetrag im			
			M	S	Einzelnen		Ganzen	
					M	S	M	S
		porte ab Nordenham und für Eilgutverkehr in Personenzügen . . . . .	4 000	—	160 000	—		
		Zusammen 1897			724 600	—		
11.		Zuschlag bei steigender Tendenz der Materialpreise etwa 6 % . . . . .	—	—	43 400	—		
					768 000	—		
12.		Hiervon sind abzusetzen die noch verfügbaren Mittel für die Beschaffung von Betriebsmitteln à conto der Bahn Delmenhorst-Hesepe mit rund . . . . .	—	—	112 000	—		
		bleiben einzustellen für 1897 . . . . .	—	—			656 000	—
		1898.						
13.	4	Stück 2/2 gekuppelte Lokomotiven . . . . .	36 000	—	144 000	—		
14.	4	Stück Durchgangspersonenwagen II./III. Klasse (Bei- Wagen) . . . . .	12 000	—	48 000	—		
15.	4	Stück Durchgangspersonenwagen III. Klasse (Ci- Wagen) . . . . .	10 000	—	40 000	—		
16.	2	Stück Durchgangsgepäckwagen (Pi) mit Postabtheil	9 800	—	19 600	—		
17.	2	Stück desgl. (Pi) ohne Postabtheil . . . . .	8 700	—	17 400	—		
18.	40	Stück offene Wagen von über 7 m Länge und 15 t Tragfähigkeit (Ol) für Schienen-, Holz- und Kohletransporte . . . . .	2 200	—	88 000	—		
19.	30	Stück offene Viehwagen über 18 qm Bodenfläche (Vol.) . . . . .	2 500	—	75 000	—		
20.	10	gewöhnliche gedeckte Wagen (G) . . . . .	3 200	—	32 000	—		
					464 000	—		
21.		Zuschlag bei steigender Tendenz der Materialpreise etwa 6 % . . . . .	—	—	28 000	—		
		Einzustellen für 1898 . . . . .					492 000	—
		1899.						
22.	3	Stück 2/2 gekuppelte Lokomotiven . . . . .	36 000	—	108 000	—		
23.		Zuschlag bei steigender Tendenz der Materialpreise etwa 6 % . . . . .	—	—	6 000	—		
		Einzustellen für 1899 . . . . .					114 000	—
		Zusammen für die Finanzperiode 1897/99					1 262 000	—

# Anlage 117.

## An den Landtag des Großherzogthums.

In Elsfleth hat sich kürzlich eine Heringsfischerei-Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 400 000 *M* gebildet. Die Gesellschaft, welche bereits in's Handelsregister eingetragen ist, beabsichtigt 8 Logger auf den Fang auszusenden; zur leichteren Ueberwindung der ersten Schwierigkeiten erhält sie eine Subvention aus Reichsmitteln. Die Aktionäre, im Ganzen 196, bestehen zum größten Theile aus Gewerbetreibenden und Landleuten der Stadt und Landgemeinde Elsfleth, Bankinstitute sind an den Aktienzeichnungen nicht theilhaft. Bei den andauernd ungünstigen Conjunkturen, unter denen die überseeische Segelschiffahrt zu leiden hat, und welche in Verbindung mit dem Eingehen der Werften für den Bau hölzerner Schiffe allmählig einen Niedergang der Erwerbsverhältnisse in der Stadt Elsfleth bewirkt haben, hofft man in der Heringsfischerei einen neuen Erwerbszweig gefunden zu haben, welcher der Schiffer- und Fischerbevölkerung lohnende Beschäftigung bietet und der geeignet erscheint, die wirtschaftliche Lage der Einwohner wieder zu heben.

Da innerhalb des staatlichen Hafenterrains ein geeignetes Areal zur Anlegung eines Fischereihafens nicht zur Verfügung stand, hat die Gesellschaft außerhalb desselben und zwar nördlich an das Hafengebiet angrenzend eine größere Außengrodenfläche angekauft, welche durch einen im Eigenthum des Staates stehenden Uferstreifen von der Hunte getrennt wird. Um den Loggern ausreichende Anlegevorrichtungen zu schaffen, ist eine Erweiterung der

Hafenanstalten erforderlich. Die dieserhalb gepflogenen Verhandlungen haben zu dem Resultate geführt, daß den Bedürfnissen des Schiffsverkehrs am besten durch die Erbauung eines Längspiers vor dem Fischereihafen genügt wird. Der Pier soll eine Länge von 120 Metern, eine Breite von 3,5 Metern und eine Höhe von 1 Meter über ordinär Hochwasser erhalten. Da eine Gleisverbindung mit dem Bahnhofe und damit ein Lokomotivverkehr auf dem Pier nicht vorgesehen zu werden braucht, läßt sich die Anlage mit verhältnißmäßig geringen Mitteln herstellen. Die Kosten sind einschließlich der Aufstellung zweier fester Krähne auf 33 000 *M* veranschlagt.

Die in Aussicht genommene Hafenerweiterung ist auch insofern erwünscht, als dadurch ein Anlegeplatz für Passagierdampfschiffe geschaffen wird, welcher zur Zeit in Elsfleth fehlt. Diesem Bedürfnisse sollte vorläufig durch eine in den einfachsten Verhältnissen gehaltene Landungsvorrichtung genügt werden, für welche in § 191 des Voranschlagsentwurfes für die laufende Finanzperiode 800 *M* ausgeworfen sind. Für den Fall des Ausbaus des Piers kommt dieser Betrag in Wegfall.

Die Staatsregierung läßt beantragen:

der geehrte Landtag wolle zum Zwecke der Erweiterung der Hafenanstalten in Elsfleth durch die Erbauung eines Längspiers 33 000 *M* für 1897 zur Verfügung stellen.

Oldenburg, 1897 Januar 11.

Staatsministerium.  
Janßen.

Conze.

# Anlage 118.

## An den Landtag des Großherzogthums.

Im Laufe des vorigen Jahres ist von der Staatsregierung mit der Königlich Preussischen Militärverwaltung ein Abkommen darüber getroffen worden, daß die von der Letzteren bereits vor längerer Zeit in Angriff genommene Kartirung des deutschen Reichsgebiets auch auf das Herzogthum Oldenburg erstreckt werde. Nach diesem Abkommen hat das Herzogthum einen dem erhöhten Kostenaufwande entsprechenden Zuschuß von 250 *M* für die Quadratmeile zu den Kosten der Vermessung und Kartirung zu leisten, wofür ihm als Gegenleistung

1. eine auf Grund der neuesten Anforderungen der Wissenschaft und im Anschluß an die Haupttriangulation Norddeutschlands ausgeführte Detailtriangulation, durch welche auf jeder Quadratmeile zehn im Gelände versteinte Punkte festgelegt werden,
2. je 100 kostenfreie Exemplare von jedem im Maßstabe von 1 : 25 000 festgestellten Meßtischblatte, welches Oldenburgisches Gebiet umfaßt,
3. bei weiterem Bedarf von mindestens 50 Exemplaren eines Meßtischblattes jedes Exemplar zum Preise von 35 *M*

zur Verfügung gestellt werden sollen.

Der geehrte Landtag hat sich mit dem von der Staatsregierung eingeschlagenen Verfahren mittelst Schreibens vom 12. Mai v. Js. nachträglich einverstanden erklärt und es sind darauf zwischen dem Staatsministerium und der die Vermessungen leitenden Trigonometrischen Abtheilung der Königlich Preussischen Landesaufnahme die näheren Bestimmungen über die Ausführung der Arbeit vereinbart worden.

Schon während dieser Verhandlungen war zur Sprache gekommen, ob sich nicht eine Ausdehnung der Vermessungs- und Kartirungsarbeiten der Königlich Preussischen Landesaufnahme auch auf das Fürstenthum Birkenfeld empfehle, wozu sich die Königlich Preussische Militärverwaltung unter

denselben Bedingungen, wie solche für das Herzogthum festgestellt, bereit erklärt hatte.

Die weitere Prüfung dieser Frage hat zu dem Ergebnisse geführt, daß dies aus gleichartigen Gründen, wie für das Herzogthum Oldenburg, zu bejahen sei und hat der Provinzialrath, wie die in den Nebenanlagen A und B abgeschrieben beigefügten Verhandlungen ergeben, dieser Auffassung einstimmig gutachtlich zugestimmt. Der für das Fürstenthum Birkenfeld mit 250 *M* für die Quadratmeile zu leistende Kostenbeitrag würde bei einem Flächeninhalte von rund 9 Quadratmeilen sich auf reichlich 2200 *M* im Ganzen belaufen.

Eine Ausgabe kommt für die Finanzperiode 1897/99 jedoch überhaupt noch nicht in Betracht, weil nach den eingezogenen Erkundigungen die im Anschlusse an die Aufnahme der benachbarten Preussischen Landestheile auszuführenden Triangulierungsarbeiten frühestens im Jahre 1899 beginnen und erst im Laufe des Jahres 1900 beendet sein werden. Die Königlich Preussische Militärverwaltung legt aber dringendes Gewicht darauf, schon alsbald Gewißheit darüber zu erhalten, ob der Anschluß des Fürstenthums Birkenfeld an die Preussische Landesvermessung erfolgen werde, um in der Vorbereitung der schon geraume Zeit vor der Ausführung der Arbeiten aufzustellenden Pläne nicht behindert zu sein.

Die Staatsregierung läßt hiernach beantragen:

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß der Königlich Preussischen Militärverwaltung für die demnächstige Ausführung der Triangulation und Kartirung des Gebiets des Fürstenthums Birkenfeld in der angegebenen Weise die Leistung eines Beitrages zu den Kosten von 250 *M* für die Quadratmeile aus der Landeskasse des Fürstenthums zugesichert werde.

Oldenburg, 1897 Januar 16.

Staatsministerium.

Janßen.

Conze.



# Nebenanlage A. zu Anlage 118.

## Verhandlungen

des Provinzialraths des Fürstenthums Birkenfeld vom Oktober 1896.

### U n t r a g ,

betreffend den Anschluß des Fürstenthums Birkenfeld an die Königlich Preussische Landesvermessung.

Von der Königlich Preussischen Militärverwaltung ist bekanntlich schon vor längerer Zeit eine Kartirung des Deutschen Reichs in Angriff genommen. Nach dem festgestellten Plan läßt der Große Generalstab im Laufe der Zeit von den Gebieten sämtlicher Bundesstaaten, deren Kontingente unter Königlich Preussischer Verwaltung stehen, Kartenblätter im Maßstabe von 1:100 000 anfertigen, ohne hierfür, sowie für die vorhergehende trigonometrische und topographische Vermessung einen Kostenzuschuß von den beteiligten Staaten in Anspruch zu nehmen. Daneben findet die Herstellung von Karten im Maßstabe von 1:25 000 (s. g. Meßtischblättern) statt, welche indeß von der Bedingung abhängig ist, daß die in Betracht kommenden Staaten sich mit einem dem erhöhten Kostenaufwande entsprechenden Zuschusse von 250 *M* für die Quadratmeile an den Kosten beteiligen.

Für das Herzogthum Oldenburg ist, wie sich aus den Verhandlungen der dritten Versammlung des XXV. Landtages (Anlagen zu den Protokollen und Berichten, Seiten 25—27, 37 und 44) ergibt, unter gewissen Bedingungen die Erstreckung der Triangulirung und Kartirung auf dasselbe in Aussicht genommen; ebenso ist die gleiche Triangulation und Kartirung für das Fürstenthum Lübeck schon früher zur Ausführung gebracht, und es kommt nun in Frage, ob dieselbe demnächst nicht auch auf das Fürstenthum Birkenfeld zu erstrecken und von diesem dafür der oben erwähnte Zuschuß zu übernehmen sei? Als Gegenleistung sollen in diesem Falle zur diesseitigen Verfügung gestellt werden:

1. eine auf Grund der neuesten Anforderungen der Wissenschaft und im Anschluß an die Haupttriangulation ausgeführte Detailtriangulation, durch welche auf jeder Quadratmeile zehn im Gelände versteinte Punkte festgelegt werden;
2. je 100 kostenfreie Exemplare von jedem im Maßstabe von 1:25 000 hergestellten Meßtischblatte, welches diesseitiges Gebiet umfaßt;
3. bei weiterem Bedarf von mindestens 50 Exemplaren eines Meßtischblattes jedes Exemplar zum Preise von 35 Pfennig.

Birkenfeld, 1896 Oktober 17.

Großherzoglich Oldenburgische Regierung.  
Barnstedt.

Die Zahlung des Kostenbeitrages, welcher sich für das Fürstenthum nach der Größe seines Flächeninhaltes mit 250 *M* für die Quadratmeile auf 2000—2500 *M* belaufen wird, würde sich auf mehrere Jahre vertheilen und im Laufe der nächsten Finanzperiode noch nicht zu leisten sein.

Die Regierung muß den Anschluß des Fürstenthums an die Königlich Preussische Landesvermessung für durchaus zweckmäßig und wünschenswerth halten. Einmal sind von den bei der Triangulirung des Fürstenthums in den Jahren 1838—1844 festgelegten Dreieckspunkten bis auf die Kirchtürme, von denen überdies auch manche verändert sind, nicht wenige im Laufe der Jahre verschwunden, so daß die Wiederherstellung, falls solche sich als nothwendig erweisen sollte, viele Arbeit und große Kosten verursachen würde, ohne eine gleiche Gewähr für die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Messungen zu bieten, wie sie bei der Ausführung durch die praktisch geschulten und mit den vorzüglichsten Instrumenten ausgerüsteten Beamten des Großen Generalstabes zu erwarten steht.

Ein weiterer nicht gering anzuschlagender Vortheil ist der, daß auch Karten im Maßstabe von 1:25 000 (Meßtischblätter), die Höhenverhältnisse darstellend, angefertigt und in einer Anzahl von je 100 Stück geliefert werden sollen. Es würde dadurch das Fürstenthum kostenfrei in den Besitz von Karten gelangen, welche zur Aufstellung verschiedener Projekte, z. B. für Wegebauten und landwirtschaftliche Meliorationsanlagen, besser verwendbar sind, als die bis jetzt vorhandenen Kartenblätter in den kleinen Maßstäben von 1:100 000 und 1:80 000 ohne Höhenkurven.

Endlich ist noch hervorzuheben, daß für diejenigen Staaten, welche den angegebenen Kostenbeitrag zu leisten ablehnen, weder die Meßtischblätter hergestellt, noch das vervollständigte trigonometrische Netz festgelegt werden soll.

Hiernach beantragt die Regierung, daß der Provinzialrath sich gutachtlich damit einverstanden erkläre, daß auch das Fürstenthum Birkenfeld unter den gleichen oder ähnlichen Bedingungen, wie sie für das Herzogthum Oldenburg in der nachgedruckten Anlage verabredet sind, angeschlossen werde.

## Anlage.

Oldenburg, 1896 August 25.

1. Die Triangulation des Herzogthums Oldenburg erfolgt im Jahre 1897 durch die Trigonometrische Abtheilung der Königlich Preussischen Landesaufnahme nach den für die allgemeine Landestriangulation in Preußen geltenden Vorschriften und Bestimmungen; im besonderen sollen auch für das Gebiet des Herzogthums Oldenburg durchschnittlich 10 trigonometrische Punkte auf eine Quadratmeile festgelegt werden.
2. Die Ergebnisse der Triangulation werden in geographischen Koordinaten (auf 3 oder 4 Stellen der Sekunden), sowie in sphärridischen Koordinaten (auf 2 Stellen des Meters, bezw. 7 Stellen des Logarithmus) bezogen auf den Schloßthurm von Oldenburg als Nullpunkt, gegeben. Die Ergebnisse werden nach Fertigstellung und Prüfung der Rechnungen voraussichtlich im Jahre 1899 durch die Trigonometrische Abtheilung der Landesaufnahme dem Großherzoglichen Katasterbureau zur Verfügung gestellt. Die Drucklegung der Messungsergebnisse wird in dem Sammelwerk der Trigonometrischen Abtheilung: „Abrisse, Koordinaten und Höhen“ in der für dieses Werk innegehaltenen Form erfolgen, und zwar möglichst unmittelbar nach stattgefundener Prüfung der Rechnungen.
3. Bezüglich der Auswahl der zu bestimmenden Punkte, sowie der Bezeichnung und Festlegung derselben finden die Bestimmungen der Preussischen Ministerialanweisung vom 20./7. 1878 sinngemäße Anwendung. Die Großherzogliche Staatsregierung erteilt auf Ansuchen der Preussischen Staatsregierung den mit der Ausführung der Vermessungsarbeiten (trigonometrischen und topographischen) beauftragten Offizieren und Beamten der Königlich Preussischen Landesaufnahme die zur ungestörten Durchführung der Arbeiten, zur leichteren und billigeren Beschaffung von Baumaterial (im besonderen aus staatlichen Forsten), Vorspann u. s. w. erforderlichen Ausweise (offene Ordres), wie solche in Preußen den Offizieren und Beamten der Landesaufnahme ausgestellt werden.
4. Im Laufe des Winters 1897/98 stellt die Trigonometrische Abtheilung der Landesaufnahme ein Verzeichniß sämtlicher während der vorangegangenen Feldarbeiten im Gebiete des Herzogthums Oldenburg bestimmten trigonometrischen Punkte nach Muster A der Preussischen Ministerialanweisung vom 20/7. 1878 zusammen und übermittelt dasselbe dem Großherzoglich Oldenburgischen Katasterbureau.

Dem Ermessen der Großherzoglichen Regierung bleibt es demnächst überlassen, auf Grund dieses Verzeichnisses etwaige Schritte zur Einmessung der

Punkte in den Katasterkarten und zur Erwerbung der Marksteinschutzflächen oder zur anderweitigen Versicherung der Marksteine zu thun. Die Offiziere und Beamten der Trigonometrischen Abtheilung bleiben hierbei unbetheiligt.

5. Sämtliche Vermarkungssteine der trigonometrischen Punkte gehen nach Beendigung der topographischen Feldarbeiten in den Besitz der Großherzoglichen Regierung über.
6. Die über den Steinen errichteten trigonometrischen Signale werden der Großherzoglichen Regierung nach Beendigung der topographischen Feldarbeiten kostenfrei überlassen, womit hochdieselbe gleichzeitig durch das weitere Stehenbleiben der Signale entstehende Pachtkosten und dergleichen übernimmt, so daß nach Abschluß der topographischen Feldarbeiten keinerlei Entschädigungsansprüche gegen die Königlich Preussische Landesaufnahme erhoben werden können. Die während der Ausführung der trigonometrischen Feldarbeiten verursachten vorübergehenden Flurschädigungen in Folge Aufrichtung der Signale, Ausführung der Festlegungen, Herstellung der Sichten für die Winkelmessungen u. s. w. fallen hingegen der Trigonometrischen Abtheilung der Landesaufnahme zur Last.
7. Nach dem Uebergang der trigonometrischen Marksteine in den Besitz der Großherzoglichen Regierung — siehe Nr. 4 — übernimmt hochdieselbe die Beaufsichtigung und Verwaltung der trigonometrischen Punkte einschließlich derjenigen Arbeiten, welche in Folge von Verlegungen, Beschädigungen oder Beseitigungen der Festlegungen sich nothwendig erweisen sollten.

Das Großherzoglich Oldenburgische Katasterbureau theilt etwa eintretende Veränderungen hinsichtlich der Lage oder Bezeichnung der Festlegungen der Trigonometrischen Abtheilung der Königlich Preussischen Landesaufnahme behufs Richtigstellung der Messungsakten und Rechnungsakten derselben mit.

8. Die Großherzoglich Oldenburgische Regierung wird sich mit der Königlich Preussischen Landesaufnahme zur Erzielung eines Uebereinkommens hinsichtlich Ausdehnung der Vermessungsarbeiten der Königlich Preussischen Landesaufnahme auf das Gebiet des Fürstenthums Birkenfeld sobald als angängig in Verbindung setzen. Im Falle des Zustandekommens einer Uebereinkunft erfolgt die Triangulirung des Fürstenthums Birkenfeld seitens der Trigonometrischen Abtheilung im Sinne der vorstehenden Vereinbarungen gleichzeitig mit der Triangulirung der an das Fürstenthum Birkenfeld angrenzenden preussischen Gebiets-theile.

Deltermann. Scheffler. von Schmidt.



# Nebenanlage B. zu Anlage 118.

Geschehen zu Birkenfeld in der Aula des Gymnasiums am 29. Oktober 1896, Vormittags 10 Uhr.

Gegenwärtig:

1. der Vorsitzende: Herr Preffer,
2. der Großherzogliche Kommissar: Herr Regierungs-Präsident Barnstedt,
3. die Mitglieder Großherzoglicher Regierung:  
Herr Regierungsrat Kückens,  
" Amtsauditor Pralle,  
" Oberforstmeister Zaritz,
4. die Mitglieder des Provinzialraths mit Ausnahme der Herren Vogt und Brenner, von denen der

Erstere mit Entschuldigung fehlte, der Letztere im Laufe der Verhandlungen erschien.  
5. Regierungsrevisor Schleich zu Birkenfeld als Protokollführer.

Dem Antrag der Regierung, betreffend den An-  
schluß des Fürstenthums Birkenfeld an die  
Königlich Preussische Landesvermessung wurde in  
der beschließenden Sitzung ebenfalls einstimmig gut-  
achtlich zugestimmt.

## Zur Beglaubigung.

Preffer. Weis. Nieten. Schleich.



# Anlage 119.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage läßt die Staatsregierung hiermit unter Neben-Anlage Nr. 1 den Voranschlag über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für die Finanzperiode 1897/99 zur gefälligen Prüfung zu gehen, mit dem Bemerken, daß in denselben die für die Finanzperiode 1894/96 genehmigten Bauobjekte, soweit sie noch nicht zur Ausführung gekommen, bezw. soweit die Geldmittel dafür noch nicht an die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung zur Auszahlung gelangt sind, und ferner die nach dem Schreiben an den Landtag vom 11. Januar 1897 — Vorlage 116 — zur Ausführung beantragten Bauobjekte *z.* aufgenommen sind.

Ferner geht dem Landtage unter Nebenanlage 2 eine von der Buchhalterei des Finanzdepartements aufgestellte vorläufige Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben

Oldenburg, 1897 Januar 19.

des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1894/96 zur gefälligen Kenntnißnahme zu.

Die Staatsregierung läßt beantragen:

der geehrte Landtag wolle dem Voranschlage des Eisenbahn-Baufonds für die Finanzperiode 1897/99 seine Zustimmung erteilen und sich damit einverstanden erklären, daß die zu demselben erforderlichen Mittel im Gesamtbetrage von 4 067 431 *M* im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnbaufonds nach Bedarf aufgebracht werden, soweit nicht bereits das Einverständnis des 25. Landtages für die in den Vorbemerkungen des Voranschlags angegebene restliche Anleihe summe im Betrage von 1 611 336 *M* 89 *S* erteilt ist.

Staatsministerium.

Tanjen.

Tappenbeck.

## Nebenanlage 1 zu Anlage 119.

### Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für die Finanzperiode 1897/99.

#### Vorbemerkungen.

Für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds sind ange-  
liehen:

1. auf Grund des Gesetzes  
vom 19. März 1891 . 1 760 000 *M* zu 3½% Zinsen,
2. auf Grund des Gesetzes  
vom 16. März 1893 . 1 500 000 *M* zu 3½% Zinsen,

Zusammen 3 260 000 *M*,

welche Anleihen nach Abzug des Untercourses und der Anleihekosten erbracht haben 3 186 695 *M* 28 *S*.

Nach der Schlußbemerkung zum Voranschlage des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 waren weitere Anleihen auf Grund der oben angezogenen Gesetze nicht zu machen.

Mit Genehmigung des Voranschlags für den Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 bezw. nach dem Gesetze vom 7. April 1894 ist indes die Staatsregierung ermächtigt

worden, weitere 8 959 762 *M* für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds anzuleihen.

Auf Grund dieser Ermächtigung sind nun angeliehen:

1. 1894/95. a. 2 300 000 *M* zu 3½% Zinsen, welche abzüglich ½% Untercourse und abzüglich 2 329 *M* 89 *S* Anleihekosten erbracht haben . . . 2 286 170,11 *M*
- b. 1 171 000 *M* zu 3½% Zinsen, die abzüglich ½% Untercourse erbracht haben . . . . . 1 165 145,— "

Die Anleihekosten sind zu a. mit berechnet.

2. 1896: 4 000 000 *M* zu 3% Zinsen, die abzüglich 2½% Untercourse erbracht haben bezw. erbringen . . . 3 900 000,— "

Davon sind 1896 einkommen  
2 925 000 *M*

Ab Kosten der Herstellung der Schuldschreibungen 2110 *M*  
Für Schlußnotenstempel. 780 "

2 890 *M*

Bleiben 2 922 110,— *M*

Der Rest der Anleihe kommt am

1. Mai 1897 ein mit 975 000,— "

Zusammen 7 348 425,11 *M*

Hiernach hätten auf Grund des Gesetzes vom 7. April 1894 noch angeliehen werden können 1 611 336,89 *M*.

In Betreff der Kosten der Bareler Nebenbahnen wird Folgendes bemerkt:

Im Voranschlage der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 sind die restlichen Kosten der Bareler Nebenbahnen unter Ziffer 1 bis 3 der Ausgaben berechnet zu

597 394 *M*

und 60 000 "

und 270 000 "

zusammen zu 927 394 *M*

Auf diesen Betrag sind nach der Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 angewiesen und an die Eisenbahnkasse ausgezahlt . . . . . 712 005 *M*

bleiben 215 389 *M*

Der Bau der Bahnen ist bis auf einige Ergänzungen z. vollendet und werden die an die Eisenbahn-Verwaltung zur Auszahlung gekommenen Baugelder zur Deckung sämtlicher Baukosten reichen, sodaß, gegenüber dem Voranschlage von 1894/96, in dem die Kosten der Strecke Neuenburg-Zetel zu 270 000 *M* angenommen waren, eine Minderausgabe von 215 389 *M* sich ergibt. Da indeß die Baukosten der Strecke Neuenburg-Zetel nach dem speziellen Kostenanschlage nur zu 252 000 *M* veranschlagt sind, so ermäßigt sich die obige Voranschlagssumme von 927 394 *M* um 18 000 *M*, also auf 909 394 *M*, und stellt sich demnach die wirkliche Minderausgabe auf 197 389 *M*.

Nr.	Einnahmen.	1897.	1898.	1899.
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1.	Die Nachweisung der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für die Finanzperiode 1894/6 schließt ab mit einem Ueberschusse von 1 990 071,83 <i>M</i> Von diesem Betrage sind abzusetzen folgende noch an die Eisenbahn-Verwaltung zu leistende und für 1896 zu verbuchende Zahlungen für Bauobjekte aus 1894/6, nämlich: a. der Rest der für die Bahn Oldenburg-Brahe bewilligten Baugelder mit 79 700 <i>M</i> b. Zu den Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg von den für 1896 bewilligten 231 016 <i>M</i> . . . 100 000 <i>M</i> Der Rest von 131 016 <i>M</i> ist auf 1897/9 zu übertragen. c. Zur Herstellung des Fischereihafens in Nordenham die für Aufhöhung der verpachteten Fläche vorgesehenen 10 000 <i>M</i> Der noch nicht abgeforderte Rest der Baugelder aus 1896 im Betrage von 134 200 <i>M</i> ist auf 1897/9 zu übertragen. . . . . 189 700,— <i>M</i> Bleiben 1 800 371,83 <i>M</i> oder rund	1 800 372		
2.	Die Eisenbahn-Betriebskasse pro 1896 wird vermuthlich mit einem Ueberschusse abschließen im Mindestbetrage von . . . . . 200 000			
3.	Die Eisenbahn-Betriebskasse für 1897/9 hat voranschlagsmäßig an den Eisenbahn-Baufonds abzuliefern . . . . . 84 745		38 577	244 335
	Anmerkung: Die für 1898 noch mehr abzuliefernde 1/2 <i>M</i> ist hier fortgelassen.			

Nr.	Einnahmen.	1897.	1898.	1899.
		<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
4.	Mit Beziehung auf die Anmerkung zum § 15 der Einnahmen in der Nachweisung über den Eisenbahn-Baufonds für 1894/6 und auf die Vorbemerkungen dieses Voranschlags ist hier der Rest der 1896 aufgenommenen 3%igen Anleihe von 4 000 000 <i>M</i> mit 1 000 000 <i>M</i> , der erst am 1. Mai 1897 einkommt, zu vereinnahmen und zwar abzüglich 2½% Unterkurs mit . . . . .	975 000		
5.	Die im Bau begriffene Bahn-Strecke Bechta-Wildeshausen-Delmenhorst kostet voranschlagsmäßig 2 632 000 <i>M</i> , wovon die Gemeinden zu zahlen haben 10% mit . . . . .	263 200		
6.	Die zu bauende Bahnstrecke Lohne-Hesepe kostet voranschlagsmäßig: a. die Strecke im Amte Bechta . . . . . 1 135 000 <i>M</i> b. " " Landesgrenze-Hesepe . . . . . 545 000 " 1 680 000 <i>M</i> .			
	Von den Kosten der Strecke im Amt Bechta bis zur Landesgrenze im Betrage von 1 135 000 <i>M</i> haben die Gemeinden 10% einzuzahlen mit	113 500		
7.	Die Zweigbahnstrecke Holdorf-Damme kostet voranschlagsmäßig 550 000 <i>M</i> , wovon die Gemeinden 10% mit . . . . . einzuzahlen haben.	55 000		
8.	Von den von dem Eisenbahn-Baufonds an die Eisenbahnkasse gezahlten Baugeldern der Brücke über den Moorriemer Kanal werden vermuthlich erspart und sind an den Eisenbahn-Baufonds zurückzuzahlen . . . . .	20 000		
9.	An Bauzinsen werden zu vereinnahmen sein für die Baugelder der Strecke Bechta-Wildeshausen-Delmenhorst und zwar: für die bereits zur Auszahlung gelangten 575 670 <i>M</i> für ein Jahr zu 3½% . . . . . 20 148 <i>M</i> für den Rest der Baugelder von 2 056 330 <i>M</i> nach Abzug der von den Gemeinden einzuzahlenden 263 200 <i>M</i> , also für 1 793 130 <i>M</i> zu 3% für etwa 6 Monate . . . . . 26 897 <i>M</i>	47 045		
10.	An Bauzinsen für die Baugelder der Strecke Lohne-Hesepe werden zu vereinnahmen sein und zwar: für die bereits zur Auszahlung gelangten 117 185 <i>M</i> 26 <i>S</i> für 1½ Jahr zu 3½% . . . . . 4 100 und für den Rest der Baugelder von 1 562 814 <i>M</i> 74 <i>S</i> , abzüglich der von den Gemeinden einzuzahlenden 113 500 <i>M</i> , also für 1 449 314 <i>M</i> 74 <i>S</i> zu 3% und zwar: für 667 907 <i>M</i> 37 <i>S</i> für etwa 6 Monate pro 1897 . . . . . 10 020 für 1 449 314 <i>M</i> 74 <i>S</i> für etwa 6 Monate pro 1898 . . . . . —	4 100	2 050	
11.	Ferner an Bauzinsen für die Baugelder der Zweigbahn Holdorf-Damme und zwar: für die bereits zur Auszahlung gelangten 2 000 <i>M</i> für 1½ Jahre zu 3½% . . . . . 70 und für den Rest der Baugelder von 548 000 <i>M</i> , abzüglich der von den Gemeinden zu zahlenden 55 000 <i>M</i> , also für 493 000 <i>M</i> zu 3% und zwar: für 219 000 <i>M</i> für etwa 6 Monate pro 1897 . . . . . 3 285 für 493 000 <i>M</i> für etwa 6 Monate pro 1898 . . . . . —	70	35	
12.	Anzuleihen sind . . . . .	1 653 921	1 854 294	559 216
	Summa der Einnahmen	5 230 258	1 924 091	803 551

Nr.	Ausgaben	1897. M	1898. M	1899. M
1.	<p>Kosten der Bahn von Oldenburg nach Brake:</p> <p>Die Baukosten sind veranschlagt — cfr. Ziffer 4 der Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 —, einschließlich der von der Gemeinde Strückhausen eingezahlten 20 000 M, zu . . . . . 1 770 000 M</p> <p>Von der 3. Versammlung des 25. Landtags sind nachbewilligt . . . . . 600 000 "</p> <p>Von der Gemeinde Strückhausen sind ferner 6000 Mark für Grunderwerb eingezahlt, die den Baugeldern nicht hinzuzurechnen sind.</p> <p style="text-align: right;">Zusammen 2 370 000 M</p> <p>Es sind hierauf angewiesen und an die Eisenbahn-Verwaltung zur Auszahlung gekommen:</p> <p>1893. . . . . 4 700 M</p> <p>1894 bis 1896 nach der Nachweisung über den Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 . . . . . 2 285 600 "</p> <p>Es werden noch für 1896 zur Auszahlung gelangen . . . . . 79 700 "</p> <p style="text-align: right;">Zusammen ————— 2 370 000 "</p> <p>Damit sind also die Baugelder bis zum verfügbaren Betrage von 2 370 000 M erschöpft.</p> <p>Nach der Landtags-Vorlage vom 16. Dezbr. 1896 — Anlage 72 — ist die Bewilligung von ferneren Baukosten beantragt im Betrage von 111 000</p> <p>Außerdem sind hier die von der Gemeinde Strückhausen für Grunderwerb eingezahlten und demnächst zu verwendenden . . . . . 6 000 in Ausgabe zu stellen.</p>			
2.	<p>Kosten der Bahnstrecke Bechta-Wildeshausen-Delmenhorst.</p> <p>Die Kosten sind veranschlagt — cfr. auch Ziffer 5 der Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 — zu . . . . . 2 632 000 M</p> <p>Hierauf sind angewiesen und zur Auszahlung gekommen an die Eisenbahn-Verwaltung:</p> <p>bis Ende 1893 . . . . . 7 170 M</p> <p>1894 bis 1896 nach der Nachweisung über den Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 . . . . . 568 500 "</p> <p style="text-align: right;">Machen ————— 575 670 "</p> <p style="text-align: right;">Bleiben 2 056 330 M</p> <p>die für 1897 einzustellen sind mit . . . . . 2 056 330</p>			
3.	<p>Kosten der Bahnstrecke Lohne-Hesepe.</p> <p>Die Kosten sind veranschlagt — cfr. auch Ziffer 6 der Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 — zu . . . . . 1 680 000,— M</p> <p>Hiervon sind angewiesen und an die Eisenbahn-Verwaltung zur Auszahlung gekommen:</p>			

Nr.	Ausgaben.	1897. <i>M</i>	1898. <i>M</i>	1899. <i>M</i>
	bis Ende 1893 . . . . . 2 150,— <i>M</i> 1894 bis 1896 nach der Nach- weisung über den Eisenbahn-Bau- fonds für 1894/96 . . . . . 115 035,26 <i>M</i> Machen ————— 117 185,26 <i>M</i> Bleiben 1 562 814,74 <i>M</i> die für 1897 und 1898 wie nebenstehend einzustellen sind mit . . . . . 781 408 781 407			
4.	Kosten der Zweigbahn Holdorf-Damme. Die Kosten sind veranschlagt — cfr. Ziffer 7 der Ausgaben des Eisen- bahn-Baufonds für 1894/96 — zu . . . . . 550 000 <i>M</i> Hierauf sind angewiesen und an die Eisenbahn-Ver- waltung zur Auszahlung gekommen . . . . . 2 000 " Bleiben 448 000 <i>M</i> die für 1897 und 1898, wie nebenstehend angegeben, einzustellen sind mit . . . . . 224 000 224 000			
5.	Kosten des Umbaues der Strecke Vechna-Lohne: Von diesen Kosten, veranschlagt nach Ziffer 8 des Voranschlags der Aus- gaben des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 zu 40 000 <i>M</i> , ist bislang noch nichts zur Anweisung gekommen und werden daher die ganzen Um- baukosten für 1897 wieder einzustellen sein mit . . . . . 40 000			
6.	Von den für 1896 in den Voranschlag des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 eingestellten Kosten der Erweiterungsbauten auf Bahn- hof Oldenburg — cfr. Ziffer 9 der Landtags-Vorlage vom 16. Ja- nuar 1894, — im Betrage von 231 016 <i>M</i> werden für 1896 nur 100 000 <i>M</i> zur Auszahlung gelangen, und sind daher für 1897 wieder einzustellen . . . . . 131 016			
7.	Zur Herstellung des Fischereihafens in Nordenham, Her- stellung einer Wasserstation, sowie für Aufhöhung der verpachteten Flächen sind auf die Vorlage vom 27. April 1896 von der 3. Versammlung des 25. Landtags bewilligt für 1896 . . . . . 270 000 <i>M</i> 64 200 " und 10 000 " Von diesen Beträgen sind 1896 erst zur Auszahlung gekommen (an die Eisenbahn-Verwaltung) von der erstgenannten Summe 200 000 <i>M</i> , und werden die 10 000 <i>M</i> für Aufhöhung für 1896 noch zur Auszahlung kommen. Es sind demnach für 1897 aufzunehmen die restlichen Summen von 70 000 <i>M</i> und 64 200 <i>M</i> , zusammen . . . . . 134 200 Nach der Landtags-Vorlage vom 11. Dezember 1896 — Anlage 70 — ist die Bewilligung eines Mehraufwandes zur Wasserstation beantragt im Betrage von . . . . . 23 050			
8.	Für die Uebernahme der Bahn Essen-Löningen — cfr. Landtags-Vorlage vom 8. März 1895 und Schreiben des Landtags vom 23. März 1895 — sind noch zu zahlen: 1897 Juli 1: 4000 <i>M</i> Amortisation und 13 160 <i>M</i> Zinsen, zusammen . . . . . 17 160			

Nr.	Ausgaben.	1897.	1898.	1899.
		<i>M.</i>	<i>M.</i>	<i>M.</i>
	1898 Juli 1: 4000 <i>M</i> Amortisation und 13 020 <i>M</i> Zinsen, zusammen	—	17 020	
	1899 Juli 1: Die Gesamtkosten der Bahn haben be-			
	tragen . . . . . 381 271,08 <i>M</i>			
	Ab gehen die aus dem Eisenbahn-Baufonds 1895/99 ge-			
	zahlten bzw. noch zu zahlenden 4 Amortisations-			
	summen von je 4000 <i>M</i> . . . . . 16 000,— „			
	bleiben 365 271,08 <i>M</i>			
	wogegen die am 1. Juli 1899 fälligen Zinsen mit . . . . . 12 880,— „			
	zusammen 378 151,08 <i>M</i>			
	Einzustellen für 1899 . . . . . —			378 152
	Nachrichtlich wird bemerkt, daß der auf den 1. Juli 1895 berechnete			
	Ueberschuß, den die Gemeinde Lönningen über die Verzinsung des ange-			
	liehenen Kapitals erhalten und nach der Landtags-Vorlage zurückzahlen			
	hatte, einschließlich Bankzinsen betrug . . . . . 35 591,30 <i>M</i>			
	Ab die an die Ortsgenossenschaft Lönningen für ab-			
	getretenes Land gezahlt . . . . . 4 527,25 „			
	bleiben 31 064,05 <i>M</i>			
	Diesem Betrage sind hinzuzurechnen:			
	restliche Betriebseinnahmen aus 1894 . . . . . 10 463,54 <i>M</i>			
	Betriebs-Einnahmen für die Monate Januar, Febr.			
	und März 1895 . . . . . 4 276,16 „			
	Zusammen 45 803,75 <i>M</i>			
	welche für den Eisenbahn-Baufonds für 1895 vereinnahmt sind.			
	— cfr. Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben des Eisen-			
	bahn-Baufonds für 1894/96 —.			
9.	Die Kosten der Erweiterung des Güterbahnhofes Oldenburg —			
	Ziffer 3 der Landtags-Vorlage vom 16. Januar 1894 — sind nach der			
	Anlage C der Landtags-Vorlage 71, vom 14. Dezember 1896, zu über-			
	schreiten im Betrage von 2039,47 <i>M</i> , und sind demnach für 1897 ein-			
	zustellen . . . . . 2 040			
	Nach der dem jetzigen Landtage gemachten besonderen Vorlage,			
	betreffend die zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds auszuführenden Er-			
	gänzungen und Erweiterungen der Bahnanlagen im Kostenbetrage von			
	über 40 000 <i>M</i> sind folgende neue Anlagen beantragt:			
10.	Gleiserweiterungen auf dem Bahnhof Oldenburg . . . . .	105 000	50 000	
11.	Anlage eines Tunnels unter den Gleisen I, II und III in der Bahnsteig-			
	halle Oldenburg . . . . . 110 000			
12.	Anlage einer elektrischen Beleuchtung für den Bahnhof Oldenburg und Ver-			
	legung der vorhandenen Anlage nach Hude . . . . . 35 700		8 000	
13.	Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg, hier Neubau der Lokomotiv-			
	schuppen . . . . . 358 722			
14.	Für Stellwerksanlagen . . . . . 140 000		88 800	34 200
15.	Erweiterungsbauten auf Bahnhof Delmenhorst . . . . . 73 000		36 000	21 000
16.	Erdablagerung auf der Strecke Delmenhorst-Huchtingen . . . . . 8 250			
17.	Herstellung einer Verbindungsbrücke am Pier zu Nordenham und Ver-			
	längerung der Gleise daselbst . . . . . 64 000			

Nr.	Ausgaben.	1897.	1898.	1899.
		M	M	M
18.	Erweiterung des Bahnhofs Bramsche . . . . .	54 000	30 000	
19.	Ergänzung der Betriebsmittel . . . . .	656 000	492 000	114 000
20.	An Zinsen für die zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds gemachten Anleihen sind zu zahlen:			
	1. für die in Gemäßheit der Gesetze vom 19. März 1891 und 16. März 1893 angelehnten 3 260 000 M zu 3½ %	M 114 100	114 100	114 100
	2. für die 1894 und 1895 angelehnten 2 300 000 M und 1 171 000 M, zuſ. 3 471 000 M zu 3½ % . . . . .	„ 121 485	121 485	121 485
	3. für die 1896 angelehnten 4 000 000 M zu 3 % jährlich 120 000 M, jedoch für 1897 — 40 000 M weniger wegen der von den Banken eingezahlten Stückzinsen, demnach	„ 80 000	120 000	120 000
	Zusammen	M 315 585	355 585	355 585
	Hiervon gehen ab die nach Anlage 22 des Voranschlags der Eisenbahnbetriebskasse pro 1897/9 voranschlagsmäßig von der Betriebskasse zu zahlenden Zinsen für fertig gestellte Bauten mit Bleiben einzustellen	„ 216 203	216 608	222 174
		99 382	138 977	133 411
	Die Berechnung über die aus der Eisenbahn-Betriebskasse für fertig gestellte Bauten zu zahlenden Zinsen — Anlage 22 des Voranschlags der Eisenbahn-Betriebskasse pro 1897/99 — ist jedoch nur eine vorläufige und ist am Schlusse jedes Jahres der Finanzperiode genau zu ermitteln, wieviel Zinsen die Eisenbahn-Betriebskasse zu übernehmen hat. Es wird übrigens schon jetzt bemerkt, daß die in den Jahren 1893 bis 1896 aus dem Eisenbahn-Baufonds an die Landeskasse gezahlten Zinsen im Gesamt-Nettobetrag von 452 325 M 33 S von den in der Anlage 22 des Voranschlags der Eisenbahn-Betriebskasse pro 1897/99 angegebenen Eisenbahn-Betriebsüberschüssen abzusetzen sind, daß die nachträglich für 1896 zu zahlenden 100 000 M zu den Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg (sfr. Einnahme Nr. 1 dieses Voranschlags), sowie die in der mehrfach genannten Anlage 22 für die Signal- und Sicherungs-Anlagen abgesetzten 30 000 M — weil noch zur Auszahlung kommend — aus der Betriebskasse mit zu verzinsen sind, daß aber die unter Nr. 16 der genannten Anlage 22 aufgeführten, als für die Bareler Nebenbahnen noch zu zahlenden 75 000 M nicht mehr zu zahlen sein werden. Hiernach kann schon jetzt angenommen werden, daß die Eisenbahn-Betriebskasse außer den vorstehend in Abzug gebrachten Zinsen von 216 203 M bzw. 216 608 M und 222 174 M von 1897 an für eine Summe von 507 325 M zu 3½ % jährlich noch 17 756 M Zinsen zu zahlen hat.			
21.	An Zinsen für die 1897 anzuleihenden 1 653 921 M zu 3½ % für 1898	—	57 887	
22.	An Zinsen für die 1897 anzuleihenden 1 653 921 M und für die 1898 anzuleihenden 1 854 294 M, zusammen für 3 508 215 M zu 3½ %	—	—	122 788
	Summa der Ausgaben	5 230 258	1 924 091	803 551

# Nebenanlage 2

## Vorläufige

### der Einnahmen und Ausgaben

für die Finanz-  
Aufgestellt am

Vor- anschlag.	Bezeichnung der Einnahmen.	Haupt- buch	Voranschlagsbetrag					
			Fol.	im Einzelnen		zusammen		
				für das Jahr	Jahresbetrag		für die Finanzperiode	
§				M	§	M	§	
<b>I. Einnahmen.</b>								
1.	Kassenbestand aus 1893 . . . . .	1	1894	—	—	320 082	—	
2.	Ueberschuß des Eisenbahn-Erneuerungsfonds . . .	2	1894	360 000	—	360 000	—	
			1895	—	—			
			1896	—	—			
3/4.	Ueberschüsse der Eisenbahnbetriebskasse . . . . .	3	1894	455 565	—	709 340	—	
			1895	94 325	—			
			1896	159 450	—			
5/9.	Zuschüsse der Gemeinden zu Eisenbahnbauten . . .	4	1894	578 700	—	633 700	—	
			1895	—	—			
			1896	55 000	—			
10/14.	Erstattungen an Zinsen während der Bauzeit . . .	7	1894	50 500	—	125 000	—	
			1895	53 250	—			
			1896	21 250	—			
15.	Aus Anleihen . . . . .	8	1894	3 544 191	—	8 959 762	—	
			1895	3 496 826	—			
			1896	1 918 745	—			
16.	Sonstige Einnahmen . . . . .	10	1895	—	—	—	—	
			1896	—	—			
<b>Summa der Einnahmen</b>						<b>11 107 884</b>	<b>—</b>	

## zu Anlage 119.

Nachweisung  
des Eisenbahnbaufonds

periode 1894/96.

6. Januar 1897.

Rechnungsergebniß					Minder- Einnahme für die Finanzperiode		Mehr- Einnahme für die Finanzperiode		Bemerkungen.
im Einzelnen			zusammen für die Finanzperiode		M	S	M	S	
für das Jahr	Jahresbetrag		M	S					
1894	320 082	53	320 082	53	—	—	—	53	
1894	326 272	11							
1895	2 077	48	332 562	81	27 437	19	—	—	
1896	4 213	22							
1894	436 390	47	1 579 937	97	—	—	870 597	97	
1895	568 527	01							
1896	575 020	49							
1894	201 000	—	226 200	—	407 500	—	—	—	
1895	—	—							
1896	25 200	—							
1894	12 299	64	55 418	19	69 581	81	—	—	
1895	43 118	55							
1896	—	—							
1894	2 286 170	11	6 373 425	11	2 586 336	89	—	—	
1895	1 165 145	—							
1896	2 922 110	—							
1895	45 803	75	45 803	75	—	—	45 803	75	
1896	—	—							
			8 933 430	36	3 090 855	89	916 402	25	

## Zu § 3/4.

Befagt den Ueberschuß aus 1893.

Desgl. aus 1894.

Desgl. aus 1895.

Der Ueberschuß aus 1896 wird dem-  
nächst für 1897 zu vereinnahmen sein.

## Zu § 5/9.

201 000 M für Oldenburg = Brabe  
(einschließlich 26 000 M von  
Strüchhausen) 25 200 M für Zetel-  
Neuenburg.

## Zu § 10/14.

Für 1896 die Einnahme noch nicht  
festgestellt, dieselbe wird nach heutiger  
Berechnung 32 555,49 M betragen.

## Zu § 15.

Der Rest aus der 3 % Anleihe ist mit  
1 Million Mark abzüglich 2½ %  
Untercours, also mit 975 000 M im  
Jahre 1897 zu vereinnahmen und  
für 1897 zu verrechnen.

## Zu § 16.

Die Einnahme befaßt 31 064,05 M  
von der Spar- und Leihbank an  
Guthaben der Gemeinde Löningen  
und14 739,70 M von der Eisenbahn-  
hauptkasse als Einnahmeantheil der  
Gemeinde Löningen aus Betrieb pr.  
1894 und 1. Quartal 1895, abzüg-  
lich bereits an die Spar- und Leih-  
bank gezahlter 10 000 M.

Vor- anschlag.	Bezeichnung der Ausgaben.	Haupt- buch	Voranschlagsbetrag					
			Fol.	für das Jahr	im Einzelnen		zusammen für die Finanzperiode	
					M	₰	M	₰
<b>II. Ausgaben.</b>								
1/3.	Baufkosten der Vareler Nebenbahnen . . . . .	22	1894	927 394	—			
		22	1895	—	—			
		22	1896	—	—			
						927394	—	
4.	Baufkosten der Bahn Oldenburg-Brake . . . . .	25	1894	1 163 533	—			
		25	1895	581 767	—			
		25	1896	600 000	—			
						2 345 300	—	
5.	Baufkosten der Bahn Bechta-Wildeshausen-Delmenhorst	27	1894	1 312 415	—			
		27	1895	1 312 415	—			
		27	1896	—	—			
						2 624 830	—	
6.	Baufkosten der Bahn Lohne-Hesepe . . . . .	29	1894	419 462	—			
		29	1895	629 194	—			
		29	1896	629 194	—			
						1 677 850	—	
7.	Baufkosten der Dammer Zweigbahn . . . . .	30	1894	—	—			
		30	1895	—	—			
		30	1896	550 000	—			
						550 000	—	
8.	Kosten des Umbaues der Bahn Bechta-Lohne . . . . .	31	1894	—	—			
		31	1895	40 000	—			
		31	1896	—	—			
						40 000	—	
9a.	Für Vermehrung der Betriebsmittel . . . . .	32	1894	242 000	—			
		32	1895	227 500	—			
		32	1896	213 000	—			
						682 500	—	
9b.	Für Ergänzung der Signal- und Sicherungsanlagen	33	1894	130 000	—			
		33	1895	130 000	—			
		33	1896	130 000	—			
						390 000	—	
9c.	Für Erweiterung des Güterbahnhofes in Oldenburg .	34	1894	137 000	—			
		34	1895	—	—			
		34	1896	—	—			
						137 000	—	
9d.	Für Ausbau des zweiten Gleises zwischen Hude und Delmenhorst . . . . .	35	1894	430 000	—			
		35	1895	—	—			
		35	1896	—	—			
						430 000	—	
9e.	Für Umbau der Brücke über die Ollen . . . . .	36	1894	—	—			
		36	1895	45 000	—			
		36	1896	—	—			
						45 000	—	

Rechnungsergebniß					Minder-		Mehr-		Bemerkungen.
im Einzelnen			zusammen		Ausgabe		Ausgabe		
für das Jahr	Jahresbetrag		für die Finanzperiode		für die Finanzperiode		für die Finanzperiode		
	M.	₰	M.	₰	M.	₰	M.	₰	
1894	210 905	—							
1895	351 000	—							
1896	150 100	—							
			712 005	—	215 389	—			
1894	955 000	—							
1895	764 100	—							
1896	566 500	—							
			2 285 600	—	59 700	—			Zu § 4. Durch Landtagschreiben vom 13. Mai 1896 sind nachbewilligt 600 000 M.
1894	2 500	—							
1895	9 000	—							
1896	557 000	—							
			568 500	—	2 056 330	—			
1894	2 000	—							
1895	5 500	—							
1896	107 535	26							
			115 035	26	1 562 814	74			
1894	—	—							
1895	—	—							
1896	2 000	—							
			2 000	—	548 000	—			
1894	—	—							
1895	—	—							
1896	—	—							
			—	—	40 000	—			
1894	242 000	—							
1895	440 500	—							
1896	—	—							
			682 500	—	—	—			
1894	130 000	—							
1895	130 000	—							
1896	90 000	—							
			350 000	—	40 000	—			Zu § 9b. Es sind noch pro 1896 40 000 M. zur Zahlung beordert, aber noch nicht gezahlt.
1894	137 000	—							
1895	—	—							
1896	—	—							
			137 000	—	—	—			
1894	430 000	—							
1895	—	—							
1896	÷ 16 617	30							
			413 382	70	16 617	30			
1894	—	—							
1895	45 000	—							
1896	÷ 4 600	81							
			40 399	19	4 600	81			

Voranschlag.	Bezeichnung der Ausgaben.	Hauptbuch	Voranschlagsbetrag				
			Fol.	für das Jahr	im Einzelnen		zusammen für die Finanzperiode
					M	ℳ	
9f.	Für Umbau der Brücke über den Moorriemer Kanal	37	1894	—	—	—	—
		37	1895	83 000	—	83 000	—
		37	1896	—	—	—	—
9g.	Für Verbesserung der Landungsanlagen am Bahnhof Elsfleth . . . . .	38	1894	—	—	—	—
		38	1895	60 000	—	60 000	—
		38	1896	—	—	—	—
9h.	Für Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg . . . . .	39	1894	369 534	—	369 534	—
		39	1895	231 500	—	231 500	—
		39	1896	231 016	—	231 016	—
						832 050	—
10/13.	An Zinsen für Anleihen . . . . .	40	1894	177 700	—	177 700	—
		40	1895	304 025	—	304 025	—
		40	1896	401 235	—	401 235	—
						882 960	—
14.	Uebnahme der Eisenbahn Effen-Löningen . . . . .	—	1894	—	—	—	—
		41	1895	17 440	—	17 440	—
		41	1896	17 300	—	17 300	—
						34 740	—
15.	Vergrößerung der Bieranlagen in Nordenham . . . . .	—	1894	—	—	—	—
		42	1895	193 500	—	193 500	—
		42	1896	—	—	—	—
						193 500	—
16.	Ueberbrückung der Gleise des Bahnhofs Oldenburg . . . . .	—	1894	—	—	—	—
		43	1895	35 500	—	35 500	—
		43	1896	—	—	—	—
						35 500	—
17.	Herstellung eines Fischereihafens in Nordenham und Einrichtung einer Wasserstation daselbst . . . . .	—	1894	—	—	—	—
		—	1895	—	—	—	—
		17	1896	344 200	—	344 200	—
						344 200	—
	Summa der Ausgaben	—	—	—	—	12 315 824	—

Rechnungsergebniß					Minder- Ausgabe für die Finanzperiode		Mehr- Ausgabe für die Finanzperiode		Bemerkungen.
im Einzelnen		zusammen für die Finanzperiode							
für das Jahr	Sahresbetrag	M	ß	M	ß	M.	ß		
1894	—	—							
1895	83 000	—							
1896	—	—							
			83 000	—	—	—	—	—	
1894	—	—							
1895	—	—							
1896	60 000	—							
			60 000	—	—	—	—	—	
1894	369 534	—							
1895	231 500	—							
1896	—	—							
			601 034	—	231 016	—	—	—	
1894	105 057	07							Für 1894 und 1895 sind die Conto- correntzinsen für vorübergehend be- legte Bestände von der Ausgabe ab- gesetzt. Für 1896 betragen diese noch ab- zusetzenden Zinsen 30 448,93 M.
1895	148 231	82							
1896	235 585	—							
			488 873	89	394 086	11	—	—	
1894	—	—							Zu § 14. Nachbewilligt nach Schreiben des Landtags vom 23. März 1895.
1895	17 440	—							
1896	17 300	—							
			3 4740	—	—	—	—	—	
1894	—	—							Zu § 15. Desgleichen.
1895	193 500	—							
1896	— 36 707	09							
			156 792	91	36 707	09	—	—	
1894	—	—							Zu § 16. Desgleichen.
1895	—	—							
1896	35 500	—							
			35 500	—	—	—	—	—	
1894	—	—							Zu § 17. Nachbewilligt nach Schreiben des Landtags vom 13. Mai 1896.
1895	—	—							
1896	200 000	—							
			200 000	—	144 200	—	—	—	
			<b>6 966 362</b>	<b>95</b>	<b>5 349 461</b>	<b>05</b>	—	—	

## Vergleichung der Einnahmen mit den Ausgaben.

Nach vorstehender Nachweisung betragen:		
die Einnahmen . . . . .	8 933 430,36	M
die Ausgaben . . . . .	6 966 362,95	"
der Kassenbestand . . . . .	1 967 067,41	M
Nach noch vorzunehmender Vereinnahmung von . . . . .	32 555,49	"
Zinsen zu § 10/14 der Einnahmen, und nach noch vorzunehmender Absetzung von . . . . .	30 448,93	"
Zinsen von den Ausgaben § 10/13 . . . . .	—	"
entsteht ein Kassebehalt von . . . . .	2 030 071,83	M
Ferner sind zu § 9b der Ausgaben noch zu zahlen . . . . . (cfr. die betreffende Bemerkung)	40 000,—	"
bleibt Kassenbehalt	1 990 071,83	M

Eine schlüssige Nachweisung kann nicht aufgestellt werden, weil vermuthlich noch weitere Zahlungen zu leisten sind.

Oldenburg, 1897 Januar 6.

Die Buchhalterei.  
tom Dieck. Janßen.



# Anlage 120.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage läßt die Staatsregierung hierneben den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betreffend Zusatz zu Artikel 26 des revidirten Civil-

staatsdienergesetzes vom 28. März 1867, nebst Begründung mit dem Antrage zugehen:

der Landtag wolle dem Entwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Oldenburg, 1897 Januar 26.

Staatsministerium.

Janßen.

Driver.

## Nebenanlage zu Anlage 120.

### Entwurf

eines Gesetzes für das Großherzogthum, betreffend Zusatz zu Artikel 26 des revidirten Civilstaatsdienergesetzes.

Dem Artikel 26 des revidirten Civilstaatsdienergesetzes vom 28. März 1867 wird am Schlusse folgender Zusatz nachgefügt:

§ 3. Ist eine Dienstreise mittelst Fahrrades gemacht, so erhält ein jeder der Betheiligten für jedes Kilometer, welches auf der Hin- und Herreise zusammengenommen zurückgelegt ist, eine Transportkostenvergütung von 10 Pfennigen. Wenn die Reise ganz oder theilweise auf der Eisenbahn hätte gemacht werden können, so kann nur der Betrag

des Eisenbahn-Fahrgeldes für die in Betracht kommende Strecke in Rechnung gebracht werden. Bei theilweiser Benutzung der Eisenbahn sind die für die Beförderung des Fahrrades auf derselben entstandenen Auslagen zu vergüten.

Die vorstehenden Bestimmungen finden auch auf die bei den Aemtern angestellten Civilstaatsdiener für Dienstreisen innerhalb des Amtsbezirks Anwendung.

### Begründung.

Nachdem in neuerer Zeit das Fahrrad als bequemes und rasches Beförderungsmittel auf Landstraßen und Wegen immer mehr Verbreitung gefunden hat und thatsächlich auch häufiger von Beamten auf ihren Dienstreisen benutzt zu werden pflegt, ist in Frage gekommen, ob nicht den Letzteren für diese Benutzung eine angemessene Vergütung, als in der Billigkeit liegend und den Verhältnissen entsprechend, zu gewähren sei. Das Staatsministerium hat die Frage nach vorgenommener Prüfung bejahen zu müssen geglaubt, weil einerseits durch die Benutzung dieses mit Ausgaben für den Eigenthümer verbundenen Beförderungsmittels dem Staate nicht unerhebliche Kosten erspart werden, andererseits aber den Beamten dadurch in manchen Fällen zum Vortheile des Dienstes eine weit bessere Ausnutzung ihrer Zeit ermöglicht wird.

Der Artikel 26 des revidirten Civilstaatsdienergesetzes läßt eine Erstattung der Transportkosten bei Dienstreisen nur nach dem Betrage der wirklichen Auslagen mit bestimmten Beschränkungen zu und setzt daneben für Fußreisen unter gewissen Umständen eine bestimmte Vergütung fest. Diese Voraussetzungen treffen aber auf den vorliegenden Fall nicht zu und derselbe bedarf deshalb einer besonderen gesetzlichen Regelung. Diese Regelung ist in dem vorstehenden Entwurfe eines Gesetzes, betreffend einen Zusatz zu Artikel 26 des revidirten Civilstaatsdienergesetzes, in Aussicht genommen, zu dessen Begründung Nachstehendes bemerkt wird:

1. Es ist davon ausgegangen, daß den Beamten eine mäßige Vergütung, in ähnlicher Weise wie bei Fußreisen, für die Benutzung des Fahrrades zu gewähren sei, welche

93\*\*

nicht die Eigenschaft einer erheblichen Einnahme-Quelle hat. In Berücksichtigung des Umstandes, daß die Anschaffung, Unterhaltung und Erneuerung des Fahrrades nicht unbeträchtliche Kosten mit sich bringt, wird der Satz von 10 Pfennigen für jedes auf der Hin- und Herreise zurückgelegte Kilometer, welcher sich auf annäherungsweise die Hälfte derjenigen Vergütung, die für Fußreisen gewährt wird, stellt, nicht zu hoch gegriffen erscheinen.

2. Für den Fall, daß die Dienstreise nach Orten erfolgt, mit denen eine Eisenbahn-Verbindung besteht, soll für den Gebrauch des Fahrrades auf dieser Strecke nur der Betrag des Fahrgeldes, welches bei Benutzung der Eisenbahn hätte verausgabt werden müssen, in Rechnung gestellt werden können. Die Beamten werden hier regel-

mäßig in der Lage sein, ohne großen Zeitverlust die Eisenbahn zu benutzen, und es liegt kein Grund vor, die Vergütung über den Betrag der Kosten, welche die Eisenbahnfahrt verursacht haben würde, hinaus zu bestimmen. Zugleich entspricht es der Billigkeit, daß den Beamten dann, wenn an eine Eisenbahnfahrt sich eine Fahrradtour anschließt, das Recht zugestanden wird, die baaren Auslagen für den Transport des Fahrrades auf der Eisenbahn zu liquidiren.

3. Der Schlußsatz des Entwurfs erscheint erforderlich, um die Vergünstigung auch den bei den Aemtern angestellten Civilstaatsdienern für Dienstreisen innerhalb des Amtsbezirks zu Theil werden zu lassen, weil der Bezug der Transportkosten für diese Fälle durch das Gesetz vom 28. März 1876 besonders geregelt ist.

Verordnungen

Verordnungen

Einzelne Bestimmungen

Der Artikel 28 des Reichsgesetzes über die Eisenbahnen...  
Die vorstehenden Bestimmungen sind in Anwendung...  
für die Eisenbahnen innerhalb des Amtsbezirks...

Dem Artikel 28 des Reichsgesetzes über die Eisenbahnen...  
Zu einer Eisenbahn...  
macht so erhält ein jeder der Beschäftigten für jedes...  
Kilometer...  
zusammenzurechnen...  
postfrei...  
Kasse...  
gewahrt werden können, so kann nur der Betrag...

Verordnungen

Der Artikel 28 des Reichsgesetzes über die Eisenbahnen...  
läßt eine Erhaltung der Transportkosten bei Eisenbahnen...  
nur nach dem Betrage der wirklichen Ausgaben mit be-  
stimmten Beschränkungen zu und legt demnach für Fuß-  
reisen unter gewissen Umständen eine bestimmte Vergütung  
fest. Diese Voraussetzungen treffen aber auf den vor-  
liegenden Fall nicht zu und werden daher deshalb einer  
besonderen gesetzlichen Regelung bedürftig. Diese Regelung ist  
dem vorstehenden Entwurfe eines Gesetzes, betreffend einen  
Zusatz zu Artikel 28 des Reichsgesetzes über die Eisenbahnen,  
in Aussicht genommen zu dessen Begründung beigefügt  
beizufügen.

Nachdem in dieser Zeit des Jahres als bedenklich  
und rascher Fortschrittsmittel auf Landstraßen und Wegen  
immer mehr Verbreitung gefunden hat und sich deshalb  
auch häufiger von Beamten auf ihren Dienstreisen benutzt  
zu werden pflegt, ist in Frage gekommen, ob nicht bei  
Reisen für diese Verwendung eine angemessene Vergütung  
als in der Billigkeit liegend und den Verhältnissen ent-  
sprechend, zu gewähren sei. Das Staatsministerium hat  
die Frage nach vorstehender Richtung bejahen zu müssen  
gelandt, weil einerseits durch die Verwendung dieses mit  
Ausgaben für den Eisenbahnen verbundenen Verkehrsmittels  
mittelst dem Staat nicht unbedeutliche Kosten erspart werden,  
andererseits aber den Beamten dadurch in manchen Fällen  
zum Vortheile des Dienstes eine weit bessere Ausnutzung  
ihrer Zeit ermöglicht wird.

1. Es ist davon ausgegangen, daß den Beamten eine  
mäßige Vergütung in ähnlicher Höhe wie bei Fußreisen  
für die Verwendung des Fahrrades zu gewähren sei, welche