

# **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 201-210

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

nicht milder sein wie im Fürstenthum, trotzdem hat die preussische Gesetzgebung sich aber noch nicht veranlaßt gesehen, die Schonzeit für den Rehbock auf den Monat Mai auszudehnen. Der waidgerechte Jäger wird sein Wild auch ohne Gesetz zu schonen wissen; der nicht waidgerechte Jäger aber wird — wenn es doch, wie es in der Begründung heißt, wenig oder gar keinen Nugwerth besitzt — es schonen müssen.

Aus diesen Gründen glaubt der Ausschuß sich dem Provinzialrathschluß anschließen zu müssen und beantragt:

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Weizel.

## Anlage 201.

### Bericht

des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 20. Januar 1873, betreffend die Ausübung der Jagd.

(Anlage 68 Seite 633.)

Nachdem der vorliegende Gesetzentwurf in erster Lesung mit der vom Ausschusse beantragten Aenderung vom Landtage angenommen worden ist, beantragt der Ausschuß demselben auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung zu ertheilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Die Berichterstatter.

Weizel.

## Anlage 202.

### Bericht

des Justizauschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betreffend Abänderung des Eigenthumserwerbsgesetzes vom 28. Januar 1879.

(Anlage 69 Seite 635.)

Da der vorliegende Gesetzentwurf seinem Inhalte nach vollständig übereinstimmt mit dem gleichartigen Entwurfe

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, so darf auf eine weitere Ausführung wohl verzichtet und auf die Be-

Antrag Nr. 1:

In Artikel I, Zeile 2 hinter dem Worte: „Monate“ das Wort „Mai“ einzuschalten.

Antrag Nr. 2:

Annahme des Artikels I mit der in dem Antrage Nr. 1 beantragten Abänderung.

Zu Artikel II, III und IV hatte der Ausschuß nichts zu bemerken und stellt deshalb den

Antrag Nr. 3:

Annahme der unveränderten Artikel II, III und IV.

Antrag Nr. 1:

Annahme des Artikels I mit der veränderten Fassung in Zeile 2, wo hinter dem Worte „Monate“ das Wort „Mai“ einzuschalten ist.

Antrag Nr. 2:

Annahme der unveränderten Artikel II, III und IV.



gründung zu dem Entwurfe und auf den Bericht des Ausschusses über den Entwurf für das Herzogthum Oldenburg Bezug genommen werden.

Der Provinzialrath hat, wie aus der Nebenanlage B. zu Anlage 69 ersichtlich, den Gesetzentwurf berathen und einige Abänderungen beantragt. Die Staatsregierung kann aus den in dem Schreiben derselben vom 7. Dezember 1896 angeführten Gründen sich mit den Abänderungsanträgen nicht einverstanden erklären. Auch der Ausschuß kann seine Zustimmung zu den Anträgen nicht geben und bemerkt fernerseits zu diesen Folgendes:

Zu Artikel 3, Absatz 2, Ziffer 1.

Es würde denn doch zu weit führen, wenn die Gefälle mit einer genauen Bezeichnung ihrer Art und einer Spezifikation in das Grundbuch eingetragen werden sollten. Es erscheint dies vollständig überflüssig, da auch nach der Eintragung die Register erhalten bleiben und jederzeit Auskunft geben. Zur Sicherung der Kreditverhältnisse bleibt doch die Hauptsache, daß die Gefälle ihrer Gesamtsumme nach aus dem Grundbuche ersichtlich werden.

Zu Artikel 4.

Der zu diesem Artikel gestellte Antrag ist von dem Provinzialrath mit 11 gegen 3 Stimmen abgelehnt.

Der Ausschuß war bei der Berathung des Gesetzentwurfes für das Herzogthum Oldenburg anfangs geneigt, zu Artikel 4 einen dem Sinne des Antrages mit entsprechendem Zusatz zu beantragen. Er hat aber von dieser weitgehenden direkten Mittheilung Abstand genommen, weil dadurch den Grundbuchämtern eine ungemein große Arbeitslast aufgebürdet würde und auch die Inhaber eingetragener Hypotheken dem Grundbuchamte mit Sicherheit nicht immer bekannt sind. Eine öffentliche Bekanntmachung über die

Namens des Justizauschusses.

Der Berichterstatter.

Ahlhorn.

erfolgte Eintragung hält er doch auch für das Fürstenthum für nothwendig, aber auch für genügend, da nach den im Ausschuß gegebenen Erklärungen dort die Belastung der ländlichen Grundstücke mit Domonialgefällen allgemein ist und Unkenntnis darüber weniger besteht als im Herzogthum.

Zu Artikel 6 und 7.

Der Antrag des Provinzialrathsmitgliedes Tesenitz, zwischen Artikel 6 und 7 als neuen Artikel einzuschließen: „Die Eintragung geschieht gebührenfrei“

ist hinfällig, da die Kosten stets der Antragsteller zu tragen hat. Da nun hier der Staat und nicht der Eigenthümer der Antragsteller ist, so müßte ersterer auch die Kosten tragen, er aber ist von allen Gebühren frei.

Der Ausschuß stellt hiernach folgende Anträge:

Antrag Nr. 1:

Unveränderte Annahme der Artikel 1, 2, 3 und 4.

Antrag Nr. 2:

Der Artikel 5 erhält folgenden Zusatz als Absatz 2: „Ist die Eintragung der Domonialgefälle bezw. der Vormerkungen für den Bezirk eines Amtsgerichts erfolgt, so wird dies in dem „Anzeiger für das Fürstenthum Lübeck“ und nach Ermessen des Amtsgerichts auch in anderen öffentlichen Blättern zwei Mal bekannt gemacht.“

Antrag Nr. 3:

Annahme des Artikels 5 mit dem im Antrage Nr. 2 vorgeschlagenen Zusatz.

Antrag Nr. 4:

Unveränderte Annahme der Artikel 6, 7, 8, 9.

## Anlage 203.

### Bericht

des Justizauschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betreffend Abänderung des Eigenthumserwerbsgesetzes vom 28. Januar 1879.

(Anlage 69 Seite 635.)

Der Landtag hat den Gesetzentwurf in erster Lesung angenommen, jedoch beschlossen, dem Artikel 5 folgenden Zusatz als Absatz 2 anzufügen:

„Ist die Eintragung der Domonialgefälle bezw. der

Vormerkungen für den Bezirk eines Amtsgerichts erfolgt, so wird dies in dem „Anzeiger für das Fürstenthum Lübeck“ und nach Ermessen des Amtsgerichts auch in anderen öffentlichen Blättern zwei Mal bekannt gemacht.“

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurf, wie solcher aus der ersten Lesung hervorgegangen, auch in

zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Justizauschusses.

Der Berichterstatter.

Ahlhorn.

## Anlage 204.

### Bericht

des Eisenbahnausschusses über das Schreiben des Staatsministeriums vom 11. Dezember 1896, betreffend Uebertragung der zur Einrichtung eines Fischereihafens in Nordenham bewilligten Mittel auf die Finanzperiode 1897/99 und Nachbewilligung zur zweckmäßigeren Herstellung einer Wasserstation.

(Anlage 70 Seite 641.)

Wie in der Vorlage ausgeführt, wird der Fischereihafen zu Nordenham erst im Jahre 1897 vollständig fertig gestellt werden, so daß eine Uebertragung der vom 25. Landtage am 13. Mai 1896 für diese Bauten bewilligten Mittel auf die Finanzperiode 1897/99 erforderlich wird. Der Ausschuß hat gegen diese Uebertragung nichts einzuwenden, erwartet aber noch die von der Staatsregierung in Aussicht gestellten näheren Angaben über den theilweisen Einsturz der Böschung des Hafens. Da die projektierten Bauten schon in nächster Zeit vollständig ausgeführt werden, so darf vorausgesetzt werden, daß die Staatsregierung der nächsten Versammlung des Landtages einen Nachweis über die Verwendung der bewilligten Mittel vorlegen wird.

Die Herstellung der projektierten Wasserstation hat noch nicht in Angriff genommen werden können. Dieselbe erfordert aus den in der Vorlage dargelegten Gründen einen Mehraufwand von 23 050 *M.* Die Gesamtkosten betragen also 87 250 *M.*, während früher dafür 64 200 *M.* veranschlagt und bewilligt waren.

Der Ausschuß ist zu der Ansicht gelangt, daß es sehr wohl möglich gewesen wäre, bei der ersten Aufstellung des Projektes die Kosten richtig zu veranschlagen, wenn die Eisenbahn-Verwaltung dem Vorstände der Zuwässerungsgenossenschaft gleich mitgetheilt hätte, daß eine ununterbrochene Wasserentnahme erforderlich sei. In der Vorlage wird der Versuch gemacht darzulegen, es sei nicht ausführbar gewesen, dem genannten Vorstände über die Bedingungen und den Zweck der Wasserentnahme genaue Angaben zu machen, da das ganze Projekt streng geheim zu halten war. Diese Motivierung kann der Ausschuß als zutreffend nicht anerkennen. Zur Aufstellung eines richtigen Projektes und Kostenanschlages bedurfte es vorläufig nur der Verhandlung mit dem Vorsitzenden der Genossenschaft, dem Amtshauptmann, und mit dem Bezirksbaumeister, also mit Staatsbeamten, welchen man, ohne eine Verletzung der Ge-

heimhaltung befürchten zu müssen, über alle Einzelheiten und Erfordernisse genaue Angaben machen durfte. Wenn man kein Bedenken dagegen haben durfte, die betreffenden Eisenbahnbeamten über die Verhandlungen mit der Gesellschaft „Nordsee“ zu unterrichten, so lag auch kein Grund vor, anderen beteiligten Staatsbeamten den Zweck der Anlage zu verheimlichen. Hätte der Bezirksbaumeister die für die Aufstellung des Projektes unerläßlichen Angaben erhalten, so wäre die unrichtige Veranschlagung und damit jetzt die Nachforderung jedenfalls zu vermeiden gewesen.

Nach dem mit der Gesellschaft „Nordsee“ geschlossenen Verträge wird man aber nicht umhin können anzuerkennen, daß die Staatsregierung verpflichtet ist, die Wasserstation anzulegen. Die Anlage von Sammelbecken, Aufstellung eines Wassermessers u. ist aber unvermeidlich, da das Wasserwerk sonst seinen Zweck nicht erfüllen würde. Es wird sich deshalb der Landtag der Bewilligung der beantragten Mehraufwendungen nicht entziehen können.

Das Wasser soll der Gesellschaft „Nordsee“ zum Selbstkostenpreise geliefert werden. Der Ausschuß hat sich aber nicht davon überzeugen können, daß der in der Vorlage angegebene Preis von 17 *§* für's cbm die Selbstkosten unter allen Umständen decken wird. Es wurde dem Ausschusse die genaue Berechnung der Kosten vorgelegt, doch fehlt in dieser Berechnung der Aufwand für Amortisation der Anlage. Da die Gesellschaft „Nordsee“ aber für 20 Jahr gepachtet hat und da die Wasserstation nur in Folge des Pachtvertrages gebaut wird, so ist es gerechtfertigt, dieselbe oder doch den größeren Theil derselben bis zum Ablauf der Pachtzeit zu Lasten der Pächterin zu amortisiren und die Amortisations-Quote den Selbstkosten für das zu liefernde Wasser hinzuzurechnen. Außerdem geht die Berechnung von der Voraussetzung aus, daß täglich 150 cbm Wasser verbraucht werden. Sollte aber der Verbrauch geringer

sein, so würden sich dadurch auch wieder die Selbstkosten erhöhen.

Nach Mittheilung des Regierungskommissars erzielte die Eisenbahn-Direktion mit dem Vorstande der Stadländer-Butjadinger Zuwässerungs-Genossenschaft über alle wesentlichen Punkte des Vertrages eine Einigung. Auch enthält der Vertrags-Entwurf keinen Kündigungsvorbehalt, so daß in dieser Beziehung dem Abschlusse Bedenken nicht entgegenstehen.

Demnach beantragt der Ausschuß:

Der Landtag wolle:

1. Zu der Uebertragung der zu Lasten des Eisenbahnbaufonds bewilligten Mittel zur Errichtung

eines Fischereihafens in Nordenham in der Höhe von  $270\,000 + 10\,000 = 280\,000 \text{ M}$  und einer Wasserstation am Stadländer-Butjadinger Zuwässerungskanal in Höhe von  $64\,200 \text{ M}$  auf die Finanzperiode 1897/99 seine Zustimmung ertheilen und

2. den zur zweckmäßigeren Herstellung der angeführten Wasserstation erforderlichen Mehraufwand von  $23\,050 \text{ M}$  zu Lasten des Eisenbahnbaufonds für 1897/99 bewilligen, unter der Voraussetzung, daß die Selbstkosten des zu liefernden Wassers nach den im Berichte enthaltenen Grundsätzen berechnet werden.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Schulze.

## Anlage 205.

(Zu Vorlage 71.)

An den Vorsitzenden des Eisenbahnausschusses, Herrn Oberbürgermeister Dr. Roggemann, Hochwohlgeboren, hieselbst.

Mit Beziehung auf meine Schreiben vom 19. Dezember 1896 und 13. Januar d. Js. beehre ich mich die dem Eisenbahn-Ausschusse bereits mitgetheilten Ergänzungen

Oldenburg, 1897 Januar 18.

der Anlage A und B der Vorlage 71 hieneben in je 40 Exemplaren für die Herren Landtagsabgeordneten zu überreichen.

Ganz ergebenst

Regierungsrath Becker,

Regierungskommissar.

## Nachfuge

zu Anlage A der Vorlage 71.

Im Jahre 1896 sind ferner folgende Bauobjekte nicht zur Vollendung gekommen und sind daher die betreffenden, bei der Eisenbahn-Verwaltung geführten Konten auf die Finanzperiode 1897/9 zu übertragen:

Nr. 19, Position 136 I 8 der Eisenbahnbetriebskasse: Herstellung von 5 Doppelstallgebäuden für die Arbeiterhäuser in Drielake, sfr. Schreiben des Landtags vom 23. März 1895, je  $2000 \text{ M}$ , zusammen  $10\,000 \text{ M}$ .

An Baugeldern sind bis jetzt verwendet  $7380,10 \text{ M}$ . (Nach Revision gebuchter Betrag.)

Nr. 20, Position 164, 7 der Eisenbahn-Betriebskasse: Verlängerung des 2. Gleises zu Verne von 400 auf

500 m Kreuzungslänge, Ausbau des 3. Gleises und Herstellung eines 2. Kampengleises  $17\,500 \text{ M}$ , bezw. nach Abzug der anfangs mitgerechneten, aber später abgesetzten Betriebs-Dienstgutfrachten  $17\,250 \text{ M}$ .

An Baugeldern sind bis jetzt aufgewendet  $11\,750 \text{ M}$  81 S. (Nach Revision gebuchter Betrag.)

Nr. 21, Position 157. Umbau, bezw. Neubau von zwei Tendern unter Benutzung alter Theile  $10\,400 \text{ M}$ .

(An Baugeldern sind bis jetzt aufgewendet  $3914 \text{ M}$  40 S. (Nach Revision gebuchter Betrag.)

Die gesammte nach Anlage A der Vorlage 71 zu übertragende Summe stellt sich hiernach auf  $228\,250 \text{ M}$ .

## Nachfrage

zu Anlage B der Vorlage 71.

Wegen fernerer im Jahre 1896 nicht fertiggestellter aus dem Eisenbahnbaufonds zu bestreitender Bauobjekte der Finanzperiode 1894/96 ist die Uebertragung der betreffenden bei der Großherzoglichen Eisenbahn-Verwaltung geführten Konten auf die Finanzperiode 1897/99 erforderlich:

Nr. 5. Konto, betreffend restliche Baugelder der Neubaufstrecke Oldenburg-Brake, soweit sie im Jahre 1896 voraussichtlich nicht zur Verausgabung gelangen, nach am 18. Dezember 1896 aufgemachter anliegender Berechnung bis zu . . . . .	208 772,17 M
Nr. 6. Konto der Neubaufstrecke Wechta-Wildeshausen-Delmenhorst Ausgabe bis jetzt 541 959 M.	2 632 000,— "
Nr. 7. Konto der Neubaufstrecke Lohne-Deesepe Ausgabe bis jetzt 110 745 M.	1 680 000,— "

Nr. 8. Konto der Neubaufstrecke Goldorf-Damme . . . . .	550 000,— M
Ausgabe bis jetzt 4870 M.	
Nr. 9. Konto des Umbaues der Strecke von Wechta nach Lohne in Normaloberbau . . . . .	40 000,— "
Ausgabe bis jetzt nichts.	
Nr. 10. Konto, betreffend die von den an die Eisenbahn-Verwaltung gezahlten Baugeldern zum Bau der Barelener Nebenbahnen am Schlusse des Jahres 1896 noch nicht verwendeten . . . . .	36 009,— "
Zusammen	5 146 781,17 M
Hinzu der Betrag der Anlage B mit	1 400 550,— "
Total	6 547 331,17 M

An Baugeldern der Strecke Oldenburg-Brake standen zur Verfügung, einschließlich der Zuschüsse der Gemeinden 1 770 000,— M

Von der 3. Versammlung des 25. Landtags sind nachbewilligt . . . . . 600 000,— "

Zusammen 2 370 000,— M

An sonstigen Einnahmen gehen hinzu:  
an Frachten von Unternehmern . . . . . 924,— "  
„ Graspachten . . . . . 506,50 "

Gesamt-Einnahme 2 371 430,50 M

Die Ausgaben haben bis jetzt betragen (nach Revision gebuchter Betrag) . . . . . 2 115 863,85 M

An Bauzinsen gehen hinzu für die Zeit vom 1. Januar bis 1. Juni 1896 . . . . . 22 576,— "

An angewiesenen Rechnungen liegen vor für . . . . . 29 184,05 "

An noch nicht angewiesenen Rechnungen liegen vor für . . . . . 13 752,85 "

Machen 2 181 376,75 M

Aufgestellt Oldenburg, 1896 Dezember 18.

Hiervon ab die vom Konto, betreffend die Erweiterung des Güterbahnhofes Oldenburg für Verlängerung des Rangirberges dem Baukonto Oldenburg-Brake zu erstattenden . . . . . 18 718,42 "

Demnach Gesamt-Ausgabe 2 162 658,33 M

Die Einnahmen betragen . . . . . 2 371 430,50 M

Dagegen die Ausgaben . . . . . 2 162 658,33 "

Bleiben verfügbar 208 772,17 M

Zum weitaus größeren Betrage der noch vorhandenen 208 772,17 M sind indeß schon Bau- bzw. Lieferungsverträge abgeschlossen, doch werden Zahlungen aus dem genannten Betrage, abgesehen von einigen Arbeitslöhnen, wohl erst nach dem 1. Januar 1897 vorgenommen werden können.

Es wird daher beim Landtage zu beantragen sein, von den Baugeldern bis zu 208 772,17 M auf die Finanzperiode 1897/99 übertragen zu dürfen.

# Anlage 206.

## Be richt

des Eisenbahnausschusses, betreffend Uebertragung von Mitteln aus 1894/96 auf 1897/99 im Etat der Eisenbahn-Betriebskasse.

(Vorlage 71 Anlage A nebst Nachfuge.)

Auf Wunsch des Ausschusses ist demselben eine Uebersicht gegeben, wie weit die in der Anlage A. angeführten Bauobjekte gefördert seien. Der Ausschuß hat diese Uebersicht geprüft und zu bemerken:

Laufende Nr. 4. Herstellung einer Wasserleitung für das Hauptgebäude des Bahnhofes Oldenburg. Die Anlage ist in den Gebäuden vorbereitet, die weitere Ausführung hängt von der Vereinigung mit der Verwaltung des Wasserwerks ab, mit der bis jetzt ein Verständniß nicht erzielt ist.

Laufende Nr. 9. Erhöhung der Bahnfrone im Ueberfluthungsgebiete der Weser. Dagegen erhob Bremen Einrede und verlangte zum Theil eine Tieferlegung. Die

Verhandlungen sind noch nicht beendet, doch ist Aussicht vorhanden, daß in nächster Zeit eine Verständigung erzielt wird.

Im Uebrigen wird auf die Anlage A. verwiesen. Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle seine Zustimmung ertheilen, daß zur Fertigstellung der auf der Anlage A. nebst Nachfuge verzeichneten Ergänzungen, Erneuerungen und Unterhaltungsarbeiten die für 1896 bewilligten Mittel im Betrage von 228 250 *M* auf 1897/99 übertragen werden.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Schulte.

# Anlage 207.

An den Landtag des Großherzogthums.

Mit Beziehung auf ihre Vorlage vom 25. April 1896 läßt die Staatsregierung dem geehrten Landtage hierneben die Denkschrift, betreffend Ueberschreitung der Baukosten

Oldenburg, 1896 November 23.

für eine Eisenbahn von Oldenburg nach Brake, zur Kenntnißnahme zugehen.

Staatsministerium.

Janßen.

Conze.

## Denkschrift,

betreffend die Ueberschreitung der Baukosten für eine Eisenbahn von Oldenburg nach Brake.

### I. Geschichte des Baues.

Der Bau einer Eisenbahn von Oldenburg nach Brake beruht auf dem Gesetz vom 13. März 1891, welches unter Artikel 1 c zum weiteren Ausbau des Netzes der Olden-

burgischen Staats-Eisenbahnen die normalspurige Bahn untergeordneter Bedeutung von Oldenburg nach Brake vorsah. Die Ausführung dieser Bahn wurde gleich wie die



anderer Strecken davon abhängig gemacht, daß die beteiligten Kommunalverbände (Amtsverbände, Gemeinden) sich verpflichteten, neben der unentgeltlichen Bereitstellung des für die Bahn nebst Zubehör erforderlichen Grund und Bodens dem Staate einen unverzinslichen und nicht rückzahlbaren Zuschuß von 10 % der veranschlagten Baukosten zu leisten, der aber nach Maßgabe des tatsächlichen Aufwandes zu bemessen und mit dem Differenzbetrage zu erstatten war, sofern sich die Baukosten tatsächlich niedriger als veranschlagt stellen sollten (Artikel 3, Absatz 1 und 2 l. e.).

In der Vorlage der Staatsregierung für dieses Gesetz waren die vom Landtag daraufhin bewilligten Baukosten der Bahn von Oldenburg nach Brake, d. h. die Kosten ohne Grunderwerb auf überschläglich 1 500 000 *M* angegeben, indem die Eisenbahn-Direktion auf Grund ihrer Erfahrungen bei Bau-Ausführungen im Lande, die dem Bahnbau Oldenburg-Brake ähnlich zu erachten waren, die Kosten des Kilometers auf 50 000 *M* für die angenommene rund 30 Kilometer lange Strecke geschätzt hatte. Bei näherer Prüfung des Projektes aber, zu der die Eisenbahn-Direktion durch Verfügung des Staatsministeriums vom 4. April 1891 mit dem Auftrage zur Ausführung der Vorarbeiten für die projektirte Linie und der Aufstellung der bezüglichen Kostenanschläge veranlaßt wurde, stellte sich heraus, daß der Kostenaufwand für die inzwischen abgesteckte und damals für vorzugsweise bauwürdig erachtete — s. g. rothe — Linie, welche den Loyer Berg durchschnittlich und von Großenmeer (Meerkirchen) aus in ziemlich gerader Richtung über Petershörne, an Ovelgönne in einer Entfernung von rund 2 1/2 Kilometer vorübergehend, von Süden in Brake einlief, sich höher, und zwar auf 1 700 000 *M*, stellen würde, wobei nur eine provisorische Herstellung der Hochbauten vorgesehen war. Dieser, von dem derzeitigen vermessungstechnischen Beamten der Eisenbahn-Direktion aufgestellte, von dem bautechnischen Dezernenten der Eisenbahn-Direktion nachgesehene Kosten-

15. Februar

1. April

anschlag vom 15. Februar 1892 wurde dem Staatsministerium mit Bericht der Eisenbahn-Direktion vom 1./4. April 1892 vorgelegt; gleichzeitig wurden aber zwei weitere Theil-Kostenanschläge für eine den Loyer Berg südöstlich zwischen Kilometer 9 und 13 umgehende blaue bzw. grüne Linie beigelegt, welche gegenüber der dortigen rothen Linie (bei Loy) anschlagsmäßig 130 000 *M* bzw. 180 000 *M* weniger erfordern sollten und für bauwürdiger, als die rothe Linie erachtet wurden. Auf dieser Grundlage mit den beteiligten Gemeinden in Verhandlung zu treten, mußte das Staatsministerium Bedenken tragen und verfügte daselbe daher unterm 9. Juni 1892 — abgesehen von den Direktiven wegen der Veranschlagung des Grunderwerbs und der Vertheilung der Kosten auf die beteiligten Gemeinden — Folgendes:

„In den Baukosten-Anschlägen sind nach dem Vorberichte zu denselben bzw. nach dem Begleitberichte der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion die auf den Haltestellen u. zu errichtenden Hochbauten aus Sparfamkeitsrücksichten, und weil das Bedürfniß im Voraus sich nicht sicher übersehen läßt, vorläufig auf das geringste

Maß bemessen. Diese weitgehende Einschränkung der für die Durchführung des Betriebes nothwendigen Anlagen dürfte nach diesseitigem Erachten nicht den Anforderungen entsprechen, die an eine dem Betriebe zu übergebende Eisenbahnstrecke zu stellen sind.

Vielmehr wird die Ausrüstung einer solchen in allen Theilen, mithin auch die Ausrüstung der Haltestellen mit den erforderlichen Gebäuden und sonstigen Anlagen, sowie die Ausrüstung der Strecke mit Wärterhäusern u., eventuell Bahnmeister-Wohnung, dem zu erwartenden Verkehr möglichst angepaßt werden müssen, so daß die absehbaren Bedürfnisse desselben bei Inbetriebsetzung der Strecke bzw. bei der Uebernahme derselben auf den Betrieb voll befriedigt werden können.

Im Einzelnen bemerkt sodann das Staatsministerium:

1. Die unter Titel XI der Kostenanschläge veranschlagten Kosten für Zufuhrwege (Anschlag 20 000 *M*), welche die betreffenden Gemeinden neben den Kosten des Grund und Bodens zu tragen haben werden, wolle Großherzogliche Eisenbahn-Direktion in einer Anlage dem Kostenanschlage beifügen, dieselben beschreiben und in die Karten einzeichnen, damit den interessirten Gemeinden zugleich ein Bild von der Zugänglichkeit der Bahn gegeben werden kann.
2. Alle durch die Einführung der Bahn in die Endbahnhöfe veranlaßten Kosten der Veränderungen, Ergänzungen, Erweiterungen u. dürften, als der neuen Linie zur Last fallend, in den Kostenanschlag mit aufzunehmen sein, worauf das Staatsministerium wegen der Bemerkung im Vorberichte zum Kosten-Anschlag (Entwurf I roth):  
„Für die Einführung der Bahn in die Endbahnhöfe sind diejenigen Veränderungen in den Entwurf einbezogen, welche einer neuen Linie unbedingt zur Last fallen müssen.“  
mit dem Hinzufügen hinweist, daß aus dem Vorberichte zum Kosten-Anschlag die näheren Angaben über die Art und den Umfang der durch die Einführung der Bahn hervorgerufenen Veränderungen u. zu ersehen und durch die Lagepläne das Bild derselben zu veranschaulichen sein dürften.
3. Sind bei Titel XII der Kosten-Anschläge „Betriebsmittel“ die Kosten für Güterwagen eingerechnet? Der hier vorgesehene Bedarf dürfte näher zu begründen sein.
4. Die unter Titel XIII der Kosten-Anschläge „Verwaltungskosten“ vorgesehenen Beträge für einen bauleitenden Beamten und drei Bauaufseher dürften zu begründen sein.
5. Die unter Titel XIV, Position 4 für außerordentliche Gratifikationen und Remunerationen für Beamte, Prämien u. verlangte Pauschsumme mit 5000 *M* ist nicht in den Kostenanschlag aufzunehmen, da derartige Verwendungszwecke dem bisherigen Verfahren gemäß besonderer Regelung seitens des Staatsministeriums unterliegen.
6. Die Berechnung der Bauzinsen ist mit in den Kostenanschlag aufzunehmen, da diese Zinsen zu Lasten des



Baues bis zur Betriebs-Eröffnung der Strecke dem Eisenbahn-Baufonds zu vergüten sind.

7. Das Staatsministerium wird annehmen dürfen, daß die Transportkosten für Baugüter mit veranschlagt sind bezw. werden.

Unter Beachtung der dargelegten Gesichtspunkte, deren Erledigung demnächst ausdrücklich zu bemerken ist, wolle Großherzogliche Eisenbahn-Direktion die Kosten für die Eisenbahn von Oldenburg nach Brake weiter ermitteln und begründen bezw. durch Zeichnungen und Pläne erläutern, sowie bei der Veranschlagung im Auge behalten, daß das Staatsministerium die bestimmte Erwartung hegt, daß mit den veranschlagten Summen, abgesehen von nicht vorherzusehenden Fällen, gereicht werde. Hierauf schon jetzt hinzuweisen, glaubt das Staatsministerium nicht unterlassen zu dürfen, nachdem die den bisherigen Verhandlungen zu Grunde gelegte, in die Karte roth eingetragene Bahnlinie schon nach der jetzigen eingeschränkten Veranschlagung der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion 200 000 *M* bezw. nach Abzug der veranschlagten Kosten für Zufuhrwege, rund 180 000 *M* mehr erfordert als ursprünglich angenommen wurde.

Im Uebrigen ist das Staatsministerium damit einverstanden, daß Großherzogliche Eisenbahn-Direktion die in Aussicht genommenen 3 Linien zunächst in der Veranschlagung beibehält, wenngleich die roth angelegte Bahnlinie dem Antrage der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion gemäß — Bericht vom 25/28. November 1891 — in der Verhandlung des Staatsministeriums mit den Verwaltungsbeamten der beteiligten Bezirke am 16. Dezember 1891, an welchen der Herr Eisenbahn-Direktor theilgenommen hat, einstweilen festgestellt wurde und demgemäß diese Linie vor der Hand als maßgebende Richtung zu gelten hat, zumal in der erwähnten Verhandlung befunden wurde:

„daß die Lage der Richtungslinie bei Loy, wie projektirt einer südöstlicheren von Kilometer 9 nach Kilometer 13 zu denkenden Richtungslinie vorzuziehen sei, weil sie abgesehen von ihrer billigeren Ausführung dem Verkehrsinteresse am besten diene.“

Dies würde, abgesehen von etwaigen anderen noch nicht erörterten Einwendungen der mit blau bezw. grün eingetragenen Linie bei Loy, welche von Kilometer 9 nach Kilometer 13 reicht, schon jetzt entgegengehalten werden können.

Dem Obigen nach sieht das Staatsministerium den weiteren Vorlagen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion mit etwaigen Gegenäußerungen entgegen, wobei noch bemerkt wird, daß die anzulegenden Haltestellen bezw. Haltepunkte in die Karte einzutragen und an der Hand von Plänen bezw. Zeichnungen zu erläutern sind.

Die hierdurch aufgegebene speziellere Veranschlagung der Baukosten wurde aber wegen anderer dringender Arbeiten in Ermangelung technischer Kräfte im Jahre 1892 seitens der Eisenbahn-Direktion nicht gefördert, und erging daher die Vorlage der Staatsregierung vom 15. Januar 1893 an den Landtag, in der die Staatsregierung unter Mittheilung der Sachlage ihre Anträge wegen Bewilligung weiter erforderlicher Mittel für die Bahn Oldenburg-Brake zur Zeit noch vorbehalten zu müssen erklärte.

Auf Antrag des Eisenbahn-Ausschusses des 24. Landtags indeß wurden seitens desselben, um die baldige Fertigstellung der Bahn zu fördern, und die Herstellung der Hochbauten in einem dem Bedürfnisse entsprechenden Umfange zu ermöglichen, weitere 250 000 *M* mit dem Ersuchen zur Verfügung gestellt, vor Feststellung des endgültigen Kosten-Anschlags die Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden wegen Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen einzuleiten. Dies geschah, nachdem die Eisenbahn-Direktion inzwischen unterm 31. Januar 1893 5. Februar

dem Staatsministerium auf dessen oben wiedergegebene Verfügung vom 9. Juni 1892 u. A. berichtet hatte, daß hierzu die bisherigen Veranschlagungen eine völlig genügende Grundlage bilden würden, da die vorliegenden allgemeinen Vorarbeiten der Linie Oldenburg-Brake bezüglich ihrer Gründlichkeit und Ausführlichkeit von früheren Vorarbeiten im Durchschnitt nicht erreicht würden, wie sich dies schon äußerlich durch die Anwendung des ausführlicheren Normalbuchungsformulars für die Eisenbahnen Deutschlands ergebe. Die Eisenbahn-Direktion rathe demnach zunächst von der Aufstellung der gewünschten spezielleren, der Bauausführung unmittelbar zu Grunde zu legenden, Entwürfe ab, zumal solche erst nach Feststellung der Linie in Richtung und Höhe sich empfehlen. Schließlich gab sie noch der auf ihre Erfahrungen im Bau gestützten Ueberzeugung Ausdruck, daß abgesehen von nicht vorherzusehenden Fällen, die geschehene, in allen Punkten, einschließlich Bauzinsen und Fracht für Baugüter vollständige Veranschlagung — nach der (abzüglich der für entfallende Zufuhrwege ausgeworfenen 20 000 *M*, sowie der für außerordentliche Gratifikationen abzuziehenden 5000 *M*) für die projektirte (rothe bei Loy) Linie 1 675 000 *M*, und unter Abänderung derselben bei Loy zwischen Kilom. 9 und 13 = 1 545 000 *M* (blaue Linie) bezw. 1 495 000 *M* (grüne Linie) gefordert wurden — die Ausgaben mit Sicherheit decken werde und daß bei besonders umsichtiger Bauausführung die Bewilligung von 1 500 000 *M* sogar noch reiche, wenn zwischen Kilometer 9 und 13 die den Gegensatz der rothen und der grünen vermittelnde blaue Linie gewählt werden sollte. Daß die Baukosten für die rothe Linie bei Loy nicht geringere, sondern höhere als die für die beiden dortigen Varianten sein würden, wurde zur Beseitigung des Irrthums bemerkt.

Hiernach nahm das Staatsministerium keinen Anstand mehr, wegen Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen mit den beteiligten Gemeinden Verhandlungen anzuknüpfen, die alsdann ohne Verzug von dem ernannten Kommissar gefördert wurden, nachdem über die Linienführung eine Klärung der Ansichten erfolgt war. Das Ergebnis dieser Verhandlungen war zunächst, daß vom Kilometer 18 der projektirten Bahnlinie ab eine Ablenkung nach Norden zu Gunsten Strückhausens und Ovelgönnes zugestanden werden mußte, da die Gemeinde Hammelwarden gegen die Beteiligte an den Vorbelastrungen sich gänzlich ablehnend verhielt, während die Gemeinden Strückhausen und Ovelgönne die zur Durchführung der Linie bis Brake erforderlichen Voraussetzungen erfüllten und Strückhausen außerdem noch einen baaren Zuschuß von 26 000 *M* leistete.

Die Linie wurde dadurch um rund  $1\frac{1}{2}$  Kilometer verlängert und nach Angabe des Dezernenten der Eisenbahn-Direktion, sowie des Aufstellers des Kostenanschlags, mit denen der Kommissar des Staatsministeriums ununterbrochen im Benehmen blieb, um rund 125 000 *M* (einschließlich eines Bahnhofs bei der Strüchhauser Mühle) vertheuert. Außerdem erfuhr die Linie bei Loy eine Abänderung, die eine nennenswerthe Mehrlänge der projektirten sogenannten rothen Linie nicht verursachen, wohl aber eine Ersparniß an Baukosten von überschläglic 100 000 *M* ergeben sollte. Für die so gestaltete Linie waren schließlich die gesetzlichen Vorbelastrungen übernommen. Sie war zur Ausführung reif, wenn die bewilligten Baumittel — 1 750 000 *M* + 26 000 *M* Zuschuß Strüchhausens — reichten. Dies war nach den bisherigen Anschlägen und Annahmen selbst dann der Fall, wenn von den Grunderwerbskosten in der Gemeinde Brake der Betrag von 27 000 *M*, welche eigentliche Baukosten repräsentirten, aus den Baumitteln zu bestreiten war. Hierbei wurde bezüglich der durch die Ablenkung der Linie nach Strüchhausen und Ovelgönne nothwendigen Durchschneidung des Hochmoores die Erklärung abgegeben, daß bei der Kostenveranschlagung nur die Mehrlänge in Betracht zu ziehen sei, da die Abweichung in bautechnischer Beziehung keinen wesentlichen Unterschied gegenüber der projektirten Linie über Petershörne aufweise. Die Rechnung war daher folgende:

## Einnahmen:

1. Vom Landtag bewilligt . . . . .	1 750 000 <i>M</i>
2. Zuschuß Strüchhausens . . . . .	26 000 "
Zusammen	1 776 000 <i>M</i>

## Ausgaben:

1. Für die ursprünglich projektirte rothe Linie — nach Obigem 1 675 000 <i>M</i> — abzüglich 100 000 <i>M</i> als Ersparniß für die geplante Abänderung bei Loy	1 575 000 <i>M</i>
2. Für die Ablenkung zu Gunsten Strüchhausens und Ovelgönnes nach Obigem	125 000 "
3. Grunderwerbskosten aus Brake . . . . .	27 000 "
Zusammen	1 727 000 <i>M</i>

Bei solcher Sachlage erging sodann unterm 4. August 1893 die Verfügung an die Eisenbahn-Direktion, die Baukosten für die rothe Linie unter Berücksichtigung der beschriebenen Abweichungen mit möglichster Beschleunigung zu veranschlagen und den Kostenanschlag nebst den zugehörigen Plänen u. dem Staatsministerium, wenn irgend thunlich, bis zum 1. September 1893 zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Dabei wurde bemerkt, daß die Bestimmungen in der Verfügung des Staatsministeriums vom 9. Juni 1892, soweit noch erforderlich, als maßgebend anzusehen, im Uebrigen auch etwaige Bedenken gegen die zu veranschlagende Bahnlinie zu äußern seien. Gleichzeitig wurde bestimmt, daß von den Grunderwerbskosten in Brake der Betrag von 27 000 *M* und von den Grunderwerbskosten in der Landgemeinde Oldenburg der Betrag von 3500 *M* — die Kosten für denjenigen Grund und

Boden, der zu dem infolge Einmündung der Bahn Oldenburg-Brake in den Bahnhof Oldenburg zu verlegenden Rangirberge erforderlich war — zu den Baukosten der Strecke Oldenburg-Brake zu rechnen sei. Die Annahmen in der obigen Rechnung wurden hierdurch nicht wesentlich beeinflusst, auch dadurch nicht, daß, was hier vorweg bemerkt werden mag, von dem Zuschusse der Gemeinde Strüchhausen später 6000 *M* für alle Fälle zur Deckung etwaiger Mehrkosten des Grunderwerbes in der Landgemeinde Oldenburg reservirt wurden, welche den Grund und Boden unentgeltlich bereitzustellen unter der doppelten Bedingung sich verpflichtet hatte, daß ihr die für den Erwerb des Grund und Bodens in der Landgemeinde Oldenburg veranschlagte Summe (75 500 *M*) in Baar und durch unentgeltliche Abtretung des von der Bahn berührten Grund und Bodens nach dem Anschlagspreise zur Verfügung gestellt werde, sowie daß der Gemeindefasse der Landgemeinde Oldenburg aus der hiernach übernommenen Verpflichtung unter Anrechnung der von den Interessenten gezeichneten Beiträge kein höherer Aufwand als 2000 *M* erwachse. Die erste Bedingung war erfüllt, während der Eintritt der zweiten Bedingung derzeit mit einer Sicherheit anzunehmen war, die durch die weitere Reserve von 6000 *M* zur annehmbaren Gewißheit verstärkt wurde.

Der hierauf dem Staatsministerium Mitte Oktober 1893 vorgelegte, von einem inzwischen aus Preußen engagierten Bautechniker aufgestellte und von dem demnächstigen bauleitenden Beamten nachgesehene Kostenanschlag ergab nun aber wider Erwarten als Summe der Baukosten 1 870 000 *M*, wobei zur Begründung der Höhe des Anschlags im Begleitberichte noch hervorgehoben war, daß die neue Linie zwischen Kilom. 18 und 25 (Abweichung von der ursprünglichen Linie zu Gunsten Strüchhausens und Ovelgönnes) durch ihre Lage in sehr tiefgründigem, bisher zum Theil nicht kultivirtem und daher wenig entwässertem Hochmoore einerseits und einem in Folge mangelhafter Abwässerung jährlich Ueberfluthungen ausgesetzten Gebiete andererseits auf die Gesamtbaukosten in sehr ungünstigem Sinne einwirke, und daß die Forderungen der Sielachts- u. Behörden bezüglich Abwässerungsanlagen sehr bedeutend sich gestalten würden. Besonders im Hochmoor liege daher die Gefahr eines nicht vorherzusehenden, unverhältnißmäßig hohen Kostenaufwandes vor.

Diese Stellungnahme zu der mehrerwähnten Ablenkung der Bahnlinie nach Norden entsprach nicht den früheren Erklärungen, die der bestimmten Ansicht dahin Ausdruck gegeben hatten, daß in bautechnischer Beziehung wesentliche Bedenken nicht obwalteten, und wurde daher seitens des Staatsministeriums, um, wenn möglich die Bahn, wie man nach den bisherigen Ermittlungen zuverlässlich annehmen durfte, mit den verfügbaren Mitteln zu bauen, sofort der Eisenbahn-Direktion die Erwägung aufgegeben, ob sich zum Zwecke der Herabminderung der Baukosten nicht die Vergebung sämtlicher Erdarbeiten einschließlich Brücken, unter Vorbehalt der Lieferung der Materialien für letztere, an einen Unternehmer empfehle, da im Allgemeinen angenommen werden dürfe, daß ein Unternehmer billiger arbeiten werde. Alsdann würde auch ein geringerer Insgemeinkostenbetrag erwachsen, voraus-

sichtlich auch die Fertigstellung der Bahn nicht die angenommene Bauzeit —  $1\frac{1}{2}$  Jahre — in Anspruch nehmen, so daß sich ferner die hiermit zusammenhängenden Kosten ermäßigen würden. Dabei wurde bemerkt, daß die veranschlagten Bauzinsen — 54 000 *M* — ohnehin zu hoch angenommen und daher zu einem geringeren Betrage, mit etwa 30 000 *M*, einzusetzen seien, zumal wenn während der Bauausführung nur der wirkliche Bedarf angefordert und dieser, soweit möglich, zur Erreichung von Zinsen wieder belegt würde. Weiter wurde bemerkt, daß gemäß der bereits verfügbaren Absezung von 5000 *M* für außerordentliche Gratifikationen z. diese Summe zu streichen, im Uebrigen aber von einer Ermäßigung der Baukosten durch Einschränkung der nach dem Kostenanschlage vorgesehenen Bauwerke bezw. Betriebseinrichtungen abzusehen sei.

Die Eisenbahn-Direktion vertrat dagegen den Standpunkt, daß sie in Regie billiger arbeiten und eine Verminderung der Baukosten durch Vergeben der Erdarbeiten an einen Unternehmer nicht erzielen werde, hingegen aber Ersparungen durch Abstriche erzielen könne, ohne in irgend nennenswerther Weise die Ausrüstung und Leistungsfähigkeit der zu erbauenden Bahn zu beschränken, und schlug daher folgende Abstriche vor:

1. Durch Einschränkung der Kreuzungslängen auf den Bahnhöfen Eghorn, Meerkirchen und Strückhausen von 500 m auf 350 m	12 000 <i>M</i>
2. Durch Ersatz der auf den Stationen vorgesehenen Pflasterung der Zufuhrwege durch festen und genügenden Schlackenbelag	30 000 "
3. Durch die schon verfügbare Absezung des Betrages für Gratifikationen z.	5 000 "
4. Durch Weglassung der Bedeckung des auf dem Bahnhofe Oldenburg zu errichtenden Bahnsteigs	7 000 "
5. Durch Ermäßigung der Bauzinsen	24 000 "
6. Durch Weglassung der vorgesehenen neuen Signale, welche durch in Wegfall kommende hölzerne Signalmaste der Hauptbahnen ersetzt werden können	4 700 "
7. Durch Absezung des Betrages für Eröffnungsfeierlichkeiten	1 500 "
8. Durch Einschränkung der Beförderungskosten der gewonnenen Erdmassen, welche infolge der Verringerung der Kreuzungslängen (ad 1) eintritt	8 000 "
9. Durch Ermäßigung des Betrages für unvorhergesehene Ausgaben um	7 800 "
Zusammen 100 000 <i>M</i>	

Diese Vorschläge acceptirte das Staatsministerium durch Genehmigung des mit Bericht der Eisenbahn-Direktion vorgelegten abgeänderten Kostenanschlages vom 3/7. November 1893, und stand darnach der Ausführung des Baues der Bahn von Oldenburg nach Brake ein Bedenken um so weniger entgegen, als in der vorhergegangenen, zwischen dem Kommissar des Staatsministeriums und der Eisenbahn-Direktion stattgehabten Besprechung wiederholt der Meinung Ausdruck gegeben wurde, daß bei den zur Vermeidung von

Ueberschreitungen ausgiebig veranschlagten Kosten voraussichtlich Ersparungen eintreten würden. Die Genehmigung zum Bau wurde daher erteilt, der bauleitende Beamte ernannt und der Bauplan aufgestellt. Zur Durchführung desselben wurden 2 Bauabtheilungen mit je einem Bau-Ingenieur an der Spitze errichtet und die Pläne und Zeichnungen für das öffentlich auszulegende Projekt bearbeitet. Während dieser Zeit beging der bauleitende Beamte, der durch Vertretung des bautechnischen Mitgliedes der Eisenbahn-Direktion sowie durch Vorarbeiten für die Neubautrecken von Delmenhorst nach Hesepe sehr in Anspruch genommen war, zum ersten Male die ganze Bahn zu Fuß — vor Aufstellung des Kostenanschlages hatte der mit der Projektirung beauftragte Beamte die abgeänderte Linie über Strückhausen und Ovelgönne verschiedentlich begangen, ohne dabei Untersuchungen des Moores vorzunehmen — und zwar am 1. Dezember 1893 von Oldenburg bis Loy, am 18. Januar 1894 von Brake bis Strückhausen und am 30. Januar 1894 von Loy bis Strückhausen. Bei dem Begange am 30. Januar 1894 durch die Moorstrecke ordnete er die Messung der Moortiefen an, welche im Februar 1894 ausgeführt und in die auszulegenden Pläne eingetragen wurden. Im April 1894 wurde der Bau nach Maßgabe des genehmigten Kostenanschlages und der öffentlich ausgelegten Pläne in Angriff genommen und fortgeführt, nachdem die Erdarbeiten, Brücken und Durchlässe in Bauabtheilung I — Strecke Oldenburg bis Oldenbrof — an Unternehmer verdingen waren. Der Kostenanschlag wurde sodann auf Grund der Verdingungen und der durch Bearbeitung der Einzelpläne genauer festgestellten Ausgaben von dem bauleitenden Beamten nachgesehen und berichtigt und unterm 14. September 1894 mit einem dementsprechenden Vermerk versehen. Die Endsumme blieb dieselbe, während innerhalb des Kostenanschlages nach dem Ergebnisse der Verdingung der Erdarbeiten in der Bauabtheilung I — Strecke Oldenburg bis Oldenbrof — bei Titel II ein um 49 000 *M* geringerer Bedarf berechnet und außerdem bei Titel 7, Oberbau, eine Ersparniß von 40 000 *M* anzunehmen war. Diesen Minderverwendungen standen indeß die berechneten Mehrkosten gegenüber, und zwar für Wege-Übergänge (Titel IV) 13 000 *M*, für Brücken und Durchlässe (Titel V) 41 000 *M*, für Signale (Titel VIII) 4000 *M*, für Hochbauten (Titel IX) 25 000 *M* und für Bauzinsen (Titel XVI) 16 000 *M*, im Ganzen mithin 99 000 *M* — bei Brücken und Hochbauten hauptsächlich wegen des schlechten Baugrundes —, so daß angesichts der Minderverwendungen mit zusammen 89 000 *M* die Insgesamtkosten um 10 000 *M* von 33 471 *M* auf 23 471 *M* herabgesetzt werden mußten. Dies wurde dem Staatsministerium bei Stellung von Anträgen, die später ihre Erledigung fanden, unterm 28. September 1894 berichtet.

30. Oktober  
Dabei war mit Beziehung auf einen früheren Bericht ausgeführt, daß weitere Ersparnisse am Kostenanschlage und zwar in Höhe von 20 928 *M* eintreten würden, falls in den Nebengleisen der Zwischenstationen die durch Verlegung des Rangirberges in Oldenburg verfügbar werdenden alten Weichen an Stelle der veranschlagten neuen Weichen verwendet würden, was später (Mai 1895) genehmigt wurde.

Zur Deckung etwaiger Mehrkosten für Erdarbeiten, namentlich in der Moorstrecke, waren in diesem berichtigten Kostenschlag die Kosten für die profilmäßig zu fördernde Auftragsmasse um 20 % erhöht und außerdem noch 43 000 cbm Reservereboden zur Verfügung gestellt. Hiermit glaubte der bauleitende Beamte, sich stützend auf die bisherigen bei den Oldenburger Bahnbauten gemachten Erfahrungen, genügende Mittel vorgesehen zu haben, da mit der Schüttung des Dammes im eigentlichen Moor damals noch nicht angefangen war und daher keine Anhaltspunkte, wie sich die Moorstrecke verhalten werde, vorlagen. Die Tiefmessungen hatten nicht erkennen lassen, daß für die Erdarbeiten besonders ungünstige Verhältnisse eintreten würden.

Ende des Jahres 1894 und Anfang des Jahres 1895 Januar als die Erbauung der Stationsgebäude bevor-  
Februar, wurden dem Staatsministerium die Projekte hierzu vorgelegt und die dabei zum Theil (Ohmstede und Loy) durch reichere Ausstattung und größere Anlagen als ursprünglich beabsichtigt, zum Theil infolge schlechten Baugrundes (Meerkirchen und Strüchhausen) erforderlichen Mehrkosten auf zusammen 31 000 *M* angegeben. Die Genehmigung dieser Projekte wurde seitens des Staatsministeriums ertheilt (März 1895), nachdem berichtet war, daß hierfür Deckung durch Ersparnisse bei Titel II „Erdarbeiten“ und Titel VII „Oberbau“ sowie bei Titel XIV „Unvorhergesehene Kosten“ vorhanden sei. Mitte März 1895 wurden dann mit Beziehung auf frühere Berichte (März und September 1894) weitere, im Kostenschlag zum weitaus größten Theile nicht vorgesehene, Umbauten und Erweiterungen der Gleise am Ostende des Bahnhofes Oldenburg infolge Einführung der Bahn mit einem Gesamtaufwande von 71 000 *M* beantragt, welche zu Lasten des Baukontos Oldenburg-Brake genehmigt werden mußten, obgleich die hier verfügbaren Mittel dazu voraussichtlich nicht ganz ausreichten. Ein weiterer Mehraufwand im Betrage von 15 000 *M* für Verwaltungskosten (Titel XIII des Kostenschlags) war Ende Mai 1895 angefordert und genehmigt.

Inzwischen war nun, nachdem die Seitengräben behufs Austrocknung der oberen Moorschicht schon im Sommer 1894 hergestellt waren, im Frühjahr 1895 der Bau des Bahnkörpers auf der Moorstrecke in Angriff genommen, und zwar sowohl von Loyerberg als von Strüchhausen aus. Auf der von Strüchhausen begonnenen Strecke kamen zunächst keine Störungen vor, obgleich bekanntlich dieser Theil der Strecke in sehr tiefgründigem Moore liegt. Eine kurze, augenscheinlich nicht tragfähige Strecke von 200 m Länge wurde durch eine Buschpackung verstärkt und der Oberbau dann bis zur Grenze der Bauabtheilung 2 — Altendorf — ohne weitere Zwischenfälle im Sommer 1895 fertiggestellt. Auf der Strecke hinter Loyerberg schritten die Arbeiten anfangs auch in normaler Weise vorwärts. Unter dem hohen Damme des ersten Theils wurde das Moor wie von vornherein angenommen war, zusammengepreßt und zum Theil zur Seite verdrängt. Weiterhin aber, vom Haiddeich bis zur Kreuzung der Chaussee nach Salzendeich, wo die Bahnkrone nur wenig über Maifeld liegt, brach das

Moor, obgleich seine Tiefe hier nur 3—4 m beträgt, überall durch und quoll seitwärts in die Höhe, so daß bedeutende, vorher nicht berücksichtigte Erdmassen zur Herstellung des Bahnkörpers verwendet werden mußten. An der Strecke von Kilometer 13 bis 15 wurde von Anfang Dezember 1894 bis Ende Juli 1895 gearbeitet. Während dieser Zeit sind hier allein 90 000 cbm Boden verbaut worden, während nach der Berechnung nur rund 20 000 cbm nötig sein sollten. Der weitere Theil der Strecke bis Meerkirchen (Kilometer 16,3) wurde im Laufe des August 1895 fertiggestellt; hier war stark überkleites Land zu überschreiten, welches sich als haltbar erwies. Nach alledem war schon mehr, als der für die Moorstrecke zur Verfügung stehende Reservereboden zur Bildung des Bahnplanums auf der Strecke Loyerberg-Meerkirchen erforderlich geworden. Hier- von wurde dem Staatsministerium im August 1895 zunächst mündlich Mitteilung gemacht und sodann schriftlich berichtet. In diesem Berichte wurde nachgewiesen, daß die Ersparnisse auf Titel II „Erdarbeiten“, welche im Berichte vom 28. September 1894 auf 49 000 *M* angegeben waren, infolge der Verhältnisse im Moore nicht nur nicht entstehen würden, sondern daß bei Titel II gegen den berichtigten Kostenschlag eine Ueberschreitung von 96 000 *M* zu berechnen sei, unter denen ein anschlagsmäßiger Betrag von 34 000 *M* für eine auf 1700 m lange Moorstrecke hinter Bahnhof Meerkirchen auszuführende Buschpackung stand, die an Stelle der auf das Dreifache zu veranschlagenden Ausschüttung des Moores befürwortet und genehmigt wurde. Dabei wurde bemerkt, daß die bisher bis zum 1. Oktober 1895 erhoffte Fertigstellung der Bahn sich infolge der Schwierigkeiten im Moore nicht werde innehalten lassen, daß vielmehr frühestens der 1. März 1896 als Eröffnungstag in Aussicht genommen werden könne. Schließlich wurde ein eingehender Bericht über den Gesamt-Mehrbedarf zu Lasten des Baukontos Oldenburg-Brake in Aussicht gestellt, sobald die durch die Arbeiten im Moore erforderlich werdenden Mehrkosten sich ziffernmäßig feststellen ließen. Die Erstattung dieses Berichts verzögerte sich indeß fortgesetzt, da die genaue Ermittlung der voraussichtlichen Mehrkosten außerordentlich schwierig war, zumal man damals noch über die Schwierigkeiten, die das Moor bei und hinter dem jetzigen Haltepunkt Oldenbrof bieten würde, sichere Annahmen nicht hatte, obgleich bis dicht vor Oldenbrof auch außerhalb der vorerwähnten, durch Buschpackung gesicherten Strecke das Hochmoor sich trotz seiner großen Tiefen als tragfähig erwies. Zwar wurde schon am 7. November 1895 von der I. und am 30. November von der II. Bauabtheilung der Eisenbahn-Direktion ein nachgesehener Kostenschlag über die voraussichtlichen Mehrkosten eingereicht, auch wurde der erste Entwurf des Ueberschreitungsberichts schon am 21. Dezember 1895 vorgelegt, indessen verzögerte sich die Fertigstellung und Abfendung desselben an das Staatsministerium wegen nothwendiger Ergänzungen bis zum 17. Januar 1896, worauf angeichts der erst jetzt — Mitte Dezember 1895 war das Staatsministerium vorläufig mündlich in Kenntniß gesetzt — nachgewiesenen sehr erheblichen Ueberschreitungen der verfügbaren Baumittel vom Staatsministerium sofort die nöthigen Schritte gethan wurden. Zunächst wurden genaue

Bohrungen angeordnet, um die Tiefen des Moores und die Art desselben sowie das Profil des Bahnkörpers im Moore festzustellen und zu übersehen, welche Kosten etwa für Erdarbeiten noch entstehen würden.

Diese Vorgänge führten zu der bekannten Vorlage der Staatsregierung an den Landtag vom 25. April 1896 wegen Nachbewilligung der durch die Moorverhältnisse und andere Umstände veranlaßten Ueberschreitungen — im Einzelnen darf auf die in der Vorlage gegebene ziffermäßige Nachweisung Bezug genommen werden —, zu denen hier

nur noch zu bemerken ist, daß nach dem gegenwärtigen Stande der Bau-Ausführungen mit einiger Sicherheit anzunehmen ist, daß die nachbewilligten Summen zur vollständigen Fertigstellung des Baues und zur Deckung der bis Ende d. J. entstehenden Unterhaltungskosten — am 1. Januar 1897 tritt die Eisenbahn-Betriebskasse ein — ausreichen werden. Die in der gedachten Vorlage als möglich hingestellte weitere Nachforderung wird daher nicht nöthig sein.

## II. Kritik der Vorgänge.

Nach dieser geschichtlichen Darstellung der Vorgänge bleibt zu erörtern, ob und inwieweit die durch die Bauausführung verursachten Ueberschreitungen sich schon bei Aufstellung der Kostenanschläge hätten übersehen lassen müssen, ob also die Ueberschreitungen auf eine schuldhafte zu niedrige Aufstellung der Kostenanschläge zurückzuführen sind. Denn darüber, daß der jetzt auf die Bahn verwendete Kostenaufwand unvermeidlich war, wenn man die Bahn so, wie geschehen, ausführen wollte, sind Zweifel nicht erhoben.

Bei dieser Erörterung werden die einzelnen Stadien der Kostenanschläge wieder unterschieden werden müssen.

Der erste Kostenanschlag vom  $\frac{15. \text{Februar}}{1. \text{April}}$  1892 ist nur ein genereller gewesen. Besondere Geländeuntersuchungen haben für ihn nicht stattgefunden, dagegen ist, wie ausgeführt, durch den vermessungstechnischen Beamten, welcher in Vorarbeiten durchaus bewandert war, die Strecke begangen und vermessen. Eine Begehung der Strecke an allen bemerkenswerthen Punkten durch den bautechnischen Dezerenten, insbesondere auch der Moorstrecke bei Loyerberg und Großenmeer hat, wie aktenmäßig feststeht, am 17. Juli 1891 stattgefunden. Auch sonst sind diese Strecken von dem Genannten zu Fuß und zu Wagen zu verschiedenen Malen bereift. Vor Aufstellung des Kostenanschlags vom Oktober 1893 ist dann die abgeänderte Linie über Großenmeer, Strüchhausen und Ovelgönne von dem mit der Projektirung beauftragten Regierungsbaumeister verschiedentlich begangen; besondere Untersuchungen der Mooretiefen sind hierbei allerdings nicht vorgenommen.

Es fragt sich nun, ob die hiernach angefertigten Vorarbeiten für die Aufstellung eines Kostenanschlags, der dem Bau zu Grunde gelegt wurde, genügend waren. Diese Frage muß von dem Standpunkte aus, der bisher bei den Oldenburgischen Bahnen und auch bei anderen Verwaltungen für allgemeine Vorarbeiten geltend ist, bejaht werden. Man pflegt bei den Vorarbeiten für Bahnbauten die allgemeinen und die speziellen zu unterscheiden. Die allgemeinen werden in der Weise angefertigt, wie es hier geschehen ist. Auf Grund der allgemeinen Vorarbeiten werden dann die Kostenanschläge in der Weise aufgestellt, wie es auch bei Oldenburg-Brake bezüglich der vorgedachten beiden Kostenanschläge der Fall war. Man glaubt sich berechtigt auf Grund derselben die Kosten im Allgemeinen mit solcher

Sicherheit bemessen zu können, daß darnach die Bewilligung durch die betreffenden parlamentarischen Körperschaften geschehen kann. Wollte man allemal vor Genehmigung der Bauten spezielle Kostenanschläge aufstellen und ausarbeiten, so würde dadurch ein ganz außergewöhnlicher Aufwand an Kosten, Zeit und Arbeit entstehen, der um so unzweckmäßiger wäre, als vor der Bewilligung noch gar nicht eine Sicherheit dafür vorhanden ist, daß diese auch wirklich eintritt. Es würden für solche Vorarbeiten nicht nur genaue Untersuchungen des Geländes, sondern auch alle Verhandlungen mit den Gemeinden, mit den Wegebehörden und sonstigen Korporationen und Verbänden erforderlich sein, es müßten für alle Bahnhöfe, Brücken und Bauwerke die Spezial-Projekte und Kostenanschläge aufgestellt werden, und alles das wäre für den Fall der Nichtbewilligung umsonst.

Für den allgemeinen Kostenanschlag hielt man die gemachten Vorarbeiten, welche auf der Begehung der Strecke durch den in Vorarbeiten durchaus erfahrenen und höchst gewissenhaften Vermessungstechniker, auf seinen Berichten über die Geländeverhältnisse und auf dem von ihm aufgenommenen Längenprofil fußten, nach den darüber bestehenden allgemeinen Grundsätzen für genügend. Auch aus dem Umstande, daß Moorstrecken von der Bahn zu durchschreiten waren, ist deshalb eine besondere Veranlassung zu spezieller Untersuchung des Moorbodens nicht entnommen, weil man, wie in der Baugeschichte nachgewiesen, bezüglich der möglichen Senkungen im Moore außerordentlich große Reserven bei den Erdarbeiten vorgesehen hatte und man nach den bisherigen Erfahrungen bei Moorbauten in Oldenburg glaubte annehmen zu dürfen, daß diese ausreichen würden.

Daß Bahnbauten in moorigen Geländen in Bezug auf Vorausberechnung der Kosten ungewöhnliche Schwierigkeiten bieten, ist allgemein anerkannt. Die technische Wissenschaft erklärt, daß man einen unbedingt ausreichenden Kostenanschlag für Moorstrecken nur unter der Annahme aufstellen kann, daß das Moor auf seine ganze Tiefe durch Sand ausgefüllt, oder durch Buschpackung überbrückt werde. Wollte man aber nach diesen Grundsätzen verfahren, so würde man einen übermäßig hohen Kostenanschlag bekommen, da die Schüttung im Moore sich außerordentlich verschieden verhält. Je nach der Tragfähigkeit des Moores wird entweder nur eine oberflächliche



Schüttung nöthig, welche nicht viel mehr kostet, als der Bahndamm auf gewöhnlich gewachsenem Boden. Dann wieder zeigen sich Stellen, wo zwar ein mehr oder weniger starkes Nachgeben der unteren Moorfläche stattfindet, aber doch bald eine solche Festigkeit erreicht wird, daß der Bahndamm auf dem Moore sich hält (schwimmt), während zwischen dem unteren Rande der Schüttung und dem Rande des Moores noch eine Schicht von verschiedener Tiefe liegen bleibt. Die Profile, welche die Sandschüttung in solchem Moore aufweisen, sind sehr verschieden, wie auch die Eintragungen über den Stand der Schüttungen vom März bis Juni d. J. in die hier beigegebene Profilkarte zeigen.

Insbondere haben die von der Oldenburg-Braker Bahn durchschnittenen Moorflächen ein sehr verschiedenes aller Voraussicht spottendes Verhalten gezeigt, wie in der Anlage A. näher ausgeführt ist. Einige Strecken, auf denen man ein starkes Nachgeben erwartet hatte, wurden mit einer geringen Sandschüttung unbedenklich überschritten und der Bahndamm erlitt seit der Inbetriebnahme keine Veränderung; an anderen Stellen brach das Moor unerwarteter Weise trotz geringer Tiefe durch, so daß bis auf den Grund ausgeschüttet werden mußte. Wieder an anderen Stellen mußte von vornherein bis auf die Tiefe des Moores geschüttet werden. Allerdings muß in Bezug auf den Kostenanschlag von 1892 wie von 1893 wohl ausgesprochen werden, daß, wenn auch die Berechnung der Erdmassen nach den bisherigen Erfahrungen genügende Reserven aufwies, doch in einigen anderen Punkten reichlichere Ansätze erforderlich gewesen wären.

Namentlich hätte erkannt werden müssen, daß die Fundirungen der Hochbauten in den moorigen Bezirken besonderen Schwierigkeiten begegnen würden und daß aus demselben Grunde die Beträge für Brücken und Durchlässe reichlicher als geschehen hätten bemessen werden müssen.

Mit Rücksicht auf das im Ganzen schwierige Gelände und die damit verbundenen fast auf alle Theile des Kostenanschlags sich erstreckenden Möglichkeiten höherer Ausgaben und einer über das Normale verlängerten Bauzeit wäre es vorsichtiger gewesen, überall reichlicher als geschehen zu greifen.

Es muß hier indessen überhaupt betont werden, daß nach der Ansicht ausgezeichneter Techniker im Ganzen und Großen bei der Aufstellung von Kostenanschlägen der leitende Grundsatz sein soll, dieselben so knapp wie möglich aufzustellen, weil erfahrungsmäßig bei knapper Aufstellung der Kostenanschläge eine größere Sicherheit für möglichst knappe und ökonomische Ausführung geboten ist. Die Aufstellung eines reichlichen Kostenanschlags bietet immer die Gefahr, daß bei der Ausführung nicht mit der dringendsten Sparsamkeit verfahren wird.

Auch wenn die genauen Untersuchungen des Moorgebietes, welche im Winter und Frühjahr 1894 durch den bauleitenden Beamten erfolgt sind, schon bei Aufstellung der Kostenanschläge von 1892 und 1893 vorgelegen hätten, so ist es zweifelhaft, ob sie zu einer Erhöhung der Kostenanschlagssumme Anlaß gegeben hätten. Jedenfalls hat der bauleitende Techniker, welcher diese Leitung im Spätherbst 1893 übernahm, aus den Ergebnissen der Peilungen keinen

Anlaß genommen, die Kostenanschlagssumme für unzureichend zu halten, wie aus seinem Revisions-Bemerk vom 14. September 1894 zu dem damals aufgestellten Kostenanschlag hervorgeht. Es wäre daher auch der Kostenanschlag vom Oktober 1893 schwerlich anders ausgefallen, wenn die Begehungen, Peilungen und Untersuchungen vor seiner Aufstellung stattgefunden hätten.

Wenn der bauleitende Techniker auch im Herbst 1894 nach den Begehungen und Peilungen den Kostenanschlag im Ganzen für ausreichend hielt, so erklärt er dies damit, daß damals die Erfahrungen über das wirkliche Verhalten des zu überschreitenden Moores noch nicht vorlagen.

Ihm kann nun allerdings der Vorwurf nicht erspart werden, daß er bei genügendem Ueberblick über die Gesamtlage des Baues auf Grund der unter seiner Leitung und von ihm selbst gemachten speciellen Vorarbeiten schon in Laufe des Jahres 1894 hätte erkennen müssen, daß der Kostenanschlag voraussichtlich unzureichend sein werde. Waren auch damals die Verhältnisse im Moor noch nicht durch den Bau selbst erprobt, so hätten doch die Peilungen die größere Tiefe aufweisen, als sie je sonst bei Oldenburgischen Bahnbauten vorgekommen waren, zur höchsten Vorsicht mahnen müssen. Auch mußte schon damals erkannt werden, daß die Summen für allgemeine Verwaltungskosten, für Einfriedigungen, für Brücken und Durchlässe, für die Gründungen der Gebäude nicht reichten, und es wäre angezeigt gewesen, die Eisenbahn-Direktion auf diese Umstände aufmerksam zu machen, welche in Verbindung mit den bevorstehenden Schwierigkeiten des Bahnbaues im Moor schon damals eine Ueberschreitung wahrscheinlich machten. Statt dessen wurden in einem von ihm gezeichneten Bericht der Eisenbahn-Direktion an das Staatsministerium vom 28. September 1894 die voraussichtlichen Ersparungen bei den Erdarbeiten auf 49 000 *M.*, beim Oberbau auf 40 000 *M.* angegeben, welchen allerdings Mehrkosten namentlich bei den Brücken, Hochbauten und Bauzinsen von 99 000 *M.* gegenüberständen, so daß der Insgemeinkosten-Titel zur Deckung dieser Mehrkosten von 10 000 *M.* in Anspruch genommen werden mußte. Es wurde nun der Vorschlag gemacht, dadurch, daß man statt neuer alte Weichen verwendete, nochmals rd. 21 000 *M.* zu sparen und diese für die Kosten der Einmündung der Braker Bahn in den Bahnhof Oldenburg zu verwenden. Dieser Vorschlag wurde in einem Bericht vom 12. März 1895 wiederholt, und in einem Bericht vom 21. Februar 1895 waren außerdem, wie oben erwähnt, für Hochbauten 31 000 *M.* nachgefordert und erklärt, daß diese in den Ersparnissen bei den Erdarbeiten (Titel II), Oberbau (Titel VII) und Insgemein (Titel XIV) Deckung finden würden.

Es ist nicht zu verkennen, daß diese Anträge, im Kostenanschlag nicht vorgesehene Aufwendungen zu machen und sie aus vermeintlichen Ersparnissen zu decken, ein Fehler waren. Diese Deckung hätte nur vorgeschlagen werden dürfen, wenn die Ersparnisse einigermaßen sicher waren. Zur Entschuldigung ist nur anzuführen, daß die Aufwendungen größtentheils durchaus dringlich und unvermeidlich waren. Immerhin aber durfte der bauleitende Techniker nicht Ersparnisse in Aussicht stellen zu einer



Zeit, wo jedenfalls über das Verhalten des Moores in der Baustrecke noch keine Erfahrungen vorlagen. Soweit mußten ihm die Gefahren, die in diesen Strecken lagen, schon klar sein, daß hier nicht auf Ersparnisse gerechnet werden konnte. Offenbar war bei ihm ein genügender Ueberblick über die finanzielle Lage der gesammten Bauausführung und über die noch zu erwartenden Schwierigkeiten nicht vorhanden.

Die Erkenntniß, daß bei dem Bahnbau nicht nur keine Ersparnisse gemacht werden würden, sondern sogar Ueberschreitungen unvermeidlich würden, ist dem bauleitenden Techniker erst im Juli 1895 gekommen, als die Schüttungen im Moore immer neue Massen an Sand verschlangen. Es wurde nun der bekannte Bericht über die voraussichtlichen Ueberschreitungen im August 1895 gemacht. Auch darin muß ein Mangel an Ueberblick gefunden werden, daß es dem Berichterstatter damals nicht möglich war, auch nur annähernd die Beträge anzugeben, um welche die übrigen Titel des Kostenanschlags außer den Erdarbeiten würden überschritten werden. Bekanntlich sind über diese Ermittlungen Monate vergangen und erst im Januar 1896 konnte der endgültige Bericht erstattet werden, wobei freilich entschuldigend die Ueberbürdung des betreffenden Beamten durch die ihm gerade im Herbst 1895 auferlegte Vertretung des erkrankten bautechnischen Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Betracht kommt.

Sachlich würde übrigens durch eine rechtzeitige Erkenntniß der in dem allgemeinen Kostenanschlag liegenden Fehler nur insofern etwas geändert sein, als der Bericht der Eisenbahn-Direktion an das Staatsministerium wegen der voraussichtlichen Ueberschreitungen dann schon allenfalls im Spätherbst 1894 hätte gemacht werden können; freilich hätten die Summen, welche die Erdarbeiten verschlingen würden, nachdem was vorhin über die Kostenanschläge bei Moorbauten gesagt ist, nur schätzungsweise angegeben werden können. Wäre schon damals dem Landtage eine Vorlage

über die voraussichtlichen Ueberschreitungen gemacht, so hätte man sich müssen erhebliche Mittel nachbewilligen lassen müssen auf die Gefahr hin, daß hieran in Folge der bei der Ausführung sich günstig stellenden Verhältnisse Ersparungen zu erzielen waren, denn darüber sind alle Sachverständigen einig, der Bahnbau im Moore ist und bleibt eine ungewisse Sache. Ueberall, wo solche Bauten sich nicht haben vermeiden lassen, hat sich die Vorhersägung der Kosten als trügerisch erwiesen, in zahllosen Fällen sind Ueberschreitungen erfolgt.

Was nun die Höhe der Ueberschreitung gegenüber dem ursprünglichen Kostenanschlag anbetrifft, so ist zu bemerken, daß die Summe von 600 000 *M* eine Reihe von Ausführungen umfaßt, welche weder in dem ersten Kostenanschlag von 1892 noch in dem von 1893 vorgeesehen waren und auch zum Theil nicht vorgeesehen werden konnten. Dahin gehört, soweit es sich um den ersten Kostenanschlag handelt, vor allem die Mehrlänge von 1,7 km mit einem Bahnhof (Ovelgönne). Die Aufwendungen hierfür sind jetzt auf rund 135 000 *M* + 40 000 *M* (für den Bahnhof) zu schätzen. Für Zuwegungen sind statt der ursprünglich auch im 2. Kostenanschlag in Aussicht genommenen 10 000 *M* jetzt 90 000 *M* bewilligt, um sie den Anforderungen des Verkehrs entsprechender zu gestalten. Es sind ferner erhebliche Beträge für die Verlegung des Rangirberges und Erweiterungen auf dem Bahnhofs Oldenburg verausgabt, welche sich in Folge des stets steigenden Verkehrs im Laufe der Bauzeit als dringend herausstellten, um die Bahn Oldenburg-Brake aufzunehmen. — 12 500 *M* sind für die von allen Seiten als wünschenswerth und zweckmäßig erkannte bessere Ausstattung der Hochbauten, 9 000 *M* für Erbauung von 2 Wärterhäusern bei Meyershof und Meerfirchen, fernere 9 000 *M* für Erbauung eines Doppelwärterhauses am südlichen Ende des Bahnhofs Ovelgönne bewilligt, und endlich 52 195 *M* erforderte die Unterhaltung der Bahn bis zum Ende des laufenden Jahres.

## U n l a g e A.

In das anliegende Längenprofil sind zunächst die im Februar 1894 ermittelten Moortiefen mit schwarz eingetragenen und ist die sich ergebende Moorschicht mit brauner Farbe angelegt. Die Messung der Moortiefen geschah durch Eintreiben einer eisernen, unten zugespitzten Stange, welche durch Ansetzen weiterer Stücke beliebig verlängert werden konnte, der obere Theil wurde mit einer Handhabe versehen und dann die Stange durch 2 Arbeiter kräftig nach unten gestoßen, bis ein Weitertreiben nicht mehr möglich war. Die untere rothe Linie des Längenprofils giebt die Unterkante der im Jahre 1896 März bis Juni vorgenommenen Bohrung an, welche mit einem Bentilbohrer ausgeführt wurde, und bei welcher Proben der getrossenen Schichten aus dem Bohrloche herausgeholt wurden.

Bei dieser letzten Bohrung ergibt sich beinahe überall eine stärkere Moorschicht als bei der ersten Messung, was

sich dadurch erklärt, daß das Moor unten stark gepreßt ist und deshalb die Stange nicht weiter eindrang. Außerdem wurde auf der Strecke von 19,5 bis 25,1 unter dem auf die obere Moorschicht folgenden Klei eine zweite Moorschicht angetroffen; diese zweite Moorschicht ist in dem Längenprofil grün und die Kleischicht blau bezeichnet.

Es ist anzunehmen, daß auf der Strecke von Station 195 bis 214 die Kleischicht ursprünglich annähernd horizontal gelagert war und während der Schüttung des Bahndammes in die unregelmäßige Lage, welche das Längenprofil zeigt, gekommen ist.

Das Verhalten des Moores bei der Schüttung des Dammes war sehr verschieden:

von Station 127—147 ist die Schüttung fast durchweg bis auf Unterkante Moor heruntergegangen und dabei

das Moor seitwärts verdrängt; das anliegende Querprofil bei Station 137 giebt ein anschauliches Bild davon;

von Station 147—149, wo anscheinend dieselben Verhältnisse vorliegen, hat sich das Moor nur um etwa  $\frac{1}{2}$  m zusammengedrückt;

von Station 149—157 liegt der Damm auf einer starken Kleischicht, eine Bewegung des darunter liegenden Moores hat nicht stattgefunden;

von Station 157—162 ist das Moor unter der hier vorhandenen dünnen Kleischicht ziemlich stark zusammengedrückt;

von Station 162—166 folgt eine Strecke wie bei Station 149—157 und

von Station 166—186 eine Buschpflanzung, unter der keine nennenswerthe Bewegung im Moor vorgekommen ist;

von Station 186—191 ist das Moor nur wenig zusammengedrückt und auf keiner Stelle durchgebrochen;

bei Station 191 ist auf etwa 25 m Länge ein Durchbruch erfolgt, während von dort bis Station 205 die Moorschicht zwar stärker zusammengedrückt wurde, aber doch sich als tragfähig erwies und somit trotz der großen Tiefen — bis zu 10 m — den gemachten Voraussetzungen entsprach;

von Station 205—215 ist schon bei der ersten Dammschüttung die Moordecke fast durchweg gerissen, so daß starke Nachschüttungen erforderlich waren. Namentlich bei der Brücke über den Mooranal, bei Station 210, woselbst der Damm eine Höhe von 1 m erhalten mußte, war beinahe die ganze Moortiefe bis zum festen Boden mit Sand auszufüllen.

Die Senkung der Brückenpfeiler machte bedeutende

Schwierigkeiten, so daß die Sandzüge zunächst seitlich um das Bauwerk herumgeleitet werden mußten und erst am 28. April 1896 das bleibende Gleis über die Brücke geführt werden konnte. Da in Folge dessen unmittelbar vor und hinter der Brücke der frisch geschüttete Damm wenig befahren war und daher geringe Festigkeit erlangt hatte, so ereigneten sich am Tage vor der Betriebseröffnung die bekannten Senkungen, welche das Heranschaffen von mehreren Sandzügen in der Nacht vom 30. April zum 1. Mai nothwendig machten. Im Allgemeinen war diese Moorstelle durchaus nicht anders beschaffen als die übrigen Durchbruchsstellen, nur dadurch, daß die Brücke dort einen durchaus festen Punkt bildete, ergab sich die Nothwendigkeit, die angrenzende Strecke stets auf derselben Höhe zu erhalten und die dazu erforderlichen Sandmassen sofort heranzuschaffen. Auf der weiteren Moorstrecke bis zum Bahnhof Strückhausen hatten sich bis zur Betriebseröffnung mit einziger Ausnahme einer etwa 50 m langen Strecke bei Station 228, wo eine plötzliche, aber in kurzer Zeit überwundene stärkere Senkung eintrat, wesentliche Senkungen nicht gezeigt, dagegen erforderte der Bahnhof Strückhausen während der ganzen Bauzeit immerwährende Nachhöhungen, da hier ein ganz allmähliges Senken der Moordecke sich zeigte, ohne daß Risse oder Brüche eintraten.

Ende August d. Js. fand sodann auf der Strecke von Station 221 bis 226 eine langsame Senkung der Bahnstrecke statt, welche auch jetzt noch andauert und durch allmähliges Heben und Unterstopfen des Gleises mit Sand wieder ausgeglichen wird. Es waren dazu bisher täglich durchschnittlich 240 cbm Sand erforderlich.

Mit solchen Senkungen wird man lange Zeit rechnen müssen.

## Anlage 208.

### Bericht

des Eisenbahnausschusses

I. über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Nachforderungen für den Bau der Bahn Oldenburg = Brake.

(Anlage 72.)

II. über die dem Landtage zugegangene Denkschrift, denselben Bahnbau betreffend.

Bei der Berathung im Eisenbahnausschuß erklärte der Herr Minister des Innern:

Die beabsichtigte veränderte Einrichtung im Staatsministerium in Betreff des Eisenbahndepartements wird im Laufe dieses Jahres — zum Sommer oder zum Herbst — ins Leben treten. Ueber die Art der Ausführung kann ich mich nicht äußern, da darüber die

Höchste Entschliebung bis nach Erledigung der Landtagsarbeiten vorbehalten ist. Nachdem der neu eintretende Leiter des Departements sich ausreichend orientirt haben wird, dürfte es, wie ich annehme, im natürlichen Verlaufe der Dinge liegen, daß sich das Bedürfnis einer außerordentlichen Berufung des Landtags ergibt, um dringende Angelegenheiten, insbesondere die anderweitige Organisa-



tion des bautechnischen Dienstes, zu erledigen. Im Uebrigen kann ich selbstverständlich den Entschliessungen des künftigen Vertreters des Eisenbahndepartements nicht vorgreifen. Ein außerordentlicher Landtag würde sich eventuell auch mit solchen aus dem Eisenbahnaufonds zu bestreitenden, einstweilen zurückgestellten Bauten zu beschäftigen haben, welche nicht wohl bis zum Beginne der nächsten Finanzperiode hinausgeschoben werden können, für welche ich mit Rücksicht auf die bevorstehende Ressortveränderung aber die Verantwortung nicht mehr übernehmen möchte und für welche auch zur Zeit die bautechnischen Kräfte nicht verfügbar sind.

In Rücksicht auf die vorstehende Erklärung des Herrn Ministers glaubt der Eisenbahnausschuß auf eine Kritik der in Frage kommenden beiden Vorlagen nicht eingehen zu sollen. Der Ausschuß geht dabei von der Annahme aus, daß bei der bevorstehenden Veränderung in der obersten Leitung der Eisenbahnangelegenheiten dem wiederholt aus-

gesprochenen Wunsche des Landtages nach einer Verstärkung der Ministerialaufsicht über die Eisenbahnverwaltung Rechnung getragen wird. Die dringende Nothwendigkeit hierfür wurde auch bei Berathung der Denkschrift seitens des Eisenbahnausschusses wieder betont. Die Denkschrift bestätigt die stets vom Landtage vertretene Ansicht, daß der Eisenbahndirektion innerhalb des Rahmens der jetzigen Organisation eine zu selbstständige Stellung eingeräumt sei.

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle in der Annahme, daß durch die demnächst eintretende anderweitige Organisation unsers Eisenbahnwesens die nach Auffassung des Landtags dringend erforderliche Verstärkung der Ministerialaufsicht herbeigeführt wird, für den Bau der Bahn Oldenburg-Brake weitere 111 000 M zu Lasten des Eisenbahnaufonds für das Jahr 1897 bewilligen, sowie die Denkschrift durch Kenntnisaufnahme für erledigt erklären.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Hoyer.

## Anlage 209.

### Bericht

des Justizauschusses über den Entwurf eines Enteignungsgesetzes für das Herzogthum Oldenburg.  
(Anlage 73 Seite 649.)

Daß der bezeichnete Entwurf einen sehr wichtigen Gegenstand der Gesetzgebung betrifft, bedarf keiner Erörterung. Die Prüfung der Vorlage wird aber dadurch erheblich erleichtert, daß die materiellen Grundzüge über die Abmessung der Entschädigung (s. Art. 12 bis 14, 16 und 17) nicht neu aufgestellt werden, sondern dem Eisenbahn-Enteignungsgesetze, das bereits seit ungefähr 30 Jahren in Kraft ist, entnommen sind. Die wichtigsten Neuerungen, welche die Vorlage bringt, liegen vielmehr auf dem Gebiete des Enteignungsverfahrens. Sie bewegen sich namentlich in zwei Richtungen: Anpassung des Verfahrens an das Grundbuchrecht und Neuregelung der Schätzung. Die allgemeine Begründung der Vorlage giebt in diesen Beziehungen eine leitende Uebersicht, auf die verwiesen werden darf.

Die nicht weniger vom Standpunkte des Gesetzgebers als der meisten gegebenen Gesetze aus schwer zu entscheidende Frage, in welchem Zeitpunkte des Verfahrens es als feststehend zu erachten ist, daß ein bestimmtes Grundstück enteignet werden wird, in welchem Zeitpunkte also der Enteigner (der „Entschädigungsverpflichtete“ des Entwurfs) nicht mehr ohne Einwilligung des Entschädigungsberechtigten zurücktreten kann, entscheidet der Entwurf nicht ausdrücklich,

mag immerhin die Fassung des Artikels 20 darauf hinzuweisen, daß mit der Planfeststellung der Entschädigungsberechtigte ein festes Recht auf die — nur noch näher auszumittelnde — Entschädigung für das abzutretende Grundstück gewinne. Es ist auch nicht Sache des Ausschusses, die Auslegung des zukünftigen Gesetzes in dieser Richtung zu beeinflussen, vielmehr muß es der Rechtsprechung vorbehalten werden, die besagte schwierige Frage, welche in der Wissenschaft noch keineswegs ausge-  
tragen ist, zu lösen.

Das Ergebnis der Ausschußberathung wird am besten bei den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs dargelegt. Es mag jedoch schon hier darauf hingewiesen werden, daß eine nach Ansicht des Ausschusses wesentliche Ergänzung des Entwurfs im Anschlusse an den Artikel 22 durch Einfügung eines neuen Artikels vorgenommen wurde.

Zu Artikel 1. Das Staatsgrundgesetz bestimmt im Artikel 60: „Das Eigenthum ist unverleßlich. Es darf nur aus Rücksichten des gemeinen Besten auf Grund eines Gesetzes und nach vorgängiger gerechter „Entschädigung entzogen oder beschränkt werden.“ Die Vorschrift, daß die Entschädigung eine „vorgängige“ sein muß, wahrt der Entwurf durch den § 2 des Artikels 30. Dabei darf

indessen vorweg bemerkt werden, daß richtiger Ansicht nach das Staatsgrundgesetz nur die allgemeine Regel festgelegt hat und einzelnen aus den Bedürfnissen des Lebens sich ergebenden notwendigen Abweichungen von der Regel nicht in den Weg tritt (vergl. Art. 30 §§ 3 und 4). Der Wortlaut des Artikels 1 weicht vom Staatsgrundgesetz dadurch ab, daß an die Stelle der „gerechten Entschädigung“ die „vollständige Entschädigung“ gesetzt wird. Mag auch diesem Unterschiede gar keine oder doch keine erhebliche sachliche Bedeutung beizulegen sein, so ist doch der wörtliche Anschluß an das Staatsgrundgesetz vorzuziehen (vergl. übrigens auch Art. 4 des Entwurfs). Wenn das preußische Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 im § 1 sich des Ausdruckes „vollständige Entschädigung“ bedient, so darf dieser deshalb nicht Vorbildlich sein, weil die preußische Verfassungsurkunde in dem entsprechenden Artikel 9 nur von der „Entschädigung“, nicht der „gerechten Entschädigung“ redet.

## Antrag Nr. 1:

Annahme des Artikels 1 unter Ersetzung des Wortes „vollständige“ durch „gerechte“.

Zu Artikel 2. Die Artikel 3, 4 und 5 enthalten eine umfassende Reihe von Enteignungsfällen. Es ist jedoch unmöglich alle Fälle vorherzusehen, in denen eine Enteignung nöthig werden kann; deswegen bestimmt der Artikel 2, daß für die im Gesetze nicht vorgesehenen Fälle eine Verordnung ergehen soll, „welche die Anlage, zu der das Grundeigenthum in Anspruch genommen wird, und den Entschädigungsverpflichteten bezeichnet.“ Da diese Verordnung durch das Gesetz eingeführt wird, so werden auch die im Wege einer Verordnung für zulässig erklärten Enteignungen „auf Grund eines Gesetzes“ im Sinne des Staatsgrundgesetzes oder, wie die preußische Verfassung im Artikel 9 sachlich gleich sich ausdrückt „nach Maßgabe des Gesetzes“ erfolgen. — Die Verordnung kann (abgesehen vom Art. 6, Abj. 2) nur das bestimmen, was der Artikel 2 ihr zuweist, im Uebrigen kommen die Bestimmungen des Enteignungsgesetzes zur Anwendung. Es scheint die Klarheit zu fördern, dies im Artikel 2 zum deutlichen Ausdruck zu bringen.

## Antrag Nr. 2:

Annahme des Artikels 2 unter Einschlebung der Worte hinter „und 5“:  
„nach Maßgabe dieses Gesetzes.“

Zu Artikel 3. In der Ziffer 8 sind zwei für das Feldhauer Wasserwerk und die Wasserleitung von dem Werke nach Wilhelmshaven unter dem 4. Januar 1877 bezw. 12. August 1895 ergangene Enteignungs-Verordnungen inhaltlich vollständig wiedergegeben. Der Ausschuss beabsichtigte anfänglich, die Fassung der Ziffer 8 zu vereinfachen, hat aber davon Abstand genommen, weil der Herr Regierungsbevollmächtigte erklärte, daß die Verordnungen nach vorherigem Benehmen mit den Reichsbehörden erlassen seien und eine Aenderung der Fassung zu Weiterungen Veranlassung geben könne. — Ebenso verhält es sich mit der Ziffer 9, die mit der einschlägigen Verordnung vom 17. Dezember 1878 übereinstimmt; jedoch ist hier die Ersetzung der Worte „zur Erbauung des Ems-Jade-Kanals“

durch die Worte „für den Ems-Jade-Kanal“ als unbedeutlich erklärt worden. Das Wort „Aenderung“ in der Ziffer 9 beruht auf einem Versehen, in der angezogenen Verordnung heißt es „Aenderungen“.

## Antrag Nr. 3:

Annahme des Artikels 3 mit der Aenderung, daß ersetzt werden  
in der Ziffer 9 die Worte „zur Erbauung des Ems-Jade-Kanals“ durch „für den Ems-Jade-Kanal“, ferner das Wort „Aenderung“ durch „Aenderungen“.

Zu Artikel 4. Mit Rücksicht auf den oben zu Artikel 1 angeführten Wortlaut des Artikels 60 des Staatsgrundgesetzes verdient das Wort „vorgängige“ — dessen sich übrigens auch die preußische Verfassung im Artikel 9 bedient — vor dem Ausdrucke „vorherige“, mag immerhin der Sinn derselbe sein, den Vorzug.

## Antrag Nr. 4:

Annahme des Artikels 4 unter Ersetzung des Wortes „vorherige“ durch „vorgängige“.

Zu Artikel 5 bis 10. Es wird auf die Begründung der Vorlage verwiesen. Im Artikel 8 werden im Gegensatz zu den dauernden Beschränkungen (s. Art. 2) die „vorübergehenden Beschränkungen“ behandelt. Vgl. hierzu Artikel 12, § 4 und Artikel 30, § 3 b, und § 4.

## Antrag Nr. 5:

Annahme der Artikel 5 bis 10 einschließlich.

Zu Artikel 11. In diesem Artikel dürften die Worte „gilt von“ richtiger ersetzt werden durch „findet entsprechende Anwendung auf“; damit wird zugleich eine Uebereinstimmung mit der Redeweise der neueren Reichsgesetze bewirkt.

## Antrag Nr. 6:

Annahme des Artikels 11 in der Fassung, daß der Nachsatz „gilt auch“ u. s. w. lautet:  
„findet auf die Entziehung und Beschränkung der Rechte am Grundeigenthum entsprechende Anwendung.“

Zu Artikel 12 bis 17. Der II. Abschnitt des Entwurfs enthält die materiellen Bestimmungen über die Entschädigung. Diese Bestimmungen, die — wie schon oben bemerkt — (abgesehen von dem Artikel 15) dem Eisenbahn-Enteignungsgesetze entnommen sind, müssen als außerordentlich fein abgewogen bezeichnet werden und geben der Enteignungsbehörde die Handhabe, den verschiedenartigsten Verhältnissen gerecht zu werden. Einzelne Punkte (vgl. z. B. Artikel 13, lit. e, Artikel 14, § 2, lit. b) haben bei der Berathung im Ausschusse Anfechtung erfahren, sind aber schließlich aus einer eingehenden Erörterung unverfehrt hervorgegangen. Die alten Bestimmungen werden durch den Artikel 15 vervollständigt, der aus dem preußischen Gesetze herrührt. Zu Artikel 14, § 3 und Artikel 16, § 2, letzter Satz, ist noch zu bemerken, daß eine gütliche Vereinbarung über die hier besagten Ansprüche auch im Enteignungsverfahren erfolgen kann und wohl auch in der Mehrzahl der Fälle erfolgen wird (vgl. Artikel 23).

Hiernach kann der Ausschuß die Artikel 12 bis 17 zur Annahme empfehlen; im Artikel 17 findet sich indessen verkehrtlich das Wort „demselben“ statt „den selben“.

Antrag Nr. 7:

Annahme der Artikel 12 bis 17 einschließlich unter Berichtigung des Wortes „demselben“ in „denselben“ im Artikel 17.

Zu Artikel 18. Der Ausschuß sieht es als zweckmäßig an, daß der Enteignungsbehörde ausdrücklich die Befugniß eingeräumt wird, die im § 2 vorgeschriebene Bekanntmachung neben den Oldenburgischen Anzeigen auch in anderen Blättern zu veröffentlichen, wie dies auch im Artikel 23, § 2, Absatz 2 vorgesehen ist.

Antrag Nr. 8:

Annahme des Artikels 18, jedoch werden im § 2 die Worte:

„durch die Oldenburgischen Anzeigen, sowie durch Anschlag in den Gitterkästen der betreffenden Gemeinden“

ersetzt wie folgt:

„durch Anschlag in den Gitterkästen der betreffenden Gemeinden, sowie durch die Oldenburgischen Anzeigen und geeignetenfalls auch durch sonstige Blätter.“

Zu Artikel 19 bis 21. Die Artikel 19 und 20 geben zu Bedenken keine Veranlassung. Dagegen wurde der § 3 des Artikels 21 anfänglich im Ausschusse von einer Seite bemängelt, indem namentlich auf die Gefahr hingewiesen wurde, daß die Vormünder voreilig oder gar leichtfertig eine Vereinbarung über die Entschädigung abschließen oder auch die ohne Wissen des Vormundschaftsgerichts gehobenen Entschädigungsgelder pflichtwidrig verwenden könnten. Von anderer Seite wurde dem entgegengehalten, daß das gesetzlich geregelte Verfahren vor der Enteignungsbehörde schon an sich eine gerechte Erledigung der Entschädigungsfrage wahrscheinlich mache, daß den Vormündern die selbstständige Erledigung viel wichtigerer Dinge, als die Wahrnehmung der Rechte des Mündels im Enteignungsverfahren, anvertraut würde, daß durchweg die Entschädigungen nachbargleich seien, sowie endlich daß die Befürchtung von Unterschlagungen um so weniger begründet erschienen, als ja die Auszahlung der Entschädigungsgelder allgemein bekannt zu werden pflege. Auch sei der § 3 bereits seit 30 Jahren im Eisenbahn-Enteignungsgesetze in Kraft, ohne daß Anzuträglichkeiten bemerkbar geworden wären. Aus diesen Gründen kam der Ausschuß schließlich einstimmig zu der Ansicht, daß der § 3 unbedenklich beibehalten werden könne.

Antrag Nr. 9:

Annahme der Artikel 19 bis 21 einschließlich.

III. 2. (Feststellung der Entschädigung) und weiterer Gang des Verfahrens im Allgemeinen. Ebenso wichtig als schwierig ist bei der Durchführung des Enteignungsverfahrens die Wahrung der Interessen der dinglich an dem zu enteignenden Grundstücke Berechtigten, namentlich der Hypothekengläubiger. Der Entwurf sorgt dafür, daß diese Berechtigten zum Entschädigungsverfahren gezogen werden (vgl. Artikel 22, Absatz 2, Artikel 23,

§ 2). Nach der Feststellung der Entschädigung haben sie sich zu erklären, ob sie Ansprüche an die Entschädigung erheben wollen, und, soweit berechnete Ansprüche geltend gemacht werden, verfügt die Enteignungsbehörde, daß ein entsprechender Theil der Entschädigungsgelder nicht an den zu Enteignenden ausgezahlt, sondern zur Sicherheit der Berechtigten hinterlegt wird (Artikel 28). Wenn dann der Entschädigungsverpflichtete die dieser Verfügung entsprechende Hinterlegung oder Zahlung nachgewiesen hat, wird von der Enteignungsbehörde die Enteignung ausgesprochen (Artikel 30, § 2, vgl. Artikel 33), und darauf das Grundbuchamt um Umschreibung im Grundbuche unter Löschung der betr. dinglichen Rechte ersucht (Artikel 31). Diese Rechte gehen auf die Entschädigung über (Artikel 34, § 2), bleiben also insoweit gesichert, als die Hinterlegung geschehen ist.

Ein Punkt ist noch besonders zu erörtern. Es können auch nach Einleitung des Entschädigungsverfahrens neue dingliche Rechte im Grundbuche eingetragen werden, welche selbstverständlich der bei der Einleitung dieses Verfahrens beizubringende Grundbuchauszug (Artikel 22, Absatz 2) noch nicht enthält. Um auch diese Rechte zu berücksichtigen, bestimmt der Entwurf, daß kurz vor der Verfügung gemäß Artikel 28, Absatz 2 über die Hinterlegung oder Auszahlung der Entschädigung der Grundbuchauszug zu ergänzen ist (Artikel 28, erster Satz). Zwischen dieser Ergänzung aber und der Umschreibung des zu enteignenden Grundstücks im Grundbuche können weitere Eintragungen im Grundbuche erfolgen. Die Enteignungsbehörde wird von diesen keine Kunde erhalten und sie deshalb außer Acht lassen. Es könnte also der Fall eintreten, daß eine im Vertrauen auf den öffentlichen Glauben des Grundbuchs wohlervorbene Hypothek ohne weiteres durch die Enteignung des verhafteten Grundstücks unterginge; der Gläubiger behielte zwar gemäß Artikel 34, § 2 ein Recht an der Entschädigung, dieses Recht hätte aber nur die Bedeutung eines persönlichen Anspruchs gegen den früheren Eigenthümer und Hypothekenschuldner, an den die Entschädigung ausgezahlt wäre. — Auch in Betreff der nach der letzten Ergänzung des Hypothekenauszuges vorkommenden Auflassungen zeigt der Entwurf eine Lücke. Es ist nämlich der Fall nicht undenkbar, daß der Entschädigungsverpflichtete gemäß der Verfügung nach Artikel 28, Absatz 2 die Entschädigung gezahlt hätte, dann aber die Enteignung und die Umschreibung im Grundbuche nicht erfolgen könnte, weil inzwischen ein neuer Eigenthümer eingetragen wäre.

Hiernach ist ein Weg zu suchen, auf dem den vorstehend erwähnten Anzuträglichkeiten entgegen getreten werden kann. Das im Eisenbahn-Enteignungsgesetze (Art. 20, § 3) vorgeschriebene Konvokationsverfahren ist zwar formell mit dem Grundbuchsrechte nicht geradezu unverträglich, weil es sich dabei nicht um die „Anmeldung dinglicher Rechte an dem enteigneten Grundstücke, sondern der Rechte an der kraft Gesetzes an die Stelle des Grundstücks getretenen Entschädigung handelt (vgl. Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege, Bd. 20 S. 59). Indessen sachlich betrachtet widerspricht die besagte Konvokation in ihrer Verbindung mit dem Enteignungsverfahren zweifellos dem Geiste der

Grundbuch-Gesetzgebung (vgl. auch die Begründung zu Artikel 28 des Entwurfs). Ist deswegen das Konvokationsverfahren zu beseitigen, so läßt sich doch der Gedanke dieses Verfahrens: Jeder Berechtigte kann und soll sich melden; wer sich nicht meldet wird nicht berücksichtigt — auch unter dem Grundbuchechte verwirklichen. Dies kann dadurch geschehen, daß im Grundbuche für die zu enteignenden Grundstücke ein Vermerk eingetragen wird, der die Bedeutung hat: Später erfolgende Neueintragungen werden im Enteignungsverfahren nur dann berücksichtigt, wenn die Neuberechtigten sich melden. Der Vermerk im Grundbuche vertritt die Stelle der Bekanntmachung im Konvokationsverfahren. Das Entschädigungsverfahren erhält durch die besagte Einrichtung einen bestimmt begrenzten Boden. Die gesetzliche Gestaltung dieses Gedankens ist des näheren aus dem Artikel 22a ersichtlich, dessen Einschlebung der Ausschuß vorschlägt. Die Begründung im Einzelnen siehe unten.

Zu Artikel 22. In dem letzten Satze dieses Artikels wird das Wort „sonstigen“ (das freilich auch im § 24 des preußischen Gesetzes in gleicher Satzverbindung vorkommt) besser gestrichen, da doch der festgestellte Plan der Anlage (Art. 20) nicht wohl als eine „Bescheinigung“ bezeichnet werden kann.

Antrag Nr. 10:

Annahme des Artikels 22 unter Streichung des Wortes „sonstigen“ in dem letzten Satze.

Zu Artikel 22a. Unter Verweisung auf die obigen allgemeinen Ausführungen stellt der Ausschuß den nachstehenden

Antrag Nr. 11:

Hinter dem Artikel 22 wird folgender Artikel 22a eingefügt:

§ 1. Die Enteignungsbehörde ersucht unter Uebersendung der Grundbuchauszüge das Grundbuchamt, in Betreff der zu enteignenden Grundstücke in das Grundbuch den Vermerk einzutragen, daß das Enteignungsverfahren eingeleitet ist. Wenn die Größe eines zu enteignenden Trennstücks noch nicht genau feststeht, so ist das in Betracht kommende Höchstmaß anzugeben.

Das Grundbuchamt ergänzt die Grundbuchauszüge bis zu dem Zeitpunkte der Eintragung des Vermerks und sendet sie alsdann an die Enteignungsbehörde zurück.

§ 2. Die Eintragung des Vermerks gilt zu Gunsten des Entschädigungsverpflichteten als eine Beschlagnahme des zu enteignenden Grundstücks.

Ein späterer Wechsel des Eigenthümers hindert nicht die Fortsetzung des Verfahrens. Es kann jedoch der neue Eigenthümer mit Einwilligung des bisherigen an dessen Stelle in das Verfahren eintreten. Auch werden die später eingetragenen dinglichen Rechte am Grundstücke berücksichtigt, wenn die Berechtigten sich vor dem Erlasse der gemäß Artikel 28, Absatz 2 zu treffenden Verfügung zur Theilnahme am Verfahren melden. In diesen Fällen hat die Enteignungsbehörde, soweit erforderlich, die Grundbuchauszüge ergänzen zu lassen.

**Anlagen.** XXVI. Landtag.

§ 3. Die Löschung des Vermerks im Grundbuche erfolgt auf Ersuchen der Enteignungsbehörde.

Zur Begründung der einzelnen Bestimmungen ist folgendes hervorzuheben. Schon das preußische Gesetz (§ 24, Absatz 4) enthält die Vorschrift, daß „über das eingeleitete Enteignungsverfahren eine Vormerkung im Grundbuche einzutragen ist.“ Das preußische Gesetz hat aber diese Vormerkung nicht mit der erforderlichen rechtlichen Kraft ausgestattet. Die Vormerkung äußert auf die späteren Eintragungen im Grundbuche keine Wirkung, so daß diese ohne weiteres sämmtlich im Enteignungsverfahren zu berücksichtigen sind. Der angezogene § 24 schreibt denn auch ferner vor, daß die Grundbuchbehörde „während der Dauer des Enteignungsverfahrens von jeder an dem Grundstücke eintretenden Rechtsveränderung, welche für die Vertretung des Grundstücks oder die Auszahlung der Entschädigung von Bedeutung ist, von Amtswegen der Enteignungsbehörde Nachricht zu geben hat.“ Diese Benachrichtigungen, nach dem Systeme des preußischen Gesetzes unvermeidlich, sind praktisch in den allermeisten Fällen zwecklos. Denn durchweg werden die neu auftretenden Hypothekengläubiger (oder auch Eigenthümer) an die Entschädigung, welche auf ein zu enteignendes Theilstück entfallen wird, keine Ansprüche machen wollen, sie werden also unnöthiger Weise in das Enteignungsverfahren hineingezogen. — Der vorgeschlagene Artikel 22a dagegen legt dem in das Grundbuch einzutragenden Vermerke die Bedeutung bei, daß alle späteren Eintragungen dem Enteignungsverfahren gegenüber unwirksam sind, es sei denn, daß die Neuberechtigten sich zur Theilnahme am Verfahren melden. Solche Meldungen werden selten sein, können aber doch unter besonderen Umständen im Interesse der Betheiligten liegen, und diesen Interessen war um so mehr Rechnung zu tragen, als der zu enteignende Besitzer, bevor er die Entschädigung erhalten hat, nicht in der Verfügung über sein Eigenthum unnöthiger Weise beschränkt werden darf.

Wenn ein neuer Eigenthümer in das Verfahren eintritt, so muß er, damit der Fortgang des Verfahrens nicht gehemmt wird, dieses in der Lage annehmen, in welcher es sich zur Zeit seines Eintritts befindet. Ist z. B. bereits die Einigung über einen Sachverständigen erfolgt (vergl. Art. 24, § 1) oder ist die Instruktion der Sachverständigen festgestellt (vergl. Art. 25), so ist auch der neue Eigenthümer an diese Vereinbarung oder Feststellung gebunden. Dieser Sinn wird in dem ersten Satze des 2. Absatzes des § 2 durch die Worte „an dessen Stelle“ zum Ausdruck gebracht. Daß die Hypothekengläubiger nur dann berücksichtigt werden können, wenn sie sich vor der gemäß Art. 28, Abs. 2 zu treffenden Verfügung melden, ist aus praktischen Rücksichten geboten; sie können von vornherein sich nach dieser Bestimmung richten und die entsprechenden Maßnahmen treffen. Die allgemeinen Rechtsbehelfe (namentlich Abtretung oder Pfändung der Entschädigungsforderung) gehen selbstverständlich überall neben dem Enteignungsverfahren her. Man kann von den nach der Eintragung des Vermerks eingeschriebenen Hypotheken sagen: sie stehen vor der Thüre und bleiben unberücksichtigt; sie können aber die Thüre selbst öffnen, in das Verfahren eintreten und

nach Maßgabe der vorhandenen Mittel zur Befriedigung gelangen.

Daß die Eintragung des Vermerks, wodurch übrigens der späteren Umschreibung vorgearbeitet wird, eine nicht unerhebliche Mühewaltung erfordert, ist unverkennbar; der gewollte Zweck wird aber durch ein einfacheres Mittel kaum zu erreichen sein. Handelt es sich bloß um eine vorübergehende Beschränkung (Artikel 8), so ist selbstverständlich der Vermerk nicht einzutragen.

Die Beschlagnahme (§ 2, Abs. 1) hat ihr Vorbild in dem oldenburgischen Zwangsversteigerungs-Gesetze vom 23. März 1891. Die Wirkung der Beschlagnahme wird durch den zum Theil wörtlichen Anschluß an dieses Gesetz (s. Artikel 26) und durch die einzelnen Bestimmungen des Abs. 2, § 2 genügend klargestellt. Dieser Beschlagnahme in ihrem wesentlichen Inhalte gleicht das Veräußerungsverbot des § 135 des Bürgerlichen Gesetzbuches. Im Hinblick aber auf den § 892 dieses Gesetzbuches muß angenommen werden, daß die Beschlagnahme, wie sie im § 2 formuliert ist, gegenüber dem gutgläubigen grundbuchmäßigen Erwerber nach dem 1. Januar 1900 verjagen wird, da nicht ausdrücklich im Enteignungsgesetze ausgesprochen ist, daß die Beschlagnahme die Wirkung des besagten Veräußerungsverbotes hat. Es wird also s. Zt. ein solcher gesetzlicher Ausspruch in dem oldenburgischen Ausführungsgesetze zum Bürgerlichen Gesetzbuche erforderlich werden (vergl. auch Entwurf eines R.-Zwangsvollstreckungsgesetzes von 1889, §§ 39, 40 und Motive zu diesen §§, sowie Entwurf eines R.-Zwangsvorsteigerungsgesetzes von 1897 nebst Denkschrift bei § 23).

Im § 3 ist die Löschung des Enteignungsvermerks vorgehoben. Regelmäßig wird diese bei der Umschreibung des enteigneten Grundstücks (s. Art. 31) erfolgen. Sie kann aber auch eher nöthig werden, z. B. wenn das Enteignungsverfahren nicht durchgeführt wird. Es verdient deswegen den Vorzug, die Löschung des Vermerks im Artikel 22a und nicht erst im Artikel 31 zu regeln.

Im Uebrigen werden die Bestimmungen des Art. 22a einer schriftlichen Begründung nicht bedürfen.

Durch die Einfügung des neuen Artikels wird eine andere Zählung der Artikel des Entwurfs erforderlich, in Folge davon müssen dann auch einige Verweisungen im Gesetze geändert werden. Es ist zweckmäßig, die Großherzogliche Staatsregierung allgemein zu ermächtigen, die fraglichen Aenderungen vorzunehmen. Dabei ist hervorzuheben, daß die Verweisung im Art. 16, § 2 („Art. 22 bis 29“) auch den neuen Artikel mit zu umfassen hat.

#### Antrag Nr. 12:

Die Großherzogliche Staatsregierung wird mit Rücksicht auf die Einfügung des Artikels 22a ermächtigt, die Artikelzählung und die Verweisungen im Entwurfe entsprechend zu ändern.

Zu Artikel 23, §§ 1 und 2. Nach der Einfügung des Artikels 22a (vergl. § 1, Abs. 2, § 2, Abs. 2a G.) erscheint im § 2 des Artikels 23 die Verweisung auf Artikel 22, Abs. 2 nicht mehr ganz zutreffend. Die Verweisung ist entbehrlich und fällt besser weg.

In dem zweiten Satze des Artikels 23, § 2 findet sich der Ausdruck „Nebenberechtigte“. Darunter sind nach der Begründung „Hypotheken- und Grundschuldgläubiger, Dienstbarkeitsberechtigte u. s. w.“ zu verstehen. In Betracht kommen außer den genannten Berechtigten insbesondere auch die Miether, deren Ansprüche (wie schon oben bemerkt) zwar in letzter Linie im ordentlichen Rechtswege festzustellen sind (vergl. Art. 14, § 3), häufig aber durch eine gütliche Vereinbarung bereinigt werden können (vergl. Art. 23, § 3). Dem Ausschusse erschien es zweckmäßig, den Begriff des „Nebenberechtigten“ im Gesetze durch einen entsprechenden Zusatz klarer zu stellen. Wenn das preußische Gesetz im § 25 die Nebenberechtigten ohne Zusatz aufführt, so ist dabei zu beachten, daß der § 25 aus dem § 11 des preußischen Gesetzes näher bestimmt wird; wenigstens pflegt die Auslegung bei dem § 25 auf den § 11 zu verweisen. — Der zweite Satz des § 2 macht zugleich eine stilistische Aenderung (in Betreff des „Er“) wünschenswerth; dabei möchte dann auch (wie in dem vorbildlichen § 25 des preußischen Gesetzes) die Ladung des Eigenthümers und des Entschädigungsverpflichteten ausdrücklich zu erwähnen sein.

In dem 4. Absätze des § 2 sind die Worte „zu erscheinen und“ entbehrlich; durch ihre Streichung wird zugleich der Sinn verdeutlicht.

#### Antrag Nr. 13:

a. Im Artikel 23, § 2, Abs. 1, Satz 1 werden die Worte „des nach Artikel 22, Abs. 2 beizubringenden Grundbuchauszuges“ ersetzt durch „des vorliegenden Grundbuchauszuges“.

b. Der Satz 2 daselbst erhält folgende Fassung:  
„Außer dem Eigenthümer und Entschädigungsverpflichteten sind auch Nebenberechtigte (insbesondere Hypotheken- und Grundschuldgläubiger, Dienstbarkeitsberechtigte, sonstige dinglich Berechtigte und Miether), welche sich zur Theilnahme am Verfahren gemeldet haben, zu dem Termine vorzuladen.“

c. Im Abs. 4 daselbst werden die Worte „zu erscheinen und“ gestrichen.

Zu Artikel 23, § 3. Der Sinn des 2. Absatzes des § 3 dürfte in der aus nachstehendem Antrage ersichtlichen Fassung klarer in die Erscheinung treten.

#### Antrag Nr. 14:

Der Artikel 23, § 3, Abs. 2 erhält folgende Fassung:  
„Es kann auch zum Zwecke der Vollziehung der Enteignung über die Entschädigung unter Vorbehalt ihrer gerichtlichen Feststellung eine vorläufige Vereinbarung erfolgen.“

#### Antrag Nr. 15:

Annahme des Artikels 23 mit den aus den Anträgen Nr. 13 und 14 sich ergebenden Aenderungen.

Zu Artikel 24. Dieser Artikel enthält in Betreff der Auswahl der Sachverständigen eine sehr bedeutsame Aenderung des gegenwärtigen Rechtszustandes. Es darf dieserhalb zunächst auf die allgemeine Begründung der Vorlage S. 657 unter Ziffer 3 und die besondere Begründung S. 659 verwiesen werden. Im Ausschusse ist über die Neuerung eingehend berathen worden. Die Berathung hat

zu dem Ergebnisse geführt, daß die neuen Vorschriften in der That einen Fortschritt gegenüber den bisherigen bedeuten. — Man darf und muß davon ausgehen, daß die Enteignungsbehörde auf einem sachlichen und unparteiischen Standpunkte auch dann stehen wird, wenn der Entschädigungsverpflichtete der Staat ist. Selbst wenn aber die Enteignungsbehörde in einem einzelnen Falle sich das unbefangene Urtheil sollte trüben lassen, böten die neuen Bestimmungen für ein gerechtes Ergebnis des Entschädigungsverfahrens mehr Garantien, als die bisherigen: in einem solchen Falle würden nach dem bisherigen Rechte zwei Sachverständige (der von dem Entschädigungspflichtigen und der von dem Kommissar gewählte) gegen die Interessen des Entschädigungsberechtigten auszerlesen werden können, und es würde diesen nur der eine von dem Entschädigungsberechtigten ausgewählte Sachverständige gegenüber stehen, während nach dem Entwurf überall nur die von den Amtsrätthen gewählten Sachverständigen ernannt werden könnten; und diese werden doch durchweg mit dem vollen Vertrauen der Grundeigentümer ausgestattet sein.

Auf den ersten Anblick könnte es Anstoß erregen, daß die Enteignungsbehörde unter den im ganzen Herzogthum gewählten (36) Sachverständigen die freie Wahl hat und nicht an die Sachverständigen des Amtsbezirks gebunden ist, in dem die zu enteignenden Grundstücke belegen sind. Bei näherer Prüfung leuchtet es aber ein, daß eine solche Bindung der Enteignungsbehörde sehr häufig als unzweckmäßig sich erweisen müßte. Man denke namentlich an Enteignungen, die sich durch mehrere Amtsbezirke erstrecken; hier wird es im Interesse der Einheitlichkeit der Schätzung vortheilhaft sein, die Schätzung in die Hände derselben Sachverständigen zu legen, vorausgesetzt, daß diese mit den Verhältnissen in den verschiedenen Bezirken vertraut sind. Man denke ferner an den Fall, daß die Schätzer eines Amtsbezirks persönlich bei den Enteignungen theilhaftig sind. Alle in Betracht kommenden Fälle voranzusehen, ist unmöglich, deswegen ist eine kasuistische Regelung in dem Sinne nicht zu empfehlen, daß die Ausnahmefälle, in denen andere als amtseingeseffene Schätzer ernannt werden könnten, einzeln aufgezählt würden. Allein auch eine in allgemeiner Weise das Ermessen der Enteignungsbehörde einschränkende Vorschrift möchte in befriedigender Fassung schwer aufgestellt werden können. Uebrigens hat der Herr Regierungsbevollmächtigte bei der Verhandlung im Ausschusse erklärt, daß nach seiner Ansicht, abgesehen von besonderen Gegenständen, immer die amtseingeseffenen Schätzer ernannt werden würden.

Wenn endlich noch bedacht wird, daß die Korrektur des ordentlichen Civilprozesses gegenüber der Schätzung stets zur Verfügung steht (s. Artikel 29 und 35, Absatz 2), so glaubt der Ausschuss, den Artikel 24 zur Annahme empfehlen zu dürfen. In dem 2. Absätze des § 2 möchte jedoch die Aenderung den Vorzug verdienen, daß unter der dort aufgestellten Bedingung die Auswahl besonderer Sachverständigen auch dem Ausdrucke nach zur Pflicht gemacht wird.

Antrag Nr. 16:

der Artikel 24, § 2, Absatz 2 erhält folgende Fassung:  
„Wenn ausnahmsweise im einzelnen Falle eine

besondere Sachkunde erforderlich ist, welche bei den gewählten Sachverständigen nicht vorausgesetzt werden kann, sind andere Personen zu Sachverständigen zu ernennen.“

Antrag Nr. 17:

Annahme des Artikels 24 mit der aus dem Antrage Nr. 16 sich ergebenden Aenderung.

Die Artikel 25 bis 27 geben zu Bedenken keinen Anlaß.

Antrag Nr. 18:

Annahme der Artikel 25 bis 27 einschließlich.

Zu Artikel 28. Im Eingange dieses Artikels werden die Worte „(soweit erforderlich ergänzten)“ infolge der Einfügung des Artikels 22a überflüssig. Was sodann die nachträglichen Anmeldungen der dinglichen Rechte gemäß Artikel 22a, § 2, Absatz 2 anlangt, so wird in Betreff dieser regelmäßig eine Mittheilung gemäß Artikel 28, Absatz 1 nicht erforderlich sein, da die Berechtigten ihren Willen, Anspruch an die Entschädigung zu machen, durchweg genügend deutlich bei der Anmeldung erklärt haben werden. Immerhin kann in gewissen Fällen auch für diese Berechtigten eine Mittheilung und Aufforderung gemäß Artikel 28, Absatz 1 am Platze sein, z. B. wenn die Entschädigung sehr gering ausgefallen ist. Aus diesen Erwägungen glaubte der Ausschuss dem Absatz 1 des Artikels 28 einen entsprechenden Satz (s. den Antrag Nr. 19 unter c) anfügen zu sollen. Da es sich darnach bei den nach dem Absatz 2 dafelbst mitzutheilenden Anmeldungen sowohl um die infolge der besonderen Aufforderung „eingegangenen“ als um diejenigen handelt, die aus den früheren auf Grund des Artikels 22a, § 2, Absatz 2 eingelaufenen Anmeldungen entnommen werden, so wird in dem Absatz 2 des Artikels 28 das Wort „eingegangenen“ besser gestrichen.

Endlich ist noch zu bemerken, daß im Absatz 1 des Artikels 28 von der „Enteignung“ und dem „enteigneten“ Grundstücke die Rede ist. Diese Ausdrucksweise ist nicht genau, weil die Enteignung in diesem Verfahrensabschnitte noch nicht erfolgt ist; sie kann erst später geschehen (vgl. Artikel 30, § 2, 33, auch 27, Absatz 2). Wenn deswegen „enteigneten“ durch „zu enteignenden“ ersetzt und statt „Enteignung“ nach Ansicht des Ausschusses besser „bevorstehenden Enteignung“ gesagt wird, so soll selbstverständlich die Entscheidung der im Eingange dieses Berichts gedachten Frage, wann die Enteignungsparteien endgültig gebunden seien, durch die veränderte Fassung nicht beeinflusst werden.

Antrag Nr. 19:

Annahme des Artikels 28 mit folgenden Aenderungen:

- a. Im Absatz 1 werden die Worte „(soweit erforderlich ergänzten)“ gestrichen.
- b. In demselben Absatz ist statt „Enteignung“ und „enteigneten Grundstücks“ zu setzen: „bevorstehenden Enteignung und „zu enteignenden Grundstücks“.
- c. Demselben Absätze wird folgender Satz angefügt:  
„Ob es für die nachträglich gemäß Artikel 22a,

§ 2, Absatz 2 angemeldeten Berechtigten einer Mittheilung und Aufforderung bedarf oder deren Ansprüche an die Entschädigung als angemeldet anzusehen sind, unterliegt dem Ermessen der Enteignungsbehörde."

d. Im Absatz 2 wird das Wort „eingegangenen“ gestrichen.

Zu Artikel 29. Im § 2 dieses Artikels wird bestimmt, daß die dort aufgestellte sechswöchige Frist durch die Einreichung der Klageschrift bei dem Gerichtsschreiber des zuständigen Gerichts gewahrt wird. Da jedoch (abgesehen von dem § 155 der R.-Civilprozeßordnung) der Zeitpunkt dieser Einreichung zwar üblicher Weise durch den Eingangsvermerk festgehalten, aber doch nicht urkundlich festgestellt wird, so scheint es schon deswegen den Vorzug zu verdienen, die Erhebung der Klage (d. i. die Zustellung durch den Gerichtsvollzieher, s. § 230 der R.-Civilprozeßordnung — vgl. auch § 190 das.) maßgebend sein zu lassen. Hierdurch tritt dann der Entwurf — und das ist ein weiterer Vortheil — in Uebereinstimmung mit der Regelung, die ähnliche Fälle in der Reichsgesetzgebung erfahren haben (vgl. u. a. § 58 des Gesetzes, betr. die Krankenversicherung der Arbeiter vom 15. Juni 1883, — mit der Abänderung nach dem Gesetze vom 10. April 1892 — § 72 des Gesetzes, betr. die Gewerbegerichte vom 29. Juli 1890). Um indessen die Anwendung der §§ 211 und 213 der Civilprozeßordnung zu sichern, ist die Frist von sechs Wochen als „Nothfrist“ zu bezeichnen.

Wenn im § 3 vorgeschrieben wird, daß auch in dem gerichtlichen Verfahren die von den Amträthen gewählten Sachverständigen zuzuziehen sind, so wird dies im Interesse der Entschädigungsberechtigten liegen.

Antrag Nr. 20:

Annahme des Artikels 29 mit der Aenderung, daß im § 2 die Worte:

„fernerer sechs Wochen die Klageschrift zum Zweck der Terminbestimmung bei dem Gerichtsschreiber des zuständigen Gerichts einreichen.“

ersetzt werden durch:

„einer Nothfrist von ferneren sechs Wochen die Klage bei dem zuständigen Gerichte erheben.“

Zu Artikel 30. Die Bestimmung des § 2, daß die Enteignung schon dann ausgesprochen werden kann, wenn die Entschädigungssumme im Verwaltungswege endgültig festgestellt ist, also die rechtskräftige gerichtliche Entscheidung nicht abgewartet zu werden braucht, wird unentbehrlich sein, da die durch die Enteignung zu ermöglichenden Anlagen nicht durch einen alle Instanzen durchlaufenden, häufig sehr langwierigen Prozeß behindert werden dürfen. Der Sinn des § 2 kann übrigens durch eine unbedeutende Fassungsänderung augenfälliger gemacht werden. — Anzumerken ist noch, daß die Begründung zu Artikel 30 irthümlich sagt, daß bei nicht gleichzeitigen Zustellungen das Eigenthum mit der zuletzt geschenehen Zustellung übergehe.“ Dies ist zwar richtig nach dem preussischen Gesetze (§ 44, Absatz 2), aber nicht nach dem Entwurfe (Artikel 33).

Antrag Nr. 21:

Annahme des Artikels 30 unter Einfügung der Worte „schon dann“ im § 2 zwischen „Enteignungsbehörde“ und „ausgesprochen.“

Zu Artikel 31. Die Worte „zuständigen Amtsgerichte und“ sind entbehrlich (vgl. § 14 der Grundbuchordnung) und werden, zugleich um die Fassung in Einklang mit Artikel 22 a zu setzen, besser entfernt. — Wenn Trennstücke den Gegenstand der Enteignung bilden — was ja regelmäßig der Fall sein wird —, so ist eine Vermessungsbescheinigung nicht zu umgehen (vergl. § 47 der Grundbuchordnung), es empfiehlt sich deswegen, einen entsprechenden Zusatz zu machen. — Statt „zum Zwecke der Berichtigung mittheilen“ dürfte besser gesagt werden, daß um die Berichtigung zu ersuchen ist. Zu der „Berichtigung“ gehört auch die Löschung des Enteignungsvermerks (vergl. § 3 des Artikels 22 a). — Da die Zustellung der Enteignungserklärung an den Entschädigungsberechtigten für den Eigenthumsübergang entscheidend ist (Artikel 33), so genügt die Angabe des Zeitpunktes dieser Zustellung. — Die hiernach erforderlich werdenden Aenderungen ergibt der

Antrag Nr. 22:

Annahme des Artikels 31 in folgender Fassung:

„Als bald nach Zustellung der Enteignungserklärung theilt die Enteignungsbehörde die geschenehe Enteignung unter Angabe des Zeitpunktes der Zustellung an den Entschädigungsberechtigten dem Grundbuchamte mit und ersucht es unter Benennung der enteigneten Grundstücke nach der Mutterrolle, nöthigenfalls unter Beifügung einer Vermessungsbescheinigung um Berichtigung des Grundbuches.“

Zu Artikel 32. Die Feststellung der Zinshöhe auf 4 % dürfte um so weniger bedenklich sein, als auch das Bürgerliche Gesetzbuch (§ 246) für die gesetzlichen Zinsen vier vom Hundert bestimmt hat.

Antrag Nr. 23:

Annahme des Artikels 32.

Zu Artikel 33 bis 37. Es darf hier zunächst auf die Begründung des Entwurfs Bezug genommen werden. Im Artikel 35, Absatz 2 wird das Wort „Realberechtigte“ besser in Uebereinstimmung mit anderen Stellen des Entwurfs (vergl. z. B. Artikel 28, 34, § 2) in „dinglich Berechtigte“ mit dem Zusatz „sonstige“ umgeändert. — Zu demselben Absätze a. E. ist zu bemerken, daß die Bezugnahme auf den Artikel 24 neben der Bezugnahme auf den Artikel 29, § 3 nicht erforderlich ist, da in diesem § 3 auf Artikel 24 verwiesen wird. Andererseits ist die Verweisung auf den § 3 des Artikels 29, anstatt auf den ganzen Artikel 29, geeignet, insoweit einer unrichtigen Auslegung Vorschub zu leisten, als der § 3 sich nur auf die Schätzung bezieht und der Anschein entstehen könnte, als wenn es sich nicht um den ordentlichen Civilprozeß, sondern nur um ein gerichtliches Nachschätzungsverfahren handelte (vergl. z. B. Artikel 7, § 4 des Gesetzes vom 16. Juli 1868, betreffend die Erhebung einer Abgabe von Erbschaften). Hiernach dürfte es zu empfehlen sein, allgemein auf den Artikel 29, abgesehen von den dort bestimmten Fristen, zurückzuverweisen.

— Im Artikel 36 darf der 20fache Reinertrag um so eher als maßgebend angesehen werden, als durchaus regelmäßig ganze Besitzungen und nicht einzelne Parzellen (die allerdings in einigen Gegenden des Herzogthums nicht immer einen dem 20fachen Reinertrage gleichkommenden Werth haben) belastet werden. — Die am Artikel 28 vorgenommene Aenderung (s. Antrag Nr. 19 unter c) macht es wünschenswerth, im Artikel 37, Absatz 1 die Worte „angemeldet sind“ dahin zu ergänzen, daß auch der Ansprüche gedacht wird, die „als angemeldet anzusehen sind“. — Zu dem 3. Absätze des Artikels 37 ist zu bemerken, daß ein ordentlicher Civilprozeß über die fraglichen Streitigkeiten vielfach unzweckmäßig sein wird; es dürfte sich daher empfehlen, mit dem 1. Januar 1900 das im Artikel 53 des Einführungs-Gesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche vorgesehene Vertheilungsverfahren (vergl. auch Art. 109 das.) s. Zt. im Ausführungs-Gesetze zum Bürgerlichen Gesetzbuche für anwendbar zu erklären.

Antrag Nr. 24:

Annahme der Artikel 33 und 34.

Antrag Nr. 25:

Annahme des Artikels 35 unter Ersetzung des Wortes „Realberechtigte“ im 2. Absätze durch „sonstige dinglich Berechtigte“, sowie der Schlüßworte „wobei die Vorschriften u. s. w.“ durch die Worte: „wobei die Vorschriften des Artikels 29, abgesehen von den dort bestimmten Fristen, entsprechende Anwendung finden.“

Antrag Nr. 26:

Annahme des Artikels 36.

Antrag Nr. 27:

Annahme des Artikels 37 mit der Aenderung, daß im 1. Absätze die Worte „angemeldet sind“ ersetzt werden durch: „angemeldet oder als angemeldet anzusehen sind.“

Zu Artikel 38. Es wird auf die Begründung zu Artikel 38 Bezug genommen. Der Ausschuß hat an diesem Artikel nur auszusagen, daß es in der Ziffer 1 irrtümlich „Mittheilung“ statt „Verlegung“ heißt (vergl. Artikel 18, § 1, Abj. 1).

Antrag Nr. 28:

Annahme des Artikels 38 unter Ersetzung des Wortes „Mittheilung“ durch „Verlegung“ in der Ziffer 1.

Zu Artikel 39 vergl. die Begründung.

Antrag Nr. 29:

Annahme des Artikels 39.

Zu Artikel 40. Die Fassung des § 1 ist insoweit mißverständlich, als nur von den „Kosten der Feststellung der Entschädigung“ die Rede ist und dies den Anschein erweckt, als wenn nur die Kosten des Abschnittes III, 2 des Verfahrens getroffen werden sollten. In Wirklichkeit handelt es sich um die Kosten des ganzen Verfahrens. Die Fassung des § 1 wird deswegen zu ändern sein (vergl. auch § 43 des preußischen Gesetzes). Die Aenderung des § 1 zieht dann eine Aenderung der Fassung des § 2 nach

sich. — Im § 3 ist auch die Eintragung und Löschung des Vermerks der Enteignung (Artikel 22 a) zu erwähnen. Ferner muß im § 3 lit. a auch auf den Artikel 22 a verwiesen werden.

Antrag Nr. 30:

Annahme des Artikels 40 mit folgenden Aenderungen:

a. § 1 erhält folgende Fassung:

„Die Kosten des Verfahrens vor den Verwaltungsbehörden fallen dem Entschädigungsverpflichteten zur Last.“

b. § 2 erhält folgende Fassung:

„Die Verhandlungen vor den Verwaltungsbehörden, auch soweit sie die Betheiligung Dritter zum Gegenstande haben, insbesondere auch

a. } wie im Entwurfe

b. } sind frei von Stempel und Gebühren, nicht aber von den Schreib- und Zustellungsgebühren und sonstigen baaren Auslagen.“

c. § 3, Absatz 1 erhält folgende Fassung:

Frei von Gebühren sind ferner:

a. die Ertheilung der Auszüge aus dem Grundbuche (Art. 22, Abj. 2) und deren Ergänzung (Art. 22 a, § 1, Abj. 2 und § 2, Abj. 2);

b. die Eintragung und Löschung des Enteignungsvermerks (Art. 22 a, § 1, Abj. 1 und § 3);

c. } wie b und c des Entwurfs

d. } sowie alle dadurch veranlaßten Verhandlungen.

Zu Artikel 41. Das Eisenbahn-Enteignungsgesetz (vergl. Art. 6) gewährt neben dem Vorkaufsrechte auch ein Wiederkaufsrecht. Der Entwurf hat das Wiederkaufsrecht nicht übernommen, weil es „praktisch von keiner Bedeutung“ sei. In der Begründung wird ferner hervorgehoben, daß dem preußischen Gesetze ein Wiederkaufsrecht fremd sei. Es ist zuzugeben, daß dem Wiederkaufsrechte eine erhebliche praktische Bedeutung nicht beizumessen ist. Immerhin sind Fälle denkbar, welche die Beibehaltung des Wiederkaufsrechts als wünschenswerth erscheinen lassen. So kann, wenn bspw. bei einem Eisenbahnbau ein enteignetes Grundstück nach Vollendung der Anlage sich als entbehrlich erweist, es unbillig sein, daß dieses etwa mitten in dem Besitzthum des Enteigneten liegende Land von einem Nachbar im Kaufpreise übermäßig in die Höhe getrieben, zu einem überhohen Preise von dem Enteigneten zurück erworben werden muß. Der Ausschuß schlägt deswegen vor, neben dem Vorkaufsrechte auch das Wiederkaufsrecht, wie es im Eisenbahn-Enteignungsgesetze geregelt ist, beizubehalten.

Im Einzelnen ist Folgendes hervorzuheben. Im § 1 des Artikels 41 muß neben dem Vorkaufsrechte auch des Wiederkaufsrechts Erwähnung geschehen. Die letzten Worte dieses §: „und veräußert werden soll“, sind alsdann nicht mehr passend, wie sie denn auch im Eisenbahn-Enteignungsgesetze fehlen (s. Art. 6, § 1). Diese Worte sind also zu streichen, eine sachliche Aenderung wird dadurch nicht bewirkt (vergl. auch § 4). — Im § 2 ist ebenfalls das Wiederkaufsrecht anzuführen. — Als §§ 3 und 4 sind dann die besonderen Bestimmungen über das Wiederkaufs-



recht einzufügen, sie können mit geringen Aenderungen (insbesondere ist „ursprünglicher Kaufpreis“ zu ersetzen durch „Entschädigungssumme“) aus dem Eisenbahn-Enteignungsgesetze entnommen werden. In Folge dieser Einfügung erhalten die §§ 3 und 4 des Entwurfs die Ziffern 5 und 6. Im letzten Satze des § 4 ist ebenfalls der Wiederkauf zu erwähnen.

Antrag Nr. 31:

Annahme des Artikels 41, § 1 unter Ersetzung des Wortes „Vorkaufsrecht“ durch „Wiederkaufs- und Vorkaufsrecht“, sowie unter Streichung der Schlüßworte „und veräußert werden soll“.

Antrag Nr. 32:

Annahme des Artikels 41, § 2 unter Ersetzung des Wortes „Vorkaufsrecht“ durch „Wiederkaufs- und Vorkaufsrecht“.

Antrag Nr. 33:

Hinter dem § 2 des Artikels 41 werden folgende §§ eingeschoben:

„§ 3. Das Wiederkaufsrecht kann, so lange das Grundstück im Eigenthume des Entschädigungsverpflichteten ist, zu jeder Zeit geltend gemacht werden. Der Wiederkaufsberechtigte kann aber zur Erklärung über die Ausübung seines Rechts aufgefordert werden und verliert es, wenn er nicht innerhalb zweier

Monate nach erfolgter Aufforderung erklärt, daß er von seinem Rechte Gebrauch machen wolle.

§ 4. Der Wiederkäufer hat, wenn er die ganze abgetretene Grundfläche erhält, die Entschädigungssumme, wenn er aber nur einen Theil der abgetretenen Grundfläche erhält, den mit der Größe dieses Theiles im Verhältniß stehenden Theil der Entschädigungssumme, in beiden Fällen jedoch nach Abzug der durch die bisherige Benutzung an dem wiedergekauften Grundstücke entstandenen Werthsminderung, zu zahlen. Verbesserungen des Grundstücks können dagegen nicht in Anrechnung gebracht, sondern nur die auf demselben errichteten Gebäude und Anlagen weggenommen werden.“

Antrag Nr. 34:

Annahme des § 3 des Artikels 41 als § 5.

Antrag Nr. 35:

Annahme des § 4 des Artikels 41 als § 6 unter Ersetzung des Wortes „Vorkauf“ durch „Wiederkauf und den Vorkauf.“

Die Artikel 42 bis 44 unterliegen nach Ansicht des Ausschusses keinen Bedenken.

Antrag Nr. 36:

Annahme der Artikel 42, 43 und 44.

Namens des Justizauschusses.

Der Berichterstatter.

Burlage.

## Anlage 210.

### Bericht

des Justizauschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Enteignungsgesetzes für das Herzogthum Oldenburg.

(Anlage 73 Seite 649.)

Es wird auf folgende in dem Berichte zur ersten Lesung enthaltene Anträge verwiesen: Nr. 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 19, 20, 21, 22, 25, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34 und 35. Diese Anträge sind in der ersten Lesung mit der einzigen Abweichung angenommen worden, daß in der im Antrage Nr. 16 vorgeschlagenen neuen Fassung das Wort „Wenn“ durch „Soweit“ ersetzt worden ist.

Zur zweiten Lesung sind folgende Anträge gestellt worden:

I. Seitens des Abg. Jürgens und Genossen:

1. Im Artikel 24, § 1 sind die Worte: „welche von der Enteignungsbehörde ernannt werden,“ zu streichen

und zu ersetzen durch die Worte: „von denen jede Partei einen und der Kommissar den dritten wählt“.

2. Im Artikel 29 ist § 3 zu streichen.

II. Seitens des Herrn Regierungsbevollmächtigten Willich:

im Artikel 29, § 2 die Regierungsvorlage wieder herzustellen.

III. Seitens des Abg. Burlage:

Der § 3 des Artikels 29 erhält folgende Fassung: „In dem gerichtlichen Verfahren finden die Bestimmungen des Artikels 24 mit der Maßgabe ent-

sprechende Anwendung, daß das Gericht einer Einigung der Parteien über bestimmte Personen als Sachverständige Folge zu geben hat. Das Gericht kann jedoch die Wahl der Parteien auf eine bestimmte Anzahl beschränken.“

Der Justizauschuß bemerkt zu dem Antrage I, daß dieser Antrag in der Fassung zur Berathung zu stellen sein möchte, daß die Erzworte lauten:

„von denen jede Partei einen und die Enteignungsbehörde den dritten ernennt.“

Ferner wird es sich fragen, ob nicht ergänzende Bestimmungen in der Richtung erforderlich werden, daß

1. falls eine Partei die Ernennung des Sachverständigen weigert, die Enteignungsbehörde diesen zu ernennen hätte;
2. falls mehrere Entschädigungsberechtigte theilhaftig sind, wenigstens für denselben Gemeindebezirk eine gemeinschaftliche Benennung — wobei Stimmenmehrheit den Ausschlag gäbe — zu erfolgen hätte.

Vgl. Artikel 13 des Eisenbahn-Enteignungsgesetzes vom 28. März 1867 (Willich'sche Gesetzsammlung I, S. 882).

Namens des Justizauschusses.

Der Berichterstatter.

Burlage.

## Nebenanlage 1 zu Anlage 210.

(Zu Anlage 73.)

### Justiz-Auschuß.

### Zur zweiten Lesung

des Entwurfs eines Enteignungsgesetzes für das Herzogthum Oldenburg

(Anlage 73 Seite 649)

beantragen wir:

1. Im Artikel 24, § 1 sind die Worte: „welche von der Enteignungsbehörde ernannt werden“, zu streichen

und zu ersetzen durch die Worte: „von denen jede Partei einen und der Kommissar den dritten wählt.“

2. Im Artikel 29 ist § 3 zu streichen.

Sürgens, Huchting, Plagge, Möhlmann, Lübben, Wilken, Gerdes, Tanzen, Feldhus, Thorade, Meyer, Wallrichs, Schröder, Gramberg, zur Horst, Hanken, Schulke.

## Nebenanlage 2 zu Anlage 210.

(Zu Anlage 73.)

Zu dem Antrage des Abg. Sürgens und Genossen (I. 1 des Ausschußberichts) stelle ich folgenden Ergänzungsantrag:

Dem Artikel 24, § 1 werden folgende zwei Absätze hinzugefügt:

„Weigert eine Partei die Ernennung eines Sachverständigen, so hat die Enteignungsbehörde die Ernennung zu übernehmen.

Sind mehrere Entschädigungsberechtigte theilhaftig, so soll die ihnen nach dem ersten Absätze zustehende Ernennung in der Weise erfolgen, daß für sämtliche in demselben Gemeindebezirke belegenen gleich-

artigen Gegenstände derselbe Sachverständige gemeinschaftlich ernannt wird. Zu diesem Zwecke hat die Enteignungsbehörde bezw. der von dem Staatsministerium, Departement des Innern, ernannte Kommissar sämtliche Entschädigungsberechtigte unter der Verwarnung zu laden, daß die Richterschiene an den Beschluß der Erschienenen gebunden seien. Bei dem Beschluß entscheidet die nach der Kopfszahl zu berechnende relative Stimmenmehrheit der Erschienenen; bei Stimmengleichheit entscheidet das Loos.“

Willich.