

# **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 211-220

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

## Nebenanlage 3 zu Anlage 210.

(Zu Anlage 73.)

### Justiz = Ausschuß.

Zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Enteignungs-  
gesetzes für das Herzogthum Oldenburg stelle ich den Antrag:

Der Landtag wolle beschließen:

Der § 3 des Artikels 29 erhält folgende Fassung:

„In dem gerichtlichen Verfahren finden die Be-  
stimmungen des Artikels 24 mit der Maßgabe

entsprechende 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.“

Burlage.

## Nebenanlage 4 zu Anlage 210.

(Zu Anlage 73.)

### Justiz = Ausschuß.

Herrn Landtagspräsidenten Groß hieselbst.

Zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Enteignungs-  
gesetzes für das Herzogthum Oldenburg beantrage ich:

Oldenburg, 1897 März 10.

im Artikel 29, § 2 die Regierungsvorlage wieder  
herzustellen.

Der Regierungskommissar.

Willich.

## Anlage 211.

### Bericht

des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das  
Fürstenthum Lübeck, betreffend die Vergung von Tonnenmaterial.

(Anlage 114 und Nebenanlage Seite 703.)

Der Ausschuß verweist auf die beigegebene Begründung, die in allen Theilen als zutreffend anerkannt wird,  
und beantragt deshalb einstimmig:

Annahme des Gesetzentwurfs.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Dohm.

## Anlage 212.

### Bericht

des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Lüneburg, betreffend die Vergung von Tonnenmaterial.

(Anlage 114 und Nebenanlage zu Anlage 114 Seite 703.)

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe, wie er aus

erster Lesung hervorgegangen ist, seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Dohm.

## Anlage 213.

### Bericht

des Finanzausschusses über die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung vom 9. Januar 1897, betreffend Verkauf einer zum vorbehaltenen Krongute gehörigen Parzelle an die katholische Kirchengemeinde der Stadt Oldenburg behufs Anlegung eines Kirchhofs.

(Anlage 115 Seite 705.)

Der Finanzausschuß findet gegen die Veräußerung nichts einzuwenden und beantragt daher:

Der Landtag wolle zu dem Verkaufe der zum vorbehaltenen Krongute gehörigen Parzelle 69 der

Flur 1 der Stadtgemeinde Oldenburg an die katholische Kirchengemeinde der Stadt unter den mitgetheilten Bedingungen seine Genehmigung ertheilen.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Gramberg.

## Anlage 214.

### Bericht

des Eisenbahnausschusses über Anlage 116, betreffend diejenigen Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen, welche nach den Kostenanschlägen in ihren einzelnen Ausführungen mehr als 40 000 M betragen und zu Lasten des Eisenbahnbaufonds in der Finanzperiode 1897/99 auszuführen sind.

(Anlage 116 Seite 707.)

Die Anlage 116 umfaßt 10 Nebenanlagen, über welche wie folgt Bericht erstattet wird.

Nebenanlage 1 zu Anlage 116.

Gleiserweiterungen auf dem Bahnhof Oldenburg betr.

Bestimmend für die Umgestaltung der Gleisanlagen, sowohl in Hinsicht ihrer Lage, ihrer Zahl, als auch in

ihrer Längenausdehnung, waren verschiedene Umstände, die im Lauf der Jahre eingetreten waren und in erster Linie dazu beitrugen, daß die den Güterzügen planmäßig gesteckten Zeitgrenzen nicht innegehalten werden konnten. Durch die sich stets wiederholenden Verspätungen der Güterzüge wurden Verhältnisse geschaffen, die bedeutende Zeitverluste zur Folge hatten und ohnedem noch die Sicherheit des Betriebes

**Anlagen.** XXVI. Landtag.

121



ernstlich gefährdeten. Die Staatsregierung glaubt nun durch die Ausführung des unter den Ziffern 1 bis 5 der gedruckten Vorlage, Seite 709 aufgestellten Programms, wovon jedoch erst die unter a, b, c näher gekennzeichneten Anlagen im Lauf der jetzigen Finanzperiode zur Ausführung gelangen sollen, die vielen Mißstände, die durch die jetzigen unzureichenden Gleisanlagen hervorgerufen werden, gänzlich zu beseitigen.

Bei der Berathung des Ausschusses über die Vorlage wurden die geplanten Einrichtungen als zweckmäßig und dem Bedürfnis entsprechend anerkannt.

Der Ausschuß stellt daher den

Antrag Nr. 1:

Der Landtag wolle für die Gleiserweiterungen auf Bahnhof Oldenburg für das Jahr 1897 die Summe von 105 000 *M*, und für das Jahr 1898 50 000 *M* in Summa 155 000 *M* bewilligen.

Nebenanlage 2 zu Anlage 116.

Anlage eines Tunnels unter den Gleisen I, II und III in der Bahnsteighalle in Oldenburg.

Die Anlage 2 hat im Ausschuß zu mehrfachen Berathungen Veranlassung gegeben und war man der Ansicht, daß die ganze projektierte Unterführung vor der Hand unausgeführt bleibe, da über die Art und Weise der geplanten Ausführung mehrfache Bedenken zu Tage traten.

Man war überhaupt im Ausschuß der Meinung, daß die Breite der Treppen, sowie des Tunnels selbst, zu gerechten Bedenken Anlaß gebe, da solche Unterführungen auf mehreren auswärtigen Stationen, die einigen Mitgliedern bekannt waren, in weit größerer Breite ausgeführt seien.

Es wurde ferner hervorgehoben, ob es nicht zu erwägen sei, daß statt zwei Unterführungen eine und in größerer Breite angelegt werde.

Ueberhaupt war es dem Ausschuß nicht möglich die Ueberzeugung zu gewinnen, daß die störenden Einwirkungen, welche durch das Absteigen der schmalen Treppen und durch das Mitnehmen der Kisten, Körbe, Reisetaschen u. s. w. durch die Unterführung bei Aufstellung des Projektes genügend gewürdigt seien, der Ausschuß war vielmehr der Ansicht, daß auf und in den schmalen Räumen bei starkem Zuströmen des Publikums mehrfaches Drängen entstehen würde, welches zu Unglücksfällen Veranlassung geben könne.

Nachdem der Ausschuß Ort und Stelle, wo die Unterführung vorgenommen werden soll, einer Besichtigung unterzogen hatte, trat bei ferneren Berathungen im Ausschuß der Plan einer anderen Ausführung zu Tage.

Nach Ansicht des Ausschusses möchte die Möglichkeit wohl nicht ausgeschlossen sein, daß die beiden Stumpfgleise in ihrer jetzigen Gestaltung bestehen blieben und die Unterführung erst auf dem breiten Perron, jenseit der beiden Stumpfgleise, beginne und von dort erst unter Gleis III weiter geführt würde, wodurch es vielleicht ermöglicht werden könne, daß die Passagiere, welche den Braker Zug besteigen wollen, bezw. die demselben entsteigen, nicht das Gleis III überschreiten brauchen.

Ob diese Ansicht des Ausschusses zur Ausführung ge-

langen kann, wird den von bautechnischer bezw. betriebstechnischer Seite vielleicht anzustellenden Erwägungen vorbehalten bleiben müssen. Da die geplante Fußwegunterführung, so wie sie dem Ausschuß vorliegt, nicht zweckmäßig erscheint, so möchte eine weitere Behandlung dieser Angelegenheit an maßgebender Stelle erwünscht sein, da der Ausschuß nicht den Eindruck gewonnen hat, daß, wenn die Ausführung der geplanten Anlage nicht sofort geschieht, dadurch eine größere Gefahr für das reisende Publikum herbeigeführt wird, als diejenige, welche nach der Anlage Nr. 2 bereits besteht.

Der Ausschuß stellt daher den

Antrag Nr. 2:

Der Landtag wolle die für die Anlage eines Tunnels verlangten 110 000 *M* zur Zeit ablehnen.

Nebenanlage 3 zu Anlage 116.

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

Die weitere Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung auf das ganze Bahnhofsgelände soll sich vom Fuße des Rangirberges an bis zum Haltepunkte an der Ziegelhofstraße erstrecken, da die dort bisher angewandte Beleuchtung bei starkem Verkehr nicht ausreichend sein soll.

Da es nun vortheilhafter erscheint, die ganze Beleuchtung von einer Centralstelle aus zu betreiben, so ist die Absicht vorhanden, die auf zwei Stromkreise vertheilten Lampen, welche bis jetzt zur Beleuchtung der Bahnhofshalle dienen, mit sammt der ganzen Anlage, Maschinen, Isolatoren, Leitungsdrähte u. s. w. nach Hude zu verlegen, da dort auch während der Dunkelheit erhebliche Rangirarbeiten vorzunehmen sind und die bessere Beleuchtung der Rangirgleise und der Bahnsteige wünschenswerth ist.

An die Stelle der von der Bahnhofshalle zu entfernenden Lampen treten alsdann neue Bogenlampen, die von den Werkstätten aus durch die neu einzurichtende Gleichstrom-Anlage gespeist werden. Es ist nun vorgesehen, daß die Stromquelle, welche die ganzen Lampen der geplanten Ausdehnung speisen wird, von der Werkstätte aus weiter geführt wird, welches durch die Anschaffung einer Dampfmaschine von 80 Pferdekraften und zweier Dynamomaschinen, die bei einer Spannung von 110 Volt je eine Stromstärke von 210 Ampere zu liefern vermögen, ermöglicht wird.

Die in der Werkstätte bereits installirte elektrische Anlage liefert jetzt den Strom für die Werkstätten-Beleuchtung, und für die bis zum Fuße des Rangirberges angebrachten Bogenlampen, zur besseren Beleuchtung der dortigen Gleise, speist ferner die bei den Maschinen befindliche Akkumulatorenbatterie und treibt durch Umsezung der elektrischen Energie in mechanische Form, die dort befindliche Schiebebühne.

Bei Errichtung der neuen elektrischen Anlage ist Fürsorge getroffen, daß, falls die elektrische Beleuchtung auf das Bahnhofsgelände, Direktionsgebäude und Lokomotivschuppen ausgedehnt werden sollte, die zu errichtende An-

lage im Stande sein wird, den alsdann erforderlichen Mehrbedarf zu decken.

Kostenanschläge und Zeichnungen haben dem Ausschuss vorgelegen und ist es dem Ausschuss aufgefallen, daß an der Ueberführung zur Karlsstraße 7 Bogenlampen, die je 8 Ampere Stromstärke erfordern, angebracht sind, die vielleicht aber den Zweck haben, daß die weiter seitwärts gelegenen Gleise besser erhellt werden, allein für den Uebergang wohl zu viel Licht spenden.

Nachdem die geplante Einrichtung ausgeführt und die Lampen von der einen Centralstelle aus gespeist werden, wird es wohl nicht so leicht möglich sein, daß Störungen in Hinsicht der Beleuchtung eintreten können.

Der Ausschuss fand bei Berathung dieser Anlage weiter nichts zu erinnern und stellt den

#### Antrag Nr. 3:

Der Landtag wolle die für die Erweiterung der elektrischen Anlage auf Bahnhof Oldenburg erforderliche Summe für 1897 mit 35 700 *M.*, die für die Ueberführung der alten Beleuchtungsanlage nach Hude erforderlichen Mittel für das Jahr 1898 mit 8000 *M.* in Summe 43 700 *M.* bewilligen.

#### Nebenanlage 4 zu Anlage 116.

Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg, für Neubau der Lokomotivschuppen u. s. w.

Nach der Vorlage der Staatsregierung — Nebenanlage 4 zur Anlage 116 — sind für die Lokomotivschuppenanlage auf Bahnhof Oldenburg, welche in der Herstellung eines ringstückförmigen Schuppens von 20 Ständen und eines rechteckigen Schuppens von 30 Ständen nebst den dazu gehörigen Nebenanlagen besteht, an Baumitteln erforderlich:

1. für den ringstückförmigen Schuppen nebst Drehscheibe . . . . .	145 000 <i>M.</i>
2. für den rechteckigen Schuppen mit Schiebep Bühne . . . . .	210 000 „
3. für Nebenanlagen (Kohlenbühne, Wasserkrähne) . . . . .	33 700 „
4. für ein Dienstgebäude (Magazin, Büreaus, Aufenthaltsräume für das Lokomotivpersonal) . . . . .	11 300 „
für ein Wohngebäude . . . . .	20 000 „

darnach im Ganzen 420 000 *M.*

Von dieser Summe sind jedoch diejenigen Mittel in Abzug zu bringen, welche gemäß der Nebenanlage 1 der Anlage 9 zum Schreiben an den Landtag vom 16. Januar 1894 bereits für das Finanzjahr 1896 bzw. 1894 bewilligt sind, und zwar:

1. für Erdarbeiten (Errichtung des Unterbaues) 1000 + 29 628 <i>M.</i> . . . . .	30 628 <i>M.</i>
2. Beschaffung von Baumaterialien und gemäß Schreiben des Landtags vom 13. Mai 1896 für Einlegung einer Drehscheibe . . . . .	27 150 „
3. ein Nebengebäude (Theilsumme für 1894) . . . . .	3 500 „

im Ganzen 61 278 *M.*

Es sind hiernach für die gedachte Anlage an Baumitteln zu bewilligen 420 000 *M.* — 61 278 *M.* = 358 722 *M.*

In der bereits angeführten Nebenanlage 1 zur Anlage 9 waren dagegen für die gesammte Lokomotivschuppenanlage, vertheilt auf die Jahre 1894, 1896, 1897/99, vorläufig veranschlagt unter:

B. Erdarbeiten . . . . .	30 628 <i>M.</i>	} 296 750 „	} 327 378 <i>M.</i>
E. I. a. Lokomotivschuppen . . . . .	27 150 <i>M.</i>		
	269 600 „		
E. I. b. Nebengebäude . . . . .	3 500 „	} 7 000 „	
	3 500 „		
E. I. d. Nebenanlagen . . . . .	33 700 „		

im Ganzen 368 078 *M.*

Hierbei mag zur weiteren Erläuterung bemerkt werden, daß die in der wiederholt erwähnten Nebenanlage 1 der Anlage 9 zum Schreiben an den Landtag vom 16. Januar 1894 unter E. I. als Endsumme für die Lokomotivschuppenanlage eingesezte Summe von 362 450 *M.* nicht die unter B. stehende, für Erdarbeiten vorgesehene Summe von 30 628 *M.*, dagegen aber 25 000 *M.* für die bereits ausgeführte Wasserstation enthält.

Wird die Differenz dieser beiden Summen, also 30 628 — 25 000 *M.* = 5 628 *M.*, von 368 078 *M.* in Abzug gebracht, so ergibt sich die Summe von 362 450 *M.*

Gegenüber den früher veranschlagten Summen entsteht somit ein Mehraufwand von 420 000 *M.* — 368 078 *M.* = 51 922 *M.*

Von diesem Betrage ist durch Erbauung von 50 Ständen an Stelle der früher in Aussicht genommenen 40 Stände auf die eigentliche Schuppenanlage zu rechnen:

1. (145 000 <i>M.</i> + 210 000 <i>M.</i> — 327 378 <i>M.</i> = 27 622 <i>M.</i>	
2. Auf die Position für das Nebengebäude . . . . .	4 300 „
3. Für ein früher nicht projektirtes Wohngebäude . . . . .	20 000 „
	<u>51 922 <i>M.</i></u>

Hierzu ist jedoch noch zu bemerken, daß nach der bereits angezogenen Nebenanlage 1 der Anlage 9 zum Schreiben an den Landtag vom 16. Januar 1894 für die Finanzperiode 1897/99 310 800 *M.* zur Fertigstellung der Werkstätten und Lokomotivschuppenanlage vorgesehen sind, und daß unter Berücksichtigung dieser Summe sich die genannte Mehrforderung nur auf 358 722 *M.* — 310 800 *M.* = 47 922 *M.* beläuft.

Der Unterschied zwischen dieser Summe und der in der Vorlage der Staatsregierung angegebenen von 51 922 *M.* erklärt sich dadurch, daß die in der Nebenanlage 1 der Anlage 9 zum Schreiben an den Landtag vom 16. Janr. 1894 unter H. „Insgemeinkosten“ für 1897/99 eingestellten 4000 *M.* von der Staatsregierung nicht besonders gefordert werden, da in den einzelnen Kostenanschlägen diese Position bereits enthalten ist.

Der Ausschuss hat bei der weiteren Berathung der Nebenanlage 4 der Anlage 116, betreffend den Neubau der Lokomotivschuppen, deren Ausführung betreffs der Bauart

früher keine bestimmte Form gegeben werden konnte, jetzt weitere Ausfertigung nicht zu machen, als diejenige, daß er sich veranlaßt sah, von der geforderten Summe von 11 300 *M* für ein Dienstgebäude 4300 *M* abzusetzen, da ein solches Nebengebäude in dem früheren Voranschlag auch nur mit 7000 *M* eingestellt wurde.

Die Errichtung eines besonderen Wohngebäudes erschien dem Ausschusse gerade nicht erforderlich, zumal dasselbe mit der hohen Summe von 20 000 *M* eingestellt ist, und sah sich derselbe veranlaßt, die verlangten 20 000 *M* ganz abzusetzen.

Demnach würden von der verlangten Summe von 358 722 *M* die obigen Summen von 4300 *M* und 20 000 *M* sind 24 300 *M* abzusetzen sein, wodurch sich die zu bewilligende Summe auf 334 422 *M* ermäßigen würde.

Der Ausschuss stellt daher den

Antrag Nr. 4:

Der Landtag wolle die für den Neubau der Lokomotivschuppen demnach erforderliche Summe von 334 422 *M* für das Jahr 1897 bewilligen.

Nebenanlage Nr. 5 zu Anlage 116.

Betrifft die Herstellung von Signal- und Sicherungsanlagen.

Wie aus der Vorlage ersichtlich, ist bereits vom 25. Landtage eine größere Summe zur Vermehrung der nach der Bahnordnung für Bahnen erster Ordnung vorgeschriebenen Stellwerksanlagen bewilligt worden. Eine dem Ausschusse von Seiten der Regierung zugegangene Aufstellung ergibt nun, daß nach schätzungsweise Angabe der Beträge für noch in Ausführung bzw. Abrechnung begriffener Anlagen und zuzüglich der, aus der Finanzperiode 1891/93 zur Fertigstellung übernommenen Objekte im Betrage von 79 973 *M*, auf die Finanzperiode 1894/96 für Einrichtung von Stellwerksanlagen rund 448 013 *M* entfallen. Die Aufstellung ergibt ferner, daß nach Fertigstellung der im Bau begriffenen, sowie der für die Finanzperiode 1897/99 in Aussicht genommenen Anlagen, nur noch die diesbezüglichen Einrichtungen für die Bahnhöfe Brake, Ahlhorn und Quakenbrück, woselbst Umbauten bevorstehen, zu treffen sein werden.

Der Ausschuss hat zu der Vorlage zu bemerken, daß von der, für die betreffenden Anlagen auf Bahnhof Oldenburg eingestellten Mehrforderung von 26 960 *M*, die Summe von 25 000 *M* auf Konto des Bahnbaues Oldenburg-Brake zu verrechnen sein dürften, da nach Angabe der Regierung die Aufwendung dieses Betrags lediglich durch die Einführung dieser Bahn in den Bahnhof Oldenburg erforderlich geworden sei.

Ferner wurde im Ausschusse erwogen ob nicht die Herstellung eines Stellwerks auf der Nordwestseite des Bahnhofs Zeven würde unterbleiben können, da es sich dort um Nebenbahnen handelt, für welche derartige Anlagen durch die Bahnordnung nicht vorgeschrieben sind und zu befürchten sei, daß durch Anlegung mit dem Stellwerke verbundener Zugschranken eine größere Beeinträchtigung des

über die Rangirgleise daselbst stattfindenden starken Uebergangsverkehrs eintreten könne.

Nach den Erklärungen des Regierungskommissars wird die Anlage des Stellwerks jedoch zur größeren Sicherheit des Verkehrs für erforderlich gehalten und das Stellwerksgebäude in der Nähe der Schranken errichtet werden, so daß eine vermehrte Störung des Verkehrs durch die Bedienung der Schranken vom Stellwerke aus nicht zu befürchten sein werde.

Indem der Ausschuss noch empfiehlt die Anlage des Stellwerks auf dem Bahnhof Zeven erst dann vorzunehmen, wenn die Herstellung solcher Anlagen auf denjenigen Bahnhöfen, wo dieselben nach der Bahnordnung vorgeschrieben sind, geschehen ist, beantragt derselbe

Antrag Nr. 5:

Der Landtag wolle die zur Anlage von Stellwerken geforderten Mittel im Betrage von 263 000 *M* und zwar für 1897 140 000 *M*  
 und " 1898 88 800 "  
 und " 1899 34 200 "  
 bewilligen.

Nebenanlage 6 zur Anlage 116.

Erweiterungsbauten auf Bahnhof Delmenhorst.

Der Ausschuss mußte im Verlaufe der Berathung dieser Anlage anerkennen, daß die geplanten Erweiterungsbauten auf dem Bahnhöfe Delmenhorst in Anbetracht des daselbst herrschenden bedeutenden Verkehrs umsomehr erforderlich seien, da nach demnächstiger Inbetriebsetzung der Bahn Wildeshausen-Delmenhorst eine fernere Verkehrszunahme daselbst zu erwarten sein dürfte.

Von einem Theile des Ausschusses wurde hierbei zur Erwägung gestellt, ob nicht mit Rücksicht auf die rapide Entwicklung des Fabrikwesens in Delmenhorst, durch welche möglicherweise in nicht langer Zeit das Bedürfnis zu einer abermaligen Vergrößerung des Bahnhofs hervortreten würde, der jetzige Erweiterungsplan zurückzustellen sei, um alsdann eine weitergehende Vergrößerung des Bahnhofs nach einem einheitlichen Plane zu schaffen. Gegenüber den Erklärungen des Regierungskommissars, daß die jetzt zu treffenden Einrichtungen nicht nur für absehbare Zeit genügen, sondern auch in den Rahmen einer vielleicht in späterer Zeit nothwendig werdenden Vergrößerung hineinpassen würden, mußten die diesbezüglichen Bedenken jedoch zurücktreten.

Ferner wurde noch zur Sprache gebracht, daß die neue Einrichtung für den Freiladeverkehr in der Vorlage erst für 1898 vorgesehen sei, die Verhältnisse aber dringend einer Abhilfe bedürften und es deshalb wünschenswerth sei, die bezüglichen Einrichtungen schon im laufenden Jahre auszuführen.

Da nach den Mittheilungen des Regierungskommissars dieser früheren Ausführung nichts entgegenstände, soweit nicht etwa durch die Einführung der Wildeshausener Bahn in den Bahnhof Delmenhorst eine Verzögerung herbeigeführt werde, erklärte der Ausschuss sich mit einer diesbezüglichen Abänderung der Vorlage einverstanden und beantragt demgemäß:

## Antrag Nr. 6:

Der Landtag wolle die zu Erweiterungsbauten auf Bahnhof Delmenhorst erforderlichen Mittel im Betrage von 130 000 *M*

und zwar für 1897 109 000 *M*  
und „ 1899 21 000 „

bewilligen.

## Nebenanlage 7 zu Anlage 116.

Erdablagerungen auf der Strecke Delmenhorst-Huchtingen.

Der Ausschuß findet hierbei nichts zu bemerken und beantragt:

## Antrag Nr. 7:

Der Landtag wolle die für Erdtransporte zc. erforderlichen Mittel für 1897 im Betrage von 8250 *M* bewilligen.

## Nebenanlage 8 zu Anlage 116.

Betreffend die Herstellung einer Verbindungsbrücke am Pier in Nordenham und die damit verbundene Verlängerung der Gleise daselbst.

Der 25. Landtag hat sich in seiner außerordentlichen Tagung am 13. Mai 1896 mit dieser Angelegenheit beschäftigt, das Bedürfnis anerkannt, es jedoch nicht für so dringend erachtet, daß die Ausführung derselben nicht bis zum nächsten ordentlichen Landtag verschoben werden könne. Die Zustände sind dieselben geblieben und werden sich auch nicht ändern, wenn der Lloyd, dessen Kontrakt 1899 abläuft, seine Schiffe alsdann nicht mehr in Nordenham anlegen würde.

Diejenigen Schiffe, welche Getreide oder Salpeter geladen haben, werden nach wie vor am Längs- oder Verbindungs pier löschen, weil dort die vorhandenen Schuppen liegen. Im Uebrigen verweist der Ausschuß auf Nebenanlage 8 zur Vorlage 116 und die Verhandlungen des 25. Landtags in seiner außerordentlichen Tagung vom 13. Mai 1896. Der Ausschuß stellt daher den

## Antrag Nr. 8:

Der Landtag wolle die für die Herstellung einer Verbindungsbrücke am Pier in Nordenham und für die Verlängerung der Gleise daselbst eingestellten Mittel in der Summe von 64 000 *M* für das Jahr 1897 genehmigen.

Durch vorstehenden Antrag erscheint die Petition der Firma Müller erledigt, bis auf einen Punkt, der hier gleich berührt werden mag.

Die in dieser Petition nämlich nebenbei erwähnte, anscheinend neu in die Pachtverträge der Eisenbahn-Verwaltung mit Privaten hineingebrachte Bestimmung, wonach Pächter, welche auf gepachteten Eisenbahngründen Schuppen errichten, diese beim Erlöschen des Vertrages nicht abbrechen dürfen, gab dem Ausschuß Veranlassung, sich über den Inhalt derartiger Pachtverträge durch Befragung des Regierungskommissars näher zu informiren.

Es ergab sich dabei, daß ein feststehendes, allgemein zur Anwendung kommendes Formular für solche Pacht-

verträge nicht vorhanden ist, daß vielmehr die Verträge mit den einzelnen Pächtern verschieden sind.

Der Ausschuß ist der Meinung, daß die allgemeinen Grundätze für derartige Pachtverträge — vom Pachtpreise natürlich abgesehen — im Wesentlichen für alle Pächter und für alle Stationen, wo Plätze zum Schuppenbau verpachtet werden, die gleichen sein müssen.

Dem Ausschuß wurde die Abschrift eines Pachtvertrages einer Firma in Brake mit der Eisenbahnverwaltung zugänglich gemacht.

In demselben befindet sich auch die in der Petition Müller bemängelte Klausel näher dahin, daß während der Pachtzeit von dem Werth des erbauten Schuppens jährlich 4% abzuschreiben sind und daß, wenn der ganze Werth des Schuppens abgeschrieben ist, der Schuppen kosten- und lastenfrei an die Eisenbahnverwaltung fällt.

Ferner ist nach dem Verträge Pächter zwar berechtigt, den auf unbestimmte Zeit geschlossenen Vertrag vierteljährlich zu kündigen, wenn er aber hiervon Gebrauch macht, so geht der Schuppen beim Kündigungsstermin kosten- und lastenfrei in das Eigenthum der Eisenbahn über.

Endlich ist noch bestimmt, daß der Vertrag auf die Erben des Pächters übergehen soll, daß indeß eine Uebertragung an dritte Personen, die nicht zugleich die Firma erwerben, nur mit Zustimmung der Verpächterin zulässig sei.

Der Ausschuß ist der Meinung, daß es der Billigkeit entspricht, im Fall der Auflösung des Pachtvertrages in der Regel dem Pächter bezw. dessen Erben das Recht zuzugestehen, den auf ihre Kosten erbauten Schuppen abzubrechen und das Material zu behalten, und will hiermit bei der Großherzoglichen Staatsregierung anregen, ein diesem Grundsatz entsprechendes einheitliches Formular für alle Verpachtungen von Eisenbahn-Grundstücken zum Schuppenbau aufstellen zu lassen.

Da Seitens des Regierungskommissars eine nochmalige Prüfung der Sache zugesagt wurde, wird der Ausschuß einen förmlichen Antrag hierauf nicht zu stellen brauchen, zumal auch die mehrgedachte Petition nicht dahin abzielt, und beantragt derselbe:

## Antrag Nr. 8a:

Der Landtag wolle die Petition des W. Müller zu Nordenham für erledigt erklären.

## Nebenanlage Nr. 9 zu Anlage 116.

Betreffend Erweiterung des Bahnhofs Bramsche.

Die Bahn Delmenhorst-Hesepe erhält ihren Anschluß an die Bahn Osnabrück-Quakenbrück auf der freien Strecke wahrscheinlich etwa 3 km von Bramsche. Es wird beabsichtigt, die Züge der Bahn Delmenhorst-Hesepe, ihre Zug-Ausgangs- und Zug-Endstation, nach Bramsche zu verlegen.

Der Ausschuß erachtet die Verlegung der Anfangs- und Endstation der Bahn Delmenhorst-Hesepe nach Bramsche für zweckmäßig, und alsdann die in Aussicht genommenen Bahnerweiterungen für nothwendig.

Der Ausschuß stellt daher den

## Antrag Nr. 9:

Der Landtag wolle die für die Erweiterung des

Bahnhofs Bramsche eingestellte Summe mit 54 000 *M* für 1897 und mit 30 000 *M* für 1898, in Summa mit 84 000 *M* bewilligen.

Nebenanlage Nr. 10 zu Anlage 116.

Ergänzung und Vermehrung der Betriebsmittel.

Es ist in den letzten Jahren bereits viel für Vermehrung der Betriebsmittel geschehen, jedoch nach Erklärung des Regierungskommissars, welcher der Sitzung des Ausschusses beiwohnte, sind für unseren Betrieb nicht diejenigen Betriebsmittel vorhanden, daß damit den Anforderungen genügt werden kann, und ist die Nothwendigkeit der Anschaffung der in Nebenanlage Nr. 10 näher gekennzeichneten Betriebsmittel dringend erforderlich. Im Uebrigen verweist der Ausschuß auf die Begründung in der Vorlage.

Bemerkt wird, daß die in der Nebenanlage 10 eingestellten Umladewagen auch auf andern Stationen als Nordenham verwendet werden können.

Der Ausschuß stellt daher den

Antrag Nr. 10:

Der Landtag wolle die für Ergänzung und Vermehrung von Betriebsmitteln geforderten Mittel in der Summe

von 656 000 *M* für 1897,

" 492 000 " " 1898,

" 114 000 " " 1899,

in Summa mit 1 262 000 *M* genehmigen.

Antrag Nr. 11:

Der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die nach den Anlagen 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10 erforderlichen Mittel, so wie dieselben vom Ausschuß beantragt wurden, in der Gesamtsumme von 2 344 372 *M* zu Lasten des Eisenbahnaufwands angeliehen werden, so weit nicht die Mittel desselben bereits Deckung gewähren sollten

Namens des Eisenbahnausschusses.

Die Berichterstatter.

Für die Anlagen 1, 2, 3, 4: Wallrichs.

" " " 5, 6, 7: Thorade.

" " " 8, 9, 10: Schulte.

## Anlage 215.

### Bericht

des Finanzausschusses, betreffend die Erweiterung der Hafenanstalten zu Elsfleth durch Erbauung eines Längspiers.

(Anlage 117.)

Nachdem zur Förderung des wirthschaftlichen Aufschwunges der Stadt Elsfleth sich daselbst eine Heringsfischerei-Gesellschaft gebildet, diese am Nordende des dortigen Hafenterrains eine größere Grodenfläche erworben und behufs späterer Benutzung als Lagerplatz zweckentsprechend erhöht hat, macht sich das Bedürfniß nach Schaffung einer geeigneten Anlegevorrichtung geltend.

Die Staatsregierung will dem Wunsche der Stadt, bezüglich der Interessenten, dadurch entgegenkommen, daß sie das reichsseitig ebenfalls subventionirte Unternehmen ihrerseits durch Erbauung eines hölzernen Längspiers vor dem erwähnten Lagerplatze, unterstützt und beantragt die Bewilligung von 33 000 *M* für diesen Zweck.

Da der Wohlstand der Stadt Elsfleth in den letzten

Jahren sehr zurückgegangen ist und Maßnahmen des Staates, welche dem Gesamtinteresse dienen, diesen Rückgang zum Theil mit herbeigeführt haben, so ist es durchaus gerechtfertigt, daß der Staat auch dazu beiträgt, ein Unternehmen zu unterstützen, das geeignet erscheint, neues wirthschaftliches Leben wach zu rufen; ganz abgesehen davon, daß auch der Staat durch Pierabgaben und Eisenbahnfrachten direkte und indirekte Einnahmen zu erwarten hat.

Der Ausschuß beantragt deshalb, unter Bezugnahme auf die Ausführungen in der Vorlage:

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

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Schröder.

# Anlage 216.

## Bericht

des Eisenbahnausschusses über das Schreiben des Staatsministeriums vom 19. Januar 1897, betreffend den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1897/99 und die vorläufige Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1894/96,

(Anlage 119 Seite 727.)

ferner über die Anlage B nebst Nachfuge und C zum Schreiben des Staatsministeriums vom 14. Dezember 1896, betreffend Uebertragung von Mitteln aus dem Eisenbahnbaufonds der Finanzperiode 1894/96 auf 1897/99 und Uebersicht über die Kosten der Erweiterung des Güterbahnhofes Oldenburg bezw. Nachbewilligung dafür.

(Anlage 71 Seite 643.)

Die Nebenanlage 2 zu Anlage 119 enthält eine vorläufige Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96, welche einen Kassenbehalt von 1 990 071,83 *M* aufweist. Dieser Kassenbehalt ist zwar vorläufig auf den Voranschlag für 1897/99 zu übertragen, kann aber noch nicht als feststehend betrachtet werden, da die schlüssige Nachweisung erst später aufgestellt werden kann. Wie aus der Nachweisung hervorgeht, gestaltet sich das Rechnungsergebnis des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 wesentlich anders, als der Voranschlag. Die Einnahmen sollten nach dem Voranschlag 11 107 884 *M* und die Ausgaben 12 315 824 *M* betragen, während thatsächlich 8 933 430,36 *M* vereinnahmt und 6 966 362,95 *M* verausgabt wurden. Der große Unterschied wird namentlich durch Uebertragung erheblicher Summen für noch nicht fertiggestellte Bauobjekte und durch Mindereinnahme aus Anleihen veranlaßt. Die vergleichende Uebersicht und die Bemerkungen zu den einzelnen Positionen derselben giebt darüber Auskunft. Zur weiteren Erläuterung darf hier indeß noch Folgendes angeführt werden.

Zu §§ 3/4 der Einnahmen. Die Ueberschüsse der Eisenbahn-Betriebskasse, welche hier für die Jahre 1893, 1894, 1895 einzustellen sind, d. h. soweit sie dem Baufonds überwiesen werden, haben nach dem Voranschlage 709 340 *M*, thatsächlich aber 1 579 937,97 *M*, also 870 597,97 *M* mehr betragen als veranschlagt.

§ 2 der Einnahmen enthält die Ueberschüsse des am 1. Januar 1894 aufgelösten früheren Eisenbahn-Erneuerungsfonds, welche nach dem Voranschlage 360 000 *M* betragen sollten. Nach einer Mittheilung des Regierungskommissars wurden thatsächlich vereinnahmt

1894 Mai 29 (abschläglich) . . . . .	300 000,— <i>M</i>
„ Juli 14 (restlich) . . . . .	30 689,17 „
Zusammen	330 689,17 <i>M</i>

Davon ab:

nach Verfügung vom 16. Oktbr. 94  
die zur Auflösung des Vorschuss-

Kontos „Haltestelle Nutteln“ an die Eisenbahnkasse zu zahlenden . . . . .	4 417,06 <i>M</i>
Bleiben	326 272,11 <i>M</i>

Dazu:

1895, August 23. Aus dem Erneuerungsfonds pro 1893 von den auf 1894 auf Vorschusskonto übertragenen rückständigen Anlagen, nämlich die für die Höherlegung der Jahrbahnen der Brücken über die Heidtruger Bäche, über den Barrelbach und die Welse ersparten . . . . .

2 077,48 „

1896, Juli 29. Rückstände aus dem früheren Erneuerungsfonds bezw. Gelder desselben, welche bei seiner Auflösung noch nicht verausgabt waren, weil die betr. Bauobjekte noch nicht hatten fertig gestellt werden können. Diese sind 1894 und 1895 fertig gestellt und es sind an Baugeldern übrig geblieben. . . . .

4 213,22 „

Zusammen 332 562,81 *M*

welche für den Eisenbahn-Baufonds vereinnahmt wurden.

Zu § 15 der Einnahmen (s. auch Vorbemerkungen zum Voranschlag 1897/99). Aus Anleihen wurden bisher 6 373 425,11 *M* gedeckt, dazu kommen 1897 noch zu vereinnahmen 975 000 *M*, also im Ganzen 7 348 425,11 *M*, so daß die Staatsregierung nach dem Gesetze vom 7/4. 94 noch ermächtigt ist, 10 611 336,89 *M* ferner anzuleihen.

Zu § 9d der Ausgaben. Für Ausbau des zweiten Gleises zwischen Hude und Delmenhorst wurde 16 617,30 *M* weniger ausgegeben als veranschlagt. Da der Eisenbahn-Direktion dafür die volle bewilligte Summe von 430 000 *M* überwiesen war, so fließen die ersparten 16 617,30 *M* in den Eisenbahn-Baufonds zurück, ebenso aus Position 9c

4600,81 *M* für Ersparung beim Umbau der Brücke über die Ollen.

Die Nachweisungen lassen erkennen, daß es thätlich nicht möglich ist, einen auch nur einigermaßen zutreffenden Voranschlag des Eisenbahn-Baufonds für die Finanzperiode aufzustellen. Es dürfte aber erwünscht sein, baldmöglichst einen endgültigen Abschluß der Einnahmen und Ausgaben und eine Berichtigung des Kassenbestandes für den neuen Voranschlag aufzustellen. Der Ausschuß beantragt demnach:

Antrag Nr. 1:

Der Landtag wolle die Nebenanlage 2 zu Anlage 119 für erledigt erklären und die Staatsregierung ersuchen, der nächsten Versammlung des Landtages eine schlüssige Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für die Finanzperiode 1894/96 vorzulegen.

Zum Voranschlage des Eisenbahn-Baufonds für die Finanzperiode 1897/99 hat der Ausschuß Folgendes zu berichten:

Zu § 1 der Einnahmen. Der nach den Nachweisungen (Nebenanlage 2) verfügbare Kassenbestand von 1 990 071,83 *M* gelangt hier nicht vollständig zur Einnahme, da noch 189 700 *M* für Bauobjekte aus 1894/95 zu verbuchen sind, demnach Kassenbestand 1 800 372 *M*.

Zu § 2. Der Ueberschuß der Eisenbahnbetriebskasse für 1896 wird hier mit 200 000 *M* veranschlagt, während derselbe nach dem Voranschlage für 1896 141 250 *M* betragen sollte. Im Jahre 1893 und 1894 betrug dieser Ueberschuß noch 436 390 *M* resp. 568 527 *M*. Wenn für 1896 nicht die gewohnten, über den Voranschlag hinausgehenden Ueberschüsse erreicht sind, so erklärt sich das zum Theil dadurch, daß in dem betreffenden Jahre sehr erhebliche Aufwendungen für Erneuerung des Oberbaus erforderlich waren, dagegen ist aber nicht zu verkennen, daß die Einnahmen aus dem Güterverkehr nicht die Zunahmen früherer Jahre zeigen.

Zu § 10, Bauzinsen. Es wird hier auffallen, daß für die Strecke Lohne-Hesepe, welche noch nicht in Angriff genommen ist, bereits 117 185,26 *M* zur Auszahlung gelangten. Ein Theil dieses Betrages wurde für Vorarbeiten verausgabt, der größere Theil aber, und zwar 98 535,26 *M* für Betriebsmittel. Wie bekannt, werden für Betriebsmittel bei Neubauten 5000 *M* fürs Kilometer veranschlagt. Die aus dieser Bewilligung zur Verfügung stehenden Gelder sowie ferner noch die im vorigen Landtage (Anl. 105) außerdem für Betriebsmittel bewilligten 682 500 *M* sind verausgabt, letztere schon in den Jahren 1894 und 1895.

Zu den übrigen Positionen der Einnahmen hat der Ausschuß nichts zu bemerken gefunden.

Ausgaben.

Im Allgemeinen ist auch hier, soweit nicht auf Grund besonderer Vorlagen Bewilligungen zu einzelnen Positionen stattgefunden haben, eine ausreichende Begründung im Voranschlage enthalten, worauf Bezug genommen wird. Im Einzelnen wird bemerkt:

Zu § 1 und § 14 der Ausgaben. Der Landtag hat beschlossen, von den für Signal- und Sicherungsanlagen geforderten 263 000 *M* 25 000 *M* auf die Anlagekosten der Bahn Oldenburg-Brake zu übertragen, da diese Kosten durch die Einführung der Bahn in den Bahnhof Oldenburg verursacht werden. Der Ausschuß beantragt dementsprechend:

Antrag Nr. 2:

Der Landtag wolle zu § 1 der Ausgaben weitere 25 000 *M* für Signal- und Sicherungsanlagen für 1897 einstellen und denselben Betrag von § 14 der Ausgaben (Stellwerksanlagen) für 1897 absetzen.

Zu § 3, Kosten der Bahnstrecke Lohne-Hesepe hat der Landtag auf Grund der Anlage 123 weitere 110 000 *M* bewilligt. Dieser Betrag ist hier nachträglich in den Voranschlag aufzunehmen. Es wird demnach beantragt:

Antrag Nr. 3:

Zu § 3 der Ausgaben sind die ferner bewilligten 110 000 *M*, also anstatt 781 408 *M* = 891 408 *M* einzustellen.

Zu § 8 der Ausgaben ist zu bemerken, daß aus dem Eisenbahnbaufonds die Anleihe der Gemeinde Lönningen für die jetzt verstaatlichte Bahn Essen-Lönningen im Jahre 1899 zurückgezahlt werden soll.

Zu § 9, Kosten der Erweiterung des Güterbahnhofs Oldenburg. Nach einer speziellen Nachweisung (Anlage C zu Anlage 71) wurden für diese Erweiterungen 2039,47 *M* mehr verausgabt, als zur Verfügung standen. Der Ausschuß empfiehlt die in Anlage 71 beantragte Nachbewilligung dieses Betrages und beantragt:

Antrag Nr. 4:

Den nach Anlage C zu Anlage 71 ermittelten Fehlbetrag zur Erweiterung des Güterbahnhofs Oldenburg im Betrage von 2039,47 *M* rund 2040 *M* für 1897 aus dem Eisenbahnbaufonds nachzubewilligen.

Zu § 11. Nachdem der Landtag beschlossen hat, für Anlage eines Tunnels zur Zeit keine Mittel zu bewilligen, beantragt der Ausschuß:

Antrag Nr. 5:

den § 11 zu streichen

und dementsprechend

Antrag Nr. 6:

die §§ 12—22 mit §§ 11—21 zu bezeichnen.

Zu § 13, jetzt § 12. Dem Beschlusse des Landtages entsprechend, beantragt der Ausschuß

Antrag Nr. 7:

Für Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg anstatt 358 722 *M* nur 334 422 *M* zu bewilligen, also 24 300 *M* abzusetzen.

Zu § 14, jetzt 13. Hier sind für 1897 25 000 *M* abzusetzen, entsprechend dem Antrag 1 des Ausschusses.

Zu § 15, jetzt 14 (Bahnhof Delmenhorst). Nach Beschluß des Landtages zu Anlage 116, Nebenanlage 6 sind die für 1898 eingestellten 36 000 *M* auf 1897 zu übertragen. Es sind also hier einzustellen

für 1897	109 000 <i>M</i>
" 1898	nichts
" 1899	21 000 <i>M</i> .

Zu § 20, jetzt § 19. Dieser Position ist eine Uebersicht der Zinsen für sämtliche zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds gemachten Anleihen beigelegt. Von der Gesamtsumme dieser Zinsen sind die aus der Eisenbahn-Betriebs-Kasse für 1897/99 für fertig gestellte Bauten zu zahlenden Zinsen (Anlage 22 des Voranschlags der Eisenbahn-Betriebs-Kasse) soweit solche schon jetzt zu ermitteln sind, abgezogen, so daß also der Eisenbahn-Baufonds nur noch die Zinsen für Bauten, welche noch nicht dem Betriebe übergeben sind, zu tragen hat. Der 25. Landtag hat bei Berathung des Voranschlags des Eisenbahn-Baufonds für 1894/96 (Antrag Nr. 4 des betr. Ausschusses) beschlossen:

„Die Staatsregierung zu erfuchen, dem nächsten Landtage eine Vorlage zu unterbreiten, welche bezweckt, alle aus Mitteln des Eisenbahn-Baufonds fertiggestellten Objekte wieder aus dem Baufonds auszuscheiden und dem Anlagekapital hinzuzuschreiben, so daß die Eisenbahn-Betriebs-Kasse die Zinsen für diese Beträge an die Landeskasse abzuliefern hat.“

Nachdem nun die Staatsregierung diesem Erfuchen im Voranschlage der Eisenbahn-Betriebs-Kasse (Anlage 22 zu demselben) und jetzt im Voranschlage des Baufonds bei der Zinsberechnung nachgekommen ist, erledigt sich damit der betr. Antrag des 25. Landtages.

Zu den Pos. 10—18 bemerkt der Ausschuß noch im Allgemeinen, daß zwar nach den gegenwärtigen gesetzlichen Bestimmungen alle Objekte über 40 000 *M* aus dem Eisenbahn-Baufonds zu bestreiten sind, daß es sich aber doch in Zukunft empfehlen dürfte, in Erwägung zu ziehen, ob nicht für manche Anlagen, welche lediglich zur Erneuerung und Ergänzung der fertigen Bahnen dienen, die Mittel der Eisenbahn-Betriebs-Kasse mehr als bisher herangezogen werden müßten. Es ist nicht die Absicht des Ausschusses, die Frage schon in diesem Landtage zur Entscheidung zu bringen, da sie einer reiflichen Ueberlegung bedarf. Es ist dabei zu berücksichtigen, daß z. B. bald der Zeitpunkt eintreten wird, wo ein großer Theil der vor 30 Jahren angeschafften Betriebsmittel vollständig verbraucht ist. Auch ein Theil der ersten Bahnanlagen wird nach und nach erneuert werden müssen. Der Ersatz für solche Betriebsmittel und Anlagen wird aber zur Zeit aus Anleihen zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds beschafft, sofern es sich um Ausgaben über 40 000 *M* handelt und nicht lediglich Erneuerung des Oberbaus in Frage kommt, während es doch auf der Hand liegt, daß solcher Ersatz den wirklichen Werth der betr. Bahnstrecken nicht erhöht, sondern denselben nur auf seiner ursprünglichen Höhe erhalten soll. Das jetzige Verfahren wird also dahin führen, daß die Ergebnisse der Jahresabschlüsse der Betriebskasse gün-

stiger erscheinen, als sie es thatsächlich sind. Bei der verhältnißmäßig großen Ausdehnung unseres Eisenbahnwesens ist es aber von größter Wichtigkeit, ein richtiges Bild von dem Stande des Unternehmens und seiner Ertragnisse zu gewinnen. Man wird also in Zukunft nicht umhin können, die Frage zu prüfen, ob nicht ein Theil solcher Ausgaben, wie sie in § 10—18 dieses Voranschlags speziell in § 18 (Ergänzung der Betriebsmittel) enthalten sind, nur als Ersatz für verbrauchte Gegenstände anzusehen ist, ferner ob es in solchem Falle nicht geboten sein dürfte, die Mittel für solche Gegenstände für Rechnung der Eisenbahn-Betriebs-Kasse anzuleihen, zu verzinsen und zu amortisiren oder solche Mittel aus einem zu diesem Zwecke zu bildenden Reservefonds zu entnehmen.

Nach § 12 der Einnahmen sind die Mittel für die Ausgaben, soweit sie nicht durch sonstige Einnahmen gedeckt werden, durch Anleihe zu beschaffen und zwar

für 1897	. . .	1 653 921 <i>M</i>
" 1898	. . .	1 854 294 "
" 1899	. . .	559 216 "
zusammen		4 067 431 <i>M</i>

Falls die Ausschußanträge angenommen werden, sind abzusetzen:

die Position 11 der Ausgaben	. . .	110 000 <i>M</i>
" " 13 " "	. . .	24 300 "
zusammen		134 300 <i>M</i>

Dagegen mehr bewilligt zu § 3 . . . 110 000 "

Im Ganzen abzusetzen . . . . . 24 300 *M*

Der Gesamtbetrag der aus Anleihen zu beschaffenden Mittel beträgt demnach 4 043 131 *M*.

Zu Position 21 und 22, jetzt 20 und 21 (Zinsen). Die Zinsbeträge vertheilen sich, den Aenderungen entsprechend, anders auf die einzelnen Jahre der Finanzperiode.

Der Ausschuß beantragt:

Antrag Nr. 8:

Der Landtag wolle dem Voranschlage des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1897/99 mit den beschlossenen Aenderungen seine Zustimmung ertheilen und sich damit einverstanden erklären, daß die zu demselben erforderlichen Mittel im Gesamtbetrage von 4 043 131 *M* im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnbaufonds nach Bedarf aufgebracht werden, soweit nicht bereits das Einverständnis des 25. Landtags für die in den Vorbemerkungen des Voranschlags angegebene restliche Anleihe summe im Betrage von 1 611 336,89 *M* ertheilt ist.

Nachdem die Nebenanlage C zu Anlage 71 bereits mit Antrag 4 des vorstehenden Berichtes erledigt ist, bleibt noch nach, über die Anlage B mit Nachfuge zu Anlage 71 zu berichten. Diese Nebenanlage enthält ein Verzeichniß derjenigen Bauobjekte aus der Finanzperiode 1894/96, welche bis zum Ablauf des Jahres 1896 nicht fertig gestellt werden konnten. Die Verzeichnisse enthalten die er-

forderlichen näheren Nachweise, so daß der Ausschuß im Allgemeinen auf dieselben verweisen kann. Zur Erläuterung des Betrages für Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg darf noch bemerkt werden, daß derselbe sich wie folgt zusammensetzt:

Es wurden ausgezahlt für 1894/95 . . . . .	601 034	M
dazu Voranschlag für 1896 . . . . .	231 016	"
für die Fußwegüberführung . . . . .	35 500	"
	<hr/>	
	zusammen 867 550	M

Es handelt sich nun nicht um eine Uebertragung der Mittel auf den Voranschlag für 1897/99, denn diese hat

soweit erforderlich stattgefunden, sondern um eine Uebertragung der bei der Eisenbahn-Verwaltung geführten Konten für die betr. Objekte, soweit sie nicht abgerechnet sind, auf die Finanzperiode 1897/99.

Dazu beantragt der Ausschuß mit

Antrag Nr. 9:

Der Landtag wolle sich mit der in der Nebenanlage B und Nachfuge zu Anlage 71 geforderten Uebertragung einverstanden und diese Anlagen für erledigt erklären.

**Namens des Eisenbahnausschusses.**

Der Berichterstatter.

Schulze.

# Anlage 217.

## Bericht

des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betreffend  
Zusatz zu Artikel 26 des revidirten Civilstaatsdienergesetzes.

(Anlage 120 Seite 741.)

Nachdem das Fahrrad als bequemes und rasches Beförderungsmittel auf Landstraßen und Wegen immer mehr Verbreitung gefunden, und dasselbe auch von Beamten auf ihren Dienstreisen benutzt wird, erscheint es angezeigt, dasselbe bei der Bemessung der Transportkosten für Beamte zu berücksichtigen und den Artikel 26 des Civilstaatsdienergesetzes vom 28. März 1867 dementsprechend zu ergänzen.

Der Ausschuß ist davon überzeugt, daß die Benutzung des Fahrrades bei einer Vergütung von 10  $\mathcal{M}$  pro Kilometer eine Ermäßigung der Transportkosten herbeiführen wird.

Er setzt jedoch voraus, daß in dem Falle, wenn mehrere Beamte von einem Orte aus eine gemeinschaftliche Dienstreise zu machen haben und dabei ein Gespann benutzt werden muß, nur dieses, und nicht auch noch ein eventuell benutztes Fahrrad in Anrechnung gebracht werden darf.

Demnach stellt der Ausschuß den Antrag:

Der Landtag wolle dem vorgelegten Gesetzentwurf seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

**Namens des Verwaltungsausschusses.**

Der Berichterstatter.

Alfs.

## Anlage 218.

### Bericht

des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betreffend Zusatz zu Artikel 26 des revidirten Civilstaatsdienergesetzes. (Anlage 120 Seite 741.)

Nachdem der Landtag den Gesetzentwurf in erster Lesung angenommen, beantragt der Ausschuß:

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

Namens des Verwaltungsausschusses.

Der Berichterstatter.

Ufs.

## Anlage 219.

(Zu Anlage 121.)

An den Vorsitzenden des Finanzausschusses, Herrn Landtagsabgeordneten Jürgens hier.

Im Auftrage der Großherzoglichen Staatsregierung erlaube ich mir unter Bezugnahme auf das dem Landtage zugegangene Schreiben vom 30. v. Mts., betreffend die Wiederherstellung der abgebrannten Gebäude auf dem Vorwerke Bleyersande III, Ihnen die ergebnste Mittheilung zu machen, daß in Folge einer nachträglich erforderlich gewordenen Berichtigung der Abschätzung des Brandschadens

die Brandentschädigungssumme von 19 980 *M* auf 19 280 *M* herabgesetzt worden ist.

Der für den veranschlagten Neubau in den Vorschlag der Ausgaben der Landeskasse pro 1897 zu § 160 a einzustellende Fehlbetrag erhöht sich darnach von 15 500 *M* auf 16 200 *M* und bitte ich dies bei der Beschlußfassung des Ausschusses berücksichtigen zu wollen.

Oldenburg, 1897 Februar 16.

Der Regierungskommissar.  
Deltmann.

## Anlage 220.

### Bericht

des Eisenbahnausschusses über das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 4./5. Februar 1897, betreffend Bewilligung von 110 000 *M* Grunderwerbskosten für die Eisenbahn Lohne-Hesepe. (Anlage 123 Seite 747.)

Bekanntlich sind die Kosten der Bahnstrecke Landesgrenze-Hesepe, eines Theilstückes der projektirten Bahn Lohne-Hesepe, zu 545 000 *M* veranschlagt und zusammen-

mit den Baukosten der Strecke Lohne-Landesgrenze bewilligt worden.

Dabei ist davon ausgegangen, daß der erforderliche