

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 221-230

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

Grund und Boden im preußischen Gebiete ebenfalls unentgeltlich bereit gestellt werde.

Die seitens der Eisenbahn-Verwaltung mit den theiligtigen preußischen Gemeinden geführten Verhandlungen haben indeß seither zu einem Ergebniß nicht geführt, vielmehr ist nicht ausgeschlossen, daß die Kosten des Grunderwerbs ganz oder theilweise auf Konto des Eisenbahnbaues zu übernehmen sind.

Der Regierungskommissar, welchen der Ausschuß gehört hat, erklärte, daß verschiedene Linien in der hier fraglichen Strecke auf preußischem Gebiete geplant seien, und daß er die Erwartung hege, daß schließlich doch noch für eine dieser Linien der Grund und Boden ganz oder zum Theil unentgeltlich werde zu haben sein; die Staatsregierung wünsche die Bewilligung der Kosten des Grunderwerbs nur, um für alle Fälle gerüstet zu sein und nicht Gefahr zu laufen, daß eventuell der Bau wegen mangelnder Mittel für Grunderwerb verzögert werde.

Der Ausschuß erkannte die Berechtigung dieses Standpunkts an, gab dabei aber einmüthig der Ansicht Ausdruck, es werde nicht verantwortlich sein, wenn die Staatsregierung, um nur die Grunderwerbskosten nicht zahlen zu müssen, eine für Bau und Betrieb minder günstige Linie wählen würde; eine möglichst gerade und kurze Linie nach Hesepe oder Bramsche sei fraglos die richtigste und würde es eine übel angebrachte Sparsamkeit sein, von einer solchen Linie wegen eines Betrages von 110 000 *M* nennenswerth abzuweichen.

Die Forderung dieser Summe für Grunderwerb beruht nach Mittheilung des Regierungskommissars auf Schätzung; ob sie ganz gebraucht oder etwas überschritten wird, steht dahin; es erscheint hiernach ausreichend, einen Betrag bis zu 110 000 *M* zur Verfügung zu stellen.

Im Ausschuß wurde noch ein Punkt berührt, welcher

die Frage betraf, ob nicht der mit Preußen geschlossene Staatsvertrag wegen des Baues der Bahn auf preußischem Gebiet dem Landtag zur Genehmigung vorgelegt werden müsse.

Auf Ersuchen des Ausschusses wurde eine Abschrift dieses Vertrags demselben mitgetheilt und vom Regierungskommissar bemerkt, daß die Staatsregierung eine Genehmigung des Vertrags durch den Landtag nicht für nothwendig erachte.

Nach Kenntnißnahme des Inhalts des Vertrages gelangte der Ausschuß an der Hand der Bestimmung im Artikel 6 a des Staatsgrundgesetzes zu der Auffassung, daß eine solche Genehmigung allerdings erforderlich sein werde, und zwar schon deshalb, weil Preußen sich das Ankaufsrecht der im Eigenthum des oldenburgischen Staats stehenden Bahn auf preußischem Territorium reservirt habe.

Der Regierungskommissar, welchem diese Ansicht mitgetheilt wurde, erwiderte, daß die Staatsregierung jedenfalls die Frage nochmals prüfen und gegebenenfalls den Vertrag dem Landtage bereitwilligst vorlegen werde.

Da im Fragefalle die Genehmigung des Vertrags nur eine formelle Bedeutung hat, so schlägt der Ausschuß vor, in dem die Grunderwerbskosten bewilligenden Beschluß durch einen bezüglichen Vorbehalt seine Auffassung kundzugeben und beantragt:

Der Landtag wolle vorbehältlich der Genehmigung des Staatsvertrages mit Preußen, soweit diese erforderlich, die weitere Summe bis zu 110 000 *M* für den Ausbau der Bahnstrecke Lohne-Hesepe zu Lasten des Eisenbahnbaufonds für das Jahr 1897 bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß die Summe, soweit nöthig, im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnbaufonds aufgebracht werde.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Hogemann.

Anlage 221.

Bericht

des Eisenbahnausschusses über das Schreiben des Staatsministeriums vom 17. Februar 1897, betreffend Uebernahme der Bahn Feber-Carolinensiel-Harle, Ankauf des Dampfers „Nordfriesland“ und Herstellung einer Landungsbrücke und einer Pferdebahn auf der Insel Wangerooge.

(Anlage 124 Seite 749.)

Wie in der Vorlage ausführlich dargelegt wird, ist das Ergebniß des Betriebes der Lokalbahn Feber-Carolinensiel-Harle, welcher nach dem Vertrage mit den Eigenthümern der Bahn für Rechnung des Staates geführt wird, so un-

günstig, daß die Staatsregierung in Erwägung genommen hat, die Bahn staatsseitig zu erwerben. Die Feber-Carolinensiel-Eisenbahn-Gesellschaft, bezw. das Bankhaus von Erlanger & Söhne ist bereit, schon jetzt die Bahn abzu-

treten, obgleich nach dem Vertrage der Staat erst nach zwei Jahren berechtigt ist, dieselbe gegen Gewährung einer Rente von 4 % des Anlagekapitals zu übernehmen. Wird dagegen das Angebot der Eigentümer, die Bahn jetzt gegen baare Rückvergütung des Anlagekapitals zu kaufen, angenommen, so erspart der Staat damit, abgesehen von einigen anderen Vortheilen, welche geboten werden, bei dem jetzigen Zinsfuß $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ % jährlich. Bei dieser Sachlage mußte der Ausschuß zunächst in Erwägung ziehen, ob das Risiko, welches mit dem Ankauf der Bahn verbunden ist, dem Staate größere Nachtheile bringen könnte, als die Fortsetzung des gegenwärtigen Vertrages.

Zur näheren Beurtheilung dieser Frage dürfte es sich empfehlen, auf die früheren Verhandlungen über den Vertrag und sodann auf einzelne Bestimmungen desselben etwas näher einzugehen.

Mit Schreiben vom 3. Oktober 1887 (23. Landtag, Anl. 16) legte das Staatsministerium dem Landtage einen mit dem Bankhause von Erlanger & Söhne geschlossenen Vertrag vor, welcher die Uebernahme des Baues und des Betriebes der betr. Bahn zum Gegenstande hatte. Auf Grund einer Schrift des damaligen Eisenbahndirektors ging die Regierung von der Voraussetzung aus, daß diese Bahn eine kilometrische Betriebseinnahme von wenigstens 4000 *M* haben werde, und daß unter dieser Annahme die Betriebskosten mit $47\frac{1}{2}$ % der Einnahmen reichlich gedeckt werden könnten. $47\frac{1}{2}$ % sollte das Bankhaus zur Verzinsung des Kapitals erhalten, während restliche 5 % einem Erneuerungsfonds überwiesen werden sollten. Dem Staate stand es auch nach diesem Vertrage frei, die Bahn zu erwerben, aber nur gegen Gewährung einer Rente von wenigstens $4\frac{1}{2}$ % des Anlagekapitals. Der Eisenbahnausschuß trug damals Bedenken, diesen Vertrag zur Genehmigung zu empfehlen (23. Landtag, Anl. 169). Er war der Ansicht, daß das Risiko des Staates bei Uebernahme des Betriebes für $47\frac{1}{2}$ % der Einnahmen zu groß sei, zumal der Vertrag eine Revision dieser Bestimmung ausschloß, daß dagegen die Eigentümer der Bahn immer auf eine angemessene Verzinsung ihres Kapitals rechnen könnten. Auch konnte man sich mit der Bedingung der Gewährung einer $4\frac{1}{2}$ % Rente für den Fall der Uebernahme der Bahn nicht einverstanden erklären. Schließlich beantragte der Ausschuß, die Bahn als Staatsbahn zu bauen, unter der Voraussetzung, daß die beteiligten Gemeinden unter gewissen Bedingungen den Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung stellten.

Leider ging die Staatsregierung auf diesen Vorschlag nicht ein. Sie betrachtete das Staatsbahnnetz als abgeschlossen und erklärte auf das Bestimmteste, daß die Bahn nicht gebaut werden könne, wenn der Landtag den Vertrag mit dem Bankhause nicht genehmige. Auch eine Verbesserung der Vertragsbestimmungen hielt die Staatsregierung damals nicht für möglich. Wesentlich aus Rücksicht gegen die betr. Gemeinden und weil man damals die Bahn allgemein für rentabel hielt, beschloß der Landtag dann die Zurückverweisung der Vorlage an den Ausschuß. Das Ergebnis war die Genehmigung des Vertrages mit einigen wesentlichen Abänderungen bezw. Verbesserungen, welche lediglich der Initiative des Ausschusses zu verdanken waren und

später von dem Bankhause von Erlanger & Söhne genehmigt wurden. So entstand der in der Nebenanlage 1 zur Vorlage 124 abgedruckte Vertrag, welcher neben anderen Verbesserungen auch dem Staate das Recht zuerkannte, nach Ablauf von 10 Jahren das Eigenthum der Bahn gegen Gewährung einer Rente von 4 % des Anlagekapitals zu erwerben.

Die Befürchtung des damaligen Ausschusses, daß das Uebereinkommen für den Staat immer noch ein sehr ungünstiges bleiben würde, ist aber leider zutreffend gewesen. Man war damals nicht in der Lage, alle Nachtheile eines so ungewöhnlichen Vertrages vollständig zu übersehen und es hat sich namentlich sehr bald herausgestellt, daß die ganze Grundlage der damaligen Berechnung, — die Annahme einer kilometrischen Einnahme von 4000 *M* — gänzlich verfehlt war. Die höchste Einnahme, im Jahre 1896, hat nur etwa 2956 *M* fürs Kilometer der jetzt 20,12 km langen Strecke betragen, früher noch erheblich weniger. Daß der Staat bei solchen Einnahmen bis jetzt rund 192 000 *M* zusetzen mußte, ist leicht zu erklären, — der Eisenbahngesellschaft bleibt aber immer noch eine Verzinsung von etwa 3,5 bis 3,6 % des thatsächlich eingezahlten Kapitals, — ein Beweis, daß der frühere Eisenbahnausschuß vollständig im Rechte war, wenn er die Ansicht äußerte, daß lediglich der Staat die Gefahr des Unternehmens zu tragen habe.

Durch Ankauf der Bahn wird zwar der Staat gegenüber dem jetzigen Zustande keinen erheblichen Vortheil erreichen, aber es ist zu berücksichtigen, daß auch bei ferner steigenden Einnahmen die Fortsetzung des Vertrages dem Staate kein wesentlich besseres Ergebnis liefern würde, denn die Erfahrung hat gezeigt, daß die Betriebskosten im Verhältniß zur Einnahme von Jahr zu Jahr erheblich stärker zunehmen. Dabei kommen besonders die mit den Jahren steigenden Unterhaltungskosten in Betracht. Nach § 8 des Vertrages mit dem Bankhause soll der Erneuerungsfonds dazu dienen, 1. die Kosten der Bahnunterhaltung gleichmäßig zu vertheilen, 2. einen Stock zu erforderlichen Ergänzungen und Erweiterungen des Unternehmens zu bilden. Dieser Erneuerungsfonds, welcher z. Bt. nur noch etwa 9400 *M* beträgt, hat zweifellos schon bisher seine Zwecke nicht vollständig erfüllen können, denn ganz notwendige Ergänzungen und Erneuerungen sind theilweise vorzuschußweise auf den Betrieb übernommen, theilweise aufgeschoben. So sind z. B. die in der Vorlage erwähnten Gebäude in Carolinensiel und Hohenkirchen immer noch auf Vorschußkonto der Eisenbahnbetriebskasse gebucht. Da keine Mittel für diese Gebäude vorhanden waren, ist, wie der Herr Regierungskommissar auf Befragen mittheilte, die Eisenbahndirektion im Jahre 1891 auf den höchst eigenthümlichen Ausweg gekommen, dieselben für Rechnung der Bahnhofswirthe in Hohenkirchen und Carolinensiel zu errichten und dann denselben zu verpachten. Die Wirthe zahlten aber die bedungene Miethe nicht baar, sondern es wurde ihnen solche bis zur Abtragung der aufgewendeten Baukosten in Anrechnung gebracht.

Das Ministerium hat zunächst von dem Abschluß dieser sonderbaren Verträge nichts gewußt, später aber die nachträgliche Genehmigung verweigert. Gemäß Verfügung des

Ministeriums vom April 1894 ist dann den betr. Bahnhofs-wirthen der Betrag der Baukosten und $3\frac{1}{2}\%$ Zinsen vom 1. Mai 1891 vorschußweise aus der Eisenbahn-Betriebs-Kasse ausgezahlt worden. Auch wurden sodann gewöhnliche Miethverträge unter Zurückdatirung ihres Beginns vom 1. Mai 1891 abgeschlossen. Zum Zwecke der Beigängigmachung der damit zu Gunsten des Erneuerungsfonds der Bahn geleisteten Vorschüsse nach Maßgabe des § 9 des Vertrages mit von Erlanger & Söhne wurde die Eisenbahn-Direktion beauftragt, Vorschläge zu einer Verständigung herbeizuführen, die aber nicht den gewünschten Abschluß fanden. Der angezogene Vertrag ist leider so unbestimmt abgefaßt, daß Differenzen bei Auslegung desselben unvermeidlich sind. Nach § 9, Absatz 1 können Zweifel darüber entstehen, welche Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds nothwendige sind. Der zweite Absatz sagt: „Reichen die Mittel des Erneuerungsfonds zu solchen Verwendungen (d. h. für Ergänzungen und Erweiterungen) nicht aus, so bleibt die Ausgabe und deren Vertheilung besonderer Verständigung vorbehalten. Soweit das Bankhaus Beiträge leistet, werden dieselben dem Anlagekapital zugeschrieben.“

Wie aus der Vorlage hervorgeht, sind nun, abgesehen von den Kosten obiger Gebäude, für 1897 neue Erweiterungen und Ergänzungen im Betrage von 37 000 *M* in Aussicht genommen. Vorausgesetzt, daß überhaupt mit dem Vorstande der Feber-Carolinensiel-er Eisenbahn-Gesellschaft eine Verständigung darüber zu erzielen, würde bei Fortsetzung des gegenwärtigen Vertrages dieser Betrag wieder dem Anlagekapital hinzugehen. Ebenso könnte es gehen mit einer Summe von rund 36 000 *M*, welche im Voranschlage der Eisenbahn-Betriebs-Kasse für Verstärkungen des Oberbaues der Bahn in den Jahren 1897/99 vorgesehen sind, sowie mit weiteren 54 600 *M*, welche für 1900/1902 für solche Zwecke bereits in Aussicht genommen sind. Je später also die Bahn in das Eigenthum des Staates übergeht, desto höher wird das Anlagekapital anwachsen, während die Bahn zur Zeit für den Betrag des ursprünglichen Anlagekapitals (allerdings einschließlich der sogenannten Geldbeschaffungskosten im Betrage von 60 000 *M*) zu haben ist. Dagegen vergütet die Eisenbahn-Gesellschaft dem Staate 20 974,96 *M* für die mehrfach erwähnten im Jahre 1891 errichteten Gebäude und überweist einen Erneuerungsfonds von 15 350 *M* und einen Reservefonds von 2830 *M* dem Staate. Der hier erwähnte Erneuerungsfonds ist, wie zur Aufklärung bemerkt werden muß, eine besondere Reserve der Eisenbahngesellschaft, also nicht mit dem nach § 7, 8 und 9 des Vertrages aus 5 % der Einnahmen zu bildenden Erneuerungsfonds zu verwechseln.

Durch vorstehende Darlegung dürfte nachgewiesen sein, daß durch den Ankauf der Bahn das Risiko für den Staat nicht erhöht wird. Der Ausschuß kann sich deshalb der Begründung des Antrages auf Seite 750 der Vorlage anschließen. Ganz so ungünstig, wie das Ergebnis des Betriebes sich aus der einfachen Vergleichung der Einnahmen mit den Ausgaben (Nebenanlage 3) darstellt, ist solches für den Staat nicht, da man immer in Betracht

ziehen muß, daß diese Strecke dem älteren Netze erheblichen Verkehr zuführt.

Sodann wird durch den Ankauf der Bahn ein immerhin lästiger Vertrag mit einer Privatgesellschaft beseitigt, ein Vertrag, welcher mit seinen dehnbaren Bestimmungen in Zukunft zweifellos der Betriebsverwaltung manche Schwierigkeiten verursachen würde.

Der Ankauf der Bahn dürfte aber besonders dann nicht zu umgehen sein, wenn der Landtag den zweiten Theil der Vorlage, die Herstellung einer Landungsbrücke und einer Pferdebahn auf der Insel Wangerooe und den Ankauf des Dampfers Nordfriesland, annehmen will. Diese Anlagen würden mit der Bahn Feber-Carolinensiel-Harle ein Ganzes bilden und die Ausführung des Projectes rechtfertigt sich nur dann, wenn die Bahnstrecke zunächst verstaatlicht wird. Der Ausschuß kann sich auch mit Bezug auf diesen Theil der Vorlage der Begründung der Staatsregierung anschließen und die Genehmigung befürworten.

Im Ausschusse erregte es Bedenken, daß der Kaufpreis für die Bahn, welche doch als fertiges Object zu betrachten, noch für Rechnung des Eisenbahnbau-fonds angeliehen werden soll. Man hielt es für richtiger, die Verzinsung gleich der Eisenbahnbetriebskasse aufzuerlegen, dagegen die Positionen 174 und 175 der Ausgaben (Bachtzins an die Eisenbahngesellschaft) fortfallen zu lassen. Die Mittel für die Anlagen auf Wangerooe würden dagegen zu Lasten des Eisenbahnbau-fonds anzuleihen und demnach die entsprechenden Positionen des Voranschlages dieses Fonds zu ändern sein. Der Vertreter der Staatsregierung erklärte sich im Ausschusse mit dieser Auffassung einverstanden und überreichte unter Zurückziehung des Antrags 1 zur Anlage 124 folgende Anträge:

Der geehrte Landtag wolle

1. zum Zwecke der Uebernahme der Bahn Feber-Carolinensiel-Harle in das Eigenthum des Staates und zum Ankauf des Dampfers „Nordfriesland“ die Summe von 849 000 *M* nebst $3\frac{1}{2}\%$ Zinsen vom 1. Januar 1897 bis zum Tage der Auszahlung an das Bankhaus von Erlanger & Söhne bzw. an die Feber-Carolinensiel-er Eisenbahngesellschaft unter Vorbehalt der endgültigen Feststellung des Betrages zu Lasten des Eisenbahnbau-fonds unter Verzinsung aus der Eisenbahnbetriebskasse für 1897 bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß dieser Betrag im Wege der Anleihe, soweit erforderlich, für Rechnung der Eisenbahnbetriebskasse aufgebracht werde;
2. zu $3\frac{1}{4}\%$ Verzinsung des nach Antrag 1 anzuleihenden Betrages zu Position 191 („Ablieferung an die Landeskasse“) des für die Finanzperiode 1897/99 festgestellten Voranschlags der Eisenbahnbetriebskasse je rund 28 000 *M* für 1897, 1898 und 1899 nachbewilligen, wogegen die zu den Positionen 174 und 175 der Eisenbahnbetriebskasse für 1897/99 eingestellten Summen mit 31 500 *M*, 32 550 *M* und 33 600 *M* fortfallen;
3. zur Herstellung einer Landungsbrücke und einer Pferdebahn auf der Insel Wangerooe die Summe

von 100 000 *M* zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds für 1897, und zwar zu den Ausgaben des für die Finanzperiode 1897/99 festgestellten Voranschlags bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß dieser Betrag im Wege der Anleihe, soweit erforderlich, für Rechnung des Eisenbahnbaufonds aufgebracht werde, so daß die nach Position 12 der Einnahmen desselben für 1897 event. anzuleihende Summe sich auf 1 729 621 *M* und der eventuelle Gesamtanleihebetrag für 1897/99 sich auf 4 143 131 *M* stellt;

4. (wie Antrag 2 der Anlage 124) die auf 37 000 *M* veranschlagten Mittel für die oben unter Ziffer 1 bis 8 aufgeführten Ergänzungen bezw. Verbesserungen der Anlagen der Bahn Jever-Carolinensiel-

Harle sowie die nachgewiesenen rückständigen Bauausgaben mit rund 3500 *M* zu Lasten der Eisenbahnbetriebskasse für 1897 bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß derselben die erübrigten Baumittel mit 852,22 *M*, sowie vorbehaltlich der Feststellung der Beträge am 1. Januar 1897 der Erneuerungsfonds der Bahn mit 9400 *M* und die Bestände des Erneuerungs- und Reservefonds der Jever-Carolinensiel-er Eisenbahngesellschaft mit 15 350 *M* und 2830 *M* sowie die von derselben zu zahlenden 20 974,96 *M* zu den angegebenen Zwecken überwiesen werden.

Der Ausschuß beantragt dazu:

Der Landtag wolle vorstehende Anträge genehmigen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Schulze.

Anlage 222.

Bericht

des Eisenbahnausschusses über die Revision des Kleitarrifs und die Melioration abgegrabener Sandflächen.
(Anlage 125 Seite 761.)

Die Vorlage behandelt zunächst die Revision des Kleitarrifs, welche in Folge eines Antrags des 25. Landtags vom 9. März 1894 seitens der Regierung vorgenommen worden ist.

Bei den Verhandlungen, welche hierüber im Ausschusse stattfanden, theilte der Regierungskommissar mit, daß die Kleitransporte, durch welche bekanntlich bezweckt wird, geringwerthiges Land dauernd ertragsfähiger zu machen, größtentheils für Rechnung des Landeskulturfonds ausgeführt würden.

Die Kosten, welche diese Meliorationen erforderten, hätten jedoch die äußerste Grenze erreicht und würde eine Erhöhung des Tarifs die Einstellung der Kleitransporte zur Folge haben müssen.

Wenn zeitweilig die Kleitransporte eingestellt worden seien, so sei dies jedoch nicht auf eine Erhöhung des Tarifs, welche nicht stattgefunden habe, sondern auf ein Mißverständnis, welches zwischen den betreffenden Behörden entstanden sei, zurückzuführen.

Der Ausschuß ist der Meinung, daß durch die Fortführung der in Rede stehenden Meliorationen nicht nur die Interessen der Landwirthschaft, sondern in Folge Erzielung eines höheren Steuerertrags aus den verbesserten Ländereien auch diejenigen des Staates in gewisser Weise

gefördert werden, und sich deshalb ein besonderer Tarif für Kleitransporte in der, seitens der Regierung vorgeschlagenen Höhe und unter den getroffenen einschränkenden Bestimmungen wohl rechtfertigen lasse, und beantragt demgemäß:

Antrag Nr. 1:

Der Landtag wolle sich mit den in der Anlage bezüglich des Kleitarrifs getroffenen Bestimmungen einverstanden, und damit den Antrag des 25. Landtags vom 9. März 1894 für erledigt erklären.

Dem zweiten Punkte, auf welchen sich die Anlage bezieht, liegt ebenfalls ein Antrag des 25. Landtags zu Grunde, welcher auf die Melioration sämtlicher an der Eisenbahn belegenen und zu Eisenbahnzwecken abgegrabener Sandflächen abzielt.

Der Ausschuß gelangte bei Verhandlung der Anlage zu der Ansicht, daß eine Kultivierung bezw. Instandsetzung der dem Staate verbleibenden Untergrundflächen, je nach Lage und Beschaffenheit derselben, nach Möglichkeit vorgenommen werden müsse, daß man aber, bezüglich der Melioration dieser Flächen durch Kleiauffuhr, den seitens der Regierung geäußerten Bedenken zustimmen müsse, da nach den Mittheilungen des Regierungskommissars die

bisher in dieser Richtung unternommenen Versuche kein günstiges Resultat ergeben hätten.

Der Ausschuß beantragt:

Antrag Nr. 2:

Der Landtag wolle den Antrag des 25. Landtags

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Thorade.

vom 9. März 1894, betreffend die Nutzbarmachung abgegrabener Sandflächen, durch die in der Anlage gemachten Ausführungen der Regierung für erledigt erklären.

Anlage 223.

Bericht

des Eisenbahnausschusses über das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 22./24. Februar 1897 nebst Anlage, betreffend den zwischen Oldenburg und Preußen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Lohne nach Hesepe (Bramsche) oder einem andern geeigneten Punkte der Eisenbahn von Osnabrück nach Quakenbrück abgeschlossenen Staatsvertrag nebst Schlußprotokoll vom 4. Mai 1896.

(Anlage 126 Seite 765.)

In dem vorgelegten Staatsvertrage ist in Bezug auf die Bahnstrecke auf preußischem Gebiete insbesondere Folgendes vereinbart worden:

1. die zu wählende Linie, die Feststellung des Anschließpunktes an der Bahn von Osnabrück nach Quakenbrück, sowie die Zahl und Lage der Stationen bedarf der Zustimmung der preußischen Regierung;
2. der oldenburgischen Regierung ist das Enteignungsrecht zugestanden;
3. zwischen Lohne und Bramsche sollen in jeder von beiden Richtungen täglich mindestens zwei Züge mit Personenbeförderung fahren;
4. bei der Anstellung von Bahnwärtern, Weichenstellern und sonstigen ähnlichen Unterbeamten der Bahn (innerhalb des preußischen Gebiets) soll auf Angehörige des preußischen Staates vorzugsweise Rücksicht genommen werden, falls geeignete Militärwärter, unter welchen die preußischen Staatsangehörigen gleichfalls den Vorzug haben, zur Besetzung der bezeichneten Stellen nicht zu ermitteln sind;
5. die preußische Regierung hat sich das gesetzliche Ankaufsrecht der (auf preußischem Gebiet belegenen) Bahnstrecke vorbehalten.

Sodann ist noch in dem Schlußprotokoll über den Bahnhof Neuenkirchen bestimmt, daß die Lage desselben thunlichst nahe an Wörden heran, mindestens aber nach Maßgabe der vorliegenden allgemeinen Vorarbeiten an der Stelle angelegt werden soll, wo die Bahn die preußisch-oldenburgische Landesgrenze und den fast unmittelbar an der Grenze entlang führenden Weg von Stickeich nach Hörsten schneidet.

Der Regierungskommissar, welchen der Ausschuß über die Vorlage gehört hat, erklärte, daß die im Fragefalle gestellten Bedingungen solche seien, wie sie Preußen regelmäßig bei Bahn-Konzessionen auf preußischem Gebiete mache.

Während die übrigen Punkte dem Ausschusse keine Bedenken verursachten, beschäftigte sich derselbe eingehender mit dem Preußen vorbehaltenen Ankaufsrecht und mit der im Schlußprotokoll näher präzisirten Lage des Bahnhofs Neuenkirchen.

Das Ankaufsrecht anlangend, so würden nach Aufgabe des Regierungskommissars gegebenen Falles die Bestimmungen des preußischen Gesetzes über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 zur Anwendung kommen.

Im § 42 dieses Gesetzes ist gesagt:

Dem (preußischen) Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen.

Hierbei ist, vorbehaltlich jeder anderweitigen, hierüber durch gütliches Einvernehmen zu treffenden Regulirung nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1. Die Abtretung kann nicht eher als nach Verlauf von 30 Jahren, von dem Zeitpunkt der Transporteröffnung an, gefordert werden.
2. Sie kann ebenfalls nur von einem solchen Zeitpunkt an gefordert werden, mit welchem zufolge des § 31 eine neue Festsetzung des Bahngeldes — welche nach § 31 nämlich alle 3 bzw. 10 Jahre geschehen soll — würde eintreten müssen.
3. Es muß der Gesellschaft die auf Uebernahme der Bahn



gerichtete Absicht mindestens ein Jahr vor dem zur Uebernahme bestimmten Zeitpunkte angekündigt werden.

4. Die Entschädigung der Gesellschaft erfolgt sodann nach folgenden Grundsätzen:

- a. Der Staat bezahlt an die Gesellschaft den fünfundzwanzigfachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämtliche Aktionäre im Durchschnitt der letzten fünf Jahre ausbezahlt worden ist.
- b. Die Schulden der Gesellschaft werden ebenfalls vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt, wogegen auch alle etwa vorhandenen Aktiv-Forderungen auf die Staatskasse übergehen.
- c. Gegen Erfüllung obiger Bedingungen geht nicht nur das Eigenthum der Bahn und des zur Transport-Unternehmung gehörigen Inventariums sammt allem Zubehör auf den Staat über, sondern es wird demselben auch der von der Gesellschaft angesammelte Reservefonds mit übereignet.
- d. Bis dahin, wo die Auseinandersetzung mit der Gesellschaft nach vorstehenden Grundsätzen regulirt, die Einlösung der Aktien und die Uebernahme der Schulden erfolgt ist, verbleibt die Gesellschaft im Besitze und in der Benutzung der Bahn.

Wie aus diesen Bestimmungen ersichtlich ist und sich auch im Uebrigen aus der ganzen Fassung des angeführten preussischen Gesetzes ergibt, paßt das ganze Gesetz eigentlich nur auf Fälle, in welchen eine Privat-Gesellschaft auf preussischem Gebiete eine Eisenbahn-Anlage unternimmt.

Der Regierungskommissar bemerkte indeß, daß Preußen die Bestimmungen dieses Gesetzes auch da anwende, wo, wie hier, ein benachbarter Staat eine Bahn baue, von welcher ein Theil Preußen berühre.

Dem Regierungskommissar wurde erwidert, daß eine Feststellung der Entschädigung nach § 42 cit. schwerlich möglich sein werde, wenn Preußen etwa nach Ablauf der 30 Jahre die Bahnstrecke auf preussischem Gebiete sollte ankaufen wollen, und zwar schon deshalb nicht, weil alsdann eine praktisch doch wohl sehr unbequeme getrennte Buchung bezüglich jener Bahnstrecke nöthig sei, worauf der Regierungskommissar erklärte, daß der Fall, daß Preußen die kleine Eisenbahnstrecke ankaufe, nicht wohl denkbar sei und ein Bedenken daher aus jener Vertragsbestimmung nicht hergeleitet werden könne.

Der Ausschuß stimmte dem im Allgemeinen zu, machte aber darauf aufmerksam, daß sowohl in dem mit Patent vom 5. März 1867 veröffentlichten Staatsvertrage zwischen Oldenburg und Preußen, betreffend die Herstellung einer Eisenbahn-Verbindung zwischen Oldenburg und Leer (oldenb. Gesetzsammlung, Bd. 20, Seite 15 ff.), als in dem mit Patent

vom 27. März 1873 publicirten Staatsvertrage zwischen den beiden genannten Staaten, betreffend Eisenbahn-Verbindung zwischen Quakenbrück und Osnabrück (oldenb. Gesetzsammlung, Bd. 21, Seite 524 ff.), sich die preussische Regierung zwar gleichfalls das Recht des Erwerbs der Bahnstrecken auf preussischem Gebiete ausbedungen habe, daß aber in diesen beiden Verträgen vereinbart sei, daß der Erwerb erfolge gegen Erstattung des Anlage-Kapitals, eine Art der Bestimmung des Kaufpreises, welche jedenfalls den oben mitgetheilten Vorschriften des § 42 des preussischen Gesetzes vorzuziehen sei, und von welcher doch angenommen werden müsse, daß die preussische Regierung dieselbe auch bei dem jetzt vorliegenden Vertrage acceptirt haben würde, wenn die diesseitige Regierung dies vorgeschlagen hätte.

Der Regierungskommissar entgegnete, daß eine derartige Bestimmung im ersten Vertragsentwurfe gestanden habe, preussischerseits aber mit Beziehung auf das angezogene Gesetz, demzufolge das Ankaufsrecht einer besonderen Auseinandersetzung nicht bedürfe, gestrichen sei. Im Uebrigen sei diesseits versucht worden, den Vorbehalt des unbedingten Ankaufsrechtes aus dem Vertrage zu entfernen, was aber ebenfalls von der preussischen Regierung unter Hinweis auf den Zwang durch das mehrcitirte Gesetz nicht angenommen sei.

Der Ausschuß hat geglaubt, diese Vorgänge erwähnen zu sollen; ein Bedenken gegen die Genehmigung des Staatsvertrages wird aus der nicht gerade zweckentsprechenden Festsetzung einer Entschädigung im Fall des Ankaufs um so weniger zu entnehmen sein, als einmal ein Ankauf der kleinen Bahnstrecke für sich allein, wie schon hervorgehoben, überall kaum denkbar ist und als, wenn ein solcher Ankauf künftig dennoch beabsichtigt werden sollte, die mangelhafte Bestimmung des event. zu zahlenden Erwerbspreises doch voraussichtlich für beide Theile gleich nachtheilig sein würde und überhaupt eine anderweite Verständigung über den Preis stattfinden müßte, — wie das ja auch im § 42 cit. im Absatz 2 vorbehalten ist.

Der zweite Punkt, mit welchem der Ausschuß sich näher beschäftigte, war die Vereinbarung im Schlußprotokoll über die Lage des Bahnhofes Neuentkirchen.

Der Bahnhof soll darnach an der Stelle angelegt werden, wie sie oben näher bezeichnet und wobei ein gewisser Spielraum freigelassen ist.

Der Ausschuß findet gegen die Vereinbarung nichts zu erinnern, spricht aber den Wunsch aus, den Bahnhof im Interesse des Orts Neuentkirchen thunlichst nahe der Chaussee von Neuentkirchen nach Alfhausen anzulegen, damit die Zuwegung nach dem Bahnhof nicht zu lang wird.

Der Ausschuß stellt den Antrag:

Der Landtag wolle zu dem Staatsvertrage, soweit erforderlich, seine Zustimmung ertheilen.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Roggemann.

Anlage 224.

Bericht

des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung — Anlage 127 — betreffend nachträgliche Aenderung des Voranschlags der Kanalbaukasse.

(Anlage 127 Seite 769.)

Im Spezial-Voranschlage der Kanalbaukasse sind 54 800 M als zur Erbauung der Cäcilienbrücke erforderliche Mittel aufgeführt. Diese Summe hat sich jedoch pro 1896 in Folge verschiedener Umstände nicht verausgaben lassen und entspricht es deshalb nur der allzeit geübten Praxis, wenn die Staatsregierung die Uebertragung der noch vorhandenen Beträge auf die Finanzperiode 1897/99 beantragt. Der Ausschuß macht den betreffenden Antrag zu dem feinigten und beantragt:

Antrag Nr. 1:

Der Landtag wolle zu der Uebertragung der solchen Falls für die bezeichneten Zwecke — Umbau der Cäcilienbrücke — aus 1894/96 zur Verfügung bleibenden Mittel auf die Finanzperiode 1897/99 die verfassungsmäßige Zustimmung geben.

Wie des Weiteren in der Anlage 127 dargelegt ist, hat sich die Nothwendigkeit eines Brückenbaus über den Barßeler Kanal herausgestellt. Der Ausschuß erkannte die in der Anlage aufgeführten Gründe unbedingt an und tritt der Ansicht der Staatsregierung in vollem Umfange bei. Demgemäß beantragt der Ausschuß:

Antrag Nr. 2:

Der Landtag wolle zum Bau einer fahrbaren Zugbrücke über den Barßeler Kanal im östlichen Kanal-

wege des Hunte-Ems-Kanals nachträglich 3000 M für 1897 in den Voranschlag II des Hunte-Ems-Kanals

D. auf dessen Strecke von der Söste bis zur Ems unter 3 für Neubau, litr. c in Ausgabe bewilligen und in Folge dessen unter

A. Einnahme

	1897	1898	Summa
zu 1a statt	142 800 M	27 200 M	170 000 M
einstellen	145 800 "	24 200 "	170 000 "
und ferner unter litr. b die durch Anleihe zu beschaffenden Mittel für 1898 von	30 675 M		
und 3000 M auf			33 675 M
und für 1899 wie bisher			32 125 "

auf zusammen 65 800 M

feststellen und in deren Beschaffung durch Anleihe willigen.

Nachrichtlich wird bemerkt, daß die vorstehende Abweichung vom Antrage der Staatsregierung zu Anlage 127 eine nothwendige Folge der zum § 183 des Voranschlags der Ausgaben für das Herzogthum Oldenburg beschlossenen Streichung von 22 000 M pro 1898 ist.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichtstatter.

Schröder.

Anlage 225.

Bericht

des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Ankauf eines Wohnhauses zu Inhauserstel.

(Vorlage 129 Abfl. Seite 1137.)

Die Großherzogliche Staatsregierung wünscht für einen der zu Inhauserstel stationirten Grenzaufseher ein dort zum Kauf angebotenes Wohnhaus als Dienstwohnung zu erwerben.

Trotz des niedrigen Kaufpreises — 2100 M — glaubt der Ausschuß in seiner Mehrheit die Bewilligung dieser Summe nicht befürworten zu sollen.

Der Ausschuß ist im Allgemeinen der Ansicht, daß die Beschaffung von Dienstwohnungen wenn irgend möglich zu vermeiden sei, da jede derartige Wohnung eine Belastung der Staatskasse bedeute, indem die Verzinsung immer nur eine recht minimale sei und nebenbei noch die Reparaturen zc. aus der Staatskasse bestritten werden müßten.

Namentlich in dem vorliegenden Falle dürften solche zu erwarten sein, da sonst nicht anzunehmen, daß das Haus mit etwas Garten für 2100 M angeboten werden würde.

Nach dem Ausschuß gewordener Information dürfte die Beschaffung einer Miethwohnung für den betreffenden Beamten nicht so schwierig sein.

Der Ausschuß beantragt daher:

Der Landtag wolle die geforderten 2100 M zum Ankauf eines Wohnhauses zu Inhauserfiel nicht bewilligen.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Feldhus.

Anlage 226.

Bericht

des Finanzausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Aufnahme einer Anleihe. Schreiben der Staatsregierung vom 11. März 1897.

(Anlage 130 Seite 775.)

Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf will sich die Großherzogliche Staatsregierung ermächtigen lassen, eine von Seiten der Gläubiger unkündbare Anleihe im Betrage von reichlich 6 Millionen Mark aufzunehmen.

Hiervon sind etwa 5 Millionen Mark für Eisenbahnzwecke, einschließlich der Uebernahme der Bahn Sever-Carolinensiel-Harle und der Herstellung einer Landungsbrücke und einer Pferdebahn auf der Insel Wangerooge bestimmt,

während der Rest zur Deckung eines Fehlbetrages im Voranschlage der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg für 1897/99 dienen soll.

Der Ausschuß findet gegen den Inhalt des Entwurfs nichts einzuwenden und stellt den Antrag:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurf seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Gramberg.

Anlage 227.

Bericht

des Finanzausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Aufnahme einer Anleihe.

(Anlage 130 Seite 775.)

Nachdem heute der Landtag dem Gesetzentwurf in erster Lesung seine Zustimmung ertheilt hat, beantragt der Finanzausschuß:

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

Namens des Finanzausschusses.

Der Berichterstatter.

Gramberg.



Anlage 228.

Bericht

des Eisenbahnausschusses über die beiden Petitionen der Firma Wilhelm Müller in Nordenham vom 5. und 7. November d. J. und die Petition des Braker Handelsvereins, betreffend Erweiterung der Bieranlagen in Brake und Gleichstellung der Bahnfrachtsätze Nordenham-Brake — hier den letzteren Gegenstand betreffend.

In den beiden Petitionen der Firma Wilhelm Müller wird die Gleichstellung der Bahnfrachtsätze für Getreide von Nordenham-Brake nach allen oldenburgischen Stationen beantragt.

In der Richtung Hude-Bremen ist der Frachttarif für beide Hasenplätze der gleiche, das Getreide wird von Nordenham, trotz seiner größeren Entfernung, für denselben Preis gefahren als von Brake.

Nach Eröffnung der Oldenburg-Braker Bahn ist ebenfalls ein Seehafen-Ausnahmetarif eingeführt, jedoch ist für Getreide ab Nordenham und Brake nach Oldenburg die kilometrische Entfernung zu Grunde gelegt und zwar nach den Beratungen und dem Beschlusse des 25. Landtags vom 7. März 1894.

Antrag des Abgeordneten Schulze über Ausnahmetarife, Bericht Seite 365.

Infolge dessen glaubt der Ausschuss die Gesuche um Gleichstellung der Bahnfrachtsätze nicht befürworten zu können und beantragt:

Der Landtag wolle über die beiden Petitionen der Firma Wilhelm Müller in Nordenham zur Tagesordnung übergehen, auch die Petition der Braker Handelskammer als erledigt ansehen.

Die Petitionen betr. Erweiterung der Bieranlagen in Brake sind der Finanzkommission übergeben.

Namens des Eisenbahnausschusses.

Der Berichterstatter.

Möhlmann.

Anlage 229.

Bericht

des Petitionsausschusses über die Petition des Wirths C. Rohr zu Wechloy, Abhaltung von Tanzparthien betreffend.

Der Petent hat für sein an der Dsener Chaussee, etwa 3,7 km von der Stadt Oldenburg entfernt belegenes Lokal nur die beschränkte Tanzerlaubnis und ist ihm hiernach nur die Abhaltung einer Tanzparthie im Monat gestattet. Er ist wiederholt unter eingehender Begründung beim Großherzoglichen Amte Oldenburg um Erweiterung der Tanzerlaubnis und um Gleichstellung mit seinen Kollegen im Osten der Stadt vorstellig geworden, hat aber stets einen abschläglichen Bescheid erhalten; eine Beschwerde gegen die Verfügung des Amtes beim Großherzoglichen Staatsministerium ist ebenfalls ohne Erfolg gewesen.

Der Ausschuss hat die Petition wiederholt einer eingehenden Prüfung unterworfen und auch den Herrn Re-

gierungskommissar um nähere Aufklärung gebeten. Der Regierungskommissar, Herr Regierungsrath Driver, hat dem Ausschusse darauf nachstehende Erklärung der Staatsregierung mit dem Ersuchen um Aufnahme derselben in den Ausschussbericht übergeben.

Erklärung der Staatsregierung.

„Der vom Petenten im Jahre 1893 in einer Beschwerdesache gegen eine ablehnende Verfügung des Amtes Oldenburg beim Staatsministerium gestellte Antrag, welchem seiner Zeit nicht stattgegeben ist, bezweckte eine volle Gleichstellung desselben in Bezug auf die Abhaltung öffentlicher Tanzbelustigungen mit den Wirthen in der

Stadt Oldenburg und deren nächsten Umgebung und war den damals für diese Wirthschaft geltenden Grundsätzen entsprechend auf die Gestattung der Tanzlustbarkeiten an jedem Sonntag im Monat gerichtet. In der vorliegenden Petition beantragt der Petent, abweichend von seinem früheren Antrage, die Freigebung von Tanzbelustigungen an einem zweiten Sonntage im Monat.

Mit diesem Antrage hätte Petent sich an die zur Entscheidung zuständigen Behörden wenden müssen. Da dieses nicht geschehen ist, so muß nach Ansicht der Staatsregierung über die Petition zur Tagesordnung übergegangen werden. Im Uebrigen wird bemerkt, daß das Staatsministerium eine generelle Revision der Bestimmungen über die Abhaltung der öffentlichen Tanzbelustigungen Seitens der in der weiteren Umgebung der Stadt wohnenden Wirthschaft, in deren Lokalen hauptsächlich städtisches Publikum zu verkehren pflegt, bereits in Aussicht genommen hat, da in neuerer Zeit, namentlich in Folge des vollen Inkrastretens der Sonntags-

ruhe und der Einrichtung neuer Eisenbahnverkehrsgelegenheiten, eine Aenderung der Verhältnisse eingetreten ist."

Die in vorstehender Erklärung vertretene Ansicht der Staatsregierung, daß über die Petition zur Tagesordnung übergegangen werden müsse, wird von der Mehrheit des Ausschusses getheilt, eine Minderheit kann sich dieser Ansicht nicht anschließen. Da aber in der Erklärung eine generelle Revision der Bestimmungen über die Abhaltung der öffentlichen Tanzbelustigungen in Aussicht gestellt wird, so glaubt die Minderheit von der Stellung weiterer Anträge Abstand nehmen zu können, indem sie annimmt, daß bei der vorzunehmenden Revision den Wünschen des Petenten Rechnung getragen wird und die Petition damit ihre Erledigung findet.

Der ganze Ausschuss spricht nur den Wunsch aus, daß mit der Revision bald vorgegangen werde und beantragt: Der Landtag wolle über die Petition des Wirths C. Rohr zu Wechloy zur Tagesordnung übergehen.

Namens des Petitionsausschusses.

Der Berichterstatter,

Ahlhorn.

Anlage 230.

Bericht des Eisenbahnausschusses über

1. die Petition des Ausschusses für die Anlage einer Eisenbahn Quakenbrück-Dinlage-Lohne.
2. das Gesuch der Gemeinde Westerstede um Verstaatlichung, Umbau und Weiterführung der Bahn Dohlt-Westerstede.
3. das Schreiben des Amtsraths des Amtes Friesoythe, betreffend Eisenbahnbau von Cloppenburg oder Ahlhorn über Friesoythe, Dohlt, Westerstede nach Grabstede.
4. die Eingabe der Oldenburgischen Landwirthschaftsgesellschaft, Abtheilung Friesoythe, betreffend denselben Gegenstand.
5. die Petition des Agitations-Comitees zur Förderung des Baues einer normalspurigen Staatseisenbahn von Friesoythe nach dem Süden, betreffend denselben Gegenstand.
6. die Eingabe des Vorstandes des Verbandes der Handels- und Gewerbe-Vereine, betreffend denselben Gegenstand.
7. die Petition des Vorstandes des Handels- und Gewerbe-Vereins zu Barel, betreffend Bau einer Eisenbahn von Barel nach Nordenham, sowie Umbau der Westersteder Bahn und Weiterführung derselben nach Bramloge.
8. die Petition des Stadtmagistrats und Stadtraths der Stadtgemeinde Cloppenburg, betreffend den Bau einer Eisenbahn von Cloppenburg über Friesoythe-Dohlt-Westerstede nach Grabstede.