

# **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 21-30

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

# Anlage 21.

## An den Landtag des Großherzogthums.

Indem die Staatsregierung dem geehrten Landtage hieneben den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend die Errichtung städtischer Bürgermeistereien, nebst Begründung und den Verhandlungen des Provinzialraths mit dem Antrage auf Ertheilung der verfassungsmäßigen Zustimmung übersendet, bemerkt sie dazu ergebenst Folgendes:

1. Dem Antrage des Provinzialraths, für den in Frage kommenden Schöffen die Dienstbezeichnung „Bürgermeister“ zu wählen, ist im Artikel 2 entsprochen. Eine Aenderung der übrigen Artikel des Entwurfs wird dadurch nicht erforderlich und sie ist deshalb auch nicht thunlich, weil sie die Sachlage, daß nicht der Bürgermeister zugleich Schöffe, sondern der Schöffe zugleich Bürgermeister sein soll, verdunkeln könnte. Die Absicht des Provinzialraths dürfte durch die vorgenommene Aenderung voll erreicht sein.

2. Dem Antrage im Artikel 3 hinter den Worten

Oldenburg, den 9. Oktober 1899.

Staatsministerium.

Tansen.

Mützenbecher.

## Nebenanlage A zu Anlage 21.

### Entwurf

eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend die Errichtung städtischer Bürgermeistereien.

#### Artikel 1.

Aus den Stadtgemeinden können auf Grund eines Ortsstatuts durch landesherrliche Verordnung Bürgermeistereien gebildet werden.

#### Artikel 2.

In den gemäß Art. 1 gebildeten städtischen Bürgermeistereien werden die Funktionen des Bürgermeisters von dem Schöffen, der die Dienstbezeichnung Bürgermeister führt, und diejenigen des Beigeordneten von einem der Beisitzer wahrgenommen; im Falle des Artikels 57 § 3 der revidirten Gemeinde-Ordnung tritt jedoch an Stelle des Bürgermeisters ein Mitglied der Regierung ein. In Betreff des Staats- und Kronguts, sowie der Staatsfinanzen überhaupt kann die Zuständigkeit des städtischen Bürgermeisters einem benachbarten staatlichen Bürgermeister übertragen werden oder die Regierung direkt eintreten.

Im Schulvorstande tritt neben dem als Bürgermeister fungirenden Schöffen einer der Beisitzer ein.

Als Bürgermeistererath fungirt der Gemeinderath.

Anlagen. XXVII. Landtag.

#### Artikel 3.

In den eine Bürgermeisterei bildenden Stadtgemeinden, in denen der Schöffe als Bürgermeister fungirt, wird der Schöffe von dem Gemeinderath gewählt und unterliegt dessen Wahl der Bestätigung durch den Großherzog. Die Wahl des Schöffen ist nicht auf die Gemeindebürger beschränkt.

Auf denselben finden die Bestimmungen des Civilstaatsdienergesetzes mit der Maßgabe Anwendung, daß die Zeit der widerruflichen Anstellung auf 5 Jahre bestimmt wird und eine Kündigung seitens des Gemeinderaths während dieser Zeit nur mit Zustimmung der Regierung erfolgen kann.

Die Dauer der widerruflichen Anstellung kann auf Antrag des Gemeinderaths vom Staatsministerium verkürzt, sowie aus besonderen Gründen bis auf 8 Jahre verlängert werden.

Den Schöffen ist in diesen Stadtgemeinden ein Gehalt zu gewähren, welches demjenigen des staatlichen Bürger-



meisters mindestens entsprechen muß und hinsichtlich dessen das Nähere im Ortsstatut zu bestimmen ist.

Die Verpflichtung des Schöffen, sowie auch der Beisitzer erfolgt vor der Regierung.

#### Artikel 4.

Die zur Bestreitung der Ausgaben der Verwaltung der städtischen Bürgermeisterei erwachsenden Kosten werden von der Gemeindefasse getragen; jedoch wird die Hälfte des zu zahlenden Wartegeldes oder Ruhegehaltes aus der Staatsfasse erstattet, falls die Stellung auf Wartegeld oder Ruhegehalt im Einverständnis mit der Regierung erfolgt ist.

## Begründung.

In der Einrichtung der Gemeindeverwaltung macht die revidirte Gemeinde-Ordnung keinen Unterschied zwischen Land- und Stadtgemeinden; sie legt dieselbe auch in den Stadtgemeinden ganz in die Hand des von den Gemeindegürgern aus ihrer Mitte zu wählenden Schöffen, dessen Amt ein Ehrenamt ist und unentgeltlich verwaltet wird.

Die Städte des Fürstenthums haben nun wenigstens zum Theil in den letzten Jahren eine solche Entwicklung genommen, daß vielleicht schon in nicht mehr allzuferner Zeit sich für die eine oder andere städtische Vertretung die Nothwendigkeit einstellen wird, die Frage prüfen zu müssen, ob die vorhandene Verwaltungsform noch dem gesteigerten Bedürfnis genügt. Dabei wird namentlich zu erwägen sein, ob die veränderten Verhältnisse es nicht zur Wahrung der städtischen Interessen erforderlich machen, daß an die Spitze der Verwaltung eine Persönlichkeit gestellt wird, die ihre ganze Arbeitskraft dem städtischen Dienst widmet, dafür aber auch eine entsprechende Vergütung bezieht, sodaß damit an die Stelle des jetzigen ehrenamtlichen Schöffen ein Berufsschöffe treten würde.

Sollten in einer Stadtgemeinde dahingehende Absichten hervortreten, so wird dann aber auch zu prüfen sein, ob die vorliegenden Verhältnisse nicht weiter dazu drängen, daß dem Schöffen für den Bezirk der Stadtgemeinde auch die Funktionen des staatlichen Bürgermeisters überwiesen werden. Anlaß zu einer solchen Prüfung wird schon die Erwägung geben, daß, falls der Schöffe in der bisherigen Weise dem Bürgermeister untergeordnet bleiben soll, kaum zu erwarten steht, daß sich dann für das Amt des Berufsschöffen ein geeigneter und tüchtiger Bewerber finden wird.

Eine solche Vereinigung des Dienstes des Schöffen und des Bürgermeisters in einer Hand läßt sich aber nur dadurch ermöglichen, daß die betreffende Stadtgemeinde aus dem Bürgermeistereibezirke ausscheidet und eine eigene Bürgermeisterei bildet, wozu es gemäß Art. 86 der revidirten Gemeinde-Ordnung eines Gesetzes bedürfen würde.

Der vorliegende Gesetz-Entwurf will nun die Bildung solcher städtischen Bürgermeistereien erleichtern und zulassen, daß dieselbe auch im Verordnungswege erfolgen kann. Der Entwurf will jedoch in dieser Hinsicht keinerlei Zwang ausüben; derselbe beschränkt sich vielmehr darauf, den Stadtgemeinden lediglich die Möglichkeit zu geben, sich zu dem

#### Artikel 5.

Die von dem Schöffen in solchen Verhandlungen, in denen er als Bürgermeister thätig ist, den gesetzlichen Bestimmungen gemäß zu berechnenden Gebühren fließen in die Gemeindefasse.

#### Artikel 6.

Die zur Ausführung dieses Gesetzes etwa erforderlichen Bestimmungen werden im Verwaltungswege getroffen. In gleicher Weise erfolgt die vermögensrechtliche Auseinandersetzung zwischen dem ausgeschiedenen und dem bisherigen Bürgermeistereibezirke.

angeführten Zwecke als eigene Bürgermeisterei einrichten zu können. Ob eine Stadtgemeinde hiervon Gebrauch machen will, bleibt also lediglich der Beschlußfassung ihrer Vertretung überlassen. Der hierzu erforderliche Beschluß ist in die Form eines Ortsstatuts zu kleiden, weil darin zugleich über verschiedene, die innere Einrichtung der Bürgermeisterei betreffende Einzelheiten Bestimmung zu treffen sein wird. Es kann jedoch nicht die ganze Regelung der hierbei in Betracht kommenden Fragen dem Ortsstatut überlassen werden; vielmehr erscheint es erforderlich, daß in einigen wesentlichen und grundlegenden Punkten, in denen es sich zugleich um eine Abänderung und Ergänzung der bestehenden Gesetzgebung handelt, eine gesetzliche Festlegung erfolgt. Zu den einzelnen zu diesem Zwecke vorgesehenen Bestimmungen des Entwurfs wird, soweit erforderlich, das Folgende bemerkt:

#### Zu Artikel 2.

Der Schöffe hat danach die sämtlichen Funktionen des staatlichen Bürgermeisters wahrzunehmen, welche demselben durch Gesetz, Verordnung oder allgemeine Anweisung überwiesen sind. Eine Einschränkung muß jedoch in Betreff des Artikels 57 § 3 der revidirten Gemeinde-Ordnung gemacht werden, indem in dem dort angegebenen Falle für den Bürgermeister ein Mitglied der Regierung einzutreten haben wird.

Weiter muß der Regierung jedenfalls vorbehalten bleiben, die Beitreibung der staatlichen Steuern und Gefälle einem benachbarten staatlichen Bürgermeister übertragen zu können. Der Staat wird Werth darauf zu legen haben, das Beitreibungsverfahren in diesen Fällen in der Hand zu behalten; außerdem wird auch den Stadtgemeinden nicht zugemuthet werden sollen, das hierzu erforderliche Personal zu beschaffen und zu besolden. Ferner ist noch zu Artikel 5 § 2 des Schulgesetzes vom 1. Mai 1861 ergänzend zu bestimmen, daß im Schulvorstande neben dem als Bürgermeister fungirenden Schöffen einer der Beisitzer einzutreten hat, da sonst der Schöffe zugleich in seiner Eigenschaft als Bürgermeister zwei Stimmen haben würde.

Um den Unterschied in der Stellung des städtischen Schöffen den Schöffen anderer Gemeinden gegenüber auch äußerlich hervortreten zu lassen, wird es sich empfehlen, demselben die Dienstbezeichnung „Stadtschöffe“ beizulegen.



Der Artikel 48 der revidirten Gemeinde-Ordnung sieht für die Gemeinden von mehr als 1000 Einwohnern die Wahl von zwei Beisitzern vor. Im Ortsstatut wird also Bestimmung darüber zu treffen sein, welcher der beiden Beisitzer als Beigeordneter zu fungiren hat; vielleicht derjenige, dem bei der Wahl die meisten Stimmen zugefallen sind.

Als Bürgermeistereirath soll der Gemeinderath fungiren; daraus folgt gemäß Artikel 3 Ziff. 1 b. des Gesetzes vom 28. März 1876 über das Armenwesen, wonach die zum Bürgermeistereirath gewählten Mitglieder des Gemeinderaths Mitglieder der Armenkommission sind, daß in den städtischen Bürgermeistereien sämtliche Gemeinderaths-Mitglieder auch Mitglieder der Armenkommission sind.

### Zu Artikel 3.

Bei der Wahl des Berufsschöffen wird man nicht mehr auf die Gemeindebürger beschränkt bleiben dürfen, da es nicht immer möglich sein wird, unter denselben eine zur Uebernahme des Schöffendienstes geeignete Persönlichkeit zu finden. Vielmehr wird zu erwarten sein, daß es sich in den meisten Fällen um fremde und ganz unbekannte Bewerber handeln wird, unter denen unter diesen Umständen der Gemeinderath unter Hinzuziehung der Ersatzmänner eine bessere Auswahl wird treffen können als die Gesamtheit der Gemeindebürger.

Da der Schöffe auch die Funktionen des staatlichen Bürgermeisters wahrnehmen soll, so hat die Staatsregierung gemäß Art. 69 § 2 des Staatsgrundgesetzes bei dessen Ernennung mitzuwirken; es soll dies in der Weise geschehen, daß zu der Wahl des Schöffen die Bestätigung des Großherzogs vorbehalten wird.

Um auch im Uebrigen den Schöffen dem Bürgermeister möglichst gleichzustellen, erscheint es erforderlich, demselben die Eigenschaft eines Civilstaatsdieners zu geben und ihm auch ein Gehalt zu sichern, welches demjenigen des Bürgermeisters mindestens gleichkommt.

Die Dauer der widerruflichen Anstellung des Schöffen ist auf 5 Jahre zu bemessen, indem davon auszugehen sein

wird, daß eine solche Zeitdauer in der Regel genügen wird, um die Tüchtigkeit desselben in hinreichender Weise zu erproben. Um aber nicht in allen Fällen daran gebunden zu sein, wird sich der Zusatz empfehlen, daß diese 5jährige Frist auf Antrag des Gemeinderaths vom Staatsministerium abgekürzt und auch bis auf 8 Jahre verlängert werden kann. Ferner wird sich, um dem Schöffen während der Dauer der widerruflichen Anstellung die erforderliche Selbstständigkeit zu sichern, die Bestimmung nicht entbehren lassen, daß eine Kündigung desselben während dieser Zeit seitens des Gemeinderaths nur mit Zustimmung des Staatsministeriums zulässig ist.

### Zu Artikel 4.

Zu den hier fraglichen Kosten werden namentlich auch diejenigen zu rechnen sein, welche die Einrichtung eines städtischen Bureaus mit dem nöthigen Schreiberpersonal erfordern wird.

Ueber die Aufbringung der Kosten wird nichts weiter zu sagen sein. Damit, daß dieselben aus der Gemeindekasse bestritten werden sollen, ist zugleich bestimmt, daß der Aufbringungsmodus derselbe sein soll wie für die anderen Gemeinde-Ausgaben.

Da der Schöffe die staatlichen Geschäfte des Bürgermeisters mit wahrzunehmen hat, wird es erforderlich und angemessen erscheinen, daß die Landeskasse, wie im Herzogthum und im Fürstenthum Lübeck bei den Bürgermeistern der Städte II. Klasse, das halbe Wartegeld oder Ruhegehalt dann übernimmt, wenn die Regierung der Stellung auf Wartegeld oder der Versetzung in den Ruhestand zugestimmt hat.

### Zu Artikel 5.

Da die Stadtgemeinde die sachlichen Kosten der Bürgermeisterei zu tragen hat, erscheint es billig, daß sie von denjenigen Verhandlungen, in denen der Schöffe als Bürgermeister fungirt, die Gebühren bezieht.

## Nebenanlage B zu Anlage 21.

### Auszug

aus dem Protokolle über die Verhandlungen des Provinzialraths des Fürstenthums Birkenfeld in der ordentlichen Versammlung im Mai 1898.

### 5. öffentliche Sitzung.

Verhandelt zu Birkenfeld in der Turnhalle des Gymnasiums am 6. Mai 1898, Vormittags 10 Uhr.

#### Anwesend:

1. als Vorsitzender: Herr Jacob Presser von Wolfersweiler;
2. der Großherzogliche Kommissar: Herr Regierungs-Präsident Barnstedt;
3. von Seiten Großherzoglicher Regierung:
  - a. Herr Regierungsassessor Drost;

#### b. Herr Amtsassessor Pralle;

4. Die Mitglieder des Provinzialraths mit Ausnahme des Alfred Loch und des Rudolf Reichard, welche ihr Ausbleiben entschuldigt haben.
5. Regierungsrevisor Schleich zu Birkenfeld als Protokollführer.

Nachdem der Vorsitzende die Sitzung eröffnet hatte,

Es folgt die beschließende Berathung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend die Errichtung städtischer Bürgermeistereien.

Art. 1 wurde nach längerer Debatte, in deren Verlaufe verschiedene Mitglieder ihren Standpunkt zu dem ganzen Gesetzentwurf wiederholt zum Ausdruck brachten und ein von einem Mitgliede gestellter Antrag zurückgezogen wurde mit der Erklärung, denselben zu Art. 6 wieder einbringen zu wollen, einstimmig angenommen.

Zu Art. 2 stellte Herr Veef folgende

Anträge:

I. An Stelle des Wortes „Stadtschöffe“ ist zu setzen „Bürgermeister“.

II. Der Passus: „In Betreff des Staats- und Kron- guts, sowie der Staatsfinanzen überhaupt kann die Zuständigkeit des städtischen Bürgermeisters einem benachbarten staatlichen Bürgermeister übertragen werden oder die Regierung direkt eintreten“

fällt weg.

Zur Begründung seiner Anträge bemerkte der Antragsteller, daß es ihm zur äußerlichen Erkennbarmachung der gleichwerthigen Dienststellung des städtischen Bürgermeisters gegenüber dem staatlichen Bürgermeister, sowie zur leichteren Ermöglichung des Engagements tüchtiger auswärtiger Kandidaten für den städtischen Bürgermeisterposten, für den qualifizierte Einheimische wohl kaum zu finden sein werden, unbedingt erforderlich erscheine, dem städtischen Bürgermeister die Dienstbezeichnung „Bürgermeister“ beizulegen und daß es eine unmotivirte, durch kein Staatsinteresse gebotene Zurücksetzung des städtischen Bürgermeisters sei, wenn demselben beispielsweise der Vorsitz in dem Schätzungsausschusse vorenthalten und statt seiner ein benachbarter staatlicher Bürgermeister mit dieser Funktion von der Regierung beauftragt würde.

Bei der Abstimmung wurde der erste Theil des Veef'schen Antrages einstimmig angenommen, der zweite Theil dagegen mit 11 gegen 2 Stimmen abgelehnt. Sodann wurde der Art. 2 mit dem ersten Abänderungsantrag Veef einstimmig angenommen.

Zu Art. 3 stellte, nachdem zunächst auf die redactionellen Aenderungen aufmerksam gemacht worden war, die infolge der soeben erfolgten Annahme des Art. 2 sowohl bei Art. 3 als auch an sonstigen Stellen des Gesetzentwurfs erforderlich würden, Herr Weis folgenden

Antrag:

Ich beantrage, in Art. 3 Abs. 1 die Worte „unter Hinzuziehung der Ersatzmänner“ zu streichen.

Herr Weis erklärte zur Begründung seines Antrages, daß seines Erachtens die Hinzuziehung der Ersatzmänner durchaus keine Gewähr für eine bessere Auswahl unter den auftretenden Bürgermeister-Kandidaten biete, wohl aber deshalb bedenklich sei, weil dadurch Leute, die bei der Wahl des bestehenden Gemeinderaths vielleicht gar keine oder nur wenige Stimmen erhalten hätten, also das Vertrauen der Wäh-

ler nicht mehr besäßen, in einer der wichtigsten Angelegenheiten der Stadt, wie es doch unzweifelhaft die Wahl des Bürgermeisters sei, ein entscheidendes Wort mitzureden hätten.

Hierauf stellte Herr Brenner folgenden

Antrag:

Ich beantrage, daß in Art. 3 Abs. 1 die Worte: „wird der Schöffe (Bürgermeister) von dem Gemeinderath unter Hinzuziehung der Ersatzmänner“ gestrichen und an deren Stelle die Worte gesetzt werden: „wird der Schöffe (Bürgermeister) durch die Gemeindebürger.“

Zur Begründung seines Antrages erklärte der Antragsteller, daß er — wie er bereits in der vorbereitenden Berathung hervorgehoben habe — es als eine unbegründete und unzulässige Beschränkung des nach der Gemeinde-Ordnung den Bürgern gewährleisteten Wahlrechts halte, wenn die Wahl des Bürgermeisters in die Hand des Gemeinderaths gelegt würde.

Bei der Abstimmung wurde zunächst der Antrag Weis mit 12 gegen eine Stimme angenommen, dann dem Abs. 1 des Art. 3 in der durch die Annahme des Weis'schen Antrages bedingten Fassung einstimmig zugestimmt und schließlich der Antrag Brenner mit 12 gegen 1 Stimme abgelehnt.

Die Abs. 2, 3, 4 und 5 des Art. 3 wurden einstimmig angenommen.

Zu Art. 4 stellten die Herren Jungbluth und Veef folgenden

Antrag:

Wir beantragen für Art. 4 folgende Fassung: „Die zur Bestreitung der Ausgaben der städtischen Bürgermeistereien erwachsenden Kosten werden von der Gemeindefasse getragen, jedoch werden den betreffenden Gemeinden von den an den Staat zu zahlenden Staatssteuern seitens des Staats 3 % zurückvergütet. Die Hälfte des zu zahlenden Wartegeldes oder Ruhegehaltes wird aus der Staatskasse erstattet, falls die Stellung auf Wartegeld oder Ruhegehalt im Einverständniß mit der Regierung erfolgt ist.“

Die Antragsteller führten aus, daß sie den von ihnen beantragten Staats-Zuschuß, bei dessen Normirung ihnen die Verhältnisse in Eutin zum Vorbilde gedient hätten, deshalb für gerechtfertigt und billig hielten, weil die Städte Oberstein und Idar, die bei dem Gesetz-Entwurfe ja überall nur in Frage kämen, neben den ihnen durch die Errichtung einer eigenen Bürgermeisterei entstehenden bedeutenden Kosten infolge der großen Steuerquote, die sie aufbrächten, auch noch einen unverhältnißmäßig hohen Beitrag zu den Kosten der staatlichen Bürgermeistereien zu leisten hätten, die letzteren außerdem entlastet würden. Ferner sei zu berücksichtigen, daß einer Vermehrung der staatlichen Bürgermeistereien durch die Theilung der jetzigen Bürgermeisterei Oberstein nur eine Frage der Zeit sei und daß dann die dem Staate erwachsenden Kosten bedeutend größer seien, als der beantragte Staatszuschuß. Von der Regierung und verschiedenen Provinzialrathsmitgliedern wurde dem Antrag entgegengetreten.

# Anlage 22.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage läßt die Staatsregierung hieneben den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend die Revision der Bestimmungen über die Ersparungskasse des Fürstenthums, nebst Begründung mit dem Antrage auf Ertheilung der verfassungsmäßigen Zustimmung ergebenst zugehen.

Oldenburg, den 9. Oktober 1899.

Staatsministerium.

Fansen.

Mußenbecher.

## Nebenanlage A zu Anlage 22.

### Entwurf

eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend die Revision der Bestimmungen über die Ersparungskasse des Fürstenthums Birkenfeld.

#### Artikel 1. Zweck und Umfang der Anstalt.

§ 1. Die durch die Bekanntmachung der Regierung vom 17. Januar 1842 auf Grund der Landesherrlich genehmigten Bestimmungen, die Errichtung einer Ersparungskasse für das Fürstenthum Birkenfeld betreffend, errichtete Ersparungskasse hat den Zweck, den im Kleinen erwerbenden Klassen zur schnellen und sicheren zinslichen Anlegung ihrer Ersparnisse Gelegenheit zu bieten und die allmähliche Vermehrung derselben zu befördern.

§ 2. Ausnahmsweise kann aus besonderen Gründen mit Genehmigung der Regierung auch anderen, als den im § 1 bezeichneten Personen, die Benutzung der Kasse gestattet werden.

#### Artikel 2. Rechte der Anstalt.

Die Ersparungskasse hat die Rechte einer milden Stiftung. Das Vermögen der Anstalt ist ein derselben gehörendes Privatvermögen, dessen Verwaltung von der Staatsfinanzverwaltung getrennt zu halten ist.

#### Artikel 3. Vertretung und Verwaltung.

§ 1. Die Vertretung der Ersparungskasse, sowie die Aufsicht und Leitung der Verwaltung derselben bleibt der Regierung übertragen.

§ 2. Der Regierung wird ein Verwalter und das sonst etwa erforderliche Hülfspersonal beigegeben.

§ 3. Die Kosten der Verwaltung werden aus der Ersparungskasse bestritten.

#### Artikel 4. Geschäftsführung.

§ 1. Die Geschäfte bei der Ersparungskasse werden

Anlagen. XXVII. Landtag.

Nach den gleichfalls beigelegten Verhandlungen des Provinzialraths hat derselbe dem Entwürfe gutachtlich zugestimmt, indem dem einzigen von ihm ausgesprochenen Wunsche, im Artikel 9 § 2 den Prozentsatz auf 5 % statt auf 8 % zu normiren, nachgekommen ist.

nach Maßgabe eines von der Regierung mit Genehmigung des Staatsministeriums zu erlassenden Geschäftsregulativs geführt.

§ 2. Das Regulativ soll veröffentlicht werden und namentlich Bestimmungen enthalten über

a. die Art und Weise der zinslichen Nugbarmachung der Gelder,

b. die Einrichtung der Buch- und Rechnungsführung.

§ 3. Die Rechnung wird jährlich am 31. Dezember abgeschlossen und nach vorgenommener Revision von der Regierung festgestellt.

§ 4. Der Rechnungsschluß soll durch das Amtsblatt bekannt gemacht werden.

#### Artikel 5. Einlagen.

§ 1. Die Einlagen in die Ersparungskasse dürfen nicht unter 1 *M* und im Laufe eines halben Jahres nicht über 300 *M* betragen.

§ 2. Ausnahmsweise können aus besonderen Gründen mit Genehmigung der Regierung höhere Einlagen als im § 1 bestimmt, angenommen werden.

#### Artikel 6. Verzinsung.

§ 1. Der Zinsfuß für die Einlagen wird von der Regierung festgesetzt und im Amtsblatt bekannt gemacht.

§ 2. Die Ersparungskasse verzinst nur volle Mark.

§ 3. Die Zinsen werden nach Kalendermonaten und zwar so berechnet, daß von den im Laufe eines Monats eingelezten oder zurückgezählten Geldern für diesen Monat keine Zinsen bezahlt werden.

§ 4. Die Zinsen können sowohl bei der Rückzahlung des Kapitals, als auch nach dem Schlusse des Rechnungsjahres (Art. 4 § 3) gegen Vorzeigung des Sparkassenbuches gefordert werden.

#### Artikel 7. Rückzahlung der Einlagen.

§ 1. Die Rückzahlung der Einlagen und die Auszahlung der angesammelten Zinsen erfolgt in der Regel ohne vorgängige Aufkündigung sofort bei der Rückforderung; die Ersparungskasse ist jedoch nicht verpflichtet, auf ein Einlegebuch innerhalb 4 Wochen mehr als einmal eine Auszahlung zu leisten, und hat das Recht, für Beträge über 50 M eine vorgängige Kündigung, und zwar für Beträge bis 100 M mit einer Kündigungsfrist von 4 Wochen, für Beträge bis 300 M mit einer Kündigungsfrist von 2 Monaten und für höhere Beträge mit einer Kündigungsfrist von 3 Monaten zu verlangen.

In Fällen innerer Unruhen, sowie in Fällen drohender oder eingetretener Kriegsgefahr kann mit Genehmigung des Staatsministeriums die Einhaltung einer Kündigungsfrist bis zu 6 Monaten für alle Rückzahlungen verlangt werden.

§ 2. Wenn das Kapital die Summe von 1500 M erreicht hat, so ist die Regierung befugt, dasselbe zu kündigen. Drei Monate nach der Kündigung hört die Verzinsung auf.

#### Artikel 8. Garantie des Staates.

Der Staat gewährleistet den Einlegern die unverfälschte Auszahlung des Kapitals und der Zinsen, soweit das Vermögen der Ersparungskasse nicht hinreichen sollte.

#### Artikel 9. Reservefonds.

§ 1. Die Ersparungskasse soll zur Deckung etwaiger Verluste mit einem Reservefonds versehen sein.

§ 2. Der Reservefonds wird aus den bisherigen und den ferneren jährlichen Ueberschüssen der Ersparungskasse gebildet. Derselbe soll 5 % der Gesamtsumme der Einlagen und mindestens 150 000 M betragen und thunlichst auf dieser Höhe erhalten werden.

§ 3. Soweit der Reservefonds die im § 2 bestimmte Höhe übersteigt, können die Jahresüberschüsse von der Regierung mit Genehmigung des Staatsministeriums zu wohlthätigen Zwecken verwandt werden, wobei jedoch darauf zu sehen ist, daß die Verwendung thunlichst den die Ersparungskasse benutzenden Klassen zu Gute kommt.

#### Artikel 10. Einlegebuch.

§ 1. Jeder Einleger erhält unentgeltlich ein mit seinem Konto im Hauptbuche übereinstimmendes, paraphirtes und mit dem Siegel der Regierung versehenes Einlegebuch, in welches alle Einlagen und Auszahlungen eingetragen werden.

§ 2. Alle Eintragungen in das Einlegebuch sind in der im Regulativ zu bestimmenden Weise seitens der Kasse zu becheinigen.

§ 3. Das Einlegebuch enthält den Namen des Einlegers und die Nummer, unter welcher das Konto des Einlegers in den Büchern der Ersparungskasse verzeichnet ist.

§ 4. Die in dem Einlegebuch verzeichneten Auszahlungen hat der Einleger gegen sich gelten zu lassen.

§ 5. Jeder, welcher eine Auszahlung aus der Ersparungskasse fordert, ist schuldig, auf Verlangen sich als Eigenthümer oder rechtmäßiger Besitzer des Einlegebuches zu legitimiren. Die Ersparungskasse kann aber jedem Inhaber eines Einlegebuches gegen Zurückgabe beziehungsweise Vorzeigung desselben den Betrag, auf welchen es lautet, nebst den Zinsen ganz oder theilweise auszahlen, ohne dem Einleger wegen des Gezahlten weiter zu haften, wenn nicht vor der Auszahlung der Einleger bei der Ersparungskasse erklärt hat, daß eine Zahlung nur an ihn oder an einen gehörig legitimirten Bevollmächtigten geschehen solle, oder durch eine erfolgte gerichtliche Anzeige über den Arrest, die Zwangsvollstreckung oder den Konkurs (Artikel 12) die Zahlung gehindert ist.

§ 6. Es soll möglichst dahin gesehen werden, daß nur die Einleger oder deren Erben oder Bevollmächtigte die eingelegten Gelder und die Zinsen derselben ausgezahlt erhalten.

#### Artikel 11. Verlust und neue Ausfertigung der Einlegebücher.

§ 1. Ist ein Einlegebuch abhanden gekommen, so hat der Einleger dieses bei der Ersparungskasse anzumelden. Der Verlust ist sofort auf dem Konto des Einlegers anzumerken, wenn die Nummer des Einlegebuches angegeben oder auf andere Weise die Auffindung des Kontos ermöglicht ist.

§ 2. Wird ein als verloren angemeldetes Einlegebuch durch einen andern, als den Anmelder des Verlustes, bei der Ersparungskasse vorgelegt, so ist dasselbe anzuhalten und sowohl derjenige, welcher das Buch vorlegt, als auch derjenige, welcher den Verlust angemeldet hat, an die Gerichte zur rechtlichen Erörterung ihrer Ansprüche an das Eigenthum des Buchs zu verweisen.

§ 3. Vermag der Einleger die Vernichtung des Einlegebuches auf eine nach dem Ermessen der Regierung überzeugende Art darzuthun, so läßt dieselbe ihm ein neues als zweite Ausfertigung zu bezeichnendes Einlegebuch auf Grund des Hauptbuchs ausstellen.

§ 4. In allen übrigen Fällen des Verlustes eines Einlegebuches ist die Regierung zwar ermächtigt, das eingetragene Kapital nebst Zinsen auszuzahlen oder ein neues als zweite Ausfertigung zu bezeichnendes Einlegebuch ausstellen zu lassen, wenn sie nach erlassener öffentlicher Bekanntmachung im Amtsblatt über den angemeldeten Verlust und nach Ablauf der darin zur Anmeldung von Ansprüchen zu bestimmenden Frist von vier Wochen die Identität des Einlegers mit demjenigen, welcher den Verlust angemeldet hat, für wahrscheinlich hält; verpflichtet ist sie dazu aber erst dann, wenn das abhanden gekommene Einlegebuch gerichtlich aufgeboten und amortisirt ist.

§ 5. Die gerichtliche Aufbietung und Amortisation soll erst nach Ablauf der auf die Anmeldung des Verlustes folgenden drei Monate eingeleitet werden. Für das gerichtliche Verfahren werden keine Gerichtsgebühren berechnet.

§ 6. Während des Verfahrens über ein abhanden gekommenes Einlegebuch bleibt jede Zahlung ausgesetzt.



### Artikel 12. Uebertragung von Einlagen.

Uebertragungen der Einlagen oder der Zinsen derselben unter Lebenden sind ungültig; jedoch können dieselben mit Arrest belegt, zum Gegenstande der Zwangsvollstreckung gemacht und im Konkurse zur Masse gezogen werden (Artikel 10).

### Artikel 13. Stempel- und Sporteln-Freiheit.

Die Ersparungskasse genießt Kostenfreiheit in allen gerichtlichen Angelegenheiten.

### Artikel 14. Vermittelung der Einlagen.

§ 1. Die Gemeindevorstände und Armenkommissionen sind zur möglichsten Erleichterung der in ihrer Gemeinde sich aufhaltenden Einleger verpflichtet, die Einlagen für die Ersparungskasse, deren Zurückzahlung und die Erhebung von Zinsen für Einlagen, auf Verlangen, gegen Ausstellung eines vorläufigen Empfangscheines über die Gelder oder Bücher, kostenfrei zu vermitteln.

§ 2. Die gleiche Verpflichtung kann mit Zustimmung des Gemeinderathes von dem Gemeindevorstande unter der Haft der Gemeinde dem Gemeinde-Einnehmer übertragen werden.

§ 3. Die Regierung wird diejenigen Personen öffentlich namhaft machen, die den Verkehr der Einleger mit

der Ersparungskasse zu vermitteln verpflichtet sind oder sich bereit erklärt haben.

### Artikel 15. Porto für Postsendungen.

Das Porto für Postsendungen, welche Einlagen betreffen, die durch die Gemeindevorstände, Armenkommissionen, Gemeinde-Einnehmer oder Geistlichen vermittelt werden, wird von der Ersparungskasse getragen.

### Artikel 16. Nebenkasse.

Zur weiteren Erleichterung der Benutzung der Ersparungskasse kann die in Oberstein bestehende Nebenkasse bestehen bleiben und wird deren Geschäftsumfang und Geschäftsbetrieb, soweit nöthig, durch das Regulativ bestimmt.

### Artikel 17. Schlußbestimmung.

Die Bestimmung des Zeitpunktes, mit welchem das vorstehende Gesetz in Kraft tritt, bleibt dem Großherzoglichen Staatsministerium, Departement des Innern, überlassen. Mit diesem Zeitpunkte verlieren alle bisher erlassenen, die Ersparungskasse für das Fürstenthum Birkenfeld betreffenden Bestimmungen ihre Geltung.

Die etwa erforderlich werdenden Uebergangsbestimmungen werden im Verwaltungswege getroffen.

## Begründung.

Die durch die Höchstgenehmigte Regierungs-Bekanntmachung vom 17. Januar 1842 (Gesetzsammlung VI Seite 1 folg.) in's Leben gerufene Ersparungskasse für das Fürstenthum Birkenfeld entbehrt streng genommen der gesetzlichen Grundlage, seit das Gesetz vom 14. Juni 1841, betreffend die öffentliche Armenpflege (G.-S. V, 463), auf das die Bestimmungen über dieselbe sich gründeten, durch die spätere Gesetzgebung über das Armenwesen von 1861 und 1876 aufgehoben und ersetzt ist. Bei näherer Erwägung ergibt sich weiter, daß die „Landesherrlich genehmigten Bestimmungen über die Errichtung einer Ersparungskasse für das Fürstenthum“ theils veraltet, theils unzweckmäßig und zu schwerfällig und nicht mehr für die Verwaltung der Kasse passend sind, nachdem dieselbe den jetzigen Umfang — am 31. Dezember 1898 bei der Hauptkasse in Birkenfeld mit einem Bestand an Einlagen von 2916 Einlegern von 1383 706 *M* 22 *S* und bei der Nebenkasse in Oberstein mit einem Bestand an Einlagen von 2316 Einlegern von 844 771 *M* 51 *S*, zusammen an 5232 Einlegern von 2228 477 *M* 73 *S* — erreicht hat. Es empfahl sich daher, von einer Novelle abzugehen und in Form eines Gesetzes eine vollständige Revision der Landesherrlich genehmigten Bestimmungen, die Errichtung einer Ersparungskasse für das Fürstenthum Birkenfeld betreffend, vorzunehmen. Bei dieser Revision sind die bewährten Bestimmungen des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 4. April 1865, betreffend die Reorganisation der Ersparungskasse, zum Vorbild genommen, zu deren Begründung es nur weniger Bemerkungen bedürfen wird.

1) Zu Artikel 1 und 2. Die hier getroffenen Bestimmungen stimmen ganz mit dem Oldenburgischen Sparkassengesetze überein und rechtfertigen sich von selbst; dagegen weichen

2) zu Artikel 3 die Vorschriften des Artikels 3 von dem Oldenburgischen Gesetze insofern ab, als die Vertretung und Verwaltung der immer doch kleinen Kasse, wie bisher, der Regierung überlassen bleiben und nicht, wie bei der dortigen großen Kasse mit einem Einlagekapital von mehr als 18 Millionen, einer besonderen Direktion übertragen werden soll. Die Vertretung und Verwaltung durch die Regierung hat bisher nach keiner Seite hin zu Unzuträglichkeiten geführt und bei der Bestellung einer besonderen Direktion würden sich auch, abgesehen von den Kosten, schon bei der Personenfrage Schwierigkeiten ergeben.

3) Zu Artikel 4—7. Die Artikel entsprechen ganz dem Oldenburgischen Gesetze und bedürfen einer näheren Begründung nicht.

4) Zu Artikel 8 und 9. Im Artikel 8 ist als Garant an Stelle des Generalfonds nicht der Landarmenverband, sondern der Staat gesetzt, was darin seinen Grund hat, daß der Landarmenverband mit der Kasse nichts mehr zu thun hat. Uebrigens ist die Garantie, die er übernimmt, im Hinblick auf die Höhe des vorgeschriebenen Reservefonds nur eine nominelle.

Ganz neu im Vergleich mit den jetzt geltenden Bestimmungen, aber ebenfalls dem Oldenburgischen Sparkassengesetze entnommen und dort überaus bewährt befunden, ist die Beschränkung des Reservefonds auf einen für alle Fälle vollkommen ausreichenden bestimmten Betrag und die Ver-

wendung der aus der Verwaltung der Kasse sich ergebenden Ueberschüsse über diesen zu wohlthätigen Zwecken, die thunlichst den die Ersparungskasse benutzenden Klassen zu Gute kommen. Mit dieser Vorschrift ist im Herzogthum seit der Reorganisation der dortigen Ersparungskasse dadurch unendlich viel Gutes geschaffen, daß neue Wohlthätigkeitsanstalten geschaffen und bestehende unterstützt sind, und es wird hier an Gelegenheiten zu solchen Verwendungen, wie z. B. die Gründung eines Aussteuerfonds für ärmere weibliche Diensthöten, die 10 Jahre gedient haben und sich nun verheirathen wollen, die Unterstützung von weltlichen und kirchlichen Gemeinden zum Bau und zur Unterhaltung von Krankenhäusern, sowie zur Einrichtung und Unterhaltung von Stationen von Gemeinde-Krankenpflegerinnen (Diakonissen und barmherzigen Schwestern) oder von Kleinkinderschulen u., nicht fehlen.

5) Zu Artikel 10. Die jetzige Einrichtung der Ver-

waltung der Ersparungskasse (durch einen Rechnungsführer) ist nach zwei Seiten hin eine unvollkommene. Sie ist einerseits zu schwerfällig, weil sie bei Abhebungen das persönliche Erscheinen der Einleger zum Zweck der Quittungsertheilung nothwendig macht, und andererseits insofern mangelhaft, weil sie den Einlegern zwar eine Controle der Eintragung in die Einlegebücher ermöglicht, nicht aber eine Controle der Eintragungen in die Bücher der Kasse gewährt, und so die Gefahr einer Veruntreuung und die Verführung dazu besteht. Durch das zu erlassende, dem bewährten Oldenburgischen nachgebildete Regulativ wird beiden Uebelständen abgeholfen werden.

6) Zu Artikel 11—17. Die hier getroffenen Vorschriften entsprechen den jetzt geltenden oder sind den bewährten Bestimmungen für die Oldenburgische Ersparungskasse nachgebildet.

## Nebenanlage B zu Anlage 22.

### Auszug

aus dem Protokoll über die Verhandlungen des Provinzialraths des Fürstenthums Birkenfeld in der ordentlichen Mai-Versammlung 1899.

#### 3. öffentliche Sitzung.

Geschehen zu Birkenfeld in der Turnhalle des Gymnasiums am 25. Mai 1899, Vormittags 10 Uhr.

Gegenwärtig:

1. Vorsitzender: Herr Schöffe Preßler,
2. der Großherzogliche Kommissar: Herr Regierungs-Präsident Barnstedt,
3. die Mitglieder Großherzoglicher Regierung:  
Herr Regierungs-Assessor Drost,  
    Amtsassessor Pralle,
4. die Mitglieder des Provinzialraths sämtlich,
5. Regierungs-Revisor Schleich zu Birkenfeld als Protokollführer.

Das Protokoll der zweiten Sitzung wurde, nachdem der Vorsitzende die heutige Sitzung für eröffnet erklärt hatte, verlesen, genehmigt und in vorgeschriebener Weise unterschrieben.

Es folgte die beschließende Sitzung über den Entwurf eines Gesetzes, betr. die Revision der Bestimmungen über die Ersparungskasse des Fürstenthums Birkenfeld.

Den Artikeln 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 10 bis 17 incl. stimmte der Provinzialrath einstimmig, dem Artikel 6 mit 14 gegen 1 Stimme gutachtlich zu und zwar den Artikeln 3 und 10 mit den vom Großherzoglichen Kommissar in der vorbereitenden Sitzung dem Provinzialrath zur Kenntniß gebrachten redaktionellen Aenderungen.

Zu Artikel 9 stellte Herr Loch folgenden

Antrag:

Sch beantrage zu Artikel 9 (Reservefonds) § 2 im zweiten Satz folgenden Wortlaut:

Preßler. Alfred Loch. P. Jungbluth. Schleich.

„Derselbe soll 5 Prozent der Gesamtsumme der Einlagen und mindestens 150 000 M. betragen und thunlichst auf dieser Höhe erhalten werden.“

Zur Begründung seines Antrages erklärte Herr Loch, daß er bei einem Institute, das nach solch' soliden Grundsätzen wie die Ersparungskasse des Fürstenthums Birkenfeld verwaltet werde, einen Reservefonds in Höhe von 5% der Gesamtsumme der Einlagen für vollkommen ausreichend halte und es ferner für sehr wünschenswerth erachte, daß durch die Herabsetzung des Prozentsatzes die Mittel zu wohlthätigen Zwecken vermehrt würden.

Der Großherzogliche Kommissar erklärte, daß er gegen die Annahme des Antrages Loch nichts einzuwenden habe.

Dem Artikel 9 mit dem Abänderungsantrag Loch stimmte der Provinzialrath mit 12 gegen 3 Stimmen gutachtlich zu.

Bei der schließlich vorgenommenen Abstimmung über den ganzen Gesetz-Entwurf stimmte der Provinzialrath demselben in der durch den angenommenen Abänderungsantrag Loch bedingten Fassung und mit den vom Großherzoglichen Kommissar zu Artikel 3 und 10 vorgenommenen redaktionellen Aenderungen mit 14 gegen 1 Stimme gutachtlich zu.

# Anlage 23.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage läßt die Staatsregierung hier- neben den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend das Tragen von Waffen, nebst Begründung, welchem der Provinzialrath des Fürstenthums

Birkenfeld ausweislich der Nebenanlage zugestimmt hat, mit dem Antrage zugehen: der Landtag wolle diesem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Oldenburg, den 9. Oktober 1899.

Staatsministerium.

Sanjen.

Mußenbecher.

## Nebenanlage A zu Anlage 23.

### Entwurf

eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend das Tragen von Waffen.

Einziger Artikel.

Die Gesetze vom 2. Nivose 1806 und vom 12. Dezember 1806, sowie die in dem Präfekturbeschluß des Saardepar-

tements vom 12. Dezember 1806 enthaltenen Bestimmungen werden, soweit dieselben noch in Kraft sind, aufgehoben.

### Begründung.

Es wird der Erlaß einer Regierungs-Bekanntmachung beabsichtigt, welche das Tragen von Waffen einer obrigkeitlichen Erlaubniß unterwirft. Aus der französischen Zeit stammen nun noch verschiedene, in dem einzigen Artikel des Gesetzentwurfs genannte gesetzliche Bestimmungen, welche sich auf das Tragen von Waffen beziehen und welche, soweit sie nicht veraltet sind, sich grundsätzlich noch in Geltung befinden. Diese Bestimmungen sind völlig in Vergeßlichkeit gerathen und entsprechen auch nicht mehr unseren heutigen Verhältnissen. Es war auch nicht zweckmäßig, dieselben als Grundlage für Ausführungs-Bestimmungen zu benutzen, und es ist deshalb eine Aufhebung derselben vor Erlaß einer das Waffentragen neu regelnden Regierungs-Bekanntmachung angebracht.

Die aufzuhebenden Bestimmungen des Präfekturbeschlusses sind, wie aus dem Inhalt desselben hervorgeht, aus verschiedenen Gesetzen in dem Präfekturbeschluß gesammelt, um deren Vollzug zu erleichtern und zu sichern. Wenn nun nur die Aufhebung des Präfekturbeschlusses ausgesprochen würde, so bliebe noch die Frage offen, ob derselbe die gesammelten gesetzlichen Bestimmungen nur hat zusammenstellen oder ersetzen wollen, ob also trotz Aufhebung desselben die gesammelten etwa noch bestehenden gesetzlichen Bestimmungen ihre Gültigkeit behalten würden.

Eine Beantwortung dieser Frage wird durch die Fassung des Entwurfes umgangen.

# Nebenanlage B zu Anlage 23.

## Auszug

aus dem Protokoll über die Verhandlungen des Provinzialraths des Fürstenthums Birkenfeld in der außerordentlichen Versammlung im November 1898.

### 3. öffentliche Sitzung.

Geschehen zu Birkenfeld in der Turnhalle des Gymnasiums am 24. November 1898, Vormittags 10 Uhr.

Gegenwärtig:

1. Vorsitzender: Herr Schöffe Jakob Presser, Wolfersweiler,
2. der Großherzogliche Kommissar: Herr Regierungs-Präsident Barnstedt,
3. die Mitglieder Großherzoglicher Regierung:
  - a. Herr Regierungsassessor Drost,
  - b. " Amtsassessor Pralle.
4. die Mitglieder des Provinzialraths sämmtlich,
5. Regierungs-Revisor Schleich zu Birkenfeld als Protokollführer.

Nach Eröffnung der Sitzung durch den Vorsitzenden

Schließlich stimmte in beschließender Sitzung der Provinzialrath dem Entwurfe eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend das Tragen von Waffen, einstimmig gutachtlich zu.

Presser. Brenner. J. Weis. Schleich.

## Anlage 24.

An den Landtag des Großherzogthums.

Das Staatsministerium theilt hierdurch ergebenst mit, daß seit der mit Schreiben vom 7. Oktober 1896 gegebenen Uebersicht aus den Ueberschüssen der Ersparungskasse auf Grund des Artikels 9 § 3 des Gesetzes, betreffend die Reorganisation der Ersparungskasse, vom 4. April 1865, folgende Ueberweisungen erfolgt sind:

|  |         |
|--|---------|
| 1. für den Jubiläumsfonds . . . . .          | 75000 M |
| 2. für den Beihilfsfonds der Ersparungskasse | 40000 " |
| 3. für den Verein gegen Mißbrauch geistiger  |         |

Oldenburg, den 9. Oktober 1899.

|  |         |
|--|---------|
| Getränke hieselbst zum Bau einer Kaffeeshenke . . . . .                  | 750 M   |
| 4. für die Bewahrschule in Brake . . . . .                               | 3000 "  |
| 5. für die Idiotenanstalt in Cloppenburg . . . . .                       | 3000 "  |
| 6. für die Begründung eines „Allgemeinen Wohlthätigkeitsfonds“ . . . . . | 5600 "  |
| 7. für Begründung einer Lungenheilstätte . . . . .                       | 25000 " |
| 8. für den Sudenschen Fonds . . . . .                                    | 10000 " |

Staatsministerium.

Janßen.

Muhenbecher.



# Anlage 25.

## An den Landtag des Großherzogthums.

Gelegentlich der Beratungen des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebs-Kasse für die Finanzperiode 1897/99 ist im Eisenbahn-Ausschusse der Wunsch geäußert worden, zur Erlangung von Plänen für Wärterhäuser und Arbeiterwohnungen nebst angrenzenden und freistehenden Stallgebäuden ein allgemeines Ausschreiben zu erlassen. Das Staatsministerium ist dieser Anregung nachgekommen.

Das zu genanntem Zwecke gebildete Preisgericht bestand aus den Oberbauräthen Jansen und Niemeyer und dem Stadtbaumeister Noack; an Stelle des am 1. Oktober 1897 ausgeschiedenen Oberbaurath's Niemeyer ist später dessen Dienstaachfolger, Oberbauinspektor Schmitt, getreten.

Als maßgebend für den Zweck und das Ziel der Ausschreibung ist nach dem Bericht des Eisenbahn-Ausschusses — Anlage 91 Seite 678 der Verhandlungen des 26. Landtages — angenommen worden, daß die Ausschreibung sich zu erstrecken habe auf:

1. ein Einfamilienhaus mit angebautem Stall, freistehendem "
2. ein Zweifamilienhaus mit angebautem Stall, freistehendem " u.
3. Stallbauten an vorhandene Wärterhäuser älterer Bauart.

Der Wunsch des Eisenbahn-Ausschusses nach einem „allgemeinen Ausschreiben“ wurde dahin ausgelegt, daß es sich um einen deutschen Wettbewerb handeln solle.

Da es darauf ankam, durch die Ausschreibung Projekte für „praktischere Wohnungen als bislang bei einem mäßigeren Kostenaufwand“ zu erlangen, mußte bei Aufstellung der Bestimmungen für den Wettbewerb besonderes Gewicht auf die Kostenfrage gelegt werden; es wurde demgemäß zur Bedingung gemacht, daß zu jedem Projekte ein revidionsfähiger Kostenanschlag mit zu liefern sei, und daß bei sonst gleichwerthigen Projekten für die etwaige Prämierung die Kostenfrage entscheidend sein müsse.

Im Uebrigen ist jener Forderung nach praktischeren und zugleich billigeren Wohnungen bei Aufstellung des Bauprogramms und Begrenzung der Baukosten dadurch entsprochen worden, daß man einerseits bei Bemessung der Anzahl und Größe der einzelnen Räume noch etwas über das bisher Gebräuchliche hinausging, andererseits aber die höchst zulässigen Baukosten in angemessener Weise noch niedriger ansetzte, als im Mittel bis dahin für ähnliche Bauten ausgegeben worden war.

Für das ganze Verfahren bei dem Ausschreiben und für die Bemessung der auszufehenden Preise sind die Grundsätze beachtet worden, die vom Verbande deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine im Jahre 1897 hierfür aufgestellt worden sind.

Nach diesen Grundsätzen und den vorstehenden Gesichtspunkten sind die anliegenden Bestimmungen des Wettbewerbes

**Anlagen.** XXVII. Landtag.

aufgestellt und ist darüber Anfangs März 1898 eine öffentliche Bekanntmachung in den oldenburgischen Anzeigen, dem Centralblatt der Bauverwaltung und der Deutschen Bauzeitung erlassen worden.

Das Ergebnis des Wettbewerbes, über das die anliegende Niederschrift der Schlußverhandlung des Preisgerichts das Nähere enthält, hat den Erwartungen insofern nicht entsprochen, als das Ausschreiben ein brauchbares billigeres Projekt weder für das Ein- noch für das Zweifamilienhaus, noch für den Stallanbau ergeben hat. Dagegen enthalten die angekauften Pläne zum Theil ganz hübsche, eigenartige Entwürfe, die bei der Aufstellung neuer Projekte für Wohnhäuser in mancher Beziehung vorbildlich benutzt werden können. Der Grund für das im Ganzen ziemlich negative Ergebnis des Wettbewerbes wird darin zu suchen sein, daß das Objekt an sich zu unbedeutend war und daß die ungewöhnliche Forderung eines revidionsfähigen Kostenanschlags, auf den unter den vorliegenden Verhältnissen nicht verzichtet werden konnte, die Betheiligung erschwerte.

Von den angekauften Entwürfen sind insbesondere diejenigen für den Stallanbau an das alte Oldenburger Wärterhaus für die Ausführung nicht zu gebrauchen; und auch die Entwürfe für die Wohnhäuser waren ohne Weiteres nicht zu verwenden, so daß für die bewilligten Stallbauten sowohl wie für die auszuführenden Wärterhäuser neue Entwürfe aufgestellt werden mußten. Bei dem letzteren Entwurf ist das mit dem Motto „Papa Schur“ versehene Wettbewerbs-Projekt zu Grunde gelegt und nur in einigen Punkten geändert worden. Die im Voranschlag 1897/99 bewilligten beiden Wärterhäuser und diejenigen der Neubautrecken Lohne-Hesepe und Holdorf-Damme werden nach diesem veränderten Projekt ausgeführt.

Es ist indessen in Aussicht genommen, auch noch den einen oder anderen der angekauften Entwürfe umzuarbeiten, um für weitere Wohnhäuser wenn möglich noch eine geeignetere und billigere Form zu finden.

Die für den Wettbewerb erwachsenen Unkosten haben sich nach Abzug der für den Verkauf der Unterlagen eingegangenen Gelder etwa auf 1600 M gestellt, die nach Verhältnis der Bau Summe auf die einzelnen Wohnhäuser und Stallbauten vertheilt worden sind.

In seinem mehrerwähnten Bericht ist der Eisenbahn-Ausschuß davon ausgegangen, daß die bisherigen Eisenbahnwohnhäuser im Vergleich zu ähnlichen Bauten anderer Verwaltungen und Privater zu theuer seien, ohne den Bewohnern größere Wohnräume und bessere Einrichtung zu bieten, als jene. Das Staatsministerium hat daher die verschiedenen Typen von Wärter- und Arbeiterwohnungen,

wie sie bei der Oldenburgischen Eisenbahn Verwaltung und den benachbarten Preussischen Eisenbahn-Direktionen Münster und Hannover zur Zeit gebräuchlich sind, sowie die Arbeiterwohnungen der Oldenburgischen Glashütte, und diejenigen der Klävenmann-Stiftung mit einander in Vergleich gesetzt und zu diesem Zwecke die 13 verschiedenen Typen in gleichem Maßstab in Ansicht, Grundriß und Schnitten auf den Neben-Anlagen Nr. 3 bis 15 darstellen, für jeden die bebaute Fläche, die nutzbaren Wohnräume, die Nebenräume und den umbauten Raum ermitteln sowie unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Baukosten die Einheitspreise für das Quadratmeter bebauter Fläche, für das Quadratmeter Gesamt-Nutzfläche und das Kubikmeter umbauten Raumes berechnen lassen. Die einzelnen Zahlen sind in der Anlage Nr. 16 übersichtlich zusammengestellt.

Wie sich aus dieser Zusammenstellung ergibt, sind die Oldenburgischen Wärterhäuser nicht theurer, als ähnliche Bauten anderer Verwaltungen, sie übertreffen diese aber

Oldenburg, den 11. Oktober 1899.

Staatsministerium.

Sanjen.

Stein.

## Nebenanlage 1 zu Anlage 25.

### Bestimmungen

über den öffentlichen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen mit Kostenanschlag für Bahnwärter- und Arbeiterwohnungen nebst Stallgebäuden.

- Der Wettbewerb erstreckt sich auf die Lieferung von Plänen und Kostenanschlägen für folgende Gegenstände:
  - Einfamilienhaus mit angebautem oder freistehendem Stall,
  - Doppelfamilienhaus mit angebautem oder freistehendem Stall.
  - Stallanbau an vorhandene Bahnwärterhäuser älterer Bauart (Plan liegt an).
- Der Wettbewerb ist ein öffentlicher, zu welchem alle deutschen Bau-Techniker zugelassen sind.
- Für die Bearbeitung der Projekte und Kostenanschläge ist folgendes Bauprogramm maßgebend, dessen Bestimmungen genau zu erfüllen sind.  
Bewerbungen, welche hiervon abweichen, werden von der Beurtheilung ausgeschlossen.

#### Bauprogramm.

Die zu schaffenden Wohnungen und Ställe sollen im Allgemeinen den kleinbäuerlichen Verhältnissen der unteren und mittleren Bahnbeamten des Herzogthums Oldenburg entsprechen, also auf Verhältnisse zugeschnitten sein, wie sie

fast sämmtlich in der Größe der nutzbaren Wohn- und Nebenräume. Im Einheitspreis werden sie nur von den Arbeiterwohnungen der Oldenburgischen Glashütte übertroffen, indessen ist dazu zu bemerken, daß die Bauweise der letzteren nicht ganz so gediegen ist und daß die Wohnräume im Dachgeschoß außerdem nur 2,10 m lichte Höhe haben, sowie daß die Wohnhäuser der Glashütte eben Arbeiterwohnungen sind, für welche die Bedürfnisse in Bezug auf Raum und Einrichtung anders sich gestalten, als für die Wohnungen unserer, zu einem Theil auch auf die Nutzung von Ländereien angewiesenen Wärter.

Auch was die Zweckmäßigkeit in der Gesamtanordnung der Räume anbetrifft, so kann für die Oldenburgischen Typen in Anspruch genommen werden, daß sie den kleinbäuerlichen Verhältnissen der unteren Eisenbahn-Bediensteten durchaus entsprechen und den gleichen Bauten anderer Verwaltungen nicht nachstehen. Insbesondere gilt dies auch von dem, mit einem Stallanbau versehenen älteren Oldenburgischen Wärterhaus.

aus der Selbstbewirthschaftung von 30 bis 40 Nr Landes sich ergeben; die Wohnungen müssen gesund, hinreichend hell und luftig sein und den Anforderungen der Jetztzeit nach dieser Richtung genügen. Für die Wohnungen werden gefordert mindestens

ein Wohnzimmer von 19—20 qm,  
drei Kammern von je 9—11 qm, welche theilweise im Dachgeschoß untergebracht werden können,  
eine Küche 9—15 qm, je nachdem, ob sie lediglich als solche oder gleichzeitig auch als Hausflur dienen soll, in derselben ist ein ausreichender Herd vorzusehen,

ein Kellerraum von 7—8 qm,  
ein Stallraum von 16 qm nutzbarer Fläche für eine Kuh (oder 2 Ziegen oder Schafe) und 2 Schweine; in demselben ist ein Kochfessel vorzusehen,

ein Abort mit Grube und ausreichend Bodenraum zur Unterbringung von Futter und Brennmaterial.

Erwünscht ist ferner eine Regenwasserchsterne von etwa 4—10 ehm Inhalt.



In einzelnen wird noch bemerkt, daß die Küche direkt von außen zugänglich sein kann; ebenso darf bei angebautem Stall dieser in direkter Verbindung mit der Küche stehen. Der Schweinestall muß mit einem direkten Auslauf in's Freie für die Schweine versehen sein. Der Abort kann im Stall selbst oder in direkter Verbindung mit diesem angelegt werden. Das Wohnzimmer und eine Kammer müssen mit Heizvorrichtung versehen werden; bei den anderen beiden Kammern muß deren Anlage ohne große Schwierigkeiten möglich sein.

Bei dem 2-Familienhaus werden getrennte Eingänge gefordert. Zweigeschossige Anlage wird nicht ausgeschlossen. Zu dem Stallanbau an das vorhandene Wärterhaus gehören auch die im Hause erforderlichen Umbauten, als Einrichtung des vorhandenen Stalles zu einer Kammer und andere Arbeiten, welche daher mit zu veranschlagen sind. Der Abort muß unter allen Umständen in den Anbau verlegt werden.

Die lichte Höhe der Wohnräume muß mindestens betragen im Erdgeschoß 2,60 m, im Dachgeschoß 2,50 m (soweit die Räume grade sind), Treppen nicht unter 0,80 m breit.

Das Bauterrain ist als vollkommen eben vorauszusetzen; der tragfähige Boden liegt 0,65 m unter dem Terrain; der Fußboden des Erdgeschosses muß mindestens 0,35 m über Terrain liegen.

Die Ausführung der Gebäude kann in Holz- oder Putzbau erfolgen; die theilweise Verwendung von Fachwerksbau wird zugelassen. Die Dächer müssen feuersicher eingedeckt sein. Hinsichtlich der Wandstärken wird vorgeschrieben:

Außenmauern der Wohnräume im Erdgeschoß 1 Stein bezw. zwei halbe Steine mit Luftschicht, alle übrigen Wände können  $\frac{1}{2}$  Stein stark sein, bei Innenwänden wird außerdem die Verwendung von Cementdielen, Gypsdielen und anderer ähnlicher Materialien, die sich bewährt haben, zugelassen. Andere baupolizeiliche Beschränkungen liegen nicht vor.

Für die Mauersteine ist das kleine Oldenburger Format  $5,5 \times 11 \times 22$  — 23 cm, von denen 550 Stück zu einem Kubikmeter Mauerwerk gehen, anzunehmen.

Der Kostenanschlag muß eingehend und zwar so aufgestellt werden, daß er an der Hand der eingereichten Zeichnungen in allen einzelnen Ansätzen geprüft werden kann. Für die Mauersteine ist ein Preis von 28 M für das Tausend frei Bauplatz einzustellen, für das Kubikmeter Holz 45 M, die übrigen Preise, wie sie im Durchschnitt in der Stadt Oldenburg üblich sind. Die Baukosten dürfen höchstens betragen:

|                            |                         |         |
|----------------------------|-------------------------|---------|
| Ein-Familienhaus           | mit angebautem Stall    | 3500 M, |
|                            | mit freistehendem Stall | 3600 "  |
| Zwei-Familienhaus          | mit angebautem Stall    | 6700 "  |
|                            | mit freistehendem Stall | 7000 "  |
| Stallanbau einschlf. Umbau |                         | 700 "   |

Großherzoglich Oldenburgische Eisenbahn-Direktion.

Nebenanlagen, Brunnen, Befriedigungen und dergl. sind hierbei nicht berücksichtigt.

Auf die Innehaltung dieser höchsten Baukosten wird Gewicht gelegt; alle diejenigen Projekte, welche dieser Bedingung nicht entsprechen, werden von der Preisbewerbung ausgeschlossen.

Die eingereichten Zeichnungen müssen im Maßstabe 1:100 die Projekte durch Ansichten, Grundrisse und Schnitte vollständig zur Anschauung bringen.

Ueber den Stil, in welchem die Gebäude gehalten sein sollen, wird keine Vorschrift gemacht.

Jede einzureichende Arbeit muß mit einem Kennwort versehen sein, ihr muß der Name des Verfassers in verschlossenem Briefe, welcher ebenfalls das Kennwort trägt, beigegeben sein.

Sowohl für das Ein-Familienhaus wie für das Doppel-Familienhaus wird je ein Projekt mit angebautem und mit freistehendem Stall gefordert. Ebenso müssen für den Stallanbau an das vorhandene Wärterhaus mindestens 2 Lösungen geliefert werden und zwar eine mit Anbau an einer Giebelwand und eine mit Anbau an einer Seitenwand.

4. An Preisen werden ausgesetzt:

- für die beiden Projekte des Einfamilienhauses zusammen ein I. Preis von 250 M, II. Preis 150 M, III. Preis 100 M,
- für die beiden Projekte des Zweifamilienhauses zusammen ein I. Preis von 550 M, II. Preis von 350 M, III. Preis 200 M,
- für die beiden Projekte des Stallanbaus an vorhandene Wärterhäuser zusammen ein I. Preis von 100 M, II. Preis 75 M, III. Preis 50 M.

Die Eisenbahn-Verwaltung behält sich das Recht vor, weitere Projekte zum Betrage der III. Preise zu Eigenthum zu erwerben. Die Bauausführung einem der Bewerber zu übertragen, wird nicht beabsichtigt.

5. Das Preisrichteramt haben übernommen:

Oberbaurath Janzen,  
Stadtbaumeister Noack,  
Bauinspektor Schmitt.

6. Die Bewerbungen müssen bis zum 9. Mai d. Js. an die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion zu Oldenburg eingereicht sein. Entsprechen die preiszufrönenden Entwürfe nach Ansicht der Preisrichter nicht der Abstufung der Preise, so sind dieselben befugt, eine andere Vertheilung der Gesamtsumme der Preise vorzunehmen.

7. Das Ergebnis der Ausschreibung wird spätestens bis 15. Juni d. Js. in denselben Zeitschriften bekannt gemacht, in welchen die Ausschreibung erfolgte. Die eingegangenen Projekte werden während 14 Tagen in dem Kunstgewerbe-Museum zu Oldenburg öffentlich ausgestellt.

## Nebenanlage 2 zu Anlage 25.

Verhandelt zu Oldenburg am 11. Juni 1898.

### Niederchrift

über die Verhandlungen des Preisgerichts für den Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen und Kostenanschlägen für Ein- und Zweifamilienhäuser sowie für Stallanbauten.

Gegenwärtig die unterzeichneten Preisrichter.

Maßgebend für das ganze Verfahren bei dem in Rede stehenden Wettbewerbe sind die Grundsätze gewesen, welche der Verband deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine im Jahre 1897 aufgestellt hat.

Auf Grund der erlassenen öffentlichen Bekanntmachungen sind im Ganzen 61 Bewerbungen rechtzeitig eingegangen, von denen eine als nicht wettbewerbsfähig ausgeschlossen werden mußte, weil keine Kostenanschläge mit eingereicht worden waren.

Den bei diesem Wettbewerbe vorliegenden besonderen Verhältnissen entsprechend konnte das Preisgericht bei seinen Arbeiten sich nicht genau an die vom Verbands deutscher Architekten und Ingenieur-Vereine aufgestellte Richtschnur für das Verfahren des Preisgerichts halten; da die rechnerische Vorprüfung in diesem Falle, wo die Lieferung eines genauen, speziellen Kostenanschlages mit beschränkter Bausumme eine wesentliche Forderung des Bauprogramms war, keinen Zweck hatte. Die verhältnißmäßig einfachen Gegenstände des Wettbewerbes ermöglichten es außerdem, die Beurtheilung der einzelnen Projekte ausschließlich in gemeinsamen Sitzungen vorzunehmen, das Preisgericht hat in 5 solchen Sitzungen die sämtlichen Projekte einer genauen Prüfung unterzogen und die geringwerthigen ausgeschlossen, bis für jeden der 3 Gegenstände des Wettbewerbes eine Anzahl Projekte verblieb, welche für die Preisvertheilung in Frage kommen konnten. Die hierzu gehörigen Kostenanschläge sind dann einer eingehenden, genauen technischen und rechnerischen Prüfung unterzogen. Da nach den Bestimmungen des Wettbewerbes die Baukosten der preiszufrönenden Entwürfe keinesfalls die festgesetzten Grenzen überschreiten durften, mußte naturgemäß bei dieser Prüfung sehr genau und gewissenhaft verfahren werden; das Preisgericht hat sich zu diesem Zwecke noch um 2 sachverständige, mit den ortsüblichen Verhältnissen genau vertraute Techniker verstärkt. Um einen sicheren Vergleich zwischen den sehr verschiedenartig aufgestellten Kostenanschlägen zu ermöglichen, sind bei der Prüfung zunächst gleiche Einheitsätze für die gleichen Unterpositionen eingeführt und ferner die zu vergleichenden Kostenanschläge dahin abgeändert worden, daß die Projekte auch sachlich sich gleichartig gegenüber standen; in einzelnen

Anschlägen waren daher fehlende Positionen nachzufügen, in andern überflüssige zu streichen. Auch hierbei wurde eine genau ortsübliche Bauweise festgehalten.

Das Ergebnis dieser Prüfungen hat den Erwartungen leider nicht entsprochen; von den Projekten für den Stallanbau an die vorhandenen Wärterhäuser und denen für die Einfamilienhäuser erfüllt keines die Bestimmungen des Wettbewerbes hinsichtlich der Baukosten, und auch unter den Projekten für die Zweifamilienhäuser bleibt nur ein einziges mit freistehendem Stall unter der festgesetzten Grenze, während das zugehörige Projekt mit angebautem Stall desselben Verfassers die Kostengrenze ebenfalls überschreitet.

Es verblieb somit kein einziges Projekt, welches sich innerhalb der festgesetzten Baukostengrenzen hielt; nach den Bestimmungen des Wettbewerbes konnte mithin eine Preisvertheilung nicht in Frage kommen.

Da indessen in den Bestimmungen des Wettbewerbes ausdrücklich eine anderweitige Vertheilung der Gesamtsumme der ausgesetzten Preise vorgesehen ist, hat das Preisgericht sich einstimmig für befugt gehalten, die fraglichen Gesamt-Mittel für den Erwerb der relativ besten und für die Ausführung zweckmäßigsten Projekte derart zu verwenden, daß auf keines derselben ein niedrigerer Betrag als die III. Preise entfiel, im Uebrigen aber denjenigen Entwürfen höhere Beträge zugewendet wurden, welche den übrigen gegenüber sich durch Zweckmäßigkeit, Schönheit, oder verhältnißmäßig geringe Kosten auszeichneten.

Es erhielten danach

#### I. Einfamilienhaus.

1. Kennwort: Baber, Verfasser: Walther Furthmann, Hilden, Rheinpreußen, 100 M.
2. Kennwort: A., Verfasser: Heinrich Krüger u. Heinrich Schelling, Oldenburg, 100 M.
3. Kennwort: Papa Schur, Verfasser: H. Dreßler, Potsdam, Kanal 57/II., 100 M.
4. Kennwort: m. lieben Oldenburgern, Verfasser: Karl Behlert, Meiningen, Thüringen, 100 M.
5. Kennwort: Oldenb. Wappen, Verfasser: Menzel & Kolbe, Dresden A., Schützengasse 11I., 100 M.

II. Zweifamilienhaus.

1. Kennwort: Baber, Verfasser: Walther Furthmann, Hilden, Rheinpreußen, 250 M.
2. Kennwort: Ländlich, Verfasser: L. Wege, Oldenburg, 250 M.
3. Kennwort: Doppelt, Verfasser: Cl. Pahl, Gr. Lichterfelde, Sternstr. 10/11, 200 M.
4. Kennwort: Niedersachse, Verfasser: Wilhelm Matthies, Lüneburg, 200 M.
5. Kennwort: Krieg im Frieden, Verfasser: Heinrich Krüger u. Heinr. Schelling, Oldenburg, 200 M.

III. Stallanbauten.

1. Kennwort: Ländlich, Verfasser: L. Wege, Oldenburg, 65 M.
2. Kennwort: Baber, Verfasser: Walther Furthmann, Hilden, Rheinpreußen, 60 M.
3. Kennwort: Finis coronat opus, Verfasser: F. Diesener, Architect, 3. St. London, 50 M.
4. Kennwort: 2 blaue Ringe, Verfasser: Franz Pfizner, Architect, Forst i/Brandenburg, 50 M.

Sansen. Noack. Schmitt.

| Preis  | Fläche | Fläche | Fläche | Fläche | Fläche  |
|--------|--------|--------|--------|--------|---|
| 1781   | 95 73  | 77 38  | 90 10  | 4000   | A. Einfamilienhäuser.                         |
| 1807   | 123 45 | 56 22  | 103 7  | 4350   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |
| 1780   | 132 84 | 40 78  | 103 8  | 3800   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |
| 187 0  | 72 54  | 62 08  | 73 0   | 4500   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |
| 114 7  | 56 03  | 48 67  | 76 5   | 4000   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |
| 124 08 | 21 63  | 42 45  | 71 2   | 3500   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |
| 140 11 | 91 79  | 48 35  | 73 4   | 5000   | B. Zweifamilienhäuser.                        |
| 150 84 | 65 75  | 64 32  | 69 0   | 4750   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |
| 171 7  | 79 81  | 51 33  | 71 13  | 5200   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |
| 180 3  | 62 82  | 76 21  | 62 16  | 4500   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |
| 94 7   | 37 01  | 59 08  | 52 22  | 3800   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |
| 112 00 | 37 89  | 51 11  | 43 4   | 4500   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |
| 100 00 | 59 13  | 48 68  | 54 0   | 3750   | Wiedererbauung des alten Hauses am Wallgraben |



## Nebenanlage 16

## Ver-

## zwischen den Kosten und Raumverhältnissen

## der Oldenburgischen Eisenbahn-Verwaltung,

## der Kläbemann-Stiftung und

| Art der Häuser.                                     | Gesamt-<br>Baukosten. | Bebaute<br>Fläche. | Nutzbare<br>Wohnräume<br>einschl.<br>Küche. | Nutzbare<br>Nebenräume<br>als<br>Keller, Flur,<br>Abort<br>und Stall. | Gesamt-<br>Nutzfläche. |
|---|-----------------------|--------------------|---|---|------------------------|
|   | <i>M</i>              | qm                 | qm  | qm  | qm                     |
| <b>A. Einfamilienhäuser.</b>                        |                       |                    |   |   |                        |
| Altes Oldenburger Wärterhaus mit Stallanbau . . .   | 4000                  | 99,10              | 77,38                                       | 95,72   | 173,1                  |
| Wärterhaus der Varelser Nebenbahnen . . . . .       | 4350                  | 103,5              | 56,88                                       | 123,45  | 180,33                 |
| „ der Strecken { Ahlhorn-Lohne } . . . . .          | 3500                  | 103,6              | 40,76                                       | 132,84  | 173,60                 |
| „ { Seber-Carolinensiel } . . . . .                 |                       |                    |   |   |                        |
| Neuestes Wärterhaus (Lohne-Hesepe) . . . . .        | 4500                  | 78,0               | 62,08                                       | 75,58   | 137,66                 |
| Wärterhaus Oldenburg-Wilhelmshaven vom Jahre 1872   | 4000                  | 70,5               | 48,67                                       | 66,03   | 114,7                  |
| Wärterhaus der Eisenbahn-Direktion Münster . . .    | 5500                  | 71,2               | 42,45                                       | 81,63   | 124,08                 |
| <b>B. Zweifamilienhäuser.</b>                       |                       |                    |   |   |                        |
| Häuser der Kläbemann-Stiftung in Donnerschwee . . . | 5000                  | 73,4               | 48,35                                       | 91,79   | 140,14                 |
| desgl. in Nadorst . . . . .                         | 4750                  | 66,0               | 54,92                                       | 65,72   | 120,64                 |
| Wohnhäuser der Oldenburgischen Glashütte . . . . .  | 2750                  | 71,13              | 51,53                                       | 79,64   | 131,17                 |
| Wärterhäuser der Eisenbahn-Direktion Münster . . .  | 4500                  | 69,16              | 76,21                                       | 52,82   | 129,03                 |
| „ „ „ „ Hannover . . . . .                          | 3500                  | 52,23              | 59,08                                       | 37,04   | 96,12                  |
| „ „ „ „ „ . . . . .                                 | 4500                  | 45,4               | 54,11                                       | 57,89   | 112,00                 |
| Häuser der Arbeiter-Kolonie Leinhausen . . . . .    | 3750                  | 54,0               | 46,88                                       | 59,13   | 106,00                 |

zu Anlage 25.

gleich

der Wärter- und Arbeiterwohnungen  
der Eisenbahn-Direktionen Münster und Hannover,  
der Oldenburgischen Glashütte.

| Umbauter<br>Raum. | Kosten für                |                                    |                            | Bemerkungen.   |
|-------------------|---------------------------|------------------------------------|----------------------------|--|
|                   | 1 qm be-<br>baute Fläche. | 1 qm der<br>Gesamt-<br>Nutzfläche. | 1 cbm<br>umbauter<br>Raum. |  |
| cbm               | M                         | M                                  | M                          |  |
| 462               | 40,36                     | 23,10                              | 8,66                       |  |
| 461,9             | 42,03                     | 24,15                              | 9,42                       |  |
| 460               | 33,80                     | 20,90                              | 7,61                       |  |
| 390               | 57,70                     | 32,70                              | 11,54                      |  |
| 318               | 57,20                     | 34,90                              | 12,59                      |  |
| 354,7             | 77,24                     | 44,35                              | 15,51                      |  |
| 440,2             | 68,12                     | 35,70                              | 11,36                      | } dabei ist als Baukosten für eine Wohnung nur die Hälfte der<br>Kosten des Doppelhauses eingesetzt. Die Einheitspreise können<br>also nicht ohne Weiteres mit denen des Einfamilienhauses ver-<br>glichen werden. |
| 391,0             | 72,00                     | 39,42                              | 12,16                      |  |
| 301,0             | 38,63                     | 21,00                              | 9,15                       |  |
| 387,0             | 65,10                     | 34,90                              | 11,63                      |  |
| 309,20            | 67,00                     | 36,41                              | 11,32                      |  |
| 337,6             | 99,20                     | 40,20                              | 13,35                      |  |
| 318,0             | 69,44                     | 35,38                              | 11,79                      |  |

# Anlage 26.

## An den Landtag des Großherzogthums.

Nachdem die mit der Königlich Preussischen Regierung gepflogenen Verhandlungen über eine Abtretung der Gemeinden Bant, Heppens und Neuende an Preußen, ohne zu einem Resultat geführt zu haben, beendet worden waren, ist bekanntlich die Staatsregierung einer Prüfung der Frage näher getreten, welche organisatorischen Einrichtungen auf den Gebieten der Rechtspflege und der Verwaltung in den an Wilhelmshaven angrenzenden Oldenburgischen Gebietstheilen zu treffen seien, um den durch die bedeutende Zunahme des Anbaues und der Bevölkerung in denselben veränderten Verhältnissen und hervorgerufenen Bedürfnissen gerecht zu werden. Die Prüfung führte dazu, daß von der Staatsregierung in Aussicht genommen wurde, die Gemeindebezirke Bant, Heppens und Neuende vom Amts- und Amtsgerichtsbezirk Sever abzutrennen und einen selbstständigen Bezirk aus denselben zu bilden mit der Bezeichnung „Amt und Amtsgericht Rüstingen“ und mit dem Sitze in Bant. Die damit zusammenhängende Aenderung in den bestehenden Amtsverbänden bezweckte der dem XXVI. Landtage vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend Bildung eines Amtsverbandes Rüstingen. — Anlage 58 der Verhandlungen des XXVI. Landtags, S. 549. —

Da nach Ausweis des § 7 des Landtagsabschiedes für den XXVI. Landtag des Großherzogthums vom 19. April 1897 — Geschblatt für das Herzogthum Oldenburg, Band 31, Stück 39, Seite 534 — die Staatsregierung Bedenken tragen mußte, dem Gesetzentwurf mit den von dem Landtage beschlossenen Aenderungen zuzustimmen, eine Regelung der bezüglichen Verhältnisse aber nicht länger zurückgehalten werden kann, ist nunmehr die Einrichtung eines Amtsgerichts in Bant, dessen Bezirk aus den obigen drei Gemeinden besteht, und ferner die Regelung der Verwaltung in diesen Gemeinden auf der in dem anliegenden Gesetzentwurf enthaltenen Grundlage in Aussicht genommen. Die Gründe, welche zu einer anderweiten Beordnung der Verhältnisse der Rechtspflege und Verwaltung in diesen Gebietstheilen führen müssen, ergeben sich zunächst im Allgemeinen aus der Zunahme der Bevölkerung in dem fraglichen Bezirk. Die Einwohnerzahl nach den beiden letzten Volkszählungen ist folgende:

|  | 1890   | 1895   |
|--|--------|--------|
| in der Gemeinde Bant . . .                                   | 8 296  | 11 377 |
| „ „ „ Heppens . . .  | 4 128  | 5 928  |
| „ „ „ Neuende . . .  | 2 646  | 2 975  |
| zusammen   | 15 070 | 20 280 |
| im ganzen Amtsbezirk Sever<br>einschließlich der Stadt Sever | 37 024 | 41 868 |

Die städtische Bebauung hat in den letzten Jahren nicht nur innerhalb der beiden Gemeinden Bant und Heppens sehr erheblich zugenommen, sondern sie erstreckt sich auch auf diejenigen Theile der Gemeinde Neuende, welche

den Ortschaften Bant und Sedan benachbart sind, und sie ist auch hier in stetem Fortschreiten begriffen.

Schon die genannten Bevölkerungsziffern, deren weitere Steigerung in nächster Zukunft mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten steht,\*) machen eine veränderte Einrichtung der Behörden dringend wünschenswerth. Dazu kommt, daß durch die städtischen Verhältnisse und die vielfachen Beziehungen zu Wilhelmshaven, wo die Mehrzahl der Einwohner ihren Erwerb findet, eine Reihe besonderer Bedürfnisse erzeugt wird, welchen mit der Zeit nur durch besondere Maßregeln genügt werden kann. Die Förderung solcher Maßregeln oder Unternehmungen wird aber in genügender Weise nur geschehen können, wenn mit selbstständigen Befugnissen ausgestattete staatliche Organe ihren Sitz in dem Bezirke haben.

Außer diesen allgemeinen Gründen ist Folgendes hervorzuheben:

1. In Betreff der Verhältnisse der Rechtspflege kommt nicht bloß die große Zahl der sich in der Nähe von Wilhelmshaven sammelnden Bevölkerung in Betracht, sondern auch die Art der Bevölkerung. Es sind meistens Arbeiter, die aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands hierher geströmt, nur zum Theil sesshaft sind und sich durch fortwährenden Zuzug vermehren. Sowohl in Strafsachen als in Civil- und Vormundschaftssachen nehmen sie das Amtsgericht in hohem Grade in Anspruch und für sie ist eine Reise nach Sever stets eine für ihre Verhältnisse unbequeme, zeitraubende und kostspielige Fahrt. Wie die Statistik der Geschäfte beim Großherzoglichen Amtsgerichte Sever ausweist, steigt die Zahl der aus Bant und Heppens einlaufenden Sachen in allen Zweigen der gerichtlichen Thätigkeit von Jahr zu Jahr.

Es kann auch nicht zweifelhaft sein, daß der Bezirk dieses Amtsgerichts von den drei Gemeinden Bant, Heppens, Neuende zu bilden ist. Andere Gemeinden können nicht in Frage kommen, da die benachbarten Gemeinden Fedderwarden, Accum und Sande kein Interesse haben, vom Amtsgerichte Sever abgezweigt zu werden. Von dem Bezirk der erstgenannten drei Gemeinden würde aber auch kein Theil ohne Schädigung ihrer Interessen beim Amtsgerichte Sever verbleiben können.

2. Die Regelung hinsichtlich der Verwaltung ist in der Weise vorgesehen, daß ein Hilfsbeamter des Amtes Sever nach Bant dislocirt wird. Demselben sollen nach Analogie des in Wilhelmshaven bestehenden Zustandes gewisse selbstständige Befugnisse, insbesondere auf dem Gebiete der Polizeiverwaltung beigelegt werden, auch wird ihm das erforderliche Hilfspersonal beizugeben und es werden eigene Dienstwohnungs- und Geschäftslokalitäten

\*) Die Ermittlung der Einkommensteuer-Bevölkerung ergibt für den 1. Mai 1899 für Bant 14 032, für Heppens 7041, für Neuende 3510, für alle drei Gemeinden zusammen 24 583 Personen.

in Aussicht zu nehmen sein. Die Stellung des Hilfsbeamten wird eine andere als diejenige der übrigen Hilfsbeamten bei den Aemtern. Nach Art. 9 § 1 des Aemtergesetzes vom 7. Januar 1879 steht dem Amtshauptmann in allen Angelegenheiten des Geschäftskreises des Amtes die alleinige Entscheidung zu, und die Beschäftigung der Hilfsbeamten beim Amte erfolgt — vorbehaltlich der im § 2 daselbst vorgesehenen Beilegung des Stimmrechtes an Hilfsbeamte, welche die Hauptprüfung bestanden haben — nach seiner Anleitung und Anweisung. Der in dem anliegenden Gesetzentwurf erwähnte Hilfsbeamte wird dagegen eine Reihe von Geschäften in erheblichem Umfange selbstständig zu erledigen haben und damit gewissermaßen ein Zwischenglied zwischen den im Gehaltsregulativ vorgesehenen Amtshauptmännern und Hilfsbeamten bilden. Diese besondere auch gegenüber den benachbarten Preussischen Behörden selbstständige Stellung wird es rechtfertigen, ihm eine besondere Dienstzulage, bis zu 900 *M* jährlich, zu gewähren. Es entspricht dieser Satz demjenigen der Vergütung, welche der Hilfsbeamte des Königlich Preussischen Amtes Wittmund in Wilhelmshaven neben einem Gehalt von 2400—4500 *M* und freier Wohnung bezieht, und es mag als Anhalt für die Bemessung auch der Betrag der Vergütung (1000 *M*) dienen, welcher dem mit der Wahrnehmung des Syndikusdienstes in Oldenburg beauftragten staatlichen Hilfsbeamten neben seinem Gehalte beigelegt ist. Welche Geschäfte dem Hilfsbeamten zur selbstständigen Entscheidung oder Verfügung zu übertragen sind, wird im Verwaltungswege zu bestimmen sein.

Die Zuweisung von Geschäften an den Hilfsbeamten zur selbstständigen Entscheidung oder Verfügung soll übrigens die Befugniß und Verpflichtung des Amtshauptmanns unberührt lassen, auch in diesen Geschäften dem Hilfsbeamten Anleitung und Anweisung zu geben, soweit es nach seinem Ermessen erforderlich erscheint.

3. Für die Durchführung der in Aussicht genommenen Maßnahmen kommen hauptsächlich in Betracht die Anstellung der Beamten und die Herstellung von Gebäuden.

Seitens der Verwaltung werden neu anzustellen sein:

- ein Hilfsbeamter,
- ein Amtsaktuar,
- ein Fortschreibungsbeamter,
- ein Amtsbote (zugleich Schließer).

Das neue Amtsgericht wird zwei Amtsrichter, zwei Gerichtsschreiber, einen Gerichtsvollzieher und einen Amtsboten erforderlich machen, gleichzeitig aber werden ein Amtsrichter und ein Gerichtsschreiber beim Amtsgerichte Fever entbehrlich werden.

Ein Gerichtsvollzieher mit dem Wohnsitze in Bant und dem Dienstbezirke des geplanten Amtsgerichtsbezirks ist bereits jetzt beim Amtsgerichte Fever bestellt; seine An-

Oldenburg, den 16. Oktober 1899.

stellung ist zum 1. Januar 1900 in Aussicht genommen und sein Gehalt zum Voranschlag (außerhalb des Gehaltsregulativs) vorgeesehen.

In Betreff der in Aussicht zu nehmenden Bauten sind neben den für den Hilfsbeamten und das Amtsgericht in einem gemeinsamen Gebäude unterzubringenden Diensträumen und einer Schließerei mit Schließerwohnung, Dienstwohnungen für den Hilfsbeamten und einen der beiden Amtsrichter geplant, welche zur Ersparung von Kosten in einem Gebäude hergestellt werden sollen. Die Wohnungsverhältnisse in Bant lassen es dringend nothwendig erscheinen, diesen Beamten ein angemessenes Unterkommen zu sichern, weil dort auf Miethwohnungen, die sich dazu eignen, nicht gerechnet werden kann.

Die für diese Bauten, für welche die Bewilligung der Mittel zum Voranschlag beantragt ist, aufgestellten Pläne und Kostenanschläge werden zur Prüfung des geehrten Landtags bereit gestellt werden.

Für die sämtlichen Bauten ist ein Grundstück in Bant in Aussicht genommen und auf etwa 50 ar bemessen.

Die Staatsregierung beantragt hiernach: der Landtag wolle

1. dem anliegenden Gesetzentwurf seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen;
2. sich damit einverstanden erklären, daß für die Zeit vom 1. Januar 1902 an neben den im Gehaltsregulativ aufgeführten Beamten mit Rücksicht auf die Dislocirung eines Hilfsbeamten des Amtes Fever nach Bant und die Einrichtung eines Amtsgerichts Rüstingen noch folgende Beamte:
  - ein Hilfsbeamter,
  - ein Amtsaktuar,
  - ein Fortschreibungsbeamter,
  - ein Amtsbote,
  - ein Amtsrichter,
  - ein Gerichtsschreiber,
  - ein Gerichtsbote

nach den für diese Beamtengattungen im Gehaltsregulative enthaltenen Bestimmungen angestellt werden, auch dem Hilfsbeamten eine Funktionszulage von jährlich bis zu 900 *M* gewährt werde,

3. sich damit einverstanden erklären, daß soweit nicht in den betreffenden Voranschlags-Positionen Ersparnisse eintreten sollten, die Kosten der Gehalte der zu 2 genannten Beamten, sowie der Geschäftskosten des Amtsgerichts Rüstingen und des Amtes Fever (des letzteren; hinsichtlich der in Bant zu errichtenden Dienststelle) aus den für „vermischte und unvorhergesehene Ausgaben“ vorgesehenen Mitteln des Voranschlags gezahlt werden.

Staatsministerium.

Janßen.

Mugenbecher.

# Nebenanlage zu Anlage 26.

## Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 7. Januar 1879  
betreffend die Einrichtung der Aemter im Herzogthum Oldenburg.

Der Artikel 9 § 1 des Gesetzes vom 7. Januar 1879,  
betreffend die Einrichtung der Aemter im Herzogthum  
Oldenburg, erhält folgenden Zusatz:

Beim Amte Jeber kann das Staatsministerium die

Wahrnehmung der amtlichen Geschäfte in bestimm-  
ten Geschäftszweigen einem Hilfsbeamten zur selbst-  
ständigen Entscheidung oder Verfügung übertragen.



## Anlage 27.

### An den Landtag des Großherzogthums.

In den Voranschlag der Landeskasse für die Finanzperiode 1900/1902 sind die Mittel für den Anschluß des Peter-Friedrich-Ludwigs-Hospitals an die allgemeine Wasserleitung und die Anlage einer Dampfwascheinrichtung im Hospital eingestellt. Außer diesen nothwendigen Verbesserungen ist die Anlage einer Centralheizung aus sanitären Gründen und zur Erzielung einer sparsamen Beheizung der Hospitalräume dringend wünschenswerth. Die Kosten sind auf 21000 Mk. veranschlagt. Da die Einrichtung einer Centralheizung mit bedeutenden Ersparungen für die Anstaltskasse verbunden ist, erscheint es unbedenklich, die Anlage für Rechnung des Hospitals herzustellen und zu diesem Zwecke eine in angemessener Frist zu tilgende Anleihe aufzunehmen. Nach den Rechnungsabschlüssen für die Jahre 1895/97 sind durchschnittlich jährlich 4629 M für Feuerung verausgabt. Rechnet man für die Beschaffung des Heizmaterials in der Wasch- und Kochküche sowie für die Centralheizung im Isolirhause jährlich 1000 M, so entfällt auf die Beheizung der Räume im Hauptgebäude

ein jährlicher Betrag von 3629 M. Da die Betriebskosten der neu herzustellenden Centralheizung von sachverständiger Seite auf 2000 M. veranschlagt sind, bedeutet die Uebernahme der Mittel für Verzinsung und Tilgung der Anleihe auf die Hospitalkasse keine verstärkte Belastung für die letztere. Es wird beabsichtigt, für Verzinsung und Amortisation jährlich 8 % des ursprünglichen Anleihebetrages aufzuwenden, so daß die Anleihe bei Annahme eines Zinsfußes von 4 % in rund 17 Jahren getilgt wird.

Die Staatsregierung läßt beantragen:

der geehrte Landtag wolle zur Deckung der durch die Anlage einer Centralheizung für das Hauptgebäude des Peter-Friedrich-Ludwigs-Hospitals erwachsenden Kosten die Aufnahme einer Anleihe bis zum Höchstbetrage von 21000 M zu Lasten der Hospitalkasse unter der Bedingung genehmigen, daß zur Verzinsung und Tilgung jährlich 8 % des ursprünglichen Anleihebetrages aufgewendet werden.

Oldenburg, den 12. Oktober 1899.

Staatsministerium.

Janßen.

Mußenbecher.



# Anlage 28.

## An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage läßt die Staatsregierung hierneben den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Lübeck, betreffend Aenderung des Gesetzes vom 28. März 1876, betreffend die Diäten und Transportkosten der bei den Aemtern angestellten

Oldenburg, den 12. Oktober 1899.

Civilstaatsdiener für Dienstreifen innerhalb des Amtsbezirks, nebst Begründung mit dem Antrage zugehen:

der geehrte Landtag wolle dem Gesetzentwurf seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Staatsministerium.

Jansen.

Mugenbecher.

## Nebenanlage zu Anlage 28.

### Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Lübeck, betreffend Aenderung des Gesetzes vom 28. März 1876, betreffend die Diäten und Transportkosten der bei den Aemtern angestellten Civilstaatsdiener für Dienstreifen innerhalb des Amtsbezirks.

#### Einziger Artikel.

Der § 1 des Art. 1 des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Lübeck vom 28. März 1876, betreffend die Diäten und Transportkosten der bei den Aemtern angestellten Civilstaatsdiener für Dienstreifen innerhalb des Amtsbezirks, erhält folgende Fassung:

Die bei den Aemtern und Amtsgerichten angestellten Civilstaatsdiener erhalten für alle Dienst-

reisen innerhalb ihres Amtsbezirks Diäten zu den durch Artikel 21, Artikel 22 §§ 1 und 2 und Artikel 23 § 2 des Civilstaatsdienergesetzes vom 28. März 1867 beziehungsweise durch das Gesetz vom 28. Februar 1876, betreffend Abänderung des Civilstaatsdienergesetzes vom 28. März 1867, festgesetzten Beträgen.

### Begründung.

Nach Artikel 21 des Civilstaatsdienergesetzes beziehungsweise Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Februar 1876, betreffend Abänderung des Civilstaatsdienergesetzes, erhalten die Civilstaatsdiener für Dienstreifen im Inlande an Diäten für den Tag 6 *M.* und für die Nacht 5 *M.*; diejenigen Civilstaatsdiener, welche eine unter Artikel 8 § 2 des Civilstaatsdienergesetzes zu rechnende Dienststelle bekleiden, erhalten den für den Tag bestimmten Diätensatz, sofern sie die Dienstreife nicht mit solchen Civilstaatsdienern gemeinschaftlich machen, welche diesen Diätensatz beziehen, zum Betrage von zwei Dritttheilen (Artikel 22 § 2 des Civilstaatsdienergesetzes). Für die „bei den Aemtern angestellten“ Civilstaatsdiener ist im Artikel 22 § 3 des Civilstaatsdienergesetzes beziehungsweise im Artikel 1 § 1 des Gesetzes vom 28. März 1876, betreffend die

Diäten und Transportkosten der bei den Aemtern angestellten Civilstaatsdiener für Dienstreifen innerhalb des Amtsbezirks, die besondere Bestimmung getroffen, daß diese Beamten für Dienstreifen innerhalb des Amtsbezirks an Diäten für den Tag nur 4 *M.* und für die Nacht 5 *M.* beziehen.

Aus der Anwendung dieser letzten Bestimmung ergeben sich Ungleichheiten, seitdem den vielfach mit den Beamten der Aemter zusammen reisenden bautechnischen und vermessungstechnischen Beamten, für welche früher auf Grund des Artikels 22 § 1 des Civilstaatsdienergesetzes vom Staatsministerium ein geringerer Diätensatz festgestellt war, mit Rücksicht auf die allgemein gestiegenen Preise seit einigen Jahren der Normalatz von 6 *M.* zugebilligt worden ist, ein sachlicher Grund aber, diesen Beamten

Anlagen. XXVII. Landtag.



# Anlage 29.

## An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage läßt das Staatsministerium in den Anlagen den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1900/1902 zur gefälligen Prüfung und Zustimmung zugehen.

Die Vorlage weicht sowohl in ihrer äußeren Anordnung als auch ihrem Inhalte nach von den früheren, denselben Gegenstand betreffenden Vorlagen ab. Die Ursache ist die Einführung eines abermals veränderten, insbesondere vereinfachten Normalbuchungsformulars, wie es auf Anregung Preußens neu bearbeitet worden und bei sämtlichen beteiligten Bundesregierungen zur Annahme gelangt ist, und welches naturgemäß künftig auch das Statsschema zu bilden haben wird. Der Schwerpunkt der Abweichungen liegt in den s. g. technischen Ausgabetiteln (V, VI und VII). Für die Aenderung war im wesentlichen die Einführung der beiden neuen Grundsätze maßgebend, daß die Ausgaben nach ihrer Entstehung und nicht mehr lediglich nach ihrem Verwendungszweck zusammenzustellen sind, und daß sämtliche Einnahmen und Ausgaben der Betriebskasse in der Betriebsrechnung zum Nachweise kommen sollen.

In Zukunft sind daher z. B. alle Ausgaben für die Anschaffung von Kohlen auf Titel V Position 2<sup>2</sup> zu buchen, während früher unterschieden wurde, ob sie zur Heizung der Diensträume (Position 89), zur Lokomotivfeuerung (Position 137), im Interesse der Wasserversorgung der Maschinen (Position 138), zur Erwärmung der Züge (Position 145), zum Betriebe von Hebevorrichtungen u. s. w. (Position 146), im Werkstättenbetriebe (Werkstätten-Vorschußkonto), oder im Gasgewinnungsbetriebe (Fettgasanstaltskonto) verwendet werden sollten. Andererseits wird es künftig unerforderlich und unzulässig sein, mit Hilfe von Vorschußkonten selbständige Nebenrechnungen zu führen, wie sie zur Zeit für die Werkstätten-, Material-, Dienstkleidungs-, Druckerei- und Gasanstalts-Verwaltung, sowie für einzelne andere besondere Zwecke geführt werden.

Das bestehende Verfahren gewährte zwar einen genauen Nachweis über die Ausgaben für die einzelnen, zum Betriebe gehörenden Gegenstände und Leistungen, und ist auch das Interesse der Statistik bestimmend für die Gestaltung des alten Buchungsformulars gewesen; allein das alte Verfahren und insbesondere die Führung von Nebenbuchungen, sowie die Entlastung der Vorschußkonten durch Umbuchung der Endbeträge nach den verschiedenen Positionen der Betriebsrechnung war unübersichtlich, umständlich und kostspielig und außerdem mit dem Nachtheil verbunden, daß die Rechnung der Betriebskasse keinen unmittelbaren Einblick in den wirklichen Stand ihrer Einnahmen und Ausgaben gewährte und die Jahresabschlüsse jedesmal um mehrere Monate sich verzögerten, da die Umbuchungen naturgemäß nur periodisch erfolgen können.

Dem neuen Voranschlage liegt nun die Absicht zu

Grunde, dem Bedürfniß nach vereinfachter und übersichtlicherer Gestaltung der Stats und der anschließenden kassenmäßigen Buchung und Rechnungslegung durch Einführung des genannten neuen Buchungsformulars abzu- helfen, daneben aber nach wie vor eine wirtschaftliche Kontrolle über diejenigen Ausgaben einzurichten, welche durch Sparsamkeit an richtiger Stelle eingeschränkt werden können. Hierzu gehören insbesondere die Ausgaben auf den genannten technischen Titeln.

Diese wirtschaftliche Kontrolle ist eine nothwendige und wichtige Ergänzung des vereinfachten Stats- und Buchungsschemas. Sie ist in Preußen und nach dessen Vorgang nach denselben Grundzügen vor einigen Jahren auch in Bayern und Württemberg eingeführt worden und besteht im wesentlichen aus Vorschriften über die Aufstellung der Kostenanschläge für den Etat und über die Einführung von wirtschaftlichen Buchungen neben den kassenmäßigen.

Für die Einrichtung der Kostenanschläge ist danach in den vorgenannten Staaten der Gesichtspunkt maßgebend, eine sparsame wirtschaftliche Verwaltung zu fördern; es wird dieses insbesondere durch die Trennung nach außergewöhnlichen und gewöhnlichen Unterhaltungskosten, sowie durch den Verzicht auf eine zu weit gehende Spezialisirung und die Einführung von Durchschnittssätzen für die laufenden wiederkehrenden Ausgaben erreicht, weil diese mit den gleichartigen Ausgaben anderer Jahre und anderer Bezirke verglichen und so einer sachlicheren Prüfung unterzogen werden können, als das nach dem bisherigen Verfahren möglich war.

Die in den Kostenanschlägen für die einzelnen Arten von Ausgaben gewonnenen Zahlen gehen in den Etat über und bilden die Grundlage für die kassenmäßigen Buchungen. Zugleich aber geben die Kostenanschläge die Unterlage für die wirtschaftlichen Buchungen, die sich genau an sie anschließen und dazu dienen, die anschlagsmäßige Verwendung der Mittel nachzuweisen.

Dasselbe Verfahren liegt, wie schon bemerkt, dem Voranschlage der kommenden Finanzperiode zu Grunde, indessen sind gegenüber den Einrichtungen der vorgenannten Staaten diejenigen Aenderungen vorgenommen worden, die durch den geringeren Umfang und die stärkere Zentralisirung unserer Verwaltung, sowie durch die bei uns eingeführte schärfere Kontrolle, namentlich der baulichen Ausgaben, bedingt werden.

Bei der erheblichen Abweichung des neuen Buchungsformulars von dem alten ist es selbstredend nicht möglich gewesen, Vergleichszahlen in demselben Umfange zu liefern, wie es für die früheren Finanzperioden üblich war. Insofern die einzelnen Statspositionen der laufenden und kommenden Finanzperiode einander decken, sind die betreffenden Summen früherer Jahre, und zwar für 1897 und 1898 die wirklich erwachsenen Kosten, für das Jahr

1899 die bewilligten Mittel den veranschlagten Summen für die Finanzperiode 1900/1902 direkt gegenüber gestellt worden; im übrigen sind die bezüglichen Vergleiche, soweit angängig, in den dem Voranschlage beigegebenen Anlagen gezogen worden. Namentlich aber beim Titel der Bahnunterhaltung darf der Vorbehalt nachträglicher Verschiebung gemacht werden, da die auf veränderter Grundlage gewonnenen Einheitsätze erstmalig keine Erfahrungsätze, vielmehr nur geschätzt sind und als genau zutreffend sich nicht erweisen dürften. Bei diesem Titel wird der Vergleich außerdem insofern erschwert, als die Staatsregierung, einer Anregung aus dem Landtage selbst folgend, die Grenze der auf den Betriebssatz zu übernehmenden Aufwendungen für erheblichere Ergänzungen von 40 000 auf 60 000 Mark erhöht hat, und als nach dem Vorgange anderer Regierungen außerdem angenommen worden ist, daß Ergänzungen, welche für das einzelne Objekt unter 1000 Mark betragen, unter die Unterhaltung und zwar unter die außergewöhnliche Unterhaltung im Gegensatz zu der schon vorerwähnten gewöhnlichen laufenden Unterhaltung zu rechnen sein werden. Es dürfte diese Vereinigung zweckmäßig erscheinen, schon aus dem Grunde, weil es ein nicht unbedeutendes Gebiet von Verbesserungen giebt, bei denen es zweifelhaft ist, ob eine Ergänzung vorliegt.

Im übrigen ist folgendes zu bemerken:

#### A. Einnahmen.

Die Veranschlagung der Verkehrs-Einnahmen ist unter Zugrundelegung der Verkehrsentwicklung seit dem 1. Januar 1896 erfolgt. Ein weiteres Zurückgehen war unthunlich, weil im Jahre 1896 (1. April bzw. 1. Mai) die Strecke Oldenburg-Brake eröffnet wurde, deren Einwirkung schwer zu bemessen ist, weil sie in erheblichem Maße eine Konkurrenzbahn gegen den alten Weg über Hude ist. Im Güterverkehr läßt sich zudem ein Vergleich mit den früheren Jahren deshalb schwer ziehen, weil die Frachtberechnung für Betriebsdienstgut nur vorübergehend bestanden hat und seit dem 1. Januar 1896 wieder fortgefallen ist.

Seit dem 1. Januar 1896 ist die Zunahme in den einzelnen Verkehrsmitteln und Jahren eine sehr verschiedene gewesen. Um die Steigerung für die kommende Finanzperiode veranschlagen zu können, wird es erforderlich, den Gründen jener Verschiedenheiten nachzuforschen, sowie zunächst den Einfluß der am 1. Mai 1898 eröffneten Bahn Delmenhorst-Bechta auf die Einnahmen auszuschalten und die dafür zu ermittelnden Einnahmen nachträglich den entsprechenden übrigen Summen hinzuzusetzen. Es dürfte dies um so richtiger sein, als die Verhältnisse der neuen Bahn infolge deren bevorstehenden Durchführung nach Bramsche sich obendrein noch wesentlich ändern werden.

#### I. Personen- und Gepäckverkehr. (Titel I.)

##### a) ohne Delmenhorst-Bechta.

Es beträgt die Einnahme:

endgültig 1896 : 2 785 367 M

" 1897 : 2 871 012 "

" 1898 : 3 005 555 "

und nach z. Th. feststehenden, z. Th. provisorisch ermittelten Zahlen 1899: 3 131 796 M.

Das Jahr 1898 ist als ein besonders günstiges zu bezeichnen, namentlich wenn berücksichtigt wird, daß im Jahre 1898 zum ersten Male der Lloydverkehr ganz fortgefallen ist. Dieser betrug:

1896 : 27 642 M

1897 : 23 581 "

Die zu vergleichenden Zahlen stellen sich mithin nach Abzug des Lloydverkehrs auf:

1896 : 2 757 725 M

1897 : 2 847 431 "

und die Steigerungen der Einnahmen:

von 1896 auf 1897 : 3,3 %

" 1897 " 1898 : 5,2 %

" 1898 " 1899 : 4,2 %

Diese Zahlen berechtigen zur Annahme einer weiteren nicht unerheblichen Verkehrszunahme, und glaubt die Staatsregierung bei der aus diesen Zahlen ersichtlichen erfreulichen Entwicklung des Personenverkehrs vorsichtig genug zu verfahren, wenn beim Fehlen wesentlich herabdrückender ungünstiger Momente der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse die Einnahmen aus diesem Verkehr auf allen Strecken, ausgenommen Delmenhorst-Bechta, bzw. Bramsche, veranschlagt werden:

für 1900 zu 3 225 000 M = 3 %

Steigerung gegen 1899,

" 1901 zu 3 310 000 M = 2,6 %

Steigerung gegen 1900 und

" 1902 zu 3 375 000 M = 2 %

Steigerung gegen 1901.

##### b) Delmenhorst-Bechta bzw. Bramsche.

Die Strecke Delmenhorst-Bechta (48 Kilometer) wird nach vorläufiger Ermittlung und Muthmaßung im Jahre 1899 im Personen- und Gepäckverkehr eine Einnahme von rund 80 000 M erbringen. (1898 Mai-Dezember: 57 860 Mark.) Durch die hoffentlich am 1. Mai 1900 eintretende Betriebseröffnung bis Bramsche wird die Strecke einschließlich Holdorf-Damme um etwa 40 Kilometer verlängert. Ihrer Erweiterung würde im gleichen Verhältniß wie für Delmenhorst-Bechta ein Verkehrszuwachs von jährlich 66 000 M entsprechen und demnach die Einnahme auf der ganzen Strecke Delmenhorst-Bramsche einschließlich Holdorf-Damme betragen:

1900 : 80 000 +  $\frac{2}{3}$  (66 000) = 124 000 M,

1901 : 80 000 + 66 000 = 146 000 M,

und 1902 desgleichen 146 000 M.

Ein Verkehrszuwachs durch die Eröffnung der ganzen Strecke auf die kilometrische Einheit und von Jahr zu Jahr ist darin nicht vorgesehen worden, weil die Verhältnisse im voraus zu wenig zutreffend sich übersehen lassen, um darauf Mehreinnahmen im Personenverkehr gründen zu können.

##### c. Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr.

Werden den vorermittelten Einnahmen noch die Einnahme des Dampfers „Nordfriesland“ und der Inselbahn Wangeroge mit jährlich rund 17 000 M hinzugesetzt, so ergeben sich folgende, in den Voranschlag eingestellte Zahlen:



1900:  $3\,225\,000 + 124\,000 + 17\,000 = 3\,366\,000$  *M.*,  
 1901:  $3\,310\,000 + 146\,000 + 17\,000 = 3\,473\,000$  "  
 1902:  $3\,375\,000 + 146\,000 + 17\,000 = 3\,538\,000$  " .

## II. Güterverkehr (Titel II.)

### a. ohne Delmenhorst-Vechta.

Die Einnahme beträgt:

endgültig 1896: 4 370 972 *M.*,

endgültig 1897: 4 731 264 " "

endgültig 1898: 4 888 029 " "

und nach 3. Th. feststehenden, 3. Th. provisorisch ermittelten Zahlen 1899: 4 936 440 *M.*

Für den Güterverkehr war danach das Jahr 1897 ein besonders günstiges. Auf das Jahr 1897 entfällt:

1. der Lloydverkehr mit 181 604 *M.* (einschließlich Nebengebühren),

gegen 1896 mit 132 629 *M.*,

2. der Verkehr der Fischereigesellschaft Nordsee. (Betriebsöffnung April 1897) mit 55 547 *M.*

Andererseits aber haben auch im Jahre 1898 besondere Transporte stattgefunden, die aus der Erwägung zunächst ausgeschieden werden müssen, um zu einem zutreffenden Ueberblick über die regelmäßige Verkehrsentwicklung zu gelangen. Es sind dieses besondere Sandtransporte nach Küstersiel, welche einschließlich Rangiergebühr im Jahre 1898: 75 713 *M.* und in den Monaten Januar bis April 1899 noch 22 885 *M.* Fracht erbrachten. Werden daher der Lloydverkehr und die Sandtransporte aus der Vergleichung ausgeschieden und erscheint es berechtigt, anzunehmen, daß der Verkehr der Fischereigesellschaft Nordsee gleichen Schritt mit der regelmäßigen Verkehrsentwicklung im übrigen halten wird, so ergeben sich für die letztere folgende Vergleichszahlen:

1896:  $4\,370\,972 - 132\,629 = 4\,238\,343$  *M.*,

1897:  $4\,731\,264 - 181\,604 = 4\,549\,660$  " "

1898:  $4\,888\,029 - 75\,713 = 4\,812\,316$  " "

1899:  $4\,936\,440 - 22\,885 = 4\,913\,555$  " "

und danach die Steigerungen der Einnahmen aus dem regelmäßigen Güterverkehr:

von 1896 auf 1897: 7,3 %

" 1897 " 1898: 5,8 "

" 1898 " 1899: 2,1 "

Mit Rücksicht auf diese Zahlen hat die Staatsregierung die gleichartigen Zahlen

für 1900: zu 4 990 000 *M.* = 1,6 %  
Steigerung gegen 1899,

" 1901: zu 5 060 000 *M.* = 1,4 %  
Steigerung gegen 1900 und

" 1902: zu 5 120 000 *M.* = 1,2 %  
Steigerung gegen 1901

angenommen.

In diesen Zahlen ist jedwelter besondere Verkehr unberücksichtigt geblieben, es ist aber nicht anzunehmen, das er gänzlich fehlen wird. Im Gegenteil berechtigen die Erfahrungen der letzten Finanzperioden und die Ausichten auf die Eröffnung der Kleintransporte für den Landeskulturfonds, sowie auf den Eintritt der „Kabelwerke“ in den Verkehr unserer Bahnen dazu, auch für anderen, in vorstehenden Ermittlungen ausgeschalteten Verkehr einen

entsprechenden Betrag einzustellen und ihn auf jährlich etwa 35 000 *M.* anzusetzen, welcher demnach den vorermittelten Zahlen hinzugehen würde.

b. Delmenhorst-Vechta, bezw. = Bramsche.

Die Einnahmen der 48 Kilometer langen Strecke haben für  $\frac{2}{3}$  Jahre 1898: 51 150 *M.* und werden jährlich rd. 75 600 *M.* betragen, wenn hier von der Berücksichtigung des mit der Durchführung der Bahn nach Bramsche unzweifelhaft hinzutretenden neuen Durchgangsverkehrs zunächst abgesehen wird. Für den eigenen Verkehr der Strecke Lohne-Bramsche einschließlich Holdorf-Damme mit zusammen etwa 40 km Länge sind danach jährlich etwa 63 000, für 1900 etwa 42 000 *M.* zu veranschlagen. Veranschlagt man den genannten Durchgangsverkehr auf jährlich etwa 50 000 Mark, für 1900 daher auf 35 000 *M.* und setzt diese Einnahme dem vorerwähnten Lokalverkehr hinzu, so ergeben sich als Einnahmen aus dem Güterverkehr der Strecke Delmenhorst-Bramsche einschließlich Holdorf-Damme:

1900:  $75\,600 + 42\,000 + 35\,000 = 152\,600$  *M.*,

1901:  $75\,600 + 63\,000 + 50\,000 = 188\,600$  " "

1902: desgleichen 188 600 " "

c. Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr.

Unter Berücksichtigung einer weiteren Einnahme aus dem Güterverkehr und der Postbeförderung mit dem Dampfer Nordfriesland und der Inselbahn Wangerooge von jährlich 2 000 *M.* wird sich danach die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr stellen auf:

1900:  $4\,990\,000 + 35\,000 + 152\,600 + 2\,000$

= rd. 5 180 000 *M.*,

1901:  $5\,060\,000 + 35\,000 + 188\,600 + 2\,000$

= rd. 5 286 000 *M.*,

1902:  $5\,120\,000 + 35\,000 + 188\,600 + 2\,000$

= rd. 5 346 000 *M.*

## B. Ausgaben.

### I. Persönliche Ausgaben. (Titel I und II.)

Es sind in den Voranschlag sämtliche regulativ- und budgetmäßig bewilligten Stellen eingesetzt worden bis auf:

1 Stelle für einen Oberbeamten der Eisenbahn-Direktion, die versuchsweise zunächst nicht wieder besetzt werden soll,

8 Stellen für Bahnmeister, die nach einer inzwischen angeordneten veränderten Einteilung der Bezirke künftig voraussichtlich erspart werden können und

2 Stellen für Krahnwärter, welche mit geeigneten Beamten nicht besetzt werden konnten, da die regulativmäßigen Sätze als nicht ausreichend sich erwiesen haben.

Ersparungen an persönlichen Ausgaben sind ferner dadurch erzielt worden, daß versuchsweise von einer Wiederbesetzung der frei gewordenen Stelle des administrativen 2. Hilfsarbeiters bei der Eisenbahn-Direktion abgesehen, das erledigte Neubau-Dezernat nicht wieder besetzt und die Anzahl der Bahnwärter verringert wurde, indem man die dadurch frei gewordenen Posten der letzteren durch Schrankenwärterinnen besetzte. Dagegen sind an Stelle des früheren Pauschalbetrages von jährlich 3000 *M.* für etwaige Mehrausgaben an Gehalt für die kommende Finanzperiode



22 000 *M* jährlich eingestellt worden, die indessen auf der Remunerationsposition zur Hälfte wieder erspart werden. Die Erhöhung hängt zu einem Theile mit besonderen Ausgaben zusammen, die erwachsen werden, um die Bezüge der technischen Beamten unter einander in das richtige Verhältnis zu bringen, zum anderen Theile entsteht sie aus dem Bedürfnis der Aufbesserung einiger Stellen durch höhere Klassifizierung, bezw. Verwandlung von Remunerationsstellen in etatsmäßige Stellen, da der Personalbedarf ohne diese Maßnahme nicht wird gedeckt werden können.

Erhöhungen der Gesamtsumme und der einzelnen Bezüge und Verschiebungen sind ferner für die Empfänger von Monatsgehalt und Tagelohn eingetreten. Sie gründen sich einerseits auf das Erfordernis, auch bei uns die Stellung der Monatsgehaltsempfänger durch die Einführung staatlicher Invaliditäts- und Hinterbliebenen-Versicherung zu verbessern und gleichzeitig die Anzahl der ersteren bei entsprechender Einschränkung der Anzahl der Tagelohnempfänger zu vermehren, andererseits auf die Nothwendigkeit, die Bezüge der genannten Bediensteten zu erhöhen, da sie den gegenwärtigen Verhältnissen vielfach nicht mehr entsprechen, sowie endlich auf die durch die neu vorgeschriebenen Ruhezeiten bezw. Abkürzungen der täglichen Dienstdauer der Betriebsbeamten und auf die durch die Eröffnung neuer Bahnen und die theilweise Einführung der Bahnsteigsperre entstehenden Bedürfnisse. In letzterer Beziehung darf auf die besondere Vorlage zum Eisenbahnbaufonds hingewiesen werden, in welcher die Angelegenheit im Zusammenhange mit der Einwirkung der Sperre auf die übrigen Einrichtungen erörtert werden wird.

#### II. Wohlfahrtszwecke. (Titel IV.)

Es erscheint hier zum ersten Male eine Ausgabe von 1500 *M* als Jahresbeitrag zur Beamtenkrankenkasse, die dringend einer Neuordnung und einer staatlichen Beihilfe bedarf.

Sowohl hierüber, als über die vorgedachten Veränderungen im Personaletat wird dem geehrten Landtage im Anschluß an Punkt 3 des Schreibens der Staatsregierung an den Landtag vom 30. Oktober 1896, Anlage 28, betreffend den Voranschlag der Eisenbahnbetriebskasse für die Finanzperiode 1897/99, eine besondere Vorlage zugehen. Die ebenfalls an gleicher Stelle erwähnte Einführung der Bahnsteigsperre wird dagegen, wie vorbemerkt, in der Vorlage zum Eisenbahnbaufonds ihre Erledigung finden.

#### III. Ergänzungsbauten.

Von den für die Finanzperiode 1897/99 vorgesehenen Ergänzungsbauten ist nur die Position: Umbau der Widerlager und Verstärkung bezw. Erweiterung der Brücke über das Piependammer Sieltief, übertragen. Die Ausgabe konnte bislang erspart werden, die Gründe für die Wiedereinstellung der erforderlichen Mittel sind dieselben wie für deren erstmalige Aufnahme.

Oldenburg, den 17. Oktober 1899.

#### IV. Ausrangiren von Betriebsmitteln. (Titel VII.)

Im Kostenanschlage für Titel VII. erscheint zum ersten Male eine auf 3 Jahre vertheilte Ausgabe von 348 000 *M* für den Ersatz von 10 Lokomotiven unter der Annahme, daß diese Anzahl älterer Lokomotiven auszurangiren sein wird, weil es unwirtschaftlich sein würde, sie weiter zu unterhalten. Da die Betriebskasse die Kosten des Ersatzes der abgängigen Theile der Anlagen zu tragen haben wird, ist diese Ausgabe in der Form aufgenommen worden, daß die Betriebskasse zu der Beschaffung neuer Lokomotiven an den Baufonds einen Beitrag leistet, der dem Anschaffungswerthe der abgängigen Maschinen entspricht.

Wie die vorstehend unter A angegebenen Zahlen nachweisen, ist das finanzielle Ergebnis unseres Eisenbahnwesens in der laufenden Finanzperiode ein sehr günstiges gewesen. Die Mehreinnahmen sind zu einem geringen Theile Folge des am 1. Mai 1898 eröffneten Betriebes auf der Strecke Delmenhorst-Bechta, zum größten Theile aber ist das günstige Ergebnis der erfreulichen Steigerung des Verkehrs im allgemeinen zuzuschreiben. Gleich günstige Verhältnisse für die Finanzperiode 1900/1902 anzunehmen, ist man indessen nicht berechtigt. Die zum 1. Mai 1900 zu erhoffende Betriebsöffnung der noch im Bau begriffenen neuen Strecken Lohne-Hesepe und Holdorf-Damme wird zwar die Gesamteinnahme weiter erhöhen, allein der Umstand, daß das Steigen der Einnahmen aus dem regelmäßigen Verkehr der einzelnen Jahre über ihre Vorjahre im Abnehmen begriffen ist, insofern die Mehreinnahme des Jahres 1899 über das Jahr 1898 kleiner als die des Jahres 1898 über das Jahr 1897 u. s. w. ist, läßt eine ebenso günstige Entwicklung für die Zukunft wie für die laufende Finanzperiode nicht erwarten. Die Staatsregierung hat daher geglaubt, höhere Einnahmen, als geschehen, in den Voranschlag nicht einstellen zu dürfen.

Für das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen der Eisenbahnbetriebskasse ergeben sich danach für die Finanzperiode 1900/1902 folgende Werthe:

für das Jahr 1902: 75,80 %  
 " " " 1901: 76,94 %  
 " " " 1900: 80,03 %,

während die gleichartigen Werthe betragen:

für das Jahr 1899 } voran= 79,93 %  
 " " " 1898 } schlag= 81,60 %  
 " " " 1897 } mäßig: 81,46 %,  
 dagegen für das Jahr 1899 etatsmäßig: 77,87 %  
 " " " 1898 } nach den wirk= 69,48 %  
 " " " 1897 } lichen Ergebnissen: 69,67 %.

Indem die Staatsregierung weitere Auskunft den mündlichen Verhandlungen vorbehalten darf, läßt sie beantragen: der geehrte Landtag wolle dem vorliegenden Voranschlag der Eisenbahnbetriebskasse für die Finanzperiode 1900/1902 seine Zustimmung erteilen.

Staatsministerium.

Tanzen.

Stein.



| Buch-Pos. | Einnahme.  | Einnahme für: |    |           |    |                            |   |
|-----------|--|---------------|----|-----------|----|----------------------------|---|
|           |  | 1897          |    | 1898      |    | 1899                       |   |
|           |  | thatsächliche |    |           |    | in den Etat<br>eingestellt |   |
|           |  | M             | §  | M         | §  | M                          | § |
|           | <b>Titel I. Aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr.</b>  |               |    |           |    |                            |   |
| 1.        | Für Beförderung von Personen ausschließlich Militär auf Militärfahrscheine und auf Militärfahrkarten . . . . .   | 2 632 618     | 01 | 2 809 364 | 44 | 2 869 300                  | — |
| 2.        | Für Beförderung von Militär auf Militärfahrscheine und auf Militärfahrkarten . . . . .   | 116 124       | 53 | 123 615   | 53 | 126 410                    | — |
| 3.        | Für Beförderung von Gepäck, einschl. des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen . . . . .   | 102 585       | 31 | 109 869   | 95 | 111 800                    | — |
| 4.        | Für Beförderung von Hunden auf Hundekarten, Beförderungs- und Gepäckscheine . . . . .  | 2 290         | 11 | 2 419     | 95 | 2 470                      | — |
| 5.        | Für bestellte Sonderzüge nach besonderem Tarif . . . . .   | 12 996        | 65 | 15 972    | 28 | 14 150                     | — |
| 6.        | Nebenerträge (Lager- und Strafgeelder u. s. w., soweit sie aus dem Personen- und Gepäckverkehr herrühren. Einnahmen für Bahnsteigkarten) . . . . .       | 4 397         | 84 | 2 172     | 98 | 4 770                      | — |
|           | Summa Titel I  | 2 871 012     | 45 | 3 063 415 | 13 | 3 128 900                  | — |
|           | <b>Titel II. Aus dem Güterverkehr.</b>   |               |    |           |    |                            |   |
| 7.        | Für Beförderung von Eilgut und Expressgut, einschl. Fahrzeuge aller Art . . . . .  | 192 156       | 19 | 205 674   | 84 | 199 260                    | — |
| 8.        | Für Beförderung von Frachtgut, einschließlich Fahrzeuge aller Art . . . . .  | 3 994 985     | 80 | 4 182 025 | 67 | 4 142 790                  | — |
| 9.        | Für Beförderung von Postgut . . . . .  | 7 570         | 07 | 7 975     | 11 | 7 840                      | — |
| 10.       | Für Beförderung von Militärgut auf Militärfahrscheine oder Frachtbriefe, einschl. Pferde und Fahrzeuge . . . . .   | 30 669        | 72 | 32 616    | 08 | 31 800                     | — |
| 11.       | Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde, auch Luxuspferde, ausgenommen Hunde auf Hundekarten, Beförderungs- und Gepäckscheine (Pos. 4) . . . . . | 282 754       | 36 | 317 916   | 49 | 293 210                    | — |
| 12.       | Für Beförderung von Leichen . . . . .  | 2 578         | 16 | 2 438     | 20 | 2 670                      | — |
| 13.       | Für Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut, einschl. Bautransporte . . . . .  | 66 719        | 32 | 46 538    | 32 | 69 180                     | — |
| 14.       | Nebenerträge aus dem Güterverkehr (nach dem Nebengebührentarif, als: Frachtzuschläge, Ueberfuhr und Ranggebühren, Wagendeckemiethe u. s. w.) . . . . .   | 150 123       | 61 | 139 858   | 25 | 155 150                    | — |
|           | Summe Titel II   | 4 727 557     | 23 | 4 935 042 | 96 | 4 901 900                  | — |

| Veranschlagte Einnahme für: |                   |                   | Bemerkungen.   | Bisherige<br>Buch-Pos. |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|--|------------------------|
| 1900<br><i>M.</i>           | 1901<br><i>M.</i> | 1902<br><i>M.</i> |  |                        |
| 3 085 450                   | 3 184 050         | 3 237 080         | Zu Titel I und II. Die Vertheilung dieser Einnahmen auf die einzelnen Positionen ist vorzugsweise auf Grund der tatsächlichen Beträge des Jahres 1898 vorgenommen. | 1                      |
| 136 500                     | 141 640           | 146 600           |  | 2                      |
| 121 800                     | 124 700           | 129 550           |  | 3                      |
| 2 620                       | 2 660             | 2 680             |  | 4                      |
| 17 280                      | 17 560            | 19 680            |  | 5                      |
| 2 350                       | 2 390             | 2 410             |  | 6                      |
| <b>3 366 000</b>            | <b>3 473 000</b>  | <b>3 538 000</b>  |  |                        |
| 213 920                     | 220 300           | 225 980           |  | 7                      |
| 4 396 730                   | 4 486 520         | 4 537 690         |  | 8                      |
| 9 960                       | 9 960             | 9 960             | Veranschlagung liegt unter Nr. 1 an.   | 9                      |
| 33 930                      | 34 410            | 34 580            |  | 10                     |
| 329 000                     | 333 600           | 335 200           |  | 11                     |
| 2 540                       | 2 570             | 2 580             |  | 12                     |
| 48 420                      | 49 100            | 49 340            |  | 13                     |
| 145 500                     | 149 540           | 150 670           |  | 14, 15, 15I.           |
| <b>5 180 000</b>            | <b>5 286 000</b>  | <b>5 346 000</b>  |  |                        |

| Buch=Post. | Einnahme.  | Einnahme für: |    |               |    |                            |   |
|------------|--|---------------|----|---------------|----|----------------------------|---|
|            |  | 1897          |    | 1898          |    | 1899                       |   |
|            |  | thatsächliche |    | thatsächliche |    | in den Etat<br>eingestellt |   |
|            |  | M             | §  | M             | §  | M                          | § |
|            | <b>Titel III. Für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.</b>  |               |    |               |    |                            |   |
| 15.        | Bergütung für verpachtete Bahnstrecken . . . . .   | —             | —  | —             | —  | —                          | — |
| 16.        | Bergütung fremder Eisenbahnverwaltungen oder Besitzer von Anschlußgleisen u. s. w. für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, für Dienstleistungen von Beamten, sowie für Wahrnehmung des Dienstes in fremden oder gemeinschaftlichen Verkehren . . . . . | 92 731        | 95 | 110 080       | 69 | 94 521                     | — |
| 17.        | Bergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen . . . . .  | —             | —  | —             | —  | 15                         | — |
| 18.        | Bergütung für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten . . . . .   | —             | —  | —             | —  | —                          | — |
| 19.        | Anderer Vergütungen der Postverwaltung . . . . .   | 11 409        | 97 | 13 136        | 90 | 11 350                     | — |
| 20.        | Anderer Vergütungen der Neubauverwaltung oder sonstiger Zweige der Verkehrsanstalten . . . . .   | —             | —  | —             | —  | —                          | — |
| 21.        | Sonstige Vergütungen . . . . .   | —             | —  | —             | —  | —                          | — |
|            | <b>Summe Titel III</b>   | —             | —  | —             | —  | —                          | — |
|            | <b>Titel IV. Für Ueberlassung von Betriebsmitteln.</b>   |               |    |               |    |                            |   |
| 22.        | Miethe und Leihgeld für Lokomotiven . . . . .  | —             | —  | 5             | —  | 200                        | — |
| 23.        | Miethe und Leihgeld für Wagen . . . . .  | 6 623         | 50 | 7 653         | 40 | 8 100                      | — |
|            | <b>Summe Titel IV</b>  | 6 623         | 50 | 7 658         | 40 | 8 300                      | — |

| Veranschlagte Einnahme für |                |                | Bemerkungen.   | Bisherige<br>Buch-Post.   |
|----------------------------|----------------|----------------|--|---|
| 1900                       | 1901           | 1902           |  |   |
| <i>M</i>                   | <i>M</i>       | <i>M</i>       |  |   |
| —                          | —              | —              |  | 16  |
| 81 060                     | 81 060         | 81 060         | Veranschlagung liegt unter Nr. 2 an.                                       | 17. 18.<br>18I.<br>19. 20.  |
| 15                         | 15             | 15             | " " " " 3 "  |   |
| 68 900                     | 69 900         | 70 900         | " " " " 4 "  | 21.<br>Werkst-<br>Vorsch-<br>Conto.   |
| 15 200                     | 15 200         | 15 200         | " " " " 5 "  | 39, 40, 41,<br>44 theilw.<br>Dampfer<br>Nordfries-<br>land Insel-<br>bahn<br>Wangeroge. |
| —                          | —              | —              |  | 44 theilw.  |
| 6 200                      | 6 200          | 6 200          | " " " " 6 "  | 44 theilw.<br>Vorschuß-<br>Conto.   |
| <b>171 375</b>             | <b>172 375</b> | <b>173 375</b> |  |   |
| 200                        | 200            | 200            | Den feitherigen Betrag eingestellt.  | 22. 24.   |
| 330 100                    | 336 100        | 341 100        | Veranschlagung liegt unter Nr. 7 an, vergl. Ausgabe-Titel IX<br>Post. 115. | 23. 25.   |
| <b>330 300</b>             | <b>336 300</b> | <b>341 300</b> |  |   |



| Buch-Post. | Einnahme.   | Ausgabe für:  |    |         |    |                            |   |
|------------|---|---------------|----|---------|----|----------------------------|---|
|            |   | 1897          |    | 1898    |    | 1899                       |   |
|            |   | thatsächliche |    |         |    | in den Etat<br>eingestellt |   |
|            |   | M             | §  | M       | §  | M                          | § |
|            | <b>Titel V. Erträge aus Veräußerungen.</b>  |               |    |         |    |                            |   |
| 24.        | Aus dem Verkaufe und der Abgabe von Materialien und Materialabfällen sowie von sonstigen Gegenständen . . . . . | —             | —  | —       | —  | —                          | — |
| 25.        | Aus der Abgabe von Wasser, elektrischem Strom, Gas und dergleichen . . . . .                                    | —             | —  | —       | —  | —                          | — |
|            | Summe Titel V   |               |    |         |    |                            |   |
|            | <b>Titel VI. Verschiedene Einnahmen.</b>  |               |    |         |    |                            |   |
| 26.        | Telegraphengebühren . . . . .   | 7 868         | 51 | 8 391   | 06 | 7 900                      | — |
| 27.        | Pacht- und Miethzinse sowie wirthschaftliche Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken . . . . .                  | 120 103       | 88 | 122 387 | 07 | 122 760                    | — |
| 28.        | Einnahmen an Brücken- und Fährgeld, sowie Werft- und Hafengebühren (auch Liege- und Piergeld) . . . . .         | 19 668        | 28 | 8 007   | 95 | 9 750                      | — |
| 29.        | Pensionsbeiträge . . . . .  | —             | —  | —       | —  | —                          | — |
| 30.        | Zinsen und Coursgewinne (soweit sie der Betriebskasse zu Gute kommen) . . . . .                                 | 49 306        | 12 | 64 705  | 91 | 30 000                     | — |
| 31.        | Sonstige Einnahmen . . . . .  | —             | —  | —       | —  | —                          | — |
|            | Summe Titel VI  |               |    |         |    |                            |   |

| Veranschlagte Einnahme für: |          |          | Bemerkungen.   | Bisherige<br>Buch-Post.                       |
|-----------------------------|----------|----------|--|---|
| 1900                        | 1901     | 1902     |  |   |
| <i>M</i>                    | <i>M</i> | <i>M</i> |  |   |
| 188 280                     | 168 385  | 165 390  | Zu Position 24 zu veranschlagen sind:<br>für die Jahre 1900. 1901. 1902.<br>a) nach Anlage Nr. 8<br>für Oberbaumaterialien 61 280 <i>M</i> 40 960 <i>M</i> 37 540 <i>M</i><br>b) nach Anlage Nr. 9<br>für Betriebs- und sonstige<br>Materialien u. s. w. 117 000 „ 117 425 „ 117 850 „<br>c) für brauchbare an Neu-<br>bauten und an Dritte ab-<br>zugebende Materialien 10 000 „ 10 000 „ 10 000 „<br>Zus. 188 280 <i>M</i> 168 385 <i>M</i> 165 390 <i>M</i> | 26—33 I.<br>Verfüt-<br>Vorjch-<br>Konto.      |
| 11 000                      | 11 000   | 11 000   | Veranschlagung liegt unter Nr. 10 an.  | 33 II.<br>44 theilw.<br>Gas-<br>anstalts-Kto. |
| 199 280                     | 179 385  | 176 390  |  |   |
| 8 000                       | 8 000    | 8 000    | Veranschlagung liegt unter Nr. 11 an.  | 34  |
| 121 890                     | 121 890  | 121 890  | Veranschlagung liegt unter Nr. 12 an und sind der nach Anlage<br>12 sich ergebenden Summe jährlich 3000 <i>M</i> für zwei zur<br>Zeit noch nicht wieder verpachtete, zu Nordenham belegene<br>Schuppen hinzugesetzt.   | 35—38 I.                                      |
| 8 300                       | 8 300    | 8 300    | Veranschlagung liegt unter Nr. 13 an.  | 42. 42 I.                                     |
| —                           | —        | —        |  |   |
| 45 000                      | 45 000   | 45 000   | Zu Post. 30. An Zinsen-Einnahme sind durchschnittlich jährlich<br>zu veranschlagen:<br>für 500 000 <i>M</i> zu 2 % . . . . 10 000 <i>M</i><br>„ 1 000 000 „ zu 3½ % . . . . 35 000 „<br>Zus. 45 000 <i>M</i>   | 43  |
| 26 600                      | 27 650   | 28 700   | Veranschlagung liegt unter Nr. 14 an.  | 44<br>Verfüt.<br>Vorjch.-Kto.                 |
| 209 790                     | 210 840  | 211 890  |  |   |

| Buch-Hof.  | Einnahme.  | Einnahme für: |   |        |   |                            |   |
|--|--|---------------|---|--------|---|----------------------------|---|
|  |  | 1897          |   | 1898   |   | 1899                       |   |
|  |  | thatfächliche |   |        |   | in den Etat<br>eingestellt |   |
|  |  | M             | 8 | M      | 8 | M                          | 8 |
| <b>Uebersicht der Betriebs-Einnahmen.</b>  |  |               |   |        |   |                            |   |
|  | Titel I aus dem Personen- und Gepäckverkehr . . . . .  | —             | — | —      | — | —                          | — |
|  | „ II aus dem Güterverkehr . . . . .  | —             | — | —      | — | —                          | — |
|  | „ III für Ueberlassung von Bahnanlagen und für<br>Leistungen zu Gunsten Dritter . . . . .                | —             | — | —      | — | —                          | — |
|  | „ IV für Ueberlassung von Betriebsmitteln . . . . .  | —             | — | —      | — | —                          | — |
|  | „ V Erträge aus Veräußerungen . . . . .  | —             | — | —      | — | —                          | — |
|  | „ VI Verschiedene Einnahmen . . . . .  | —             | — | —      | — | —                          | — |
|  | Summe der Betriebseinnahmen  | —             | — | —      | — | —                          | — |
| <b>Ausgabe.</b>  |  |               |   |        |   |                            |   |
| <b>Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.</b>   |  |               |   |        |   |                            |   |
| <b>Titel I. Befoldungen (Gehälter), Wohnungsgeldzuschüsse,<br/>Stellen- und andere persönliche Zulagen der etatsmäßigen<br/>(angestellten) Beamten und Bediensteten.</b> |  |               |   |        |   |                            |   |
| A. Gehälter nach dem aufgestellten Personal-<br>Voranschlag.   |  |               |   |        |   |                            |   |
| 45.  | für den Eisenbahn-Direktor . . . . .   | 8 500         | — | 8 500  | — | 8 500                      | — |
| 46.  | „ die Mitglieder der Direktion . . . . .   | 21 700        | — | 17 750 | — | 19 550                     | — |
| 47.  | „ die Oberbeamten (Hülfсарbeiter der Direktion, Bezirks-<br>inspektoren, Maschineninspektoren) . . . . . | 42 575        | — | 42 750 | — | 42 875                     | — |
| 48.  | „ den Vermessungs-Inspektor . . . . .  | 3 600         | — | 3 600  | — | 3 900                      | — |

| Veranschlagte Einnahme für:        |                  |                  | Bemerkungen.  | Bisherige<br>Buch-Post.   |
|------------------------------------|------------------|------------------|---|---|
| 1900                               | 1901             | 1902             |   |   |
| <i>M</i>                           | <i>M</i>         | <i>M</i>         |   |   |
| 3 366 000                          | 3 473 000        | 3 538 000        |   |   |
| 5 180 000                          | 5 286 000        | 5 346 000        |   |   |
| 171 375                            | 172 375          | 173 375          |   |   |
| 330 300                            | 336 300          | 341 300          |   |   |
| 199 280                            | 179 385          | 176 390          |   |   |
| 209 790                            | 210 840          | 211 890          |   |   |
| <b>9 456 745</b>                   | <b>9 657 900</b> | <b>9 786 955</b> |   |   |
| 6 500                              | 6 500            | 6 750            | Zu Titel IA. Die Gehalte bewegen sich innerhalb des seit dem 1. Januar 1894 in Kraft befindlichen Regulativs bzw. innerhalb der für die alten Strecken, sowie für die Bareler Nebenbahnen, für die Bahn Oldenburg-Brake und für die Bahn Delmenhorst-Deesepe erfolgten budgetmäßigen Stellen-Bewilligung. | 49/67<br>Werft.B.-K.<br>Gasanst. R.<br>Dampfer<br>Nordfriesl.<br>Inselbahn<br>Wangerooß |
| 18 100                             | 18 625           | 19 300           |   |   |
| 33 866 <sup>2</sup> / <sub>3</sub> | 37 400           | 38 300           |   |   |
| 3 900                              | 3 900            | 4 200            |   |   |
|                                    |                  |                  |   |   |



| Buch-Nof.                       | Ausgabe.   | Ausgabe für: |    |         |    |                            |    |
|---------------------------------|--|--------------|----|---------|----|----------------------------|----|
|                                 |  | 1897         |    | 1898    |    | 1899                       |    |
|                                 |  | tatsächliche |    |         |    | in den Etat<br>eingestellt |    |
|                                 |  | M            | §  | M       | §  | M                          | §  |
| 49.                             | für den Hauptkassirer . . . . .  | 3 700        | —  | 3 850   | —  | 3 900                      | —  |
| 50.                             | „ die Verkehrs- und Betriebs-Kontroleure . . . . .                               | 16 100       | —  | 16 100  | —  | 16 500                     | —  |
| 51.                             | „ die Rechnungs-, Registratur- und Kanzleibeamten . . . . .                      | 163 858      | 35 | 168 320 | 82 | 184 950                    | —  |
| 52.                             | „ die technischen Subalternbeamten . . . . .                                     | 18 850       | —  | 20 100  | —  | 24 700                     | —  |
| 53.                             | „ die Werkstätten- u. f. w. Beamten . . . . .                                    | 29 840       | —  | 30 190  | —  | 34 500                     | —  |
| 54.                             | „ die Bahnmeister u. f. w. . . . .   | 56 583       | 33 | 55 057  | 83 | 59 012                     | 50 |
| 55.                             | „ die Büreaudiener, Billetdrucker, Lade- und Rangir-<br>meister u. f. w. . . . . | 30 924       | 17 | 31 773  | 16 | 35 280                     | —  |
| 56.                             | „ die Portiers, Nachtwächter u. f. w. . . . .                                    | 6 825        | —  | 7 366   | 67 | 7 500                      | —  |
| 57.                             | „ die Stationsbeamten . . . . .  | 180 154      | 99 | 184 569 | 15 | 200 240                    | —  |
| 58.                             | „ die Stations-Einnehmer . . . . .   | 26 470       | 79 | 27 275  | —  | 29 412                     | 50 |
| 59.                             | „ die Lokomotivbeamten . . . . .   | 107 545      | 85 | 108 800 | —  | 125 387                    | 50 |
| 60.                             | „ die Zugbegleitungsbeamten . . . . .  | 116 491      | 44 | 119 030 | 85 | 131 835                    | —  |
| 61.                             | „ die Weichenvärter . . . . .  | 39 361       | 67 | 41 520  | —  | 52 120                     | —  |
| 62.                             | „ die Brückenwärter . . . . .  | 8 895        | 83 | 9 237   | 50 | 9 275                      | —  |
|                                 | Zusammen Gehalte   | 881 976      | 42 | 895 790 | 98 | 989 437                    | 50 |
| <b>B. Sonstige Befoldungen.</b> |  |              |    |         |    |                            |    |
| 63.                             | Wohnungsgeldzuschüsse . . . . .  | —            | —  | —       | —  | —                          | —  |
| 64.                             | Stellen- und andere persönliche Zulagen . . . . .                                | —            | —  | —       | —  | —                          | —  |
|                                 | Summa Titel I  | —            | —  | —       | —  | —                          | —  |

| Veranschlagte Ausgabe für: |           |            | Bemerkungen.  | Bisherige<br>Buch-Pos.          |
|----------------------------|-----------|------------|---|---------------------------------|
| 1900                       | 1901      | 1902       |   |                                 |
| <i>M</i>                   | <i>M</i>  | <i>M</i>   |   |                                 |
| 4 050                      | 4 100     | 4 175      | In den nebenbezeichneten Positionen sind für nachstehende budgetmäßige bewilligte Stellen folgende Beträge enthalten: |                                 |
| 16 800                     | 16 800    | 17 100     | für das Jahr  |                                 |
|                            |           |            | Pos.  | Für:                            |
|                            |           |            |   | 1900                            |
|                            |           |            |   | 1901                            |
|                            |           |            |   | 1902                            |
| 193 475                    | 201 087½  | 204 475    | 50.   | 1 Verkehrs-kontroleur . . .     |
|                            |           |            | 51.   | 7 Rechnungsbeamten II. Kl.      |
|                            |           |            | 51.   | 9 desgl. III. Kl.               |
| 23 325                     | 24 000    | 24 900     | 53.   | 1 Werkmeister I. Kl. . . .      |
|                            |           |            | 53.   | 2 Werkstättenvornänner . .      |
| 34 650                     | 35 000    | 35 537½    | 53.   | 1 Telegraphenvornann . . .      |
|                            |           |            | 54.   | 1 Telegraphenaufseher . . .     |
| 52 025                     | 53 375    | 54 562½    | 55.   | 1 Wagenmeister . . . . .        |
|                            |           |            | 55.   | 1 Maschinenwärter . . . . .     |
|                            |           |            | 57.   | 1 Stationsvorsteher I. Kl. . .  |
| 35 530                     | 36 180    | 37 805     | 57.   | 1 Gütervorsteher I. Kl. . . .   |
|                            |           |            | 57.   | 3 Stationsvorsteher II. Kl. . . |
| 8 475                      | 8 650     | 8 700      | 57.   | 6 Haltestellenaufseher . . .    |
|                            |           |            | 57.   | 5 Stationsassistenten . . . .   |
| 207 990                    | 211 990   | 217 015    | 58.   | 1 Stationseinnehmer . . . . .   |
|                            |           |            | 59.   | 7 Lokomotivführer . . . . .     |
| 28 437½                    | 29 862½   | 30 537½    | 59.   | 1 desgl. . . . .                |
|                            |           |            | 59.   | 6 Lokomotivführergehilfen . .   |
| 125 650                    | 128 650   | 132 868¾   | 60.   | 5 Zugführer . . . . .           |
|                            |           |            | 60.   | 3 Packmeister . . . . .         |
| 135 266¼                   | 137 347½  | 140 022½   | 60.   | 5 Schaffner . . . . .           |
|                            |           |            | 60.   | 6 Bremser . . . . .             |
| 63 007½                    | 64 495    | 66 082½    | 61.   | 10 Weichenwärter I. Kl. . . .   |
| 9 650                      | 9 762½    | 9 837½     | zusammen <i>M</i>   |                                 |
| 1000 697¼                  | 1 027 725 | 1 052 168¾ | 115 555   | 119 792¼                        |
|                            |           |            | 123 505   |                                 |
| —                          | —         | —          | Veranschlagung liegt unter Nr. 16 an.   |                                 |
| 1 800                      | 1 800     | 1 800      | 69 theilw.  |                                 |
| 1002 497¼                  | 1 029 525 | 1 053 968¾ | 71 "  |                                 |



| Buch-Nr. | Ausgabe.   | Ausgabe für:  |   |        |   |                        |   |
|----------|--|---------------|---|--------|---|------------------------|---|
|          |  | 1897          |   | 1898   |   | 1899                   |   |
|          |  | thatsächliche |   |        |   | in den Stat eingestell |   |
|          |  | M             | § | M      | § | M                      | § |
|          | <b>Titel Ia. Gemeinsame Gehaltsausgaben.</b>   |               |   |        |   |                        |   |
|          | Zu Gehaltszulagen und Personal-Vermehrungen (zur Verwendung für das Staatsdiener-Personal nach besonderen Bewilligungen). Die Verrechnung hat erforderlichenfalls auf die betreffenden Gehaltspositionen zu erfolgen . . | 3 000         | — | 3 000  | — | 3 000                  | — |
|          | <b>Titel II. Bezüge und Löhne der nicht etatsmäßigen (nicht angestellten) Beamten und Bediensteten sowie der Arbeiter.</b>   |               |   |        |   |                        |   |
| 65.      | Monats- oder Tagegehälter der ohne Anstellung verwendeten Beamten und Bediensteten . . . . .   | —             | — | —      | — | —                      | — |
|          | 1 300  | 1 300         |   | 1 300  |   | 1 300                  |   |
|          | 1 400  | 1 400         |   | 1 400  |   | 1 400                  |   |
|          | 1 500  | 1 500         |   | 1 500  |   | 1 500                  |   |
|          | 1 600  | 1 600         |   | 1 600  |   | 1 600                  |   |
|          | 1 700  | 1 700         |   | 1 700  |   | 1 700                  |   |
|          | 1 800  | 1 800         |   | 1 800  |   | 1 800                  |   |
|          | 1 900  | 1 900         |   | 1 900  |   | 1 900                  |   |
|          | 2 000  | 2 000         |   | 2 000  |   | 2 000                  |   |
|          | 2 100  | 2 100         |   | 2 100  |   | 2 100                  |   |
|          | 2 200  | 2 200         |   | 2 200  |   | 2 200                  |   |
|          | 2 300  | 2 300         |   | 2 300  |   | 2 300                  |   |
|          | 2 400  | 2 400         |   | 2 400  |   | 2 400                  |   |
|          | 2 500  | 2 500         |   | 2 500  |   | 2 500                  |   |
|          | 2 600  | 2 600         |   | 2 600  |   | 2 600                  |   |
|          | 2 700  | 2 700         |   | 2 700  |   | 2 700                  |   |
|          | 2 800  | 2 800         |   | 2 800  |   | 2 800                  |   |
|          | 2 900  | 2 900         |   | 2 900  |   | 2 900                  |   |
|          | 3 000  | 3 000         |   | 3 000  |   | 3 000                  |   |
|          | 3 100  | 3 100         |   | 3 100  |   | 3 100                  |   |
|          | 3 200  | 3 200         |   | 3 200  |   | 3 200                  |   |
|          | 3 300  | 3 300         |   | 3 300  |   | 3 300                  |   |
|          | 3 400  | 3 400         |   | 3 400  |   | 3 400                  |   |
|          | 3 500  | 3 500         |   | 3 500  |   | 3 500                  |   |
|          | 3 600  | 3 600         |   | 3 600  |   | 3 600                  |   |
|          | 3 700  | 3 700         |   | 3 700  |   | 3 700                  |   |
|          | 3 800  | 3 800         |   | 3 800  |   | 3 800                  |   |
|          | 3 900  | 3 900         |   | 3 900  |   | 3 900                  |   |
|          | 4 000  | 4 000         |   | 4 000  |   | 4 000                  |   |
|          | 4 100  | 4 100         |   | 4 100  |   | 4 100                  |   |
|          | 4 200  | 4 200         |   | 4 200  |   | 4 200                  |   |
|          | 4 300  | 4 300         |   | 4 300  |   | 4 300                  |   |
|          | 4 400  | 4 400         |   | 4 400  |   | 4 400                  |   |
|          | 4 500  | 4 500         |   | 4 500  |   | 4 500                  |   |
|          | 4 600  | 4 600         |   | 4 600  |   | 4 600                  |   |
|          | 4 700  | 4 700         |   | 4 700  |   | 4 700                  |   |
|          | 4 800  | 4 800         |   | 4 800  |   | 4 800                  |   |
|          | 4 900  | 4 900         |   | 4 900  |   | 4 900                  |   |
|          | 5 000  | 5 000         |   | 5 000  |   | 5 000                  |   |
|          | 5 100  | 5 100         |   | 5 100  |   | 5 100                  |   |
|          | 5 200  | 5 200         |   | 5 200  |   | 5 200                  |   |
|          | 5 300  | 5 300         |   | 5 300  |   | 5 300                  |   |
|          | 5 400  | 5 400         |   | 5 400  |   | 5 400                  |   |
|          | 5 500  | 5 500         |   | 5 500  |   | 5 500                  |   |
|          | 5 600  | 5 600         |   | 5 600  |   | 5 600                  |   |
|          | 5 700  | 5 700         |   | 5 700  |   | 5 700                  |   |
|          | 5 800  | 5 800         |   | 5 800  |   | 5 800                  |   |
|          | 5 900  | 5 900         |   | 5 900  |   | 5 900                  |   |
|          | 6 000  | 6 000         |   | 6 000  |   | 6 000                  |   |
|          | 6 100  | 6 100         |   | 6 100  |   | 6 100                  |   |
|          | 6 200  | 6 200         |   | 6 200  |   | 6 200                  |   |
|          | 6 300  | 6 300         |   | 6 300  |   | 6 300                  |   |
|          | 6 400  | 6 400         |   | 6 400  |   | 6 400                  |   |
|          | 6 500  | 6 500         |   | 6 500  |   | 6 500                  |   |
|          | 6 600  | 6 600         |   | 6 600  |   | 6 600                  |   |
|          | 6 700  | 6 700         |   | 6 700  |   | 6 700                  |   |
|          | 6 800  | 6 800         |   | 6 800  |   | 6 800                  |   |
|          | 6 900  | 6 900         |   | 6 900  |   | 6 900                  |   |
|          | 7 000  | 7 000         |   | 7 000  |   | 7 000                  |   |
|          | 7 100  | 7 100         |   | 7 100  |   | 7 100                  |   |
|          | 7 200  | 7 200         |   | 7 200  |   | 7 200                  |   |
|          | 7 300  | 7 300         |   | 7 300  |   | 7 300                  |   |
|          | 7 400  | 7 400         |   | 7 400  |   | 7 400                  |   |
|          | 7 500  | 7 500         |   | 7 500  |   | 7 500                  |   |
|          | 7 600  | 7 600         |   | 7 600  |   | 7 600                  |   |
|          | 7 700  | 7 700         |   | 7 700  |   | 7 700                  |   |
|          | 7 800  | 7 800         |   | 7 800  |   | 7 800                  |   |
|          | 7 900  | 7 900         |   | 7 900  |   | 7 900                  |   |
|          | 8 000  | 8 000         |   | 8 000  |   | 8 000                  |   |
|          | 8 100  | 8 100         |   | 8 100  |   | 8 100                  |   |
|          | 8 200  | 8 200         |   | 8 200  |   | 8 200                  |   |
|          | 8 300  | 8 300         |   | 8 300  |   | 8 300                  |   |
|          | 8 400  | 8 400         |   | 8 400  |   | 8 400                  |   |
|          | 8 500  | 8 500         |   | 8 500  |   | 8 500                  |   |
|          | 8 600  | 8 600         |   | 8 600  |   | 8 600                  |   |
|          | 8 700  | 8 700         |   | 8 700  |   | 8 700                  |   |
|          | 8 800  | 8 800         |   | 8 800  |   | 8 800                  |   |
|          | 8 900  | 8 900         |   | 8 900  |   | 8 900                  |   |
|          | 9 000  | 9 000         |   | 9 000  |   | 9 000                  |   |
|          | 9 100  | 9 100         |   | 9 100  |   | 9 100                  |   |
|          | 9 200  | 9 200         |   | 9 200  |   | 9 200                  |   |
|          | 9 300  | 9 300         |   | 9 300  |   | 9 300                  |   |
|          | 9 400  | 9 400         |   | 9 400  |   | 9 400                  |   |
|          | 9 500  | 9 500         |   | 9 500  |   | 9 500                  |   |
|          | 9 600  | 9 600         |   | 9 600  |   | 9 600                  |   |
|          | 9 700  | 9 700         |   | 9 700  |   | 9 700                  |   |
|          | 9 800  | 9 800         |   | 9 800  |   | 9 800                  |   |
|          | 9 900  | 9 900         |   | 9 900  |   | 9 900                  |   |
|          | 10 000   | 10 000        |   | 10 000 |   | 10 000                 |   |
|          | 10 100   | 10 100        |   | 10 100 |   | 10 100                 |   |
|          | 10 200   | 10 200        |   | 10 200 |   | 10 200                 |   |
|          | 10 300   | 10 300        |   | 10 300 |   | 10 300                 |   |
|          | 10 400   | 10 400        |   | 10 400 |   | 10 400                 |   |
|          | 10 500   | 10 500        |   | 10 500 |   | 10 500                 |   |
|          | 10 600   | 10 600        |   | 10 600 |   | 10 600                 |   |
|          | 10 700   | 10 700        |   | 10 700 |   | 10 700                 |   |
|          | 10 800   | 10 800        |   | 10 800 |   | 10 800                 |   |
|          | 10 900   | 10 900        |   | 10 900 |   | 10 900                 |   |
|          | 11 000   | 11 000        |   | 11 000 |   | 11 000                 |   |
|          | 11 100   | 11 100        |   | 11 100 |   | 11 100                 |   |
|          | 11 200   | 11 200        |   | 11 200 |   | 11 200                 |   |
|          | 11 300   | 11 300        |   | 11 300 |   | 11 300                 |   |
|          | 11 400   | 11 400        |   | 11 400 |   | 11 400                 |   |
|          | 11 500   | 11 500        |   | 11 500 |   | 11 500                 |   |
|          | 11 600   | 11 600        |   | 11 600 |   | 11 600                 |   |
|          | 11 700   | 11 700        |   | 11 700 |   | 11 700                 |   |
|          | 11 800   | 11 800        |   | 11 800 |   | 11 800                 |   |
|          | 11 900   | 11 900        |   | 11 900 |   | 11 900                 |   |
|          | 12 000   | 12 000        |   | 12 000 |   | 12 000                 |   |



| Veranschlagte Ausgabe für:               |                  |                  | Bemerkungen.   | Bisherige<br>Buch-Post. |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
|--|------------------|------------------|--|-------------------------|------|------|------|----------|----------------------------|---|---|---|---|-----------------------|---|---|---|---|---------------------|---|---|---|---|--------------------|---|---|---|---|-------------------------|-----|-----|-----|---|----------------------|-----|-----|-----|---|-----------------------|---|---|---|---|-----------------------|----|----|----|---|------------------------|---|---|---|---|------------------------------|----|----|----|---|--------------------|----|----|----|---|------------------------|---|---|---|---|-----------------|---|---|---|---|-------------------------------|---|---|---|---|-----------------------|---|---|---|---|---------------------------|---|---|---|---|----------------------------|----|----|----|---|--|---|---|---|---|-----------------------------------|----|----|----|---|------------------------------------|----|----|----|---|---------------------------|----|----|----|---|--------------------------------|
| 1900<br><i>M</i>                         | 1901<br><i>M</i> | 1902<br><i>M</i> |  |                         |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| 22 000                                   | 22 000           | 22 000           |  |                         |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| 897 190                                  | 921 490          | 946 100          | <p>Zu Post. 65.      1900      1901      1902</p> <p>Nach Anlage No. 17 890 190 <i>M</i> 914 490 <i>M</i> 939 100 <i>M</i></p> <p>" " " 18 7 000 " 7 000 " 7 000 "</p> <p>Zuf. 897 190 <i>M</i> 921 490 <i>M</i> 946 100 <i>M</i></p> <p>Sierunter sind 25 Stellen für diätarische Bureauassistenten und<br/>20 Stellen für diätarische Stationsassistenten mit Monats-<br/>vergütung von 80 bis 150 <i>M</i> besetzt.</p> <p>Im Ganzen können</p> <p>1900 — 1029<br/>1901 — 1049<br/>1902 — 1064</p> <p>Stellen mit Monatsgehalt besetzt werden.<br/>Hiervon entfallen anschlagsmäßig auf Hilfsarbeiter (einschließlich<br/>der 25 Stellen für<br/>diätarische Bureauassistenten und der<br/>20 Stellen für diätarische Sta-<br/>tionsassistenten</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1900</th> <th>1901</th> <th>1902</th> <th>Stellen,</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Hilfsbahnmeister . . . . .</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Bauaufseher . . . . .</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Techniker . . . . .</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Zeichner . . . . .</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Weichenwärter . . . . .</td> <td>231</td> <td>244</td> <td>244</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Bahnwärter . . . . .</td> <td>182</td> <td>185</td> <td>185</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Krahnwärter . . . . .</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Lademeister . . . . .</td> <td>18</td> <td>18</td> <td>18</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Oberarbeiter . . . . .</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Güterbodenarbeiter . . . . .</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>20</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Portiers . . . . .</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Büreaudiener . . . . .</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Boten . . . . .</td> <td>8</td> <td>8</td> <td>8</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Telegraphenarbeiter . . . . .</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Vorarbeiter . . . . .</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>3</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Magazinarbeiter . . . . .</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>6</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Stationsarbeiter . . . . .</td> <td>82</td> <td>82</td> <td>85</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Arbeiter in der Steindruckerei . . . . .</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Lokomotivführergehilfen . . . . .</td> <td>46</td> <td>46</td> <td>50</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Lokomotivführerlehrlinge . . . . .</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Lokomotivheizer . . . . .</td> <td>42</td> <td>42</td> <td>44</td> <td>"</td> </tr> </tbody> </table> |                         | 1900 | 1901 | 1902 | Stellen, | Hilfsbahnmeister . . . . . | 3 | 3 | 3 | " | Bauaufseher . . . . . | 5 | 5 | 5 | " | Techniker . . . . . | 1 | 1 | 1 | " | Zeichner . . . . . | 9 | 9 | 9 | " | Weichenwärter . . . . . | 231 | 244 | 244 | " | Bahnwärter . . . . . | 182 | 185 | 185 | " | Krahnwärter . . . . . | 1 | 1 | 1 | " | Lademeister . . . . . | 18 | 18 | 18 | " | Oberarbeiter . . . . . | 3 | 3 | 3 | " | Güterbodenarbeiter . . . . . | 20 | 20 | 20 | " | Portiers . . . . . | 10 | 10 | 10 | " | Büreaudiener . . . . . | 1 | 1 | 1 | " | Boten . . . . . | 8 | 8 | 8 | " | Telegraphenarbeiter . . . . . | 2 | 2 | 2 | " | Vorarbeiter . . . . . | 3 | 3 | 3 | " | Magazinarbeiter . . . . . | 6 | 6 | 6 | " | Stationsarbeiter . . . . . | 82 | 82 | 85 | " | Arbeiter in der Steindruckerei . . . . . | 5 | 5 | 5 | " | Lokomotivführergehilfen . . . . . | 46 | 46 | 50 | " | Lokomotivführerlehrlinge . . . . . | 15 | 15 | 15 | " | Lokomotivheizer . . . . . | 42 | 42 | 44 | " | 68 68 I.<br>69 theilw.<br>71 " |
|  | 1900             | 1901             | 1902   | Stellen,                |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Hilfsbahnmeister . . . . .               | 3                | 3                | 3  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Bauaufseher . . . . .                    | 5                | 5                | 5  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Techniker . . . . .                      | 1                | 1                | 1  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Zeichner . . . . .                       | 9                | 9                | 9  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Weichenwärter . . . . .                  | 231              | 244              | 244  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Bahnwärter . . . . .                     | 182              | 185              | 185  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Krahnwärter . . . . .                    | 1                | 1                | 1  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Lademeister . . . . .                    | 18               | 18               | 18   | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Oberarbeiter . . . . .                   | 3                | 3                | 3  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Güterbodenarbeiter . . . . .             | 20               | 20               | 20   | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Portiers . . . . .                       | 10               | 10               | 10   | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Büreaudiener . . . . .                   | 1                | 1                | 1  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Boten . . . . .                          | 8                | 8                | 8  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Telegraphenarbeiter . . . . .            | 2                | 2                | 2  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Vorarbeiter . . . . .                    | 3                | 3                | 3  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Magazinarbeiter . . . . .                | 6                | 6                | 6  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Stationsarbeiter . . . . .               | 82               | 82               | 85   | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Arbeiter in der Steindruckerei . . . . . | 5                | 5                | 5  | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Lokomotivführergehilfen . . . . .        | 46               | 46               | 50   | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Lokomotivführerlehrlinge . . . . .       | 15               | 15               | 15   | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |
| Lokomotivheizer . . . . .                | 42               | 42               | 44   | "                       |      |      |      |          |                            |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                     |   |   |   |   |                    |   |   |   |   |                         |     |     |     |   |                      |     |     |     |   |                       |   |   |   |   |                       |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |                    |    |    |    |   |                        |   |   |   |   |                 |   |   |   |   |                               |   |   |   |   |                       |   |   |   |   |                           |   |   |   |   |                            |    |    |    |   |  |   |   |   |   |                                   |    |    |    |   |                                    |    |    |    |   |                           |    |    |    |   |                                |

| Buch=Pos. | Ausgabe.   | Ausgabe für: |    |         |    |                            |   |
|-----------|--|--------------|----|---------|----|----------------------------|---|
|           |  | 1897         |    | 1898    |    | 1899                       |   |
|           |  | tatsächliche |    |         |    | in den Etat<br>eingestellt |   |
|           |  | M            | §  | M       | §  | M                          | § |
| 66.       | Tage- und Akfordlöhne ausschließlich derjenigen der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter . . . . .                                       | —            | —  | —       | —  | —                          | — |
|           | Summa Titel II   | —            | —  | —       | —  | —                          | — |
|           | <b>Titel III. Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge.</b>  |              |    |         |    |                            |   |
| 67.       | Tagegelder (Diäten), Reise- und Umzugskosten, Entschädigungen und dergleichen für Stellvertretungen und Abordnungen (Kommandogelder) . . . . . | —            | —  | —       | —  | —                          | — |
| 68.       | Fahr-, Stunden- und Nachtgelder . . . . .  | 152 255      | 87 | 152 659 | 77 | 173 200                    | — |
| 69.       | Prämien für Materialersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen und dergleichen . .  | 54 856       | 66 | 61 600  | 43 | 61 350                     | — |
| 70.       | Verlustentschädigungen für Kassenführer . . . . .  | 61           | 10 | 77      | 80 | 150                        | — |
| 71.       | Außerordentliche Belohnungen . . . . .   | 927          | 20 | 490     | 34 | 1 500                      | — |
| 72.       | Insgemein, Dienstkleidung u. . . . .   | —            | —  | —       | —  | —                          | — |
|           | Summa Titel III  | —            | —  | —       | —  | —                          | — |

| Veranschlagte Ausgabe für:            |           |           | Bemerkungen.   | Bisherige<br>Buch-Post.                              |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
|---------------------------------------|-----------|-----------|--|--|------|------|------|--|------------------------|---|---|---|----------|---------------------------|---|---|---|---|---------------------------------------|----|----|----|---|-------------------|----|----|----|---|------------------|----|----|----|---|--------------------------|----|----|----|---|---------------------------|---|---|---|---|------------------------------|----|----|----|---|--|------|------|------|----------|--|
| 1900                                  | 1901      | 1902      |  |  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| <i>M</i>                              | <i>M</i>  | <i>M</i>  |  |  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
|                                       |           |           | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>1900</th> <th>1901</th> <th>1902</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Maschinisten . . . . .</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>Stellen.</td> </tr> <tr> <td>Nachtfeuerleute . . . . .</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Rangirbremser und Rangierer . . . . .</td> <td>40</td> <td>40</td> <td>40</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Bremser . . . . .</td> <td>72</td> <td>74</td> <td>76</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Puffer . . . . .</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>12</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Wagennachseher . . . . .</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>10</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Maschinenwärter . . . . .</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>9</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td>Bahnsteigschaffner . . . . .</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>15</td> <td>"</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1029</td> <td>1049</td> <td>1064</td> <td>Stellen.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Innerhalb der auf dieser Position bewilligten Mittel können die für eine Gruppe vorgesehenen und nicht besetzten Stellen mit Angehörigen einer anderen Gruppe besetzt werden.</p> |  | 1900 | 1901 | 1902 |  | Maschinisten . . . . . | 2 | 2 | 2 | Stellen. | Nachtfeuerleute . . . . . | 9 | 9 | 9 | " | Rangirbremser und Rangierer . . . . . | 40 | 40 | 40 | " | Bremser . . . . . | 72 | 74 | 76 | " | Puffer . . . . . | 12 | 12 | 12 | " | Wagennachseher . . . . . | 10 | 10 | 10 | " | Maschinenwärter . . . . . | 9 | 9 | 9 | " | Bahnsteigschaffner . . . . . | 15 | 15 | 15 | " |  | 1029 | 1049 | 1064 | Stellen. |  |
|                                       | 1900      | 1901      | 1902   |  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| Maschinisten . . . . .                | 2         | 2         | 2  | Stellen.   |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| Nachtfeuerleute . . . . .             | 9         | 9         | 9  | "  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| Rangirbremser und Rangierer . . . . . | 40        | 40        | 40   | "  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| Bremser . . . . .                     | 72        | 74        | 76   | "  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| Puffer . . . . .                      | 12        | 12        | 12   | "  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| Wagennachseher . . . . .              | 10        | 10        | 10   | "  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| Maschinenwärter . . . . .             | 9         | 9         | 9  | "  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| Bahnsteigschaffner . . . . .          | 15        | 15        | 15   | "  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
|                                       | 1029      | 1049      | 1064   | Stellen.   |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| 444 960                               | 461 160   | 476 280   | Veranschlagung liegt unter No. 19 an.  | 71 theilw.<br>75 75 I<br>verschiedene<br>Vorschuß-K. |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
|                                       |           |           | Eine Uebersicht, betreffend die Vergleichung der eigentlichen Bahnunterhaltungskosten nach den Voranschlägen der Finanzperiode 1897/9 und 1900/2 liegt unter Nr. 19a an.   |  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| 1342 150                              | 1 382 650 | 1 422 380 |  |  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| 95 100                                | 96 100    | 97 100    | Veranschlagung liegt unter Nr. 20 an.  | 70 72<br>Vorschuß-<br>Konten.                        |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| 169 200                               | 173 600   | 178 100   | " " " Nr. 21 "   | 73.  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| 73 000                                | 75 200    | 77 400    | " " " Nr. 21 "   | 74.  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| 150                                   | 150       | 150       | " " " Nr. 22 "   | 77.  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| 1 500                                 | 1 500     | 1 500     | " " " Nr. 23 "   | 78.  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| 61 580                                | 60 860    | 60 140    | " " " Nr. 24 "   | 76 theilw.<br>87.                                    |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |
| 400 530                               | 407 410   | 414 390   |  |  |      |      |      |  |                        |   |   |   |          |                           |   |   |   |   |                                       |    |    |    |   |                   |    |    |    |   |                  |    |    |    |   |                          |    |    |    |   |                           |   |   |   |   |                              |    |    |    |   |  |      |      |      |          |  |



| Buch-Pos.   | Ausgabe.  | Ausgabe für:  |    |               |    |                            |   |
|---|---|---------------|----|---------------|----|----------------------------|---|
|   |   | 1897          |    | 1898          |    | 1899                       |   |
|   |   | thatsächliche |    | thatsächliche |    | in den Etat<br>eingestellt |   |
|   |   | M             | ⌘  | M             | ⌘  | M                          | ⌘ |
| <b>Titel IV. Für Wohlfahrtszwecke.</b>  |   |               |    |               |    |                            |   |
| 73.   | Kosten für den bahnärztlichen Dienst und für sonstige ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern, einschl. der Heilmittel (soweit sie der Betriebskasse zur Last fallen) . . . . . | 580           | 07 | 706           | 43 | 900                        | — |
| 74.   | Pensionen und Zuschüsse zu Beamten-Pensionskassen einschließlich Wittwenkassenbeiträge . . . . .  | 83 637        | 30 | 102 562       | 41 | 103 765                    | — |
| 75.   | Leistungen auf Grund der Unfallfürsorgegesetze . . . . .  | —             | —  | —             | —  | —                          | — |
| 76.   | Zuschuß zur Betriebs- und Werkstättenkrankenkasse . . . . .   | 18 819        | 49 | 20 072        | 66 | 21 000                     | — |
| 77.   | Desgleichen zur Beamten-Krankenkasse . . . . .  | —             | —  | —             | —  | —                          | — |
| 78.   | Zahlungen auf Grund des Invaliditäts- und Altersversicherungs-gesetzes . . . . .  | 15 912        | 76 | 16 324        | 79 | 16 980                     | — |
| 79.   | Zuschüsse zu Arbeiterpensions- und Unterstützungskassen, soweit sie nicht unter Position 78 zu verrechnen sind  | —             | —  | —             | —  | —                          | — |
| 80.   | Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze . . . . .  | 16 222        | 38 | 17 436        | 81 | 17 980                     | — |
| 81.   | Besondere Verwaltungskosten auf Grund der Unfallversicherungsgesetze sowie des Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes (bis Ende 1899 mit unter Pos. 75 und 78 verrechnet) . . . . .              | 20            | —  | 30            | —  | 40                         | — |
| 82.   | Unterstützungen (soweit sie der Betriebskasse zur Last fallen) (bis Ende 1899 mit unter Pos. 74 verrechnet)   | 1 360         | —  | 1 460         | —  | 1 735                      | — |
|   | Summe Titel IV  | 136 552       | —  | 158 593       | 10 | 162 400                    | — |
| <b>Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.</b>   |   |               |    |               |    |                            |   |
| <b>Titel V. Für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien.</b> |   |               |    |               |    |                            |   |
| 83.   | Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände (Inventarien) . . . . .  | —             | —  | —             | —  | —                          | — |

| Veranschlagte Ausgabe für: |          |          | Bemerkungen.  | Bisherige<br>Buch-Post.   |
|----------------------------|----------|----------|---|---|
| 1900                       | 1901     | 1902     |   |   |
| <i>M</i>                   | <i>M</i> | <i>M</i> |   |   |
| 1 950                      | 950      | 950      | Veranschlagung liegt unter Nr. 25 an.   | 79  |
| 126 850                    | 140 000  | 148 500  | Zu Post. 74. Veranschlagt sind für die Jahre:<br>nach Anlage Nr. 25: 1900 12 350 <i>M</i> 1901 17 000 <i>M</i> 1902 17 000 <i>M</i><br>" " Nr. 26: 114 500 " 123 000 " 131 500 "<br>Zus. 126 850 <i>M</i> 140 000 <i>M</i> 148 500 <i>M</i> | 81, 82,<br>83, 85   |
| 1 400                      | 1 400    | 1 400    | } Veranschlagung liegt unter Nr. 25 an.   | 80  |
| 24 000                     | 24 700   | 24 700   |   |   |
| 1 500                      | 1 500    | 1 500    |   |   |
| 19 000                     | 19 600   | 19 600   | Veranschlagung liegt unter Nr. 25 an.   | 86  |
| —                          | —        | —        |   |   |
| 18 000                     | 20 000   | 22 000   | Veranschlagung liegt unter Nr. 25 an.   | 101   |
| 50                         | 50       | 50       | Veranschlagung liegt unter Nr. 25 an.   | 86 theilw.<br>101 "   |
| 2 200                      | 2 200    | 2 300    | Veranschlagung liegt unter Nr. 25 an.   | 81 "  |
| 194 750                    | 210 400  | 221 000  |   |   |
| 75 215                     | 72 335   | 75 205   | Veranschlagt sind für<br>Nach Anlage Nr. 27: 1900 63 820 <i>M</i> 1901 60 705 <i>M</i> 1902 64 025 <i>M</i><br>" " Nr. 28: 11 395 " 11 630 " 11 180 "<br>Zus. 75 215 <i>M</i> 72 335 <i>M</i> 75 205 <i>M</i>                               | 76 theilw.<br>90 "<br>121 "<br>122 "<br>135 "<br>127 "<br>153 "<br>Verjch. B. R.<br>2c. |



| Buch=Pos. | Ausgabe.  | Ausgabe für:  |    |         |    |                            |    |
|-----------|---|---------------|----|---------|----|----------------------------|----|
|           |   | 1897          |    | 1898    |    | 1899                       |    |
|           |   | thatsächliche |    |         |    | in den Etat<br>eingestellt |    |
|           |   | M             | §  | M       | §  | M                          | §  |
|           | Positionen 84 u. 85: Beschaffung der Betriebsmaterialien  | —             | —  | —       | —  | —                          | —  |
| 84.       | Drucksachen, Schreib- und Zeichenmaterialien . . . . .  | —             | —  | —       | —  | —                          | —  |
| 85.       | Brenn-, Schmier-, Fuß- und sonstige Betriebsmaterialien   | —             | —  | —       | —  | —                          | —  |
| 86.       | Bezug von Wasser, Gas und Elektrizität von fremden Werken . . . . .   | —             | —  | —       | —  | —                          | —  |
|           | Summa Titel V   | —             | —  | —       | —  | —                          | —  |
|           | <b>Titel VI. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen.</b>  |               |    |         |    |                            |    |
| 87.       | Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter, Beschaffung der Baumaterialien (ausschließlich der Oberbaumaterialien) und sonstige Ausgaben einschließlich der Kosten für bisher zu den kleineren Ergänzungen der Bahnanlagen gerechnete Gegenstände im Einzelbetrage von unter 1000 M. . . . . | —             | —  | —       | —  | —                          | —  |
| 88.       | Kosten kleinerer Ergänzungen der Bahnanlagen im Einzelbetrage von 1000 M. bis ausschließlich 10000 M  | —             | —  | —       | —  | —                          | —  |
|           | Positionen 89 — 92. Beschaffung von Oberbaumaterialien:   |               |    |         |    |                            |    |
| 89.       | Schienen . . . . .  | } 240 620     | 92 | 193 137 | 74 | 177 463                    | 59 |
| 90.       | Kleineisenzeug . . . . .  |               |    |         |    |                            |    |
| 91.       | Weichen und Weichenbestandtheile, einschließlich Herz- und Kreuzungsstücke . . . . .  | 30 585        | 99 | 26 553  | 42 | 31 780                     | —  |
| 92.       | Schwellen . . . . .   | 105 730       | 94 | 120 304 | 29 | 161 465                    | 20 |
| 93.       | Kosten erheblicher Ergänzungen der Bahnanlagen im Einzelbetrage von 10000 M. bis einschließlich 60000 M   | —             | —  | —       | —  | —                          | —  |
|           | Summa Titel VI  | —             | —  | —       | —  | —                          | —  |

| Veranschlagte Ausgabe für: |                  |                  | Bemerkungen.  | Bisherige<br>Buch-Post.  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
|----------------------------|------------------|------------------|---|--|-------|-------|-------|--------------------|----------------|----------------|----------------|-------|--------------|-----------|-----------|------|------------------|------------------|------------------|---|
| 1900                       | 1901             | 1902             |   |  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| <i>M</i>                   | <i>M</i>         | <i>M</i>         |   |  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| —                          | —                | —                |   |  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 82 380                     | 82 010           | 83 150           | Veranschlagung liegt unter Nr. 29 an.   | 88 theilw.<br>versch. Versch.-<br>Konten.  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 665 300                    | 694 300          | 716 300          | Zu Post. 85: Veranschlagt sind für:<br><table style="margin-left: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td></td> <td>1900.</td> <td>1901.</td> <td>1902.</td> </tr> <tr> <td>Nach Anlage Nr. 28</td> <td>6 300 <i>M</i></td> <td>6 300 <i>M</i></td> <td>6 300 <i>M</i></td> </tr> <tr> <td>" " "</td> <td>30 659 000 "</td> <td>688 000 "</td> <td>710 000 "</td> </tr> <tr> <td>Zus.</td> <td>665 300 <i>M</i></td> <td>694 300 <i>M</i></td> <td>716 300 <i>M</i></td> </tr> </table> |  | 1900. | 1901. | 1902. | Nach Anlage Nr. 28 | 6 300 <i>M</i> | 6 300 <i>M</i> | 6 300 <i>M</i> | " " " | 30 659 000 " | 688 000 " | 710 000 " | Zus. | 665 300 <i>M</i> | 694 300 <i>M</i> | 716 300 <i>M</i> | 88 theilw.<br>89 "<br>121 "<br>137 "<br>138 "<br>139—146 I.<br>147.<br>versch. Versch.-<br>Konten zc. |
|                            | 1900.            | 1901.            | 1902.   |  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| Nach Anlage Nr. 28         | 6 300 <i>M</i>   | 6 300 <i>M</i>   | 6 300 <i>M</i>  |  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| " " "                      | 30 659 000 "     | 688 000 "        | 710 000 "   |  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| Zus.                       | 665 300 <i>M</i> | 694 300 <i>M</i> | 716 300 <i>M</i>  |  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 37 000                     | 38 000           | 39 000           | Veranschlagung liegt unter Nr. 31 an.   | 89 theilw.<br>138 "<br>144 "   |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 859 895                    | 886 645          | 913 655          |   |  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 620 114                    | 580 206          | 567 739          | Veranschlagung liegt unter Nr. 32 an.   | 111—120.<br>122 theilw.<br>123—130.<br>131 theilw.<br>132 "<br>133—136.<br>versch. Versch.-<br>Konten. |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 77 414                     | 44 510           | 14 700           | Veranschlagung liegt unter Nr. 33 an.   | 136 I.   |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 119 115                    | 70 625           | 45 425           | Veranschlagung liegt unter Nr. 8 an.  | 154.   |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 89 165                     | 68 410           | 42 765           |   | 154.   |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 33 525                     | 21 625           | 18 070           |   | 155.   |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 194 295                    | 154 370          | 130 850          |   | 156.   |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 86 160                     | 47 300           | 15 000           | Veranschlagung liegt unter Nr. 34 an.   | 164.<br>104 theilw.  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |
| 1219 788                   | 987 046          | 834 549          |   |  |       |       |       |                    |                |                |                |       |              |           |           |      |                  |                  |                  |   |

| Buch-Pos. | Ausgabe.   | Ausgabe für: |    |         |    |             |  |
|-----------|--|--------------|----|---------|----|-------------|--|
|           |  | 1897         |    | 1898    |    | 1899        |  |
|           |  | tatsächliche |    |         |    | in den Etat |  |
|           |  | M            | §  | M       | §  | M           | §  |
|           | <b>Titel VII. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen.</b>  |              |    |         |    |             |  |
| 94.       | Löhne der Werkstättenarbeiter . . . . .  | —            | —  | —       | —  | —           | —  |
| 95.       | Beschaffung der Werkstattmaterialien . . . . .   | —            | —  | —       | —  | —           | —  |
| 96.       | Sonstige Ausgaben . . . . .  | —            | —  | —       | —  | —           | —  |
| 97.       | Positionen 97 bis 100. Beschaffung ganzer Fahrzeuge:<br>Lokomotiven . . . . .  | —            | —  | —       | —  | —           | —  |
| 98.       | Motorwagen . . . . .   | —            | —  | —       | —  | —           | —  |
| 99.       | Personenwagen . . . . .  | —            | —  | —       | —  | —           | —  |
| 100.      | Gepäck- und Güterwagen . . . . .   | —            | —  | —       | —  | —           | —  |
|           | Summa Titel VII  | —            | —  | —       | —  | —           | —  |
|           | <b>Titel VIII. Für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistung fremder Beamten.</b>   |              |    |         |    |             |  |
| 101.      | Pos. 101. Vergütung für gepachtete Bahnstrecken:<br>Entschädigung (Pacht) für den Betrieb der Oldenburg-<br>Wilhelmshavener Eisenbahn . . . . .  | 603 451      | 92 | 668 966 | 04 | 640 000     | —<br>(voraussichtlich<br>um 32 000 M zu<br>niedrig eingestellt.) |
|           | Pos. 102 bis 111. Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, für Dienstleistungen von Beamten anderer Verwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgleisen, sowie für Wahrnehmungen des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke oder in gemeinsamen Verkehren durch andere Verwaltungen: |              |    |         |    |             |  |



| Veranschlagte Ausgabe für: |                  |                  | Bemerkungen.                          | Bisherige<br>Buch-Pos.  |
|----------------------------|------------------|------------------|---------------------------------------|---|
| 1900<br><i>M</i>           | 1901<br><i>M</i> | 1902<br><i>M</i> |                                       |   |
| 405 711                    | 416 000          | 426 130          | Veranschlagung liegt unter Nr. 35 an. | Verf. V.-K.<br>131 theilw.<br>132 "<br>148—153<br>157—163<br>theilw.<br>165<br>166—169<br>theilw. |
| 196 925                    | 197 690          | 196 095          |                                       | Verf. V.-K.   |
| 108 650                    | 57 060           | 56 600           |                                       | Wie zu Pos.<br>94<br>149 theilw.<br>150 "   |
| 139 200                    | 104 400          | 104 400          |                                       | 157. 166.<br>104 theilw.  |
| —                          | —                | —                |                                       | 159. 167.<br>104 theilw.  |
| —                          | —                | —                |                                       | 161. 168.<br>104 theilw.  |
| <b>850 486</b>             | <b>775 150</b>   | <b>783 225</b>   |                                       |   |
| 682 500                    | 693 900          | 701 400          | Veranschlagung liegt unter Nr. 36 an. | 170   |



| Buch-Post. | Ausgabe.   | Ausgabe für:     |           |                  |           |                            |          |
|------------|--|------------------|-----------|------------------|-----------|----------------------------|----------|
|            |  | 1897             |           | 1898             |           | 1899                       |          |
|            |  | thatsächliche    |           |                  |           | in den Etat<br>eingestellt |          |
|            |  | M                | §         | M                | §         | M                          | §        |
| 102.       | Vergütung an Preußen für Mitbenutzung der Strecke über den Pferdemarktsplatz in Oldenburg seitens der Oldenburg-Leerer Bahn, des Bahnhofes Sande seitens der Bahn Sande-Zever, der Bahnhöfe Varel und Ellenferdamm seitens der Vareler Nebenbahnen . . . . . | 2 707            | 23        | 2 718            | 70        | 2 845                      | —        |
| 103.       | Vergütung an die königliche Eisenbahn-Direktion in Hannover für Mitbenutzung des Hauptbahnhofs Bremen und der Weserbahn . . . . .  | 178 858          | 10        | 215 687          | 62        | 221 000                    | —        |
| 104.       | Vergütung an Bremen für die Mitbenutzung des Bahnhofes Bremen-Neustadt und der Bremer Brücken . . . . .  | 77 482           | 19        | 78 929           | 34        | 81 000                     | —        |
| 105.       | Vergütung an Preußen für Mitbenutzung des Hauptbahnhofs Osnabrück und der Strecke Eversburg-Osnabrück, einschl. der Vergütung für die Personen-Haltestelle Hase-<br>thor in Osnabrück . . . . .  | 141 558          | 28        | 177 554          | 70        | 160 000                    | —        |
| 106.       | Vergütung an Preußen für Mitbenutzung des Bahnhofes Quakenbrück . . . . .  | 3 626            | 86        | 3 478            | 58        | 3 135                      | —        |
| 107.       | Vergütung an Preußen für Mitbenutzung des Bahnhofes Leer . . . . .   | 31 021           | 45        | 54 061           | 01        | 55 000                     | —        |
| 108.       | Vergütung an Preußen für Mitbenutzung des Bahnhofes Isthove . . . . .  | 11 000           | —         | 11 007           | 04        | 12 000                     | —        |
| 109.       | Vergütung an Preußen für Mitbenutzung der Strecke Leer-Isthove . . . . .   | 16 685           | 71        | 16 862           | 13        | 17 000                     | —        |
| 110.       | Vergütung an die Niederländische Staatsbahn für Mitbenutzung des Bahnhofes Neuschanz . . . . .   | 43 255           | 15        | 40 060           | 78        | 44 000                     | —        |
| 111.       | Vergütung an Preußen für die Mitbenutzung des Bahnhofes Wittmund . . . . .   | 414              | 32        | 414              | 32        | 450                        | —        |
| 112.       | Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahn-Verbänden und Abrechnungsstellen . . . . .   | 2 834            | 46        | 2 459            | 83        | 2 470                      | —        |
| 113.       | Sonstige Vergütungen . . . . .   | —                | —         | —                | —         | —                          | —        |
|            | <b>Summa Titel VIII.</b>   | <b>1 112 895</b> | <b>67</b> | <b>1 272 200</b> | <b>09</b> | <b>1 238 900</b>           | <b>—</b> |
|            | <b>Titel IX. Für Benutzung fremder Betriebsmittel.</b>   |                  |           |                  |           |                            |          |
| 114.       | Miethe und Leihgeld für Lokomotiven . . . . .  | —                | —         | —                | —         | 200                        | —        |
| 115.       | Miethe und Leihgeld für Wagen . . . . .  | 124 676          | 23        | 91 296           | 76        | 81 000                     | —        |
|            | <b>Summa Titel IX</b>  | <b>124 676</b>   | <b>23</b> | <b>91 296</b>    | <b>76</b> | <b>81 200</b>              | <b>—</b> |

| Veranschlagte Ausgabe für: |           |           | Bemerkungen.   | Bisherige<br>Buch-Post. |
|----------------------------|-----------|-----------|--|-------------------------|
| 1900                       | 1901      | 1902      |  |                         |
| <i>M</i>                   | <i>M</i>  | <i>M</i>  |  |                         |
| 2 845                      | 2 845     | 2 845     | Die zur Zeit feststehende Vergütung eingestellt.                                     | 171.                    |
| 230 000                    | 230 000   | 230 000   | Veranschlagung liegt unter Nr. 37 an   | 176.                    |
| 79 000                     | 79 000    | 79 000    | " " " 38 "   | 177.                    |
| 90 000                     | 91 000    | 92 000    | " " " 39 "   | 179.                    |
| 3 000                      | 3 000     | 3 000     | " " " 40 "   | 183 I.                  |
| 60 000                     | 60 500    | 61 000    | " " " 41 "   | 178.                    |
| 12 000                     | 12 000    | 12 000    | " " " 42 "   | 180.                    |
| 17 000                     | 17 500    | 18 000    | " " " 43 "   | 183.                    |
| 42 000                     | 42 000    | 42 000    | " " " 44 "   | 181.                    |
| 450                        | 450       | 450       | " " " 45 "   | 182.                    |
| 2 500                      | 2 500     | 2 500     | " " " 46 "   | 185.                    |
| 1 000                      | 1 000     | 1 000     | Für unvorhergesehene Ausgaben dieses Titels sind jährlich 1000 <i>M</i> eingestellt. | —                       |
| 1 222 295                  | 1 235 695 | 1 245 195 |  |                         |
| 200                        | 200       | 200       | Wie bisher eingestellt.  | 186<br>188.             |
| 423 000                    | 431 000   | 435 000   | Veranschlagung liegt unter Nr. 47 an, vergleiche Einnahme Titel IV,                  | 187                     |
| 423 200                    | 431 200   | 435 200   | Post. 23.  | 189.                    |

| Buch-Nof. | Ausgabe.   | Ausgabe für:  |    |           |    |                            |    |
|-----------|--|---------------|----|-----------|----|----------------------------|----|
|           |  | 1897          |    | 1898      |    | 1899                       |    |
|           |  | thatsächliche |    |           |    | in den Etat<br>eingestellt |    |
|           |  | M             | §  | M         | §  | M                          | §  |
|           | <b>Titel X. Verschiedene Ausgaben.</b>   |               |    |           |    |                            |    |
| 116.      | Steuern, Gemeindeabgaben und öffentliche Lasten . . . . .  | 6 625         | 19 | 6 031     | 11 | 7 000                      | —  |
| 117.      | Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes . . . . .  | 2 880         | 25 | 2 817     | 09 | 3 400                      | —  |
| 118.      | Ersatzleistungen . . . . .   | 2 076         | 17 | 3 396     | 91 | 3 250                      | —  |
| 119.      | Entschädigungen für Benutzung fremder Grundstücke, Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen . . . . .  | 4 369         | 37 | 3 383     | 97 | 2 625                      | —  |
| 120.      | Porto, Gebührenbeträge und sonstige Frachtgebühren für dienstliche Sendungen, Telegramm- und Fernspreckgebühren, Gerichtskosten, Stempel und Kosten für Bekanntmachungen, Feuer- und andere Versicherungsbeiträge, Kosten des Geldverkehrs mit Banken . . . . .                        | —             | —  | —         | —  | —                          | —  |
| 121.      | Sonstige und unvorhergesehene Ausgaben . . . . .   | —             | —  | —         | —  | —                          | —  |
|           | <b>Summa Titel X</b>   | —             | —  | —         | —  | —                          | —  |
|           | <b>Titel XI. Verwendung des Betriebsüberschusses.</b>  |               |    |           |    |                            |    |
| 122.      | Eisenbahnsteuer für die auf Preussischem Gebiete belegenen Bahnstrecken . . . . .  | —             | —  | —         | —  | 300                        | —  |
| 123.      | A. Ablieferung an die Großherzogliche Landes- (Staats-) Kasse zur Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals . . . . .  | 1 416 096     | 97 | 1 485 140 | —  | 1 528 083                  | —  |
|           | B. Desgleichen für die am 1. November 1899 bezw. 1. Mai 1900 dem Betriebe zu übergebenden neuen Bahnstrecken Lohne-Neuenkirchen-Hesepe und Neuenkirchen-Holdorf-Damme, sowie für die sonstigen dem Betriebe übergebenen und noch zu übergebenden Bauwerke und Betriebsmittel . . . . . | —             | —  | —         | —  | —                          | —  |
| 124.      | Abführung an den Eisenbahn-Baufonds (Rest des Betriebs-Überschusses) . . . . .   | 1 069 089     | 70 | 1 125 539 | 84 | 335 105                    | 95 |
|           | <b>Summa Titel XI</b>  | 2 485 186     | 67 | 2 610 679 | 84 | 1 863 488                  | 95 |

| Veranschlagte Ausgabe für: |                  |                         | Bemerkungen.   | Bisherige<br>Buch=Pos.               |
|----------------------------|------------------|-------------------------|--|--------------------------------------|
| 1900<br><i>M</i>           | 1901<br><i>M</i> | 1902<br><i>M</i>        |  |                                      |
| 8 000                      | 8 000            | 8 000                   | Veranschlagung liegt unter Nr. 48 an   | 92.                                  |
| 3 600                      | 3 600            | 3 600                   | " " " " 49 "   | 98 bis 100.                          |
| 4 000                      | 4 000            | 4 000                   | " " " " 50 "   | 97. 103.                             |
| 3 000                      | 3 000            | 3 000                   | " " " " 51 "   | 91.                                  |
| 16 000                     | 16 150           | 16 300                  | " " " " 52 "   | 93 bis 96,<br>109 theilw.            |
| 25 000                     | 30 000           | 40 000                  | " " " " 53 "   | 105 bis 109,<br>110 theilw.<br>147 " |
| 59 600                     | 64 750           | 74 900                  |  |                                      |
| 4 125                      | 4 875            | 5 500                   | Die Steuer, welche $\frac{1}{40}$ des Betriebsüberschusses der in Frage kommenden Strecken beträgt, wird sich für 1898 nachträglich auf etwa 1 630 <i>M</i> und für 1899 voraussichtlich auf etwa 2 875 <i>M</i> berechnen.<br>Bei Annahme mäßiger Verkehrssteigerung sind für 1900/1902 4 125 <i>M</i> bzw. 4 875 bzw. 5 500 <i>M</i> in Ansatz zu bringen. | 190.                                 |
| 1528 083                   | 1 528 083        | 1 528 083               | Zu Position 123A. Wie für das Jahr 1899 eingestellt.   | 191.                                 |
| 166 500                    | 180 000          | 180 000                 | Zu Pos. 123 B. Nach runden Summen berechnet. Die endgültige Berechnung kann erst am Schlusse des Jahres 1900 und der folgenden Jahre geschehen.  |                                      |
| 160 845 $\frac{1}{2}$      | 512 471          | 652 909 $\frac{1}{4}$   | Ausgleichsbetrag zwischen der veranschlagten Gesamt-Einnahme und Gesamtausgabe.  |                                      |
| 1 859 553 $\frac{1}{2}$    | 2 225 429        | 2 366 492 $\frac{1}{4}$ |  |                                      |

| Buch-Paf. | Ausgabe.   | Ausgabe für:  |   |      |   |                         |   |
|-----------|--|---------------|---|------|---|-------------------------|---|
|           |  | 1897          |   | 1898 |   | 1899                    |   |
|           |  | thatsächliche |   |      |   | in den Etat eingestellt |   |
|           |  | M             | § | M    | § | M                       | § |
|           | <b>Uebersicht der Betriebsausgaben.</b>  |               |   |      |   |                         |   |
|           | <b>Abtheilung I. Persönliche Ausgaben.</b>   |               |   |      |   |                         |   |
|           | Titel I. Befoldungen, (Gehälter) Wohnungsgeldzuschüsse, Stellen- und andere persönliche Zulagen . . . . .  | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | Titel Ia. Gemeinsame Gehaltsausgaben . . . . .   | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | Titel II. Bezüge und Löhne der nicht etatsmäßigen Beamten und Bediensteten sowie der Arbeiter . . . . .  | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | Titel III. Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge . . . . .  | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | Titel IV. Für Wohlfahrtszwecke . . . . .   | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | <b>Abtheilung II. Sachliche Ausgaben.</b>  |               |   |      |   |                         |   |
|           | Titel V. Für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien . . . . .   | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | Titel VI. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen . . . . .   | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | Titel VII. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen . . . . .  | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | Titel VIII. Für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten . . . . .   | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | Titel IX. Für Benutzung fremder Betriebsmittel . . . . .   | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | Titel X. Verschiedene Ausgaben . . . . .   | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | Titel XI. Verwendung des Betriebs-Ueberschusses . . . . .  | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | <b>Summa der Betriebsausgaben</b>  | —             | — | —    | — | —                       | — |
|           | <b>Anmerkung.</b>  |               |   |      |   |                         |   |
|           | Der Staatsregierung wird die volle gegenseitige Ueberrechnungsfähigkeit aller Gehalte befassenden Positionen gewährt. Eine Ueberrechnung des Minderverbrauchs in einem Jahre der Finanzperiode auf die anderen Jahre ist bei allen Positionen gestattet. |               |   |      |   |                         |   |



| Veranschlagte Ausgabe für: |           |                         | Bemerkungen. | Bisherige<br>Buch-Post. |
|----------------------------|-----------|-------------------------|--------------|-------------------------|
| 1900                       | 1901      | 1902                    |              |                         |
| <i>M</i>                   | <i>M</i>  | <i>M</i>                |              |                         |
| 1002497 $\frac{1}{2}$      | 1 029 525 | 1 053 968 $\frac{1}{2}$ |              |                         |
| 22 000                     | 22 000    | 22 000                  |              |                         |
| 1342 150                   | 1 382 650 | 1 422 380               |              |                         |
| 400 530                    | 407 410   | 414 390                 |              |                         |
| 194 750                    | 210 400   | 221 000                 |              |                         |
| 859 895                    | 886 645   | 913 655                 |              |                         |
| 1219 788                   | 987 046   | 834 549                 |              |                         |
| 850 486                    | 775 150   | 783 225                 |              |                         |
| 1222 295                   | 1 235 695 | 1 245 195               |              |                         |
| 423 200                    | 431 200   | 435 200                 |              |                         |
| 59 600                     | 64 750    | 74 900                  |              |                         |
| 1859 553 $\frac{1}{2}$     | 2 225 429 | 2 366 492 $\frac{1}{2}$ |              |                         |
| 9 456 745                  | 9 657 900 | 9 786 955               |              |                         |



# Anlage 30.

## An den Landtag des Großherzogthums.

Nach mehrfachen Verhandlungen über die Anlegung eines Güterbahnhofs zu Osternburg ersuchte der Landtag die Staatsregierung mit Schreiben vom 4. Februar 1898, „dieses Projekt im Auge zu behalten, und gegebenen Falles dem Landtage eine diesbezügliche Vorlage zu machen.“ Der Landtag fügte diesem Schreiben unterm 23. März 1899 einen, während seiner letzten außerordentlichen Tagung eingebrachten Antrag des Herrn Abgeordneten Abhorn nebst Begründung mit dem Bemerkten nach, „daß der Landtag beschlossen habe, den Antrag nebst Begründung als weiteres Material der Großherzoglichen Staatsregierung für die bevorstehende Prüfung zu überweisen.“

Nach dieser inzwischen abgeschlossenen Prüfung besteht eine Meinungsverschiedenheit mit der Gemeinde Osternburg über die Platzfrage nicht mehr, der Güterbahnhof in Osternburg könnte unter obwaltenden Verhältnissen nicht anders, als in unmittelbarer Nähe und nördlich der Bremer Chaussee, sowie westlich von der Eisenbahn Oldenburg-Debnabrück angelegt werden. Auch darüber ist die Staatsregierung mit den Antragstellern einverstanden, daß, wenn gleich die Drielaker Fabriken ihre besonderen Anschlußgleise besitzen, und wenn gleich ferner nach einer, inzwischen erfolgten Feststellung das Königliche Proviandamt an der Anlegung einer Güterstation zu Osternburg auf genanntem Platze kein Interesse hat, und sonach diese Hauptbetheiligten am Verkehr die neue Einrichtung überhaupt nicht, oder doch nur in sehr geringem Maße benutzen werden, der Güterverkehr der Osternburg im Uebrigen an sich noch groß genug ist, um die Herstellung einfacher Einrichtungen für den Ladungs- und Stückgutverkehr in Osternburg zu rechtfertigen. Abweichend von der Ansicht der Antragsteller ist die Staatsregierung indessen nach wie vor der Meinung, daß die durch die genannte Anlage erstrebten wirtschaftlichen Vortheile unter den obwaltenden besonderen Umständen so erhebliche nicht sein werden, daß es angezeigt erscheinen könnte, dafür solch erhebliche Opfer an einmaligem und laufendem Aufwand zu bringen, wie die Anlage sie erfordern würde.

Der mit der Einrichtung einer neuen Güterstation zu erzielende wirtschaftliche Nutzen kann entweder in der Ersparung von Geld oder Zeit, oder in der Erschließung neuen, sowie der Förderung vorhandenen Verkehrs bestehen. Können solche Vortheile durch die Neuanlage nicht erzielt werden, oder sind sie so gering, daß sie zu dem erforderlichen Aufwande nicht im richtigen Verhältniß stehen, so ist die Anlage unwirtschaftlich.

Für die Osternburg trifft zunächst weder die Ersparung an Geld noch an Zeit in solchem Maße zu, daß in Bezug auf die Anlegung eines Güterbahnhofs dort angesichts des dafür erforderlichen Aufwandes von einer wirtschaftlichen Anlage geredet werden könnte. Um an Geld und Zeit für die Interessenten am Verkehr der Osternburg

nach Möglichkeit zu sparen, ist erwogen, sowie darüber verhandelt und auch ein Projekt ausgearbeitet worden, die Güterzüge der sog. Südbahn in Osternburg selbst anhalten, und sie die für die Osternburg bestimmten oder dort aufgegebenen Güter direkt absetzen, beziehungsweise aufnehmen zu lassen; allein dieses Projekt hat wieder aufgegeben werden müssen, weil es an sich unzweckmäßig ist, lange und schwere Güterzüge ohne Noth mit dem Aus- und Einstellen von Wagen zu befassen und sie damit bei knappen Anschlußzeiten aufzuhalten, weil ferner die Verständigung der Beamten an solchen Zügen auf freier Strecke ohne eigentlichen Bahnhof erschwert und der Verkehr der Beamten am Zuge namentlich während der Dunkelheit mit Gefahren verbunden ist, und für die Osternburg noch aus dem besonderen Grunde, weil die Bremer Chaussee nach Lage der Gleise bei jedem Anhalten der langen Güterzüge auf die Dauer ihrer Rangirbewegungen und des Aus- und Einladegeschäftes, also jedesmal auf längere Zeit, gesperrt werden würde. Ebenso, wie man schon seit längerer Zeit dazu übergegangen ist, die kleineren Güterladegleise zwischen Bloh und Zwischenahn durch besondere kürzere Güterzüge zu bedienen, müßte also, wie die Staatsregierung dem Landtage gegenüber bereits früher ausführte, die Voraussetzung aller Projekte über einen Güterbahnhof zu Osternburg die seiner Bedienung mit Rangirzügen von Oldenburg bilden.

Unter solchen Umständen werden aber mit der Anlegung einer Güterstation zu Osternburg Frachtermäßigungen überhaupt nicht, auch nicht einmal für die Güter von und nach dem Süden, verbunden sein; wohl aber wird die Bedienung der Station mit Rangirzügen den Transport auf der Eisenbahn gegenüber der Benutzung der bestehenden Einrichtungen in Oldenburg vertheuern. Allerdings möchte sich, vorausgesetzt, daß ein leistungsfähiger Unternehmer in Osternburg mit billigeren Sätzen, als sie für den Bahnhof Oldenburg erhoben werden, bestehen kann, das Rollgeld bei direkter An- und Abfuhr der Güter in Osternburg billiger, als über Oldenburg stellen; allein in dieser Beziehung haben die bestehenden Verhältnisse für die Osternburg inzwischen wesentlich noch dadurch sich verbessert, daß der gegenwärtig mit diesem Geschäft beauftragte Oldenburger Rollfuhrunternehmer sich bereit erklärte, die Gebührensätze für 50 kg in Bezug auf die Osternburg für Eilgüter von 50 auf 40 und für Frachtstückgüter von 25 auf 15  $\mathcal{M}$  zu ermäßigen. Um in dieser Beziehung von einem Vortheile gegenüber den bestehenden Verhältnissen reden zu können, müßten die Rollfuhr- und die Rangirgebühren von oder nach Osternburg zusammengenommen niedriger, als die vorgenannten Sätze sein. Es wird aber keiner weiteren Begründung für die Behauptung bedürfen, daß unter solcher Bedingung weder der Osternburger Unternehmer noch die Eisenbahn würde bestehen können. Auch von dem Selbstabholen der Güter in Osternburg dürfte wenigstens von den Osternburgern

selbst nur ein verschwindend geringer Gebrauch gemacht werden, dafür würde die neue Güterstation zu weit vom Verkehrszentrum der Osternburg entfernt liegen, ganz abgesehen davon, daß die Mehrzahl der Osternburger ihre Güter nach wie vor in Oldenburg schon aus dem Grunde abfertigen lassen dürfte, um den sonst unvermeidlichen Aufschlag an Rangirgebühr zu ersparen.

Nicht minder ungünstig fällt die Erwägung über die mit der Einrichtung der neuen Güterstelle angestrebte Ersparung an Zeit aus. Daß die Behandlung der Güter auf der Eisenbahn durch den Hinzutritt der Rangirzüge verzögert wird, bedarf keiner näheren Beweisführung; aber auch im Uebrigen ist die Zeitersparniß für die Mehrzahl der Osternburger gering zu veranschlagen, wie denn nach dem Eingang Gesagten selbst das meistbetheiligte königliche Proviantamt, dessen Magazine der Güterstelle Osternburg näher, als dem Bahnhofe Oldenburg liegen würden und vom Bahnhof Oldenburg überdies über die zu Zeiten dem Wagenverkehr gesperrte Cäcilienbrücke erreicht werden müssen, für seinen Verkehr die Weiterbenutzung des Bahnhofes Oldenburg der Benutzung der Güterstelle Osternburg vorziehen würde.

Es soll nicht verkannt werden, daß die der Osternburg benachbarten und von Oldenburg weiter entfernt gelegenen Gemeinden, sowie insbesondere die Anwohner der Bremer Chaussee aus der in Rede stehenden neuen Einrichtung

Oldenburg, den 14. Oktober 1899.

Staatsministerium.

Sanjen.

Stein.

einigen Vortheil ziehen würden, und daß mit derselben auch die Erschließung neuen Verkehrs und die Förderung vorhandenen Verkehrs verbunden sein möchte; erheblich aber dürfte dieser Nutzen nicht sein, wenigstens nicht so erheblich, als daß dafür der Aufwand von etwa 25 000 M Anlagekosten und von jährlich etwa 1000 M laufenden Mehrausgaben sich rechtfertigen ließe, in welcher ersterem die Kosten anderer Zuwegungen, als der von der Bremer Chaussee, noch nicht einmal vorgesehen sind.

Die Staatsregierung hat daher in Berücksichtigung der vorerwähnten Umstände nicht die Ueberzeugung gewinnen können, daß die Einrichtung einer Güterabfertigungsstelle in Osternburg zur Zeit ein Bedürfniß oder wirtschaftlich sei, und zwar um so weniger, als die Antragstellerin selbst, die Gemeinde Osternburg, in Verhandlungen über einen ihrerseits zu dem genannten Aufwande zu leistenden Beitrag nur sich bereit erklärte, einen solchen einmaligen Beitrag in Höhe von 3000 M zu übernehmen und sonach ihr eigenes Interesse an dem Zustandekommen der Anlage, allerdings unter Berufung darauf, daß es sich nicht um eine Neuanlage, sondern um die Erweiterung einer vorhandenen Einrichtung handele und daß auch andere Güterstationen, wie Wüstring u. s. w., ohne Betheiligung der Interessenten eingerichtet worden seien, thatsächlich doch sehr gering veranschlagte.

Die Staatsregierung hat daher in Berücksichtigung der vorerwähnten Umstände nicht die Ueberzeugung gewinnen können, daß die Einrichtung einer Güterabfertigungsstelle in Osternburg zur Zeit ein Bedürfniß oder wirtschaftlich sei, und zwar um so weniger, als die Antragstellerin selbst, die Gemeinde Osternburg, in Verhandlungen über einen ihrerseits zu dem genannten Aufwande zu leistenden Beitrag nur sich bereit erklärte, einen solchen einmaligen Beitrag in Höhe von 3000 M zu übernehmen und sonach ihr eigenes Interesse an dem Zustandekommen der Anlage, allerdings unter Berufung darauf, daß es sich nicht um eine Neuanlage, sondern um die Erweiterung einer vorhandenen Einrichtung handele und daß auch andere Güterstationen, wie Wüstring u. s. w., ohne Betheiligung der Interessenten eingerichtet worden seien, thatsächlich doch sehr gering veranschlagte.

Die Staatsregierung hat daher in Berücksichtigung der vorerwähnten Umstände nicht die Ueberzeugung gewinnen können, daß die Einrichtung einer Güterabfertigungsstelle in Osternburg zur Zeit ein Bedürfniß oder wirtschaftlich sei, und zwar um so weniger, als die Antragstellerin selbst, die Gemeinde Osternburg, in Verhandlungen über einen ihrerseits zu dem genannten Aufwande zu leistenden Beitrag nur sich bereit erklärte, einen solchen einmaligen Beitrag in Höhe von 3000 M zu übernehmen und sonach ihr eigenes Interesse an dem Zustandekommen der Anlage, allerdings unter Berufung darauf, daß es sich nicht um eine Neuanlage, sondern um die Erweiterung einer vorhandenen Einrichtung handele und daß auch andere Güterstationen, wie Wüstring u. s. w., ohne Betheiligung der Interessenten eingerichtet worden seien, thatsächlich doch sehr gering veranschlagte.

Ministerium XXVII. 1899.

