

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 181-190

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

Anlage 180.

Antrag zur zweiten Lesung des Gesetzentwurfs für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend
Errichtung städtischer Bürgermeistereien.

(Anlage 21.)

Ich beantrage: dem letzten Satz im ersten Absätze des Artikels 2 „In Betreff des Staats- und Kronguts u. s. w.“ folgende Fassung zu geben:

„In der Regel übernimmt auch der Stadtbürgermeister die Verwaltung des Staats- und Kronguts,

sowie der Staatsfinanzen überhaupt; jedoch kann diese aus besonderen Gründen einem benachbarten staatlichen Bürgermeister übertragen werden, oder die Regierung direkt eintreten.“

(gez.) Jungbluth.

Unterstützt durch:

(gez.) Schröder. Wenke. Wilken. Jürgens. Quatmann.

Anlage 181.

Bericht

des Verwaltungs-Ausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum
Birkenfeld, betreffend die Errichtung städtischer Bürgermeistereien.

(Anlage 21.)

Der Landtag hat den Gesetzentwurf in erster Lesung mit den vom Verwaltungs-Ausschuß beantragten Aenderungen angenommen.

Zur 2. Lesung ist ein von 5 Abgeordneten unterstützter Antrag des Abgeordneten Jungbluth eingegangen, dahin lautend:

„dem letzten Satz im ersten Absätze des Artikels 2 „In Betreff des Staats- und Kronguts u. s. w.“ folgende Fassung zu geben:

„In der Regel übernimmt auch der Stadtbürgermeister die Verwaltung des Staats- und Kronguts, sowie der Staatsfinanzen überhaupt; jedoch kann diese aus besonderen Gründen einem benachbarten staatlichen Bürgermeister übertragen werden, oder die Regierung direkt eintreten.“

Abgehehen davon, daß die Fassung dieses Antrages

nicht beizubehalten wäre, konnte der Ausschuß demselben auch deshalb nicht zustimmen, weil der Entwurf bereits vorschreibt, daß der Stadtbürgermeister die Funktionen des staatlichen Bürgermeisters wahrnimmt, und auch nach der von dem Herrn Regierungskommissar im Ausschusse abgegebenen Erklärung dies selbstverständlich die Regel bilden soll, ferner weil der nach dem Antrage Jungbluth zu verändernde Satz des Entwurfs thatsächlich nicht anders ausgelegt werden kann, als es in der Absicht des Antrages Jungbluth liegt.

Der Ausschuß beantragt:

„Der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe auch in zweiter Lesung mit den in erster Lesung beschlossenen Aenderungen seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.“

Namens des Verwaltungs-Ausschusses:

Der Berichterstatter:

Fvhr. v. Hammerstein.

Anlage 182.

Bericht

des Verwaltungs-Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend die Revision der Bestimmungen über die Ersparungskasse des Fürstenthums Birkenfeld.

(Anlage 22.)

Die Ersparungskasse für das Fürstenthum Birkenfeld besteht seit 58 Jahren auf Grund landesherrlich genehmigter Regierungsbestimmungen, und ist es deshalb nothwendig geworden, derselben eine gesetzliche Grundlage zu geben. Der für den vorliegenden Gesetzentwurf gegebenen Begründung der Regierung schließt sich der Ausschuß an. Der Entwurf ist dem oldenburgischen Sparkassengesetze vom 4. April 1865 völlig nachgebildet und weicht von demselben nur da ab, wo es für die erheblich kleinere Kasse erforderlich ist.

Der Provinzialrath hat den Entwurf mit einem Abänderungsantrag, welcher die Höhe des Reservefonds von 8 auf 5 % herabsetzt, angenommen mit 14 gegen 1 Stimme. Diesem Antrag ist im Entwurf nachgekommen.

Da es wohl richtiger sein wird, die Ueberschrift des Gesetzes übereinstimmend mit der des oldenburgischen Gesetzes zu machen, stellt der Ausschuß den

Antrag 1:

In der Ueberschrift des Entwurfs werden an Stelle der Worte „die Revision der Bestimmungen über die“ gesetzt die Worte: „die Reorganisation der“.

Für die im Artikel 3 § 1 der Regierung übertragene Aufsicht und Leitung der Verwaltung wird zufolge Mittheilung des Regierungskommissars eine Vergütung nicht bezahlt. Die Kosten der Verwaltung, welche die Ersparungskasse nach § 3 zu bestreiten hat, begreifen also die Regierungsaufsicht nicht ein.

Der Ausschuß stellt den

Antrag 2:

Unveränderte Annahme der Artikel 1 bis 5 des Entwurfs.

Da die nicht abgehobenen Zinsen im folgenden Jahre Zinseszinsen tragen müssen, weil sie zu den Ersparnissen gehören, die Zuschreibung der nicht abgeforderten Zinsen auch ohne Antrag aber im Gesetzentwurf nicht vorgesehen ist, so stellt der Ausschuß den

Antrag 3:

Annahme des Artikels 6 unter Hinzufügung des Folgenden: § 5. Die am Schlusse des Rechnungsjahres nicht abgeforderten Zinsen werden auf dem bei der Kasse geführten Konto des Einlegers dem Kapital zugeschrieben, ohne daß sie bei dem zulässigen höchsten Betrage der halbjährlichen Einlagen in An-

rechnung kommen. Einer Vorlegung des Einlegebuchs zum Zweck der Zinsenzuschreibung bedarf es nicht.

Der Ausschuß stellt weiter den

Antrag 4:

Unveränderte Annahme der Artikel 7 und 8.

Die Jahresüberschüsse des Reservefonds sollen zufolge Artikel 9 von der Regierung mit Genehmigung des Staatsministeriums zu wohlthätigen Zwecken verwendet werden. Der Ausschuß ist einstimmig der Ansicht, daß eine Bekanntgabe dieser Verwendungen dieser guten Sache förderlich sein wird, und stellt deshalb den

Antrag 5:

Annahme des Artikels 9 unter Hinzufügung des Folgenden: § 4. Von den jährlichen Verwendungen der Jahresüberschüsse macht die Regierung dem Provinzialrath Mittheilung.

Da es eine gerichtliche Amortisation nicht mehr giebt, stellt der Ausschuß den

Antrag 6:

Im Artikel 11 ist zu setzen, am Schlusse des § 4 statt des Wortes „amortisirt“ die Worte „für kraftlos erklärt“, und im § 5 statt der Worte „die gerichtliche Aufbietung und Amortisation“ die Worte „das gerichtliche Aufgebotsverfahren.“

Der Ausschuß stellt ferner den

Antrag 7:

Annahme der Artikel 10, 11 und 12 mit den im Antrag 6 enthaltenen Aenderungen.

Weil in Ansehung der Kostenfreiheit, welche die Ersparungskasse in den gerichtlichen Angelegenheiten genießt, der § 114 des Gerichtskostengesetzes vom 30. Dezember 1899 gilt, stellt der Ausschuß den

Antrag 8:

Streichung des Artikels 13.
Der Ausschuß stellt ferner den

Antrag 9:

Annahme der Artikel 14 bis 17 mit der Abänderung, daß dieselben die Nummern 13 bis 16 erhalten. Bei der Feststellung des Berichts fehlten die Abgeordneten Alfs und Huchting.

Namens des Verwaltungs-Ausschusses:

Der Berichterstatter:

Frhr. v. Hammerstein.

Anlage 183.

Bericht

des Verwaltungs-Ausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betreffend die Revision der Bestimmungen über die Ersparungskasse des Fürstenthums Birkenfeld.

(Anlage 22.)

Anträge zur zweiten Lesung sind nicht eingegangen; der Ausschuß beantragt daher:
„Annahme des Gesetzentwurfs mit den vom Ausschuß

beantragten und vom Landtage in erster Lesung beschlossenen Aenderungen.

Namens des Verwaltungs-Ausschusses:

Der Berichterstatter:

Fehr. v. Hammerstein.

Anlage 184.

Bericht

des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Pläne mit Kostenanschlag für Bahnwärter- und Arbeiterwohnungen nebst Stallgebäuden.

(Anlage 25.)

Das Schreiben der Staatsregierung giebt zu irgend welchen Bemerkungen keinen Anlaß; es wird demnach beantragt:

Der Landtag wolle dasselbe durch Kenntnißnahme für erledigt erklären.

Namens des Eisenbahn-Ausschusses:

Der Berichterstatter:

Meyer (Westerstede).



Anlage 185.

Bericht

des Verwaltungs-Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung eines Gesetzes vom 7. Januar 1879, betreffend die Einrichtung der Aemter im Herzogthum Oldenburg.

(Anlage 26.)

Durch die Vorlage beabsichtigt die Staatsregierung den Wünschen der drei Gemeinden des Seeverlandes Bant, Neuende, Heppens durch die Bildung eines selbstständigen Amtsgerichts für diese drei Gemeinden mit dem Sitze in Bant entgegenzukommen.

Die Regelung der Verwaltung wird zugleich in der Weise geordnet werden, daß das Staatsministerium einem Hilfsbeamten beim Amte Zever mit dem Wohnsitze in Bant die Wahrnehmung der amtlichen Geschäfte in bestimmten Geschäftszweigen zur selbstständigen Entscheidung oder Verfügung übertragen kann.

Die drei Gemeinden Bant, Neuende, Heppens bilden die nähere Umgebung der Stadt Wilhelmshaven. Sie haben in den letzten Jahren an Einwohnerzahl bedeutend zugenommen. Diese betrug

im Jahre 1890	zusammen	15070,
" "	1895	" 20280,
" "	1899	" 24583.

Meistens sind es Arbeiter, die, wenig festhaft, aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands dorthin kommen und ihre Beschäftigung zum größten Theil auf der Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven finden. Die städtische Bebauung ist besonders in der Gemeinde Bant in raschem Fortschreiten begriffen, dehnt sich aber auch auf die der Stadt Wilhelmshaven zunächst gelegenen Theile der beiden anderen Gemeinden Neuende und Heppens immer mehr aus.

Mit der Stadt Zever, dem Sitz des Amtes und des Amtsgerichts, deren direkte Entfernung vom Bahnhof Bant ca. 18 km beträgt, sind die drei Gemeinden außer der Eisenbahn Wilhelmshaven — Sande — Zever durch mehrere Chaussees verbunden.

Bei der Berathung wurden von Seiten der Herren Regierungsvertreter dargelegt, daß nach der Beendigung der Verhandlungen mit der Königlich Preussischen Regierung über die Abtretung der drei Gemeinden, die Regierung habe Bedacht nehmen müssen, um neue Einrichtungen auf dem Gebiete der Rechtspflege und der Verwaltung zu treffen. Die Prüfung habe zu dem dem 26. Landtage vorgelegten Gesetzentwurfe, betreffend Bildung des Amtes und des Amtsgerichts Rüstingen, geführt.

Dem betreffenden Gesetzentwurfe mit der vom 26. Landtage beschlossenen Aenderung zuzustimmen, habe die Regierung Bedenken getragen und sich in dieser Vorlage auf die Schaffung selbstständiger Organe der Gerichtsbarkeit und der Verwaltung beschränkt.

Das Bedürfnis, ein Amtsgericht zu bilden, sei wohl allseitig anerkannt. Sollte ein Amt nicht errichtet werden,

so müsse eben ein Amtsgericht allein eingerichtet werden. Jedenfalls sei aber ein vom Amte abgezwigtes Amtsgericht der Bevölkerung und auch der Regierung nicht das Wünschenswertheste.

Die beabsichtigte Regelung hinsichtlich der Verwaltung sei zwar kein Zustand, der als dauernd angesehen werden könne, sie genüge aber doch dem gegenwärtigen Bedürfnisse. Es würden durch die Annahme der Vorlage Einrichtungen getroffen, die in Rücksicht auf das Reich und auf Preußen nothwendig erscheinen. Es sei wohl im Auge zu behalten, daß die Gemeinden sich in unmittelbarer Nähe großer Reichsanlagen, im Rayon der Reichsfestung befänden, ebenfalls in unmittelbarer Nähe der preussischen Stadt Wilhelmshaven mit seinem vielen Militär, seinen großen Depots, und daß aus diesen Gründen die Schaffung gleichwerthiger Einrichtungen auf polizeilichem Gebiete mit denen Preußens unbedingt nothwendig sei. Diese werden durch die Vorlage herbeigeführt.

Die Großherzogliche Staatsregierung habe von der Einrichtung eines selbstständigen Amtes abgesehen, da ein Amtshauptmann, wenn er nicht stets den Vorsitz im Amtsrathe führe, gegenüber den preussischen Behörden als minderwerthig angesehen werden müsse; denn in Preußen kenne man einen derartigen Zustand nicht, hier sei der Landrath stets Vorsitzender des Kreistages.

Die Einrichtung der Verwaltung, wie sie von der Staatsregierung vorgesehen werde, sei jedenfalls der Einrichtung einer Stadt erster Klasse vorzuziehen, denn dann müßte eine Theilung der Gemeinden Heppens und auch Neuendes vorgenommen werden.

Das Ergebnis der Ausschußberathungen geht dahin, daß die Errichtung des Amtsgerichts mit dem Sitze in Bant als zweckmäßig angesehen werden muß.

Eine Regelung der Verwaltung in der Weise, wie sie in der Vorlage beabsichtigt wird, kann jedoch nach Ansicht des Ausschusses nur für die augenblicklichen Verhältnisse als nothwendige Abhilfe, darf jedoch nicht als ein dauernder Zustand betrachtet werden. Der Ausschuß stimmt den Gründen der Regierung zu, daß eine gleichartige Polizei-Organisation der betreffenden drei Gemeinden mit der Wilhelmshavens nicht entbehrt werden kann, muß jedoch vor allem betonen, daß die Bildung eines selbstständigen Kommunalverbandes für die drei Gemeinden das Wünschenswertheste sei, womit der Bevölkerung der betreffenden drei Gemeinden sowohl als auch den übrigen Theilen des Seeverlandes am meisten gedient wäre.

Die Interessen, überhaupt die ganzen wirtschaftlichen Verhältnisse der Bevölkerung dieser drei Gemeinden, soweit sie nicht Landwirtschaft als Beschäftigung treiben, sind zu verschieden von denen der übrigen Bewohner des Seeverlandes, so daß ein gemeinsames Zusammenwirken beider Theile zur Regelung ihrer öffentlichen wirtschaftlichen Einrichtungen auf die Dauer ein ersprießliches nicht sein kann.

In diesem Sinne lauten auch die aus siebzehn Gemeinden des Seeverlandes eingegangenen Petitionen.

Der Ausschuß kann sich der Ansicht der Petenten, nöthigenfalls durch eine Aenderung der Gemeindeordnung zu bestimmen, daß dem Amtshauptmann in allen Amtsbezirken der Vorsitz übertragen werde, nicht anschließen, er glaubt vielmehr, daß die Bildung eines selbstständigen Kommunalverbandes auf Grund der bestehenden Gemeindeordnung erfolgen müsse. Es könne recht wohl der Zustand eintreten in dem neu zu bildenden Amte, daß der Amtshauptmann zu den Berathungen des Amtraths eingeladen werde, und dieser Zustand sei jedenfalls wünschenswerther und für beide Theile ersprießlicher, als wenn der Vorsitz ein aufgezwungener sei.

Andererseits sei die Möglichkeit vorhanden, daß bei der raschen Bevölkerungszunahme der drei Gemeinden für den Amtrath des ganzen Seeverlandes das eintrete, was bei der Bildung eines neuen Amtes auf Grund der Gemeindeordnung befürchtet werde.

Wenn augenblicklich von der Bildung eines selbstständigen Amtsbezirks abgesehen werden müsse, so glaubt der Ausschuß doch, die Regelung der Verwaltung, wie sie in der Vorlage beabsichtigt wird, dem Landtage zur Annahme empfehlen zu müssen, um einen Zustand herbeizuführen, der zwar nicht als ein endgültiger angesehen werden kann, der aber für die augenblicklichen Verhältnisse zweckmäßig erscheint.

Der Ausschuß beantragt deshalb

Antrag Nr. 1:

der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Zu Ziffer 2 der Anlage wird von der Staatsregierung die Zustimmung des Landtags, betreffend Anstellung der Beamten, welche für das neu zu bildende Amtsgericht, sowie zur Regelung der Verwaltung erforderlich werden, beantragt.

Es ist hier in erster Linie ein Hilfsbeamter des Amtes Seever in Aussicht genommen, dem, ähnlich wie es auch beim Hilfsbeamten in Wilhelmshaven der Fall ist, gewisse selbstständige Befugnisse, besonders auf dem Gebiete der Polizeiverwaltung, beigelegt werden sollen. Dieser Beamte wird außerdem eine Reihe von Geschäften von erheblichem Umfange selbstständig zu erledigen haben; im Uebrigen soll aber die Befugniß und die Verpflichtung des Amtshauptmanns, diesem Hilfsbeamten Anleitung und Anweisung zu geben, soweit es seinem Ermessen erforderlich erscheint, unberührt bleiben.

In der Vorlage wird die Stellung dieses Hilfsbeamten als eine andere bezeichnet, als diejenige der Hilfsbeamten bei anderen Aemtern, gewissermaßen als ein Zwischenglied zwischen den im Gehaltsregulativ vorgesehenen Amtshauptleuten und den anderen Hilfsbeamten. Die Staatsregierung hält deshalb für diesen Beamten eine Gehaltszulage von 900 M jährlich für gerechtfertigt, um so mehr, als auch der Hilfsbeamte des königlich Preussischen Amtes Wittmund in Wilhelmshaven einen ähnlichen jährlichen Betrag als Vergütung neben einem Gehalte von 2400 bis 4500 M erhält.

Im Ausschusse wurde die sogenannte Funktionszulage nicht für angemessen erachtet, die auch im Landtage bei mehreren Fällen bekämpft worden sei. Wenn auf den Hilfsbeamten in Wilhelmshaven hingewiesen worden sei, so könne dem entgegen gehalten werden, daß auch unsere anderen Beamten keine gleichen Gehälter mit denen Preußens hätten. Eine solche Funktionszulage hält der Ausschuß feinenfalls für erforderlich; er beschließt deshalb die Streichung der 900 M jährlicher Gehaltszulage beim Hilfsbeamten in Ziffer 2 und stellt den

Antrag Nr. 2:

der Landtag wolle 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 Seever nach Bant und die Einrichtung eines Amtsgerichts Rüstringen noch folgende Beamte:

- ein Hilfsbeamter,
- ein Amtsaktuar,
- ein Fortschreibungsbeamter,
- ein Amtsbote,
- ein Amtrichter,
- ein Gerichtsschreiber,
- ein Gerichtsbote,

nach den für diese Beamtengattungen im Gehaltsregulativ enthaltenen Bestimmungen angestellt werden.

An Bauten sind in der Vorlage für die Neueinrichtung in Aussicht genommen:

Für den Hilfsbeamten und das Amtsgericht: in einem gemeinsamen Gebäude unterzubringende Diensträume und eine Schließerei mit Schließernwohnung; für den Hilfsbeamten und einen der beiden Amtrichter: Dienstwohnungen, welche zur Ersparung von Kosten in einem Gebäude hergestellt werden sollen.

Der Ausschuß findet nichts dagegen zu erinnern und stellt den

Antrag Nr. 3:

der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß, soweit nicht in den betreffenden Voranschlagspositionen Ersparnisse eintreten sollten, die Kosten der Gehalte der zu 2 genannten Beamten, sowie

der Geschäftskosten des Amtsgerichts Rüstingen und des Amts Sever (des letzteren hinsichtlich der in Bant zu errichtenden Dienststelle) aus den für „vermischte und unvorhergesehene Ausgaben“ vor- geseheneu Mitteln des Voranschlages gezahlt werden.

Antrag Nr. 4:

Der Landtag wolle die mit in die Berathung ge- zogenen Petitionen aus 17 Gemeinden des Sever- landes für erledigt erklären.

Namens des Verwaltungs-Ausschusses:

Der Berichterstatter:

Gerdes.

Anlage 186.

Bericht

des Verwaltungs-Ausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzog- thum Oldenburg, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 7. Januar 1879, betreffend die Ein- richtung der Aemter im Herzogthum Oldenburg.

(Anlage 26.)

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe nach den

Beschlüssen der ersten Lesung auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Verwaltungs-Ausschusses:

Der Berichterstatter:

Gerdes.

Anlage 188

Anlage 187.

Bericht

des Finanz-Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Lüneburg, betreffend Aenderung des Gesetzes vom 28. März 1876, betreffend die Diäten und Transportkosten der bei den Aemtern angestellten Civilstaatsdiener für Dienstreisen innerhalb des Amtsbezirks.

(Anlage 28.)

Die Civilstaatsdiener, mit Ausnahme der bei den Aemtern angestellten Civilstaatsdiener, beziehen für Dienstreisen im Inlande an Diäten für den Tag 6 *M* und für die Nacht 5 *M*.

Die bei den Aemtern angestellten Civilstaatsdiener beziehen für Dienstreisen innerhalb ihres Amtsbezirks an Diäten für den Tag nur 4 *M* und für die Nacht 5 *M*.

Diese Ungleichheit bezüglich der Höhe der Tagesdiäten will der Gesetzentwurf beseitigen und den bei den Aemtern angestellten Civilstaatsdienern für die Zukunft für Dienstreisen dieselben Diätenbezüge gewähren, als den übrigen Civilstaatsdienern.

Der Ausschuß kann diese Ausgleichung nur billigen, und erscheint es ihm nicht gerechtfertigt, den bei den Aemtern

angestellten Civilstaatsdienern niedrigere Tagesdiäten zu gewähren, als den übrigen Civilstaatsdienern, z. B. den bautechnischen oder vermessungstechnischen Beamten, mit denen sie doch häufig gemeinsame Dienstreisen zu machen haben.

Da der Diätensatz pro Tag 6 *M* als allgemein üblich und als billig bezeichnet werden darf, auch die Landeskasse durch diesen Mehraufwand nicht sonderlich belastet wird, so stellt der Ausschuß, indem er auf die der Vorlage beigegebene ausführliche Begründung verweist, den

Antrag:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Finanz-Ausschusses:

Der Berichterstatter:

Wilken.

Anlage 188.

Bericht

des Finanz-Ausschusses zur zweiten Lesung über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg und das Fürstenthum Lüneburg, betreffend Aenderung des Gesetzes vom 28. März 1876, betreffend die Diäten und Transportkosten der bei den Aemtern angestellten Civilstaatsdiener für Dienstreisen innerhalb des Amtsbezirks.

(Anlage 28.)

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe auch in

zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Namens des Finanz-Ausschusses:

Der Berichterstatter:

Wilken.

Anlage 189.

Bericht

des Eisenbahn-Ausschusses über den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1900/1902.

(Anlage 29.)

Bevor der Eisenbahnausschuß über die Anlage 29 berichtet, glaubt er sich zu folgender Ausführung verpflichtet. Bei Bewilligung der Stelle des technischen Decernenten im Staatsministerium ging man seitens des 26. Landtages von der Annahme aus, daß der zu ernennende technische vortragende Rath neben dem administrativen Referenten wirken solle. Wie allgemein bekannt, ist die Stelle des letzteren zur Zeit nicht besetzt. Der Minister, dieserhalb interpellirt, erklärte, daß einstweilen eine Wiederbesetzung dieser Stelle nicht beabsichtigt sei.

Der von der Staatsregierung mit Schreiben vom 17. Oktober d. J. vorgelegte Voranschlag der Eisenbahn-Betriebskasse für die Finanzperiode 1900/1902 unterscheidet sich in der Form wesentlich von denjenigen der früheren Finanzperioden. Dem jetzigen Voranschlag liegt ein neues Normal-Buchungs-Formular zu Grunde, welches von sämtlichen staatlichen Eisenbahn-Verwaltungen Deutschlands acceptirt ist und demnächst zur Einführung gelangt. Die Vorzüge dieses neuen Buchungs-Formulars, sowie die praktische Bedeutung desselben sind in dem Begleitschreiben der Staatsregierung näher hervorgehoben, und erlaubt sich der Ausschuß im Allgemeinen darauf zu verweisen.

Die Anzahl der Positionen in den Ausgabetiteln ist wesentlich eingeschränkt, wodurch der Etat sich einfacher und übersichtlicher gestaltet. Um nun bei den vereinfachten Etats-Buchungen die erforderliche Kontrolle, namentlich über die Ausgaben der technischen Titel, ausüben zu können, werden, getrennt von den Kasse-Buchungen, Unterbuchungen eingeführt, welche die Uebersicht über die wirtschaftliche Verwendung der bewilligten bzw. angewiesenen Gelder erleichtern.

Durch diese wirtschaftlichen Buchungen findet beispielsweise bei Titel VI eine Specialisirung der Ausgaben nicht allein nach den Bahnmeisterbezirken, sondern auch nach der Art der Objekte und theilweise, wie bei Hochbauten, noch auf die einzelnen Objekte statt. Für die gewöhnliche regelmäßig wiederkehrende Unterhaltung der Bahnanlagen wird man für die Folge einen auf Erfahrung beruhenden Procentsatz des Anlagekapitals oder andere Einheitsätze in Anrechnung bringen, wodurch die Aufstellung der Kostenanschläge und damit auch diejenige der Etats erheblich vereinfacht wird.

Die bisher üblichen Vorschußkonten für die in eigener Werkstatt ausgeführten Arbeiten hören auf. Es werden fortan bei der Verwendung der Gelder die ausgegebenen Summen sofort den einzelnen Etats-Positionen und, unabhängig davon, auch den Konten der wirtschaftlichen Buchungen belastet. Die zeitraubende Arbeit der Entlastung der Vorschußkonten sowie der Umbuchung der Endbeträge

nach den einzelnen Positionen fällt fort, und wird dadurch der Abschluß der Jahresrechnung beschleunigt.

Es darf noch bemerkt werden, daß der Werth derjenigen neu angeschafften Materialien, die am Schlusse des Jahres noch nicht zur Verwendung gekommen sind, von den Ausgaben wieder abgesetzt wird.

Abatz 1 der Anmerkung V zum Normal-Buchungs-Formular lautet:

Zu den Ausgaben des Betriebes gehört auch die völlige Instandhaltung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel, einschließlich deren Erneuerung im Falle des Abganges, sowie der Deckung der durch außerordentliche Ereignisse und Unglücksfälle erwachsenden Kosten. Dagegen fallen die Ausgaben für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen sowie für die Vermehrung der Betriebsmittel in der Regel dem Baufonds oder außerordentlichen Fonds zur Last.

Das war bislang bei uns nicht der Fall. Hier war bekanntlich nicht allein für die Ergänzungen, sondern auch für die Erneuerungen die Höhe der veranschlagten Summe maßgebend, bei einem Kostenaufwand von über 40 000 M hatte der Baufonds, von unter 40 000 M die Betriebskasse die Ausgaben zu bestreiten.

In den Verhandlungen der früheren Landtage ist mehrfach ausgeführt worden, daß es prinzipiell richtiger sei, die Vertheilung der Kosten nach der Art der Ausführung vorzunehmen, und die erwähnte Anmerkung regelt nun diese Frage insofern im Sinne dieser Ausführungen, als sie die Ausgaben für sämtliche Erneuerungen, ohne Rücksicht auf die Höhe derselben, der Betriebskasse zur Last legt.

Das wird für die Folge auch diesseits eingeführt werden.

Insofern jedoch mit der Erneuerung eine erhebliche Verbesserung verbunden sein wird, die als eine Ergänzung anzusehen ist, muß man ohne Frage für die Mehrkosten, welche diese Verbesserung erfordert, den Eisenbahnbaufonds belasten.

In diesem Sinne verfährt die Staatsregierung bei dem Titel VII Pos. 97. Hier wird der Anschaffungswert von 10 abgängigen Lokomotiven in Ausgabe gestellt. Die Gesamtausgabe für die als Ersatz anzuschaffenden 10 neuen Lokomotiven wird zunächst aus dem Eisenbahnbaufonds bestritten, die Betriebskasse hat aber, da es sich um eine Erneuerung handelt, den Anschaffungswert der ausrangirten Lokomotiven dem Baufonds zu erstatten. Die Gesamtkosten der 10 neuen Lokomotiven nun der Betriebskasse zur Last zu legen, würde nicht richtig sein. Die neuen Lokomotiven können nicht lediglich als eine Erneuerung der ausrangirten alten angesehen werden, da

durch ihre erheblich größere Leistungsfähigkeit, neben der Erneuerung, eine wesentliche Verbesserung bezw. Ergänzung herbeigeführt wird. In Folge dessen wird sich die Uebernahme der Differenz zwischen den Anschaffungskosten der alten und der neuen Lokomotiven auf den Baufonds rechtfertigen lassen.

Ähnlich wird man auch bei anderen Objekten verfahren. Beispielsweise wird man bei Brücken nur das Mehr, welches bei der Erneuerung einer eingleisigen Brücke die etwaige Erweiterung zu einer zweigleisigen erfordert, auf den Baufonds übernehmen können.

Bezüglich der Ergänzungen und Erweiterungen hat die Staatsregierung in Folge einer im Landtage gegebenen Anregung die Grenze der dem Betriebe zur Last fallenden Ausführungen von 40 000 *M* auf 60 000 *M* erhöht, womit der Ausschuß sich nur einverstanden erklären kann.

In dem Voranschlag der laufenden Finanzperiode waren seiner Zeit auf Tit. IV a, b und c, Unterhaltung der Bahnanlagen für die Strecke Oldenburg—Brake, ganz erhebliche kilometrische Mehrkosten gefordert, als für die anderen Strecken. Der 26. Landtag lehnte dann auf Antrag des Eisenbahnausschusses die Uebernahme der pro 1897 veranschlagten Unterhaltungskosten auf die Betriebskasse ab und beschloß gleichzeitig, daß bezüglich dieser Ausgaben in 1898 und 1899 für die Strecke Oldenburg—Brake eine gesonderte Buchung zu führen sei. Später wurden dann die pro 1897 erforderlichen Unterhaltungskosten in einer erheblich höheren Summe als im Voranschlag der Betriebskasse vorgeesehen war, zu Lasten des Eisenbahnbaufonds bewilligt. Diese Unterhaltungskosten sind nun nachweislich im Jahre 1898 und namentlich 1899 ganz erheblich, nicht allein hinter dem Voranschlag zurückgeblieben, sondern auch, pro Kilometer gerechnet, hinter den Kosten der anderen Strecken.

Der Ausschuß glaubt aus dieser Thatsache schließen zu dürfen, daß ins Gewicht fallende weitere Senkungen des Bahnkörpers kaum zu befürchten sein werden und daß in Folge dessen fortan die gesonderte Buchung der Unterhaltungskosten dieser Strecke unterbleiben kann.

Der Ausschuß stellt nun den

Antrag Nr. 1:

Der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß für die Folge in den Uebersichten der Eisenbahnbetriebskasse die Unterhaltungskosten der Strecke Oldenburg—Loy—Brake nicht mehr gesondert aufgeführt zu werden brauchen.

Der 25. Landtag beschloß auf Antrag des Eisenbahnausschusses, daß im Voranschlag der nächsten Finanzperiode unter Pos. 15, 38, 42 der Einnahmen, in den zutreffenden Positionen der persönlichen Ausgaben und unter Pos. 132 der sachlichen Ausgaben, die Einnahmen und Ausgaben der Nordenhamer Schiffahrtsanstalten gesondert aufzuführen seien.

Nach Beschluß des 26. Landtags wurde denn auch für die Ausgaben der Unterhaltung des Fischereihafens in Nordenham eine gesonderte Buchung vorgeesehen.

In dem Voranschlag der Finanzperiode 1900/1902 sind die in Folge dieser Beschlüsse erforderlichen Unter-

positionen nicht enthalten. Der Ausschuß erachtet es jedoch für durchaus zweckmäßig, wenn der Landtag auch für die Folge die Einnahmen und Ausgaben der Nordenhamer Schiffahrtsanstalten genau übersehen kann, um so mehr, als auch die Einnahmen und Ausgaben anderer Häfen im Budget des Herzogthums zur Erscheinung kommen und zudem die Befürchtungen des Landtags bezüglich der Baggerungskosten des Fischereihafens im erhöhten Maße eingetroffen sind.

Antrag Nr. 2:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, für die Folge zu den Voranschlägen der Eisenbahnbetriebskasse die Einnahmen und Ausgaben der Nordenhamer Schiffahrtsanstalten, einschließlich des Fischereihafens, gesondert aufzuführen.

Bezüglich der Baggerungskosten im Fischereihafen erlaubt sich der Ausschuß Folgendes zu bemerken.

In dem Schreiben der Staatsregierung vom 19. Januar 1898 wurden diese Baggerungskosten im allerungünstigsten Falle — bei Berechnung von 50 *S* pro cbm — auf 20—25 000 *M* jährlich veranschlagt. Ausgegeben sind im Jahre 1898 reichlich 27 000 *M* und im Jahre 1899 belaufen sich die bis jetzt dafür aufgewendeten Kosten auf rund 38 500 *M*.

Die Staatsregierung beabsichtigt nun, wie aus Position 186 der Ausgaben des Voranschlags für das Herzogthum ersichtlich ist, die Umbauung des Braker Hafens baggers. Der Bagger wird nach erfolgtem Umbau auch die Baggerungen im Fischereihafen, die bislang an Unternehmer vergeben wurden, übernehmen und werden nach Ansicht der Regierung dadurch erhebliche Ersparnisse erzielt.

Die sonstigen Unterhaltungskosten des Fischereihafens und der Wasserleitung haben betragen 1898 *M* 3194,25 und bis zum 7. November 1899 *M* 2410,84.

Es mag dabei erwähnt werden, daß die jährliche Pachtsumme, welche die Fischereigesellschaft „Nordsee“ bezahlt, 15 000 *M* beträgt.

Tit. I Pos. 1—6.

Personen- und Gepäckverkehr.

Bei den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr hat die Staatsregierung für sämtliche Strecken, ausgenommen Delmenhorst—Wechta bezw. Bramsche, für 1900 eine Steigerung von 3%, dagegen für 1901 von 2,6% und für 1902 von 2% angenommen. Von 1896—1899 hat eine Durchschnittssteigerung von 4,2% stattgefunden.

Man darf demnach nach Ansicht des Ausschusses für die 3 Jahre der kommenden Finanzperiode in Rücksicht auf das Anwachsen der Bevölkerung, sowie des intensiveren Sonntags- und Badeverkehrs ohne Bedenken eine jährliche Steigerung von 3% annehmen. Bei Schätzung des Verkehrs der Strecken Delmenhorst—Hesepe und Holdorf—Damme ist der ohne Frage zu erwartende Durchgangsverkehr nicht berücksichtigt.

Die 48 km lange Strecke Delmenhorst—Wechta ergibt voraussichtlich im laufenden Jahre eine Einnahme von 80 000 *M*. Die Staatsregierung veranschlagt nun die

Einnahme der hinzukommenden 40 Kilometer ebenfalls, wie bei Delmenhorst—Behta, auf 1650 *M* pro Kilometer.

Nach Ansicht des Ausschusses kann man einen gewissen Durchgangsverkehr mit in Rechnung ziehen. Man wird nicht zu hoch greifen, wenn man die Einnahmen der demnächst in Betrieb zu stellenden 40 Kilometer, einschließlich des Durchgangsverkehrs so hoch schätzt, wie die bisherigen Einnahmen der in Betrieb befindlichen 48 km, bei denen lediglich der Lokalverkehr in Frage kam. Darnach würden die Gesamteinnahmen dieser Strecken auf 160 000 *M* pro Jahr zu veranschlagen sein, und pro 1900, in Rücksicht darauf, daß die ganze Strecke voraussichtlich erst am 1. Mai 1900 dem Verkehr übergeben wird, auf 80 000 + $\frac{2}{3}$ von 80 000 = 133 000 *M*.

Es sind demnach in den Voranschlag einzustellen:

pro 1900: für die alten Strecken nach dem Antrage der Staatsregierung	<i>M</i> 3 225 000
für Delmenhorst—Hesepe u. Goldorf—Damme „	133 000
für Dampfer Nordfriesland und Inselbahn „	17 000
	<hr/>
	<i>M</i> 3 375 000

oder ein Mehr von *M* 9000 gegen den Voranschlag der Staatsregierung;

pro 1901: *M* 3 225 000 + 3 % ergibt rund *M* 3 322 000

Delmenhorst—Hesepe	160 000
Dampfer Nordfriesland und Inselbahn	17 000
	<hr/>
	<i>M</i> 3 499 000

mithin ein Mehr von 26 000 *M*;

pro 1902: *M* 3 322 000 + 3 % = rund *M* 3 422 000

Delmenhorst—Hesepe	160 000
Dampfer Nordfriesland und Inselbahn	17 000
	<hr/>
	<i>M</i> 3 599 000

oder 61 000 *M* mehr als von der Staatsregierung veranschlagt.

Tit. II. Güterverkehr.

Pos. 7—14.

Nach den Mittheilungen der Staatsregierung ist die Steigerung im regelmäßigen Güterverkehr auf sämtlichen Strecken, ausschließlich Delmenhorst—Behta, wie folgt, gewesen:

von 1896 auf 1897	: 7,3
„ 1897 „ 1898	: 5,8
„ 1898 „ 1899	: 2,1

wobei erwähnt wird, daß das Resultat des Jahres 1897, vielleicht auch mit durch das Hinzukommen der Strecke Oldenburg—Loy—Brake, ein außergewöhnlich günstiges gewesen ist.

Es ist nicht zu verkennen, daß die erhebliche Abnahme der Steigerung von 1898 auf 1899 gegen die der früheren Jahre eine außerordentlich vorsichtige Veranschlagung der Einnahmen für die nächste Finanzperiode geboten erscheinen läßt. Diesem Umstande trägt die Staatsregierung Rechnung, indem sie für 1900 die mäßige Steigerung von 1,6 % vor schlägt.

Der Ausschuß kann sich damit nur einverstanden erklären, es liegt andererseits aber nach Auffassung des Ausschusses kein Grund vor, mit dieser an und für sich sehr

Umlagen. XXVII. Landtag.

mäßigen Steigerung nun für die letzten Jahre der Finanzperiode noch weiter herunter zu gehen, zumal für die Strecke Delmenhorst—Bramsche für 1901 und 1902 keine prozentuale Steigerung in Rechnung gezogen ist.

Bezüglich der Einnahmen aus dem besonderen Verkehr, der Strecke Delmenhorst—Bramsche, des Dampfers Nordfriesland und der Inselbahn erklärt sich der Ausschuß mit den Vorschlägen der Staatsregierung einverstanden.

Es würden demnach einzustellen sein:

pro 1900: 4 990 000 + 35 000 + 152 600 + 2 000 =	
	rund <i>M</i> 5 180 000
pro 1901: 5 070 000 + 35 000 + 188 600 + 2 000 =	
	<i>M</i> 5 296 000
pro 1902: 5 150 000 + 35 000 + 188 600 + 2 000 =	
	<i>M</i> 5 376 000,

mithin für die Finanzperiode 40 000 *M* mehr als von der Staatsregierung veranschlagt.

Die Vertheilung der Mehreinnahmen auf die einzelnen Positionen der Tit. I und II hat nach Maßgabe des Voranschlages zu erfolgen.

Tit. III, Pos. 15—21.

Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.

Die in Pos. 16 veranschlagten Einnahmen vertheilten sich früher auf die Positionen 17, 18, 18 I, 19 und 20 des alten Voranschlags. Auf die Pos. 18 war die vom Norddeutschen Lloyd für die baulichen Anlagen in Nordenham zu zahlende Pacht von 30 000 *M* gebucht. Der Pachtvertrag mit dem Norddeutschen Lloyd erlosch bekanntlich am 1. Mai d. J. Wenn jetzt die auf Pos. 16 eingestellten Summen nun nicht diesem Betrage entsprechend reducirt sind, so liegt es daran, daß für die Wahrnehmung des Rangirdienstes auf Station Quakenbrück von Preußen ein Mehrbetrag von jährlich 19 000 *M* zur Einnahme gelangt.

Tit. IV. Ueberlassung von Betriebsmitteln.

Pos. 22 und 23.

Position 23 steht im engsten Zusammenhang mit Pos. 115 der Ausgaben, welche ebenfalls Miethe und Leihgeld für Wagen betrifft. In der entsprechenden Einnahme-Position der bisherigen Voranschläge wurde nur die Miethe für Wagenutensilien (Wagendecken) verbucht, während in die Ausgabe-Position diejenige Summe eingestellt wurde, um welche die Ausgaben für Miethe und Leihgeld für Wagen die Einnahmen überstiegen. Die Differenz zwischen den für die Finanzperiode 1900/1902 veranschlagten Einnahmen und Ausgaben entspricht, unter Annahme einer mäßigen Steigerung, dem im Jahre 1899 auf Pos. 187 voraussichtlich zur Ausgabe gelangenden Betrage.

Tit. V. Erträge aus Veräußerungen.

Pos. 24—25.

Zu Pos. 24 darf noch bemerkt werden, daß Materialien, welche im Betriebe wieder verwendet werden, nicht mehr

wie früher zur Einnahme und dementsprechend auch nicht wieder zur Ausgabe gelangen. Sie erscheinen nur dann in der vorliegenden Einnahme-Position, wenn sie an Dritte verkauft, oder vom Baufonds übernommen werden. Die bislang auf Voranschlagkonto gebuchten Einnahmen und Ausgaben für an Angestellte der Eisenbahn zum Privatgebrauch abgegebenen Brennmaterialien kommen fortan auf Pos. 24 zur Einnahme und auf Pos. 85 zur Ausgabe. Dafür sind auf Pos. 24 eingestellt für die Finanzperiode jährlich 34 800 M.

Tit. VI. Verschiedene Einnahmen.

Pos. 26—31.

Bei der Verathung über Pos. 27 wurde auch diesmal, wie bereits bei früheren Verhandlungen erwähnt, daß die

Antrag Nr. 3:

Der Landtag wolle unter Einnahmen

			für 1900			1901			1902			
Tit.	I. Pos.	1— 6	3 375 000	M.	3 499 000	M.	3 599 000	M.	5 180 000	M.	5 376 000	M.
"	II. "	7—14	5 180 000	"	5 296 000	"	5 376 000	"	171 375	"	173 375	"
"	III. "	15—21	171 375	"	172 375	"	173 375	"	330 300	"	341 300	"
"	IV. "	22—23	330 300	"	336 300	"	341 300	"	199 280	"	176 390	"
"	V. "	24—25	199 280	"	179 385	"	176 390	"	209 790	"	211 890	"
"	VI. "	26—31	209 790	"	210 840	"	211 890	"				
			9 465 745	M.	9 693 900	M.	9 877 955	M.				

genehmigen.

Ausgabe.

Abtheilung I.

Persönliche Ausgaben.

Die persönlichen Ausgaben der Tit. I, II, III und IV, außer den für Bahnunterhaltung und in den Werkstätten gezahlten Löhnen, belaufen sich pro 1900 auf 31% der Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr und pro 1901 und 1902 auf 32% gegen 28% im Jahre 1897.

Der für die kommende Finanzperiode berechnete Procent-

Pachtbeträge der Bahnhofswirthschaften, namentlich auf den größeren Stationen, reichlich niedrig seien. Andererseits war man aber auch der Ansicht, daß hier nicht allein das finanzielle Interesse in Frage komme; es müsse auch die Person des Wirthes die Garantie bieten, daß das reisende Publikum bei mäßigen Preisen eine gute Verpflegung erhalte.

Zu Pos. 28 darf bemerkt werden, daß es sich hier fast lediglich um Einnahmen der Nordenhamer Schiffahrtsanstalten handelt. Veranschlagt waren dieselben pro 1897 auf 25 000 M, pro 1898 auf 26 000 M, pro 1899 auf 27 000 M. Thatsächlich vereinnahmt sind 19 668 M im Jahre 1897 und leider nur 7 720 M im Jahre 1898.

jaß von 31 bzw. 32 ermäßigt sich, wenn wie bislang stets geschehen, die thatsächlichen Einnahmen die veranschlagten übersteigen. Vergleiche mit anderen Bahnen lassen sich wegen der Verschiedenheit der Verhältnisse nicht ziehen, und bekanntlich sind die auf Antrag des Landtags eingeleiteten Untersuchungen, ob und wie weit Ersparnisse in den persönlichen Ausgaben zu erzielen seien, noch nicht abgeschlossen.

Nach einer von der Regierung hergegebenen Uebersicht haben im Jahre 1897 die persönlichen Ausgaben betragen:

Nf. Nr.	Bezeichnung der Bahnen.	Zusammen in % der		Auf 1 km. Betriebslänge entfallen an Personalkosten M
		Gesamt-Ausgaben.	Gesamt-Einnahmen.	
1.	Reichseisenbahnen	46	28	11 600
2.	Preussisch-Hessische Eisenbahn-Betriebs- und Finanz-gemeinschaft	50	27	10 727
3.	Bayerische Staatseisenbahnen	53	32	8 340
4.	Sächsische Staatseisenbahnen	54	35	15 310
5.	Württembergische Staatseisenbahnen	46	29	8 002
6.	Badische Staatseisenbahnen	49	30	11 574
7.	Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn	45	28	2 897
8.	Oldenburgische Staatseisenbahnen	45	28	4 862



Der Regierungskommissar erklärte noch, daß das Anwachsen der persönlichen Ausgaben mit darauf zurückzuführen sei, daß auf Vereinbarung der verschiedenen Regierungen die Dienstdauer der im Betriebe beschäftigten Beamten eingeschränkt sei.

Tit. I. Besoldungen u. der etatsmäßigen Beamten.

Pos. 45—62.

Die Gehaltsätze bewegen sich innerhalb des Regulativs, bezw. der budgetmäßig bewilligten Summen.

Die Regierung ist berechtigt, regulativmäßig folgende Stellen zu besetzen:

- 1 Eisenbahndirektor,
- 4 Mitglieder der Direktion,
- 10 Oberbeamte,
- 1 Vermessungsbeamter.

Außerdem waren bis Februar d. J. engagirt:

- 1 technischer und
- 1 administrativer Hilfsbeamter.

Die Regierung hat nun die Zahl dieser Oberbeamten auf 15 — 3 administrative und 12 technische — beschränkt, von denen zur Zeit 14 regulativmäßig angestellt sind und 1 engagirt ist. Die definitive Anstellung des letzteren erfolgt am 1. September 1900. Es sind demnach augenblicklich 3 Oberbeamte weniger beschäftigt, und zwar 2 technische und 1 administrativer. In dem Voranschlag sind Gehalte bezw. Bezüge für diese 3 Stellen nicht vorgesehen.

Der Ausschuss erkennt das Bestreben der Staatsregierung, hier Ersparnisse einzuführen, gerne an.

Für den Fall der Annahme der Anlage 41 beabsichtigt die Staatsregierung je 1 Stelle der Gruppe B d — Pos. 52 — und der Gruppe B e — Pos. 53 — deren Gehaltsätze in den Voranschlag aufgenommen sind, vorläufig nicht zu besetzen.

Nach inzwischen erfolgter Annahme der Vorlage 41 sind in Folge dessen von den für Gehalte der etatsmäßigen Beamten verlangten Summen pro 1900—1902 je 3200 *M* abzusetzen.

Im Uebrigen sollen im Laufe der kommenden Finanzperiode 40 neue Beamte angestellt werden, und sind dann sämtliche regulativ- und budgetmäßige Stellen bis auf

- 1 Stelle der Gruppe 13 (Oberbeamte),
- 8 Stellen " " B f (Bahnmeister),
- 2 " " " B h (Bahnwärter),
- 1 Stelle " " B d (Technische Subalternbeamte),
- 1 " " " B e (Werkmeister)

besetzt.

B. Sonstige Ausgaben.

Pos. 63 und 64.

Der Ausschuss hat hierzu keine Bemerkungen zu machen.

Tit. Ia. Gemeinsame Gehaltsausgaben.

Die erhöhte Summe ist nach Annahme der Vorlage 41 erforderlich.

Tit. II. Bezüge und Löhne der nicht etatsmäßigen Beamten und Bediensteten, sowie der Arbeiter.

Pos. 65 und 66.

Im Allgemeinen darf sowohl zu diesem, als auch zu den anderen Ausgabe-Titeln bemerkt werden, daß Vergleiche mit den entsprechenden Ausgaben der laufenden Finanzperiode theilweise unmöglich sind, da die Positionen des gegenwärtigen und des neuen Buchungsformulars sich nicht decken.

Bei Positionen 65 und 66 ist eine außerordentliche Erhöhung von 8% der Monatsbezüge bezw. der Tagelöhne in Aussicht genommen.

Der Regierungskommissar theilte dazu mit, daß das Bedürfnis einer solchen Aufbesserung sich nicht abweisen lasse, da die gegenwärtigen Bezüge den Verhältnissen vielfach nicht mehr entsprächen. Es seien neue Normalätze und Zulagefristen gebildet, sowie Zuschläge in Aussicht genommen, die an Orten mit theuren Lebensverhältnissen bezw. alsdann gewährt werden sollten, wenn den Angestellten eine Dienstwohnung nicht überwiesen werden könne. Grundsatz bei der Bildung der neuen Normalätze und Zulagefristen sei der gewesen, namentlich die Anfangsätze zu erhöhen und die Angestellten bereits in den mittleren Jahren in den Genuß des Höchstbezuges zu setzen. Der Zuschlag sei ein mäßiger Durchschnittssatz, nach welchem z. B. die Wärter mit einer Zulage von monatlich 3 *M* bedacht werden sollten.

Ganz zutreffende Vergleiche mit anderen Bahnen ließen sich nicht heranziehen, da die vorhandene Statistik wohl Aufschluß über die Durchschnittsbezüge des einzelnen Bediensteten aus der Gesamtzahl der Arbeiter und Beamten gebe, nicht aber über die Arbeiter allein.

Der Eisenbahnausschuss erklärte sich nach diesen Mittheilungen mit dem Vorschlage der Staatsregierung einverstanden.

Auf Pos. 65 sind nach Anlage 17 für 40 Stellen in Folge Anstellung von Remunerationsempfängern zu Civilstaatsdienern und der Anstellung von weiteren Beamten nach Vorlage 41 pro Jahr 43000 *M* in Abzug gebracht. Dagegen ist eine Summe von 74000 *M* pro Jahr für Umwandlung von Tagelohn in Monatsvergütung hinzugesetzt, die aber andererseits auf Pos. 66 weniger zur Ausgabe gelangt.

In Anlage 17 sind die Gehalte für 15 Bahnsteigwärter vorgesehen, während thatsächlich nur 14 erforderlich sind. Es sind demnach von dieser Position jährlich 650 *M* abzusetzen.

Tit. III. Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge.

Pos. 67—72.

Die Ansetzungen auf den Positionen 67—69 entsprechen den bisherigen Ausgaben unter Berücksichtigung des Hinzukommens neuer Strecken und der Annahme einer Verkehrssteigerung. In Pos. 72 sind die Kosten für Dienstkleidung enthalten, die nach dem neuen Buchungsformular, soweit die Dienstkleidung nicht, wie hier, einen Theil des Einkommens bildet, auf Tit. V Pos. 83 der sachlichen

Ausgaben zu verbuchen sind. Für 14 neue Bahnsteigwärter sind für Dienstkleider eingestellt:

1900.	1901.	1902.
2530 M	1280 M	1280 M.

Tit. IV. Für Wohlfahrtszwecke.

Pos. 73—82.

In Folge der Annahme des Gesetzes, betreffend die Beamten-Krankenkasse, sowie die Gewährung von Ruhegeld an Remunerationsempfänger und die Fürsorge für ihre Hinterbliebenen, sind auf den entsprechenden Positionen pro 1900 13 850 M und für die beiden letzten Jahre der Finanzperiode je 18 500 M eingesetzt.

Im Uebrigen bezieht sich der Ausschuß auf die dem Voranschlage beigegebenen Anlagen.

Antrag Nr. 4:

Der Landtag wolle unter Abtheilung I (Persönliche Ausgaben) für

	1900.	1901.	1902.
Tit. I	999 297 ¹¹ / ₁₂ M	1 026 325 M	1 050 768 ³ / ₄ M
„ Ia	22 000	22 000	22 000
„ II	1 341 500	1 382 000	1 421 730
„ III	400 530	407 410	414 390
„ IV	194 750	210 400	221 000
	2 958 077 ¹¹ / ₁₂ M	3 048 135 M	3 129 888 ³ / ₄ M

genehmigen.

Abtheilung II.

Sachliche Ausgaben.

Tit. V. Für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände, sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien.

Pos. 83—86.

Der korrespondirende Titel der Ausgaben des bisherigen Voranschlags enthielt 11 Positionen, auf denen die Ausgaben für Betriebsmaterialien nach ihrer Verwendung gebucht wurden. Nach dem neuen Buchungsformular werden fortan diese Ausgaben nach der Art der anzuschaffenden Materialien getrennt.

Eine Specialisirung, für welche Zweige des Gesamtbetriebes die Materialien Verwendung finden sollen, ergeben die Anlagen 27—31.

Auf Pos. 85 erscheinen für Brennmaterialien zur Abgabe an Beamte und Arbeiter für den Privatgebrauch jährlich 33 000 M in Ausgabe, mithin 1800 M mehr, als nach Anlage 9 dafür in Einnahme gestellt ist. Die Differenz entspricht dem Aufwand, der durch die Lagerung etc. entsteht.

Die Kontrakte über Kohlen werden von Jahr zu Jahr abgeschlossen, und zwar zu denselben Preisen, welche die Preussische Eisenbahn-Verwaltung zahlt.

Die neuen großen Lokomotiven arbeiten verhältnißmäßig sparsamer als die alten, doch haben geringere Beträge als sonst, in Folge der angenommenen Verkehrssteigerung, nicht eingestellt werden können.

Antrag Nr. 5:

Der Landtag wolle unter Abtheilung II (Sachliche Ausgaben)

	pro 1900	1901	1902
Tit. V	859 895 M	886 645 M	913 655 M

genehmigen.

Tit. VI. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen.

Pos. 87—93.

Auf diesem Titel ist der Unterschied zwischen dem alten und neuen Buchungsformular sehr in die Augen fallend. Bislang wurden die Unterhaltungskosten nach den verschiedenen Verwendungszwecken auf 25 Positionen gebucht, während diese ganzen Ausgaben jetzt auf Pos. 87 verrechnet sind. Gerade aus dieser Zusammenziehung ist aber andererseits ersichtlich, welchen Werth die im Eingang des Berichts erwähnten wirtschaftlichen Buchungen haben, da ohne diese von einer Kontrolle wohl kaum die Rede sein könnte.

Zu Pos. 87 ist zu bemerken, daß eine 8%ige Aufbesserung der Löhne, wie solche für die Remunerationsempfänger und die auf den Stationen beschäftigten Arbeiter in Aussicht genommen ist, für die Bahnunterhaltungsarbeiter nicht projektirt wird.

Nach Mittheilung des Regierungskommissars sind die Bezüge dieser Arbeiter, deren Höhe aus Anlage 32 nicht zu ersehen ist, unter Berücksichtigung der gewöhnlichen Zulagen, auskömmlich bemessen.

Aus Anlage 19a darf hervorgehoben werden, daß die gesammten Bahnunterhaltungskosten pro Kilometer betragen haben:

1897	M 1091
1898	950
und 1899 dafür	1189 in den Etat

eingestellt sind.

Veranschlagt sind:

	pro 1900.	1901.	1902.
	1139 M	1020 M	1000 M.

Für Nordenham ist vorgesehen:

A. Für Unterhaltung des Fischereihafens und der dazu gehörigen staatlichen Anlagen:

	1900.	1901.	1902.
a) Beseitigung der Schlickablagerung im Fischereihafen zu Nordenham durch Baggerung . . .	20 000 M	20 000 M	20 000 M
b) Unterhaltung des Piers im Fischereihafen mit den Uferbefestigungen das . .	4 000 „	4 000 „	4 000 „

	1900.	1901.	1902.
e) Unterhaltung der Gleise, Weichen, Drehscheiben beim Fischereihafen . . .	400 "	400 "	400 M
Zus.	24400 M	24400 M	24400 M

B. Für Unterhaltung der Schifffahrtsanlagen (ausschl. des Fischereihafens):

a) Unterhaltung des Noellhafens	250 M	250 M	250 M
b) Unterhaltung des Personenpiers	750 "	750 "	750 "
c) Unterhaltung des Lloydpiers	10000 "	10000 "	10000 "
d) Baggerungen in der Wejer	3000 "	3000 "	3000 "
e) Schiffsbefestigungsbojen	100 "	100 "	100 "
Zus.	14100 M	14100 M	14100 M

Unter diesen Titel fallen auch die zu Lasten der Betriebskasse auszuführenden Ergänzungen und Erweiterungen bis zu 60000 M. Bislang wurden diese Ausführungen getrennt verbucht, und zwar bis zu 5000 M auf Tit. IV und bis zu 40000 M auf Tit. VII. Nunmehr will die Staatsregierung bezüglich dieser Aufwendungen 3 Abstufungen vornehmen:

1. bis unter 1000 M,
2. von 1000 bis ausschl. 10000 M,
3. von 10000 bis einschl. 60000 M.

Die Aufwendungen bis zu 1000 M wünscht die Regierung, analog dem Vorgehen anderer Verwaltungen, als gewöhnliche Unterhaltung auf Pos. 87 zu verbuchen. Die Praxis hat ergeben, daß es oft wünschenswerth ist, bei Ausführung von Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten kleine Verbesserungen und Vervollständigungen vorzunehmen, die an sich einen minimalen Mehraufwand erfordern, bei denen es aber manchmal kaum zu unterscheiden ist, ob eine Ergänzung oder Erweiterung vorliegt. Die Preussische und Württembergische Eisenbahnverwaltung haben in diesem Fall die Grenze bis 2000 M gezogen.

Auch die Grenze der zweiten Abstufung — 10000 M — entspricht dem Vorgange anderer Eisenbahnverwaltungen.

Im Allgemeinen darf zu den Pos. 87, 88 und 93 bemerkt werden, daß die Kostenanschläge, soweit möglich, einer Prüfung unterzogen sind und zu besonderen Erinnerungen keinen Anlaß gegeben haben.

Die mit der Prüfung betraute Subkommission war jedoch der Ansicht, daß sämtliche Ausführungen reichlich hoch veranschlagt sind.

Zu den in Anlage 32 einzeln angegebenen Ausführungen unter 1000 M darf folgendes erwähnt werden:

- Nr. 1. Herstellung von Schlag- und Zugschranken an Stelle von Heckthoren und Schiebebäumen.

Wo die in Aussicht gestellten Ersparungen eintreten, läßt sich nach der Erklärung des Regierungskommissars noch nicht übersehen.

Im Ausschuß wurde von einigen Seiten hervorgehoben, daß es im Interesse der Sicherheit der Ueberwegung vermieden werden müsse, Zugschranken einzuführen, wenn die betreffenden Uebergänge zu weit von den Wärterhäusern entfernt wären.

- Nr. 5. Herstellung von Stallgebäuden neben den Wärterhäusern.

Diese Ausführungen entsprechen einer Anregung des Landtags.

- Nr. 11. Anschaffung von Bahnsteiguhren.

Der Regierungskommissar beantragte nachträglich die Einstellung von weiteren 300 M für eine Bahnsteiguhr auf dem Bahnhof Alpen, wogegen der Ausschuß keine Einwendungen zu machen hat.

- Pos. 88. Verzeichniß der kleineren Ergänzungen von 1000 bis ausschließlich 10000 M.

Zu den in Anlage 33 aufgeführten kleineren Ergänzungen ist folgendes zu bemerken:

- Nr. 7. Herstellung eines Ladegleises und von Lagerplätzen für die an Beamte abzugebenden Kohlen.

Die Verzinsung der für diese Aufwendung erforderlichen Summe wird mit bestritten durch die in den Bemerkungen zu Pos. 85 erwähnten 1800 M.

- Nr. 24. Erweiterung des Güterschuppens in Cloppenburg.

Bei Besprechung dieser Ausführung wurde im Ausschusse erwähnt, daß die Ueberdachung der Ladebühnen auf Stationen von ähnlicher und größerer Bedeutung als Cloppenburg, soweit solche noch nicht vorhanden, anzustreben sei, damit die Beförderung der Güter aus und in den Schuppen vorgenommen werden könne, ohne daß die Waaren durch Regen leiden. An Mehrkosten für die Erweiterung des Güterschuppens in Cloppenburg werden dadurch 1100 M verursacht, die pro 1900 einzustellen sind.

Im Allgemeinen ist der Ausschuß nicht in der Lage, die für Unterhaltung der Bahnanlagen beantragten Summen, weder auf die Nothwendigkeit der Verausgabung, noch auch in der Richtung der zweckmäßigen Verwendung prüfen zu können.

Ganz besonders trifft das zu bei den Kosten der Erneuerung des Oberbaues (Pos. 89—92), welcher im Interesse der Sicherheit des Betriebes erforderlich ist.

In dem Bericht des Eisenbahnausschusses der I. Versammlung des 26. Landtags über den Voranschlag der Eisenbahnbetriebskasse ist eine Aufstellung über die nach Ablauf der Finanzperiode 1897/99 noch erforderlichen Gleiswechselungen in Preussisches Normalprofil enthalten.

Nach Mittheilungen des Regierungskommissars hat es sich inzwischen als zweckmäßig erwiesen, Abweichungen von diesem Plane vorzunehmen.

Die nachfolgende Aufstellung ergibt einen Ueberblick über die in der Finanzperiode 1900/1902 voraussichtlich zur Ausführung gelangenden Auswechselungen.

Vergleich zwischen dem bei Vorlage des Voranschlags 1897/99 aufgestellten vorläufigen Planes für die Finanzperiode 1900/02 mit dem Voranschlag für die Finanzperiode 1900/02.

Vorläufiger Plan für 1900/02. Voranschlag für 1900/02.

I. Umbau der durchgehenden Gleise in Normaloberbau.

3,0 km Stahl A.	19,985 km Stahl A. (älteste Jahrgänge bis 1880)
9,5 " " B.	4,412 km Stahl B
9,0 " " B. (nachträglich vom G. St. M. angeordnet (15. April 98) infolge Verwendung von Stahl B bei Haldorf—Damme.	0,100 " Eisen A. 0,135 " " B.
<u>21,5 km</u>	<u>24,632 km</u>

II. Umbau von zweiten Bahnhofsgleisen in Normaloberbau.

0,80 km Eisen A.	0,847 km Eisen B.
1,65 " " B.	
<u>2,45 km</u>	

III. Umbau von Nebengleisen in Normaloberbau.

4,00 km Eisen A.	1,83 km Eisen A.
2,00 " " B.	0,439 " " B.
<u>6,00 km</u>	<u>2,269 km.</u>

IV. Umbau von durchgehenden Gleisen in Stahl A. und B.

10,2 km Eisen B.	7,038 km Eisen B.
------------------	-------------------

V. Umbau von zweiten Bahnhofsgleisen in Stahl B.

2,65 km Eisen B.	1,664 km Eisen B.
------------------	-------------------

VI. Umbau von Nebengleisen in Stahl A. und B.

2,00 km Eisen B.	0,726 km Eisen A.
	1,52 " " B.
	<u>2,246 km</u>

VII. Verstärkung von durchgehenden Gleisen Normal und Prof. C.

(durch Schwellenvermehrung, neue Laschen und Unterlagspfl.)	
12,7 km Prof. C.	12,48 km Prof. C.
	4,889 " Normalprofil.
	<u>17,369 km.</u>

VIII. Ersatz alter Weichen durch neue Normalweichen.

50 Stück	12 Stück
----------	----------

IX. Verstärkung Weichen älterer Banart.

65 Stück	37 Stück
----------	----------

X. Einbauen von Langschwelen-Oberbau in Wegeübergängen.

1100 m verschiedene Profile Nichts.

Pos. 93. Verzeichniß der größeren Ergänzungen z. von 10000—60000 M.

Es darf dazu bemerkt werden:

Nr. 2. Umbau der beiden Direktionsgebäude, Verlegung der Billet-Druckerei z.

Der Ausschuß erachtet diese Ausführung für durchaus zweckmäßig, da der einmaligen Ausgabe von 15 300 M eine jährliche Ersparniß von 1250 M Miethe gegenübersteht und außerdem dadurch die früher bereits einmal von der Regierung angeregte Erbauung eines neuen Eisenbahndirektionsgebäudes in weitere Ferne gerückt wird.

Nr. 7. Herstellung eines neuen Empfangsgebäudes mit einer Sommerhalle in Huchtingen.

Der Umbau des Stationsgebäudes in Huchtingen war bereits in dem Voranschlag pro 1897/99 für das letzte Jahr dieser Finanzperiode vorgesehen, dann aber in Rücksicht auf andere nothwendigere Ausgaben auf Antrag des Ausschusses abgesetzt und für 1900/1902 in Aussicht genommen.

Die mit der Prüfung der Kostenanschläge betraute Subkommission fand die projektirten Warteräume in Hinblick auf den namentlich in den letzten Jahren stark angewachsenen Verkehr zu knapp bemessen und brachte in Anregung, gleichzeitig mit der Herstellung eines Empfangsgebäudes die Errichtung einer Sommerhalle zu verbinden, wie solche auch von der Regierung, allerdings für später, geplant ist.

Der Ausschuß beantragt in Folge dessen, die Kosten einer derartigen Sommerhalle, die sich nach den Mittheilungen des Regierungskommissars auf ca. 5000 M belaufen werden, in den Voranschlag pro 1901 mit einzustellen.

Nr. 10. Herstellung von Einfriedigungen an der Bahn.

Die einzelnen Stellen, wo die Einfriedigungen ergänzt werden müssen oder neu zu schaffen sind, können noch nicht bestimmt werden.

Der Ausschuß hat jedoch keine Bedenken getragen, die verlangten Beträge einzustellen, da durch diese Maßregel voraussichtlich die in den letzten Jahren vielfach vorgekommenen Tödtungen von Vieh mehr vermieden werden. Die Verwendung der Beträge unterliegt selbstredend der Genehmigung der Staatsregierung.

Bezüglich der weiteren Ausführungen bezieht sich der Ausschuß auf die ausführlichen Begründungen der Staatsregierung.

Antrag Nr. 6:

Der Landtag wolle zu Tit. VI der Ausgaben			
pro 1900	1901	1902	
1 221 188 M	992 046 M	834 549 M.	
genehmigen.			

Tit. VII. Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen.

Der Ausschuß verweist auf die Anlage 35.

Zu Pos. 94 wird bemerkt, daß eine außergewöhnliche Aufbesserung der Löhne auch hier nicht vorgesehen ist, da die Eisenbahnverwaltung in diesem Fall den in den hiesigen Fabriken gezahlten Löhnen hat folgen müssen.

Unter Pos. 96, „sonstige Ausgaben“, sind nach dem neuen Buchungsformular diejenigen Kosten zu buchen, die nicht unter Pos. 94 und 95 zur Verausgabung gelangen, insbesondere die Kosten für Leistungen und Lieferungen der Unternehmer und Handwerker, mit Ausnahme der unter Pos. 97—100 nachzuweisenden, sowie die auf Grund des Vereinswagenübereinkommens an fremde Eisenbahn-Verwaltungen zu zahlenden Vergütungen für Wagenbeschädigungen u. s. w.

Ferner sind hier zu verrechnen die Kosten für diejenigen Materialien, welche unmittelbar Verwendung finden und nicht auf Vorrath angeschafft sind.

Betreffs Pos. 97 wird auf die im Bericht befindliche Anmerkung zu Pos. 87 Bezug genommen. Die Gesamtsumme von 348 000 *M* entspricht dem Werth der ausrangirten 10 Locomotiven.

Antrag Nr. 7:

Der Landtag wolle unter Ausgaben Tit. VII
pro 1900 1901 1902
850 486 *M* 775 150 *M* 783 225 *M*
genehmigen.

Tit. VIII. Für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistung fremder Beamten.

Pos. 101—113.

Die Ausgaben beruhen auf Verträgen, und darf sich der Ausschuß dieserhalb auf die beigelegten Anlagen und die in den Anlagen enthaltenen Berechnungen beziehen.

Zu Pos. 105 ist hervorzuheben, daß nach einem neuen, am 22. Juli d. J. mit Preußen abgeschlossenen Vertrage die für Mitbenutzung des Bahnhofes Osnabrück zu zahlende Summe ganz erheblich ermäßigt ist.

Antrag Nr. 8:

Der Landtag wolle unter Ausgaben Tit. VIII
pro 1900 1901 1902
1 222 295 *M* 1 235 695 *M* 1 245 195 *M*
genehmigen.

Tit. IX. Für Benutzung fremder Betriebsmittel.

Bezüglich dieses Titels wird auf die Ausführungen des Ausschusses zu Tit. IV der Einnahmen verwiesen.

Antrag Nr. 9:

Der Landtag wolle unter Ausgaben Tit. IX
pro 1900 1901 1902
423 200 *M* 431 200 *M* 435 200 *M*
genehmigen.

Tit. X. Verschiedene Ausgaben.

Pos. 116—121.

Pos. 116—120 haben zu Bemerkungen keinen Anlaß gegeben.

Unter Pos. 121 beantragt die Regierung die Bewilligung eines Dispositionsfonds. Der Ausschuß bezieht sich auf Anlage 53 und kann sich den für die Gewährung des Dispositionsfonds angeführten Gründen nicht verschließen.

Er erkennt an, daß die oberste Leitung eines Unternehmens von dem Umfange wie dasjenige unseres Eisenbahnwesens eine gewisse Summe zur Verfügung haben muß, um plötzlich hervortretende unvorhergesehene Bedürfnisse bestreiten zu können. Beispielsweise kann es bei der Ausführung irgend einer Anlage das wirtschaftliche und finanzielle Interesse gebieten, eine über den Rahmen der Bewilligung hinausgehende Ergänzung vorzunehmen, wozu die Regierung aber nicht ermächtigt ist, wenn sie sich in loyaler Weise strikte an die Beschlüsse des Landtags hält. Prinzipiell erachtet es aber der Ausschuß für richtiger, für die einzelnen Jahre der Finanzperiode die gleiche Summe einzusetzen, um dadurch zum Ausdruck zu bringen, daß nach seiner Auffassung dieser Fonds nicht eine allmähliche Steigerung erfahren darf, sondern sich auch für die Folge in mäßigen Grenzen halten muß.

Aus diesem Grunde beantragt er die Einstellung von jährlich 30 000 *M*. Selbstredend dürfen von diesen Mitteln nur sachliche Ausgaben bestritten werden.

Antrag Nr. 10:

Der Landtag wolle unter Ausgaben Tit. X
pro 1900 1901 1902
64 600 *M* 64 750 *M* 64 900 *M*
bewilligen.

Tit. XI. Verwendung des Ueberschusses.

Pos. 122—124.

Die Mehreinsetzung auf Pos. 122 wird bedingt durch den weiteren Ausbau unseres Bahnnetzes auf Preuß. Gebiet.

Zu Pos. 123 A und B ist zu erwähnen, daß zu Lasten des Eisenbahnbaufonds ausgeführten Ergänzungen, Neuanlagen u. mit dem Schluß des Jahres, in welchem sie fertiggestellt werden, aus dem Eisenbahnbaufonds ausscheiden. Soweit dann zur Bestreitung der Herstellungskosten Anleihen gemacht sind, übernimmt die Betriebskasse die Verzinsung derselben.

In Folge der auf verschiedenen Positionen vorgenommenen Veränderungen stellt sich der nach Pos. 124 an den Eisenbahnbaufonds abzuführende Betriebs-Ueberschuß wie folgt:

pro 1900	1901	1902
167 295 $\frac{1}{12}$ M	547 321 M	757 759 $\frac{1}{4}$ M

Antrag Nr. 11:

Der Landtag wolle unter Tit. XI der Ausgaben

pro 1900	1901	1902
1 866 003 $\frac{1}{12}$ M	2 260 279 M	2 471 342 $\frac{1}{4}$ M

genehmigen.

Bezüglich der unter dem Voranschlag befindlichen Anmerkung ist der Ausschuß zu einem einstimmigen Antrag nicht gekommen. Die Majorität (Hoyer, Roggemann, Schulte, Thorade, Wessels) lehnt die folgende, von der Staatsregierung beantragte Anmerkung ab:

„Der Staatsregierung wird die volle gegenseitige Ueberrechnungsfähigkeit aller Gehalte besassenden Positionen gewährt. Eine Ueberrechnung des Minderverbrauchs in einem Jahre der Finanzperiode auf die anderen Jahre ist bei allen Positionen gestattet.“

Sie befürwortet die Anmerkung unter dem Voranschlag der laufenden Finanzperiode, welche in ihrem ersten Theil die Ueberrechnungsbefugniß ausschließt, bei den persönlichen Ausgaben der Pos. 49—76 des alten Voranschlages, die sich ziemlich genau decken mit den Tit. I, Ia, II und III des jetzigen Voranschlages.

In ihrem zweiten Theile gestattete die Anmerkung, die Minderverwendungen bei den einzelnen Positionen (Pos. 49—76 der persönlichen Ausgaben ausgeschlossen) zur Deckung von Mehrausgaben bei anderen Positionen desselben Titels zu verwenden, mit der Einschränkung, daß Ersparnisse bei den nach Anlagen zu Tit. IV und VII projektierten Ausführungen nur zur Deckung von Mehrausgaben bei den dort einzeln verzeichneten Ergänzungen zc. Verwendung finden durften.

Diese letzte Einschränkung war vom 25. Landtage auf Antrag des Eisenbahnausschusses beschlossen, um die Eisenbahnverwaltung zu veranlassen, in der Veranschlagung der für die Finanzperiode erforderlichen Ergänzungen zc. vorsichtiger zu verfahren, als es bislang der Fall gewesen war, und die Anlagen in dem Jahre zur Ausführung zu bringen, für welches sie vorgesehen waren.

Die Ueberrechnungsbefugniß auf den Positionen der persönlichen Gehalte war früher auch bei dem Voranschlag für das Herzogthum ausgeschlossen.

Der 26. Landtag hob diese Einschränkung auf Antrag des Finanzausschusses auf, welcher seinerseits diesen Antrag damit begründete, daß das neue Gehaltsregulativ die Gehalte festgelegt habe.

Bei dem Voranschlag für die Eisenbahnbetriebskasse handelt es sich nun aber nicht allein um regulativ- und budgetmäßig feststehende Gehalte, sondern um eine Reihe anderer persönlicher Ausgaben, die in ihrer Gesamtheit die Summe der feststehenden Gehalte ganz erheblich, beispielsweise im Jahre 1900 um reichlich 700 000 M., übersteigen.

Die Majorität findet keine Veranlassung, von der bewährten Anmerkung der Voranschläge der beiden letzten Finanzperioden abzugehen. Es ist der Majorität nicht bekannt, daß diese Anmerkung die Staatsregierung bezw. die Eisenbahndirektion unnötig beengt hat. Man kann derartige Bestimmungen nicht auf Personen zuschneiden, die Leitung unseres Eisenbahnwesens kann in andere Hände übergehen, und es ist nach Ansicht der Majorität nur zweckmäßig, die durch die Anmerkung geschaffene Einschränkung aufrecht zu erhalten.

Nach Auffassung der Majorität kann man nun die Bestimmung, daß Ersparnisse bei den geplanten Ausführungen nur zur Deckung von Mehrausgaben bei den in den Anlagen zu den betreffenden Positionen einzeln aufgeführten Ergänzungen zc. verwendet werden dürfen, auf die Pos 88 und 93 beschränken und ist es nicht erforderlich, sie auch auf die Position 87 auszudehnen. Bei den 2 ersten Positionen handelt es sich um Ausführungen von 1000 bis ausschließlich 10 000 M bezw. von 10 000 bis einschließlich 60 000 M; Position 87 betrifft dagegen die Ergänzungen zc. im Einzelbetrage von unter 1000 M, die nach dem Antrage der Staatsregierung als gewöhnliche Unterhaltung gebucht werden sollen.

Die Majorität (Hoyer, Roggemann, Schulte, Thorade, Wessels) stellt

Antrag Nr. 12:

Genehmigung der folgenden Anmerkung:

„Eine Ueberrechnung des Minderverbrauchs in einem Jahre der Finanzperiode auf die anderen Jahre ist überall gestattet, lediglich mit Ausnahme der Tit. I, Ia, II und III.“

Ferner können die Minderverwendungen bei den einzelnen Positionen, diejenigen der Tit. I, Ia, II und III ausgenommen, erforderlichen Falls zur Deckung von Mehrausgaben bei anderen Positionen desselben Titels verwendet werden mit der Maßgabe jedoch, daß Minderverwendungen bei den zu Pos. 88 und 93 aufgeführten Ergänzungen zc. nur zur Deckung von Mehrausgaben bei den dort einzeln aufgeführten Anlagen (siehe die beigelegten Verzeichnisse) zur Verwendung kommen dürfen.“

Die Minorität (Ahlhorn-Hartwarderwarp, Dauen, Meyer-Westerstede, Roter) befürwortet die Annahme der von der Staatsregierung beantragten Anmerkung, da auch in dem Voranschlag des Herzogthums bei den persönlichen Ausgaben die Ueberrechnungsbefugniß gestattet sei und der Voranschlag der Eisenbahnbetriebskasse nicht anders zu behandeln sei als derjenige des Herzogthums.

Die Minorität (Ahlhorn-Hartwarderwarp, Dauen, Meyer-Westerstede, Roter) beantragt

Anlage 190.

Bericht

des Eisenbahn-Ausschusses, betreffend die Errichtung einer Güterstation zu Osternburg.
(Anlage 30.)

Die Mittheilung der Staatsregierung (Anlage 30) ist das Ergebnis einer Prüfung, welche in Folge Schreibens des Landtages vom 4. Februar 1898 in dieser Angelegenheit vorgenommen ist. Für diese Prüfung war der Staatsregierung außerdem der Antrag des Abgeordneten Ahlhorn nebst Begründung unterm 23. März 1899 als weiteres Material überwiesen worden.

In den Ausschußverhandlungen äußerte der Regierungskommissar sich dahin, daß die Staatsregierung sich im April des Jahres 1895 bereits mit dem Projekt der Anlage eines Güterbahnhofes in Osternburg beschäftigte; daß aber Verhandlungen hierüber schon mehrere Jahre vorher geführt worden seien, gehe aus einem Schreiben des Gemeindevorstehers von Osternburg hervor, welches bei dieser Gelegenheit vorlag. Damals sei von der Staatsregierung das Projekt eines Güterbahnhofes nur für den Wagenladungsverkehr in Aussicht genommen und die Errichtung desselben zwischen der Bremer und Osnabrücker Bahn und den beiden Huntebrücken und dem Langenwege im Einverständnis mit der Gemeinde Osternburg geplant worden. Aber bereits im November des Jahres 1896 habe die Letztere ein zweites Gesuch an die Staatsregierung gerichtet, welches gleichlautend auch dem damals versammelten Landtage zugegangen sei. In diesem Gesuche sei der vorerwähnte Platz als unzureichend bezeichnet und die Ausdehnung des Verkehrs auch auf Stückgüter als erforderlich erachtet worden. Die Staatsregierung habe darauf, wie bekannt, die Zusicherung erteilt, dem nächsten Landtage ein Projekt vorzulegen, aber auch beantragt, von der Ausführung vorläufig abzusehen, da das Bedürfnis nicht ein solches sei, um die Aufwendung von Staatsmitteln im Betrage von 18000 bis 24000 M zu rechtfertigen.

Aus den Berichten und Protokollen ist nun Folgendes zu entnehmen:

In der zweiten Versammlung des 26. Landtages erklärte die Staatsregierung in ihrem Schreiben vom 10. Januar 1898, daß nach den angestellten Ermittlungen der Stückgüter- und der Wagenladungsverkehr nach Osternburg nicht hinreiche, um die Aufwendung von Staatsmitteln für die Errichtung einer Güterstation zu rechtfertigen. — Der Landtag ersuchte jedoch in seinem Schreiben vom 4. Februar 1898 die Staatsregierung, dieses Projekt im Auge zu behalten und dem Landtage gegebenen Falls eine Vorlage zu machen. In der dritten Versammlung desselben Landtages wurde dann vom Abgeordneten Ahlhorn ein selbstständiger Antrag nebst Begründung eingebracht, welcher ebenfalls der Errichtung einer Güterstation das Wort redete. In der Begründung sowohl als auch bei den Verhandlungen im Eisenbahnausschuß führte der Antragsteller den Nachweis, daß die Ermittlungen der Eisenbahndirektion

nicht eingehend genug seien und daß der Stückgüterverkehr z. B. sich bedeutend höher stelle, als angenommen worden sei. Im Jahre 1898 seien nach seinen, des Antragstellers, Erhebungen 2370350 kg Kunstdünger, Frucht- und Futtermehl, Kohlen, Eisen und Stückgüter bezogen worden; seine Angaben seien aber durchaus nicht erschöpfend und stellten sich in Wirklichkeit, besonders für Frucht- und Futtermehl, bedeutend höher.

Der derzeitige Eisenbahnausschuß hörte nun über den Antrag den Regierungskommissar. Derselbe erklärte, daß die Eisenbahndirektion beauftragt sei, mit dem Amte Oldenburg und der Gemeinde Osternburg in Verhandlung zu treten, daß demnächst über das Bedürfnis einer Güterstation berathen werde und die Staatsregierung nach Eingang des Berichts die Prüfung der Angelegenheit vorzunehmen beabsichtige. Nach dieser Erklärung beschloß der Ausschuß, indem er sich im Uebrigen auf seinen früheren Bericht bezog, folgenden Antrag zu stellen: „Der Landtag wolle beschließen, den Antrag Ahlhorn nebst Begründung als weiteres Material für die bevorstehende Prüfung zu überweisen.“

In der folgenden Plenar-Berathung wurde unter Anderem zum Ausdruck gebracht, daß die Vorbelastung einer Gemeinde bei einer Einrichtung, welche sich als wirtschaftlich nicht erweise, rathsam sei. Der Antragsteller bestritt entschieden die Richtigkeit dieser Auffassung und bemerkte, daß Osternburg auch mit sehr einfachen Einrichtungen zufrieden sei. Von einem Mitgliede des Ausschusses wurde dann noch die Erklärung abgegeben, man sei im Ausschusse überwiegend der Ansicht gewesen, Osternburg sei bedeutend genug, um dort eine Güterstation anzulegen; nur mit Rücksicht auf die bevorstehende Prüfung von Seiten der Staatsregierung habe der Ausschuß den Antrag Ahlhorn nicht empfohlen.

Nach beendigter Prüfung ist nun dem 27. Landtage eine Vorlage (Anlage 30) gemacht worden. Im Gegensatz zu den früheren Ausführungen wird nun von der Staatsregierung zugegeben, daß der Verkehr nach Osternburg auch dann erheblich genug sei und die Anlage einfacher Einrichtungen rechtfertige, wenn die großen Fabriken und das Königl. Proviantamt diese Einrichtungen nicht benutzen. Auch hinsichtlich des Platzes, nördlich der Bremer Chaussee und westlich der Südbahn, beständen Meinungsverschiedenheiten nicht mehr. Dagegen würden die Erwartungen, welche man an die Errichtung einer Güterstation in Osternburg knüpft, sich im Wesentlichen nicht erfüllen. Es sei die Voraussetzung aller Projekte die Bedienung mit Rangirzügen von Oldenburg aus; denn das Halten der schweren Güterzüge auf offener Strecke bei knappen Anschluß-

zeiten sei unzuweckmäßig und namentlich in der Dunkelheit auch mit Gefahren für die Beamten verbunden.

Für den Ausschuß war zunächst bestimmend, daß der Regierungs-Kommissar wiederholt versicherte, die Bedienung des Güterbahnhofs zu Osternburg könne nur mit Rangirzügen gedacht werden; damit wäre dann der eigentliche Zweck der Errichtung, die Ersparniß an Zeit und Geld, in der Hauptsache als verfehlt zu bezeichnen. Das Aufnehmen und Absetzen der Güter am Bahnhof Oldenburg ermöglicht sich bei den getroffenen Einrichtungen schnell; und das Rollgeld nach dem ganzen sogenannten städtischen Theil von Osternburg, insbesondere für Frachtgüter, ist nicht höher, als für die Stadt Oldenburg. Ferner ist nicht zu vergessen, daß ein Theil der Güter von den Absendern nach wie vor nach Oldenburg verladen würde, da

die Vervollständigung der Wagenladung und die damit verbundene Frachterparniß sich hier leichter ermöglichen läßt.

Dann verdient noch bemerkt zu werden, und dies wurde auch vom Regierungs-Kommissar hervorgehoben, daß die Zuwegung zum projektirten Bahnhof ungünstig ist und auch dadurch der Nutzen vermindert wird.

Da nun der Aufwand nach Angabe der Staatsregierung 25 000 M Anlagekosten und eine jährliche Ausgabe von 1000 M erfordern wird, so war der Ausschuß der Meinung, die Ausführung des Projektes nicht befürworten zu können, und stellt den Antrag:

der Landtag wolle die Anlage 30 durch Kenntnißnahme für erledigt erklären.

Bei Feststellung des Berichts fehlte der Abgeordnete Hoyer.

Namens des Eisenbahn-Ausschusses:

Der Berichterstatter:

Wessels.