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 1-10

urn:nbn:de:gbv:45:1-90128

Anlage 1.

An den Landtag des Großherzogthums.

Auf Grund erneuter Erwägung hat sich die Staatsregierung entschlossen, dem wiederholt vom Landtage gestellten Ersuchen um eine Vorlage, durch welche, unter Beibehaltung der dreijährigen Wahlperiode des Landtags, die jährliche Berufung eines ordentlichen Landtags und die Umwandlung der dreijährigen Finanzperioden in einjährige bestimmt wird, zu entsprechen. Indem die Staatsregierung zu dem Zwecke hierneben die Entwürfe:

1. eines Gesetzes, betreffend Abänderung und Auslegung des revidirten Staatsgrundgesetzes des Großherzogthums Oldenburg vom 22. November 1852; A.
2. eines Gesetzes, betreffend die Einführung jährlicher ordentlicher Landtage; B.
3. eines Gesetzes, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 23. November 1852, betreffend die Einrichtung der Provinzialräthe in den Fürstenthümern Lübeck und Birkenfeld, C.

dem Landtage zur verfassungsmäßigen Genehmigung vorlegt, bemerkt sie zu dem Inhalte derselben Folgendes:

a. Nach Artikel 145 § 1 des revidirten Staatsgrundgesetzes sollen alle drei Jahre ordentliche Landtage berufen werden. „Es bleibt indessen der Gesetzgebung vorbehalten, jährliche ordentliche Landtage eintreten zu lassen."

Nach Artikel 190 § 1 des revidirten Staatsgrundgesetzes soll einem jeden ordentlichen Landtage der Voranschlag der für die nächstfolgende Finanzperiode erforderlichen Ausgaben und Einnahmen vorgelegt werden, und dieser mit Zustimmung des Landtags festzustellende Voranschlag bildet nach Artikel 189 § 3 des revidirten Staatsgrundgesetzes die Grundlage für das zu erlassende Finanzgesetz.

Werden demnach im Wege der Gesetzgebung jährliche ordentliche Landtage eingeführt, so ergiebt sich damit die Einführung einjähriger Finanzperioden von selbst, sobald nur, wie beantragt wird, im Artikel 190 des revidirten Staatsgrundgesetzes die Worte „— drei Kalenderjahre —" ersetzt werden durch die Worte „— ein Kalenderjahr —".

b. Sodann bestimmt Artikel 120 des revidirten Staatsgrundgesetzes, daß für jeden ordentlichen Landtag eine neue Wahl sämmtlicher Abgeordneten vorgenommen werden soll. Bei Einführung jährlicher ordentlicher Landtage würden demnach auch jährliche Wahlen statt finden müssen. Nach Artikel 145 § 1 des revidirten Staatsgrundgesetzes bleibt es jedoch solchenfalls der Gesetzgebung vorbehalten, die Wahlperiode auf drei Jahre zu erweitern, also ihre bisherige Dauer beizubehalten. Eine dementsprechende Bestimmung ist in Artikel 2 des unter B anliegenden Entwurfs aufgenommen.

c. Der Artikel 24 § 1a des Gesetzes vom 23. November 1852, betreffend die Einrichtung der Provinzialräthe in den Fürstenthümern Lübeck und Birkenfeld, bestimmt, daß die Provinzialräthe sich auf Berufung der Provinzialregierungen ordentlich

> zweimal in jedem Jahre versammeln sollen in den Monaten Mai und November, jedoch das zweite Mal nur dann, wenn $^2/_3$ der Mitglieder des Provinzialraths darauf antragen. —

Hiernach sind die Maiversammlungen bisher die obligatorischen und regelmäßigen.

Nach Einführung der einjährigen Finanzperioden werden dies aber umgekehrt die Herbstversammlungen sein müssen, weil jährlich in ihnen die Voranschläge für die Fürstenthümer und die sonstigen in Bezug auf letztere zur Verhandlung im Landtage bestimmten Gegenstände vorgelegt werden müssen. Es ist daher eine entsprechende Aenderung der obigen Gesetzesbestimmung herbeizuführen in der Weise, daß statt „das erste Mal" gesetzt wird „das zweite Mal." —

Die Staatsregierung geht davon aus, daß diese Gesetzesänderung nicht im Widerspruch steht mit dem § 2a der Anlage IV des revidirten Staatsgrundgesetzes, wo es heißt:

> „Der Provinzialrath wird von der Provinzialregierung einberufen
>
> a. ordentlich, zweimal in jedem Jahre zu der im Gesetze bestimmten Zeit, jedoch das zweite Mal nur dann, wenn $^2/_3$ der Mitglieder des Provinzialraths darauf antragen."

Durch diese Bestimmung hat nur gesichert werden sollen, daß einmal im Jahre der Provinzialrath auch ohne Antrag von $^2/_3$ seiner Mitglieder versammelt wird, und außerdem ein zweites Mal auf Grund eines solchen Antrages; es hat aber nicht vorgeschrieben werden sollen, daß die nur auf Antrag stattfindende Versammlung der obligatorischen nachfolgen müsse. Daß dies bei Erlaß des revidirten Staatsgrundgesetzes die Absicht gewesen ist, ergiebt sich deutlich aus den Ausführungen der Anlage 86 der Verhandlungen des V. Landtags Seite 269 zur Ziffer 12, wo der Revisionsausschuß des Landtags, auf dessen Initiative die Anlage IV zurück zu führen ist, sagt, die von der Staatsregierung gegen die seitens der Mehrheit des Ausschusses anfänglich anders formulirte Fassung des § 2 geäußerten Bedenken schienen dadurch beseitigt zu werden, daß in jedem Jahre zweimal zu der im Gesetze bestimmten Zeit der Provinzialrath ordentlich zu berufen

sei, „jedoch das eine Mal" nur dann, wenn $^2/_3$ der Mitglieder ausdrücklich darauf antrage. Die Mehrheit des Revisionsausschusses beantragte daher, den § 2 so zu fassen, wie er später ein Theil der Anlage IV geworden ist.

Damit aber eine wenn auch nur scheinbare Nichtübereinstimmung zwischen der neuen Fassung des Artikels 24 § 1a des Gesetzes vom 23. November 1852 und dem § 2a der Anlage IV des revidirten Staatsgrundgesetzes und damit der etwaige Vorwurf einer Verfassungsverletzung vermieden wird, erscheint es angezeigt, daß die Vorschrift des § 2a cit. gemäß der obigen Auffassung authentisch ausgelegt wird, und es ist daher eine entsprechende Bestimmung unter Artikel 3 in dem unter A anliegenden Entwurf eines Gesetzes, betreffend Abänderung und Auslegung des revidirten Staatsgrundgesetzes, aufgenommen worden.

d. Eine fernere Aenderung des Artikels 24 § 1a cit. erscheint angezeigt dahin, daß für die Herbstversammlungen der Provinzialräthe der Oktober statt des November als Zeit des Zusammentritts bezeichnet wird. Da künftig unbedingt dahin zu streben ist, daß das Budget vor dem Beginn des neuen Finanzjahres zur Feststellung gelangt, so wird es sich nicht als angängig erweisen, den Landtag später als im Anfang des November zusammen zu berufen. Die Versammlungen der Provinzialräthe müssen aber thunlichst so viel früher stattfinden, daß dem Landtage gleich bei seinem Zusammentritt oder doch alsbald nachher die von den Provinzialräthen durchberathenen Voranschläge für die Fürstenthümer vorgelegt werden können. Dazu ist es aber erforderlich, daß regelmäßig die Provinzialräthe schon im Oktober zusammen treten. Dies wird zwar ermöglicht durch den § 2 des Artikels 24 cit. —, wonach die ordentlichen Versammlungszeiten der Provinzialräthe erfrüht werden dürfen, wenn der Landtag bevorsteht. Da sich aber vorhersehen läßt, daß die Erfrühung der Herbstversammlungen künftig die Regel bilden wird, so erscheint es sachgemäßer, zu diesem Zwecke nicht eine sich als Ausnahmebestimmung kennzeichnende Vorschrift zu verwerthen, sondern direkt in § 1a des Artikels 24 die zutreffende Zeitbestimmung einzufügen.

e. Es wird, wie schon wiederholt in den letzten Jahren, fernerhin voraussichtlich häufiger vorkommen, daß Anträge auf Verkauf staatlichen Areals, insbesondere an öffentlichen Verkehrsstraßen, zwecks Anlegung industrieller Anlagen an die Staatsregierung heran treten werden, welche weder die außerordentliche Berufung des Landtags rechtfertigen noch auch zurückgestellt werden können, bis der Landtag sich onst versammelt. Es empfiehlt sich daher, der Staatsregierung die Ermächtigung zu ertheilen, derartige Veräußerungen in gleicher Weise ohne vorherige Bewilligung des Landtages vorzunehmen, wie dies im Artikel 181 § 2 des revidirten Staatsgrundgesetzes hinsichtlich der Veräußerungen einzelner Landstücke zur Beförderung der Landescultur gestattet ist, zumal es sich auch principiell rechtfertigen dürfte, die Förderung der Industrie in dieser Beziehung derjenigen der Landeskultur nicht nachzusetzen.

Es werden daher im Artikel 181 § 2 des revidirten Staatsgrundgesetzes hinter den Worten „der Landeskultur" die Worte „oder der Industrie" einzuschieben sein.

f. In Betreff der praktischen Durchführung der einjährigen Finanzperioden wird bemerkt, daß, wenn schon versucht werden soll, die durch dieselbe bedingte vermehrte Arbeit ohne Verstärkung des regulativmäßigen Beamtenpersonals zu bewältigen, die Staatsregierung sich doch vorbehalten muß, eine solche im Bedarfsfalle zu beantragen und sich bis dahin, soweit erforderlich, durch Engagement von Hülfskräften zu helfen.

g. Da die Staatsregierung zukünftig insofern in der Möglichkeit der Disponirung erheblich beschränkt werden wird, als die Ueberrechnung der verfügbaren Mittel von einem Jahre der Finanzperiode auf das andere entfällt, so wird schon hier darauf hingewiesen, daß es voraussichtlich erforderlich werden wird, bei einer Anzahl Voranschlagspositionen verhältnißmäßig höhere Beträge einzustellen, welche die bisherige Bewegungsfreiheit in dem erforderlichen Umfange zu gewährleisten geeignet sind.

h. Hinsichtlich des Gesetzentwurfes, betreffend Abänderung und Auslegung des revidirten Staatsgrundgesetzes, werden die in Artikel 212 § 1 des revidirten Staatsgrundgesetzes für Abänderungen und Ergänzungen der Verfassung getroffenen Formvorschriften zu berücksichtigen sein.

Die Staatsregierung beantragt:

der geehrte Landtag wolle den anliegenden Gesetzentwürfen seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen, sich auch damit einverstanden erklären, daß die Verkündung der Gesetze, betreffend die Einführung jährlicher ordentlicher Landtage und betreffend Abänderung des Gesetzes vom 23. Novbr. 1852, betreffend die Einrichtung der Provinzialräthe in den Fürstenthümern Lübeck und Birkenfeld, bis zur Verkündung des Gesetzes, betreffend Abänderung und Auslegung des revidirten Staatsgrundgesetzes des Großherzogthums Oldenburg vom 22. November 1852, ausgesetzt und das in den Artikeln 3 bezw. 2 jener Gesetze freigelassene Datum demnächst von der Staatsregierung entsprechend ausgefüllt werden.

Oldenburg, den 4. November 1901.

Staatsministerium.
Willich.

Tenge.

Nebenanlage A. zu Anlage 1.

Entwurf

eines Gesetzes, betreffend Abänderung und Auslegung des revidirten Staatsgrundgesetzes des Großherzogthums Oldenburg vom 22. November 1852.

Artikel 1.

Im Artikel 181 § 2 des revidirten Staatsgrundgesetzes des Großherzogthums Oldenburg vom 22. November 1852 werden hinter den Worten „der Landescultur" die Worte „oder der Industrie" eingeschoben.

Artikel 2.

Im Artikel 190 § 1 des revidirten Staatsgrundgesetzes werden die Worte „— drei Kalenderjahre —" ersetzt durch die Worte „— ein Kalenderjahr —".

Artikel 3.

Die Vorschrift im § 2a der Anlage IV zum revidirten Staatsgrundgesetz ist dahin zu verstehen, daß der Provinzialrath einmal im Jahre stets berufen werden muß, während eine zweite Berufung, welche der erstgedachten zeitlich auch vorangehen kann, dann zu erfolgen hat, wenn 2/3 der Mitglieder des Provinzialraths darauf antragen.

Artikel 4.

Dieses Gesetz tritt mit dem Ablaufe der nächsten Finanzperiode in Kraft.

Nebenanlage B. zu Anlage 1.

Entwurf

eines Gesetzes, betreffend die Einführung jährlicher ordentlicher Landtage.

Artikel 1.

Es sollen jährliche ordentliche Landtage stattfinden.

Artikel 2.

Die dreijährigen Wahlperioden des Landtags werden beibehalten.

Artikel 3.

Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Gesetze vom , betreffend Abänderung und Auslegung des revidirten Staatsgrundgesetzes des Großherzogthums Oldenburg vom 22. November 1852, in Kraft.

Nebenanlage C. zu Anlage 1.

Entwurf

eines Gesetzes, betreffend Abänderung des Gesetzes vom 23. November 1852, betreffend die Einrichtung der Provinzialräthe in den Fürstenthümern Lübeck und Birkenfeld.

Artikel 1.

Der Artikel 24 § 1a des Gesetzes vom 23. November 1852, betreffend die Einrichtung der Provinzialräthe in den Fürstenthümern Lübeck und Birkenfeld, wird dahin abgeändert, daß die Worte „November" und „das zweite Mal" ersetzt werden durch die Worte „Oktober" und „das erste Mal".

Artikel 2.

Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Gesetze vom , betreffend Abänderung und Auslegung des revidirten Staatsgrundgesetzes des Großherzogthums Oldenburg vom 22. November 1852, in Kraft.

Anlage 2.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die Eingesessenen der Bauerschaften Weserdeich im Amte Elsfleth haben Klage darüber geführt, daß in Folge der Verschlammung des Weserarms „Westergate" in der Strecke von Woltjen Loch bis zum Piependammer Siel diese Wasserstrecke bei gewöhnlichen Fluthen kaum bei halber Tide mit Böten zu passiren sei und daß ihnen dadurch die Bearbeitung der Wesersände, worauf sie in ihren wirthschaftlichen Betrieben angewiesen seien, die Herüberschaffung von Heu und anderen Erträgnissen von denselben sehr erschwert, mitunter fast unmöglich werde und daß sie daher dringend um Abhülfe bitten müßten.

Diese Klage muß als vollständig begründet anerkannt werden, und zwar ist die Verschlammung der Westergate dadurch entstanden, daß die Mündungen der Weserarme „Woltjen Loch" und „Rekumer Loch" Bremischerseits in Ausführung der Unterwesercorrection gemäß Artikel 1 Ziffer 3 des Unterwesercorrections-Vertrages vom 22. November 1887 eingefaßt sind und daß in Folge dessen ganz erheblich weniger Wasser durch dieselben aus der Weser in die Westergate gelangt, sodaß dasselbe nicht mehr im Stande ist, die Westergate offen zu halten.

Um diesen Uebelstand zu beseitigen, ist die Herstellung einer durch Baggerung zu bewirkenden tieferen Fahrrinne in der fraglichen Strecke der Westergate erforderlich und die Kosten der Herstellung einer solchen Fahrrinne, welche eine Breite von 8 m erhalten muß, sind auf rund 7500 ℳ veranschlagt.

Da der Bremische Staat nach der oben angezogenen Vertragsbestimmung nicht verpflichtet ist, für die Erhaltung der hier fraglichen Weserarme seinerseits Sorge zu tragen, so hat der Oldenburgische Staat die Kosten der Herstellung der Fahrrinne zu tragen.

Diese Kosten werden aus dem durch Gesetz vom 18. Juli 1900, betreffend Aenderung des Gesetzes vom 14. März 1888, betreffend die Bildung einer Zuwässerungsgenossenschaft aus den im Stadlande bezw. Butjadingerlande belegenen Sielachtsbezirken, gebildeten sogenannten Weserbaufonds zu entnehmen sein; denn daß die fragliche Verschlammung der Westergate eine Folge der Unterwesercorrection ist, kann ebensowenig zweifelhaft sein, als die weitere Voraussetzung für die Inanspruchnahme des genannten Fonds, daß die in solchem Maße eingetretene Verschlammung der Westergate zur Zeit des Abschlusses des Unterwesercorrections-Vertrages nicht vorauszusehen war.

Da das Staatsministerium nach Artikel 2 Absatz 3 des gedachten Gesetzes nur über die Verwendung von Beträgen bis zu 5000 ℳ aus dem Weserbaufonds verfügen kann, die Kosten der Herstellung der erforderlichen Ausbaggerung aber auf 7500 ℳ veranschlagt sind, so beantragt die Staatsregierung:

> der geehrte Landtag wolle auf Grund des Artikels 2 des Gesetzes vom 18. Juli 1900 zur Verwendung einer Summe von 7500 ℳ zur Herstellung einer Fahrrinne in der Westergate seine Zustimmung geben.

Oldenburg, den 4. November 1901.

Staatsministerium.
Willich.

Tenge.

Anlage 3.

An den Landtag des Großherzogthums.

Zu § 213 des Voranschlags der Ausgaben der Landeskasse pro 1900/1902 wurde vom Landtage für das Jahr 1900 eine Summe von 3000 ℳ zur Aufhöhung der Bedeichung auf der Strohauser Plate unter der Bedingung zur Verfügung gestellt, daß die Pächter sich verpflichteten, die aufgewendeten Kosten für die Dauer der bis zum 1. Mai 1909 laufenden Pachtperiode mit jährlich 5 % zu verzinsen. Nachdem die Pächter diese Verpflichtung übernommen hatten, ist die Ausführung der Arbeiten im Laufe des Jahres 1900 angeordnet. Das Gesammtergebniß der dadurch entstandenen Kosten stellte sich indeß erheblich höher, als ursprünglich veranschlagt war, und zwar auf 5015 ℳ 77 ₰. Diese Ueberschreitung des Anschlags hatte darin ihren Grund, daß es einmal in Berücksichtigung der im Frühjahr 1900 wiederholt eingetretenen Sturmfluthen nicht vermeidlich erschien, dem Deiche eine etwas höhere Lage, als geplant war, zu geben und in Folge dessen nicht unerheblich mehr Boden verarbeitet werden mußte, daß ferner die Sturmfluth im Mai 1900 verschiedene Ausspülungen verursacht hatte und daß namentlich der zur Deichverstärkung verfügbare Boden sehr jung und weich war und in Folge dessen erheblich zusammentrocknete. Es blieb danach nichts übrig, als den Mehrbetrag der Ausgaben auf die Landeskasse zu übernehmen, und ist derselbe zunächst auf die in anderen Positionen des genannten Voranschlagsparagraphen etwa eintretenden Ersparungen bezw. auf die dort für unvorhergesehene Fälle verfügbaren Mittel verwiesen. Die fünfprozentige Verzinsung der Summe von 5015 ℳ 77 ₰ ist darauf den Pächtern für die Pachtjahre 1. Mai 1900 bis dahin 1909 auferlegt worden.

Durch die in der Nacht vom 27./28. Januar 1901 eingetretene Sturmfluth und insbesondere durch die dadurch veranlaßten Eisschiebungen wurde nun die im Jahre 1900 aufgehöhte und verstärkte Bedeichung so stark beschädigt, daß nicht allein fast die ganze neu angeschüttete Bodenmasse, sondern auch bedeutendere Erdmassen aus der alten Bedeichung abgespült waren.

Nach den Verpachtungsbedingungen lag den Pächtern die Verpflichtung ob, den Deich auf ihre Kosten vollständig wieder herzustellen und am Ende der Pachtzeit tadelfrei abzuliefern; indeß sprachen doch bei dem großen Umfange des entstandenen Schadens und mit Rücksicht auf die Ursache, durch welche derselbe herbeigeführt war, von vorneherein sehr dringende Billigkeitsgründe dafür, daß der Staat als Verpächter hier helfend eintrete. Bei der Dringlichkeit der Wiederherstellungsarbeiten wurde in der Weise vorgegangen, daß zunächst die Pächter die Aufgabe erhielten, baldmöglichst die durch die abgespülte Deicherde zugeschlämmten Rhynschloote wieder aufzuräumen und, soweit erforderlich, neu zu schießen, den ausgehobenen sowie den auf den Deichbermen lagernden Boden, soweit derselbe tauglich, in den Deichkörper zu bringen und im Uebrigen auf die Binnerberme abzulagern und nach erfolgter Wiederherstellung des Deichs über die Binnerdossirung zu verschlichten. Hinsichtlich der Wiederherstellung des Deichs wurde mit den Pächtern eine Verständigung dahin getroffen, daß die erforderlichen Arbeiten zunächst für Rechnung des Staats zu verdingen seien und nach erfolgter Fertigstellung der Arbeiten Entscheidung darüber getroffen werden solle, ob und inwieweit die entstandenen Kosten nach Maßgabe der Verpachtungsbedingungen dem Staate von den Pächtern zu erstatten seien.

Die gesammten durch die im letzten Sommer erfolgte Wiederherstellung des Deichs erwachsenen Kosten belaufen sich auf 8335,54 ℳ und es steht jetzt in Frage, ob und event. inwieweit dieselben den Pächtern der Strohauser Plate zur Last gelegt werden sollen.

Bei der Entscheidung dieser Frage wird zunächst in Betracht kommen, was die Pächter bereits zur Beseitigung der durch die Sturmfluth entstandenen Schäden geleistet haben und welche Nachtheile ihnen in ihrer Wirthschaft durch die Deichbeschädigung erwachsen sind. Gemäß der ihnen gestellten, obenerwähnten Aufgabe haben sie die etwa 3500 m lange Strecke des Binner-Rhynschloots, der fast ganz durch die Abbruchserde des Deichs zugeschlämmt war, auf ihre Kosten wiederhergestellt und die ausgeschossene Erde nach Anweisung der Großherzoglichen Domainen-Inspection an die Deichdossirung bringen lassen. Außerdem haben sie übernommen, die neu hergestellte Oberfläche des Deichs auf ihre Kosten mit Grassamen besäen zu lassen und denselben einzueggen. Da diese Arbeit im Laufe des Sommers wegen der anhaltenden Dürre nur zum Theil mit Erfolg hat ausgeführt werden können, wird die dem Wellengange bei Sturmfluthen am meisten ausgesetzte nordwestliche Außendossirung in diesem Winter auf ihre Kosten mit Reith benäht werden müssen. Endlich liegt ihnen noch ob, die Dämme, mit denen die durch Aushebung der Deicherde entstandenen Püttwerke an zwei oder drei Seiten eingefaßt und welche vorläufig stehen geblieben sind, um das vorzeitige Einlaufen des Fluthwassers zu verhüten, abzutragen und mit der daraus entnommenen Erde die dem Deiche zugewendete Seite der Püttwerke auszufüllen, um ein möglichst freies Eindringen des Fluthwassers in die letzteren zu begünstigen und eine kräftige Aufschlickung derselben zu fördern, — eine recht erhebliche Arbeit, welche in erster Linie dem Staate zu Gute kommt, weil sie in der laufenden Pachtperiode zu keinem nennenswerthen Ertrage führen wird. Was die den Pächtern durch die Beschädigung des Deichs erwachsenen wirthschaftlichen Nachtheile betrifft, so ist zu bemerken, daß ihnen bei der Sturmfluth 12 Mutterschafe ertrunken sind und die ganze Winterkorneinsaat, darunter direkt aus England bezogener Weizen, eingegangen ist. Ferner verlieren sie für den Rest der Pachtperiode die Nutzung an den Püttwerken, welche zusammen eine Fläche von etwa $1^1/_2$ Hektar umfassen, und außerdem für dieses und zum Theil auch für

das nächste Jahr die Ernte von der etwa 7 Hektar großen Deichfläche.

Von der Großherzoglichen Domainen-Inspection sind die Kosten der den Pächtern zur Last gelegten Arbeiten und die ihnen durch die Sturmfluth erwachsenen wirthschaftlichen Nachtheile auf eine Summe von annäherungsweise 7000 Mk. veranschlagt.

Unter den vorliegenden Verhältnissen sprechen nach Ansicht der Staatsregierung dringende Billigkeitsgründe dafür, die durch die Wiederherstellung der Bedeichung entstandenen Kosten von 8335,54 ℳ zum vollen Betrage auf die Landeskasse zu übernehmen. Wie dabei noch zu bemerken ist, übersteigt die von den Pächtern jetzt zu zahlende Jahrespacht, welche einschließlich der darin begriffenen Bauzinsen und der Verzinsung der im Jahre 1900 aufgewendeten Kosten der Deicherhöhung 9973 ℳ 6 ₰. beträgt, die vor ihrem Eintritte bis zum Jahre 1891 erzielte Jahrespacht um rund 2770 ℳ und ist im Hinblick auf das mit der Pachtung verbundene mannigfache Risiko als eine recht hohe zu bezeichnen. Die Pächter haben daneben auf Grund einer ihnen contractlich auferlegten Verpflichtung im Jahre 1896 eine Fläche von etwa 16 ha Außendeichsland auf ihre Kosten eingedeicht, wodurch ihnen einschließlich der auf die Ausbesserung von Schäden, welche im folgenden Jahre durch Sturmfluthen entstanden waren, verwendeten Ausgaben ein Kostenaufwand von etwa 10000 ℳ erwachsen ist. Sie sind strebsame, tüchtige und für die hier in Frage stehende Pachtung besonders geeignete Landwirthe, welche dauernd zu halten dem Staate nur erwünscht sein kann. Eine so hohe außerordentliche Ausgabe, um welche es sich hier handelt, würden sie ohne großen Druck und vielleicht ohne Gefährdung ihrer Existenz nicht zu tragen vermögen.

Die Staatsregierung läßt hiernach ergebenst beantragen:

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die durch die Wiederherstellung des in Folge der Sturmfluth vom 27./28. Januar 1901 beschädigten Deichs auf der Strohauser Plate entstandenen Ausgaben im Betrage von 8335,54 ℳ auf die Landeskasse übernommen werden, und diese Summe zu § 213 des Voranschlags der Ausgaben der Landeskasse pro 1900/1902 nachträglich zur Verfügung stellen.

Oldenburg, den 4. November 1901.

Staatsministerium.

Willich.

Stein.

Anlage 4.

An den Landtag des Großherzogthums.

Der im Artikel 7 § 1 des Gesetzes vom 3. April 1894, betreffend das Gehalts-Regulativ für den Civildienst, aufgestellte Grundsatz, daß jeder angestellte Beamte bei befriedigender Dienstleistung und tadelfreiem Verhalten Aussicht auf regelmäßiges Vorrücken bis zum Höchstbetrage des für seine Stelle festgesetzten Gehalts nach Maßgabe des Gehalts-Regulativs habe, führt von selbst zu der Consequenz, daß der Lauf der Zulagefristen aufhören muß, sobald der Beamte das Höchstgehalt der betreffenden Stelle erreicht hat. Tritt er sodann in eine neue Stelle über, für welche ein höheres Höchstgehalt vorgesehen ist, als für die bisherige, so muß der Lauf der Zulagefristen nach dem für die neue Stelle festgesetzten Maße vom Zeitpunkte des Uebertritts an neu beginnen, wie dies im ersten Absatze des Artikels 9 des Gesetzes auch folgerichtig zum Ausdruck gebracht ist.

Die strikte Durchführung des an und für sich wohl begründeten Grundsatzes kann aber in einzelnen Fällen zu Härten führen. Eine solche Härte ergab sich schon bei der Erlassung des Gesetzes für solche Fälle, in denen bei der Versetzung eines Beamten in eine andere, wenn auch mit einem höheren Höchstgehalte dotirte, Stelle eine Zulagefrist für die bisherige Stelle bereits lief und schon früher abgelaufen sein würde, als die Zulagefrist der neuen Stelle. Hier mußte die Einhaltung der Regel zunächst zu einer direkten Schädigung des Beamten führen, für welche in der Aussicht auf die künftige Erreichung eines höheren Höchstgehalts ein genügender Ausgleich nicht gefunden wurde. Zur Beseitigung der daraus sich ergebenden Härte ist deshalb die im zweiten Satze des Artikels 9 enthaltene Ausnahmebestimmung getroffen.

Diese Bestimmung ist aber für Fälle ähnlicher Art nicht anwendbar, wenn es sich um Beamte handelt, die in ihrer bisherigen Stelle bereits das Höchstgehalt bezogen haben, und dann in eine andere mit höherem Gehalte ausgestattete Stelle versetzt werden. Hier kann eine Aufbesserung erst dann eintreten, wenn die volle Zulagefrist der neuen Stelle abgelaufen ist, ohne Berücksichtigung der Zeit seit der Erreichung des Höchstgehalts der früheren Stelle. Es ist dies in mehreren Fällen als eine Härte hervorgetreten, welche beim Erlaß des Gesetzes zweifellos nicht beabsichtigt ist. Dabei handelt es sich regelmäßig um Beamte, welche schon im vorgerückten Lebensalter stehen, für welche die Versetzung in die neue Stelle wohl ausnahmslos die Bedeutung einer Beförderung hat und für welche deshalb eine Verzögerung des Aufrückens im Gehalt vermieden werden muß. Abgesehen davon fällt aber insbesondere noch der Umstand ins Gewicht, daß sie, wenn die bestehende Regel auf sie zur Anwendung gelangt, unter Umständen in eine nachtheiligere Lage gerathen können, als wenn sie zwar das Höchstgehalt der bisherigen Stelle noch nicht bezogen hätten, demselben aber bereits so nahe gerückt wären, daß sie beim Ablaufe der noch laufenden Zulagefrist ein höheres Gehalt, als ihnen jetzt beigelegt werden kann, erreicht haben würden.

Das Mißverhältniß, welches in den vorstehend erwähnten Fällen zu Tage tritt, bedarf nach der Ansicht der Staatsregierung der thunlichst baldigen Abhülfe. Diese wird in der Weise zu bewirken sein, daß die Zeit seit dem Tage, an welchem der betreffende Beamte das Höchstgehalt seiner früheren Stelle erreicht hat, in die Zulagefrist der neuen Stelle eingerechnet und ihm nach Ablauf der letzteren oder, wenn sie bei der Versetzung schon abgelaufen ist, sofort bei der Versetzung, die erste für die neue Stelle vorgesehene Zulage bewilligt wird. Die Anrechnung auch auf etwaige fernere Zulagefristen zu erstrecken, dazu scheint kein Grund vorzuliegen. Auszuschließen wären diejenigen Fälle, in denen das Anfangsgehalt der neuen Stelle das bisherige Höchstgehalt um mindestens den Betrag der in der neuen Stelle zu gewährenden ersten Zulage übersteigt, da dann schon von selbst eine angemessene Aufbesserung eintritt.

Hiernach beantragt die Staatsregierung:

der geehrte Landtag wolle dem anliegenden Gesetz-Entwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Oldenburg, den 4. November 1901.

Staatsministerium.
Willich.

Tenge.

Nebenanlage zu Anlage 4.

Entwurf

eines Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg, betreffend Aenderung des Gehalts-Regulativ-Gesetzes.

Artikel 1.

Der Artikel 9 des Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg vom 3. April 1894, betreffend das Gehalts-Regulativ für den Civildienst, erhält als zweiten Absatz folgenden Zusatz:

Wenn ein Beamter, welcher das Höchstgehalt seiner Stelle bezieht, in eine Stelle mit höherem Gehalte versetzt wird und das Anfangsgehalt der neuen Stelle das bisherige Gehalt nicht mindestens um den Zulagenbetrag der neuen Stelle übersteigt, so wird die seit der Verleihung des Höchstgehaltes abgelaufene Zeit auf die Frist für die erste Zulage in der neuen Stelle angerechnet. Die erste Zulage mindert sich um den Betrag, um welchen das Anfangsgehalt der neuen Stelle das bisherige Gehalt des Beamten übersteigt.

Artikel 2.

Dieses Gesetz tritt vom 1. Januar 1901 in Wirksamkeit.

Anlage 5.

An den Landtag des Großherzogthums.

Bei der eingeleiteten Prüfung der Frage einer anderweitigen Organisation der Bauverwaltung des Großherzogthums im Sinne der Vereinfachung des Behörden- oder Beamten-Apparats ist auch in Erwägung gekommen, ob es nicht angängig erscheine, für den Fall einer eintretenden Vakanz in der Stelle des Hochbaubeamten für das Fürstenthum Lübeck diese Stelle nicht wieder mit einem wissenschaftlich ausgebildeten höheren Beamten zu besetzen, sondern die Geschäfte einem auf einer Baugewerksschule ausgebildeten Bauaufseher zu übertragen, wie eine solche Einrichtung im Fürstenthum Birkenfeld schon seit mehreren Jahren besteht und sich dort bis jetzt bewährt hat. Wenngleich die Staatsregierung es zwar nach den vorgenommenen Ermittelungen nicht für thunlich erachtet, die nach Nr. 180 des Gehalts-Regulativs für den Civildienst bestehende Organisation durch eine im obigen Sinne zu treffende Aenderung definitiv zu beseitigen, vielmehr für nothwendig hält, zunächst noch weitere Erfahrungen in der Sache zu sammeln, um im Falle des Mißlingens die jederzeitige Rückgängigmachung der Einrichtung zu ermöglichen, so trägt sie doch kein Bedenken, versuchsweise, mithin unter vorläufiger Aufrechterhaltung der unter Nr. 180 des Gehaltsregulativs getroffenen Bestimmungen, in dieser Richtung vorzugehen. Da der betreffende Beamte einer technischen Controle nicht unterliegen würde und deshalb im Stande sein müßte, selbständig thätig zu sein, auch bei dessen Auswahl Rücksicht darauf zu nehmen wäre, daß er befähigt ist, noch einige außerhalb seines regelmäßigen Wirkungskreises liegende Geschäfte, insbesondere die Aufsicht über die Dampfkesselanlagen, sowie über die auf den Seeen fahrenden Dampfschiffe und Motorböte zu übernehmen, so kann, um eine den Anforderungen entsprechende Persönlichkeit zu gewinnen und dauernd zu halten, der zur Zeit für den Bauaufseher im Herzogthum vorgesehene Gehaltssatz von 12—2500 ℳ (Nr. 124 des Gehalts-Regulativs) nicht als ein genügender angesehen werden, vielmehr wird dasselbe angemessen höher zu greifen und auf etwa 1400—3000 ℳ zu bestimmen sein, wobei die im Gesetze vom 6. April 1894, betreffend die Abänderung der Organisation der Eisenbahnverwaltung, unter littra d für die technischen Subalternbeamten der Eisenbahnverwaltung ausgeworfenen Gehaltssätze einen einigermaßen zutreffenden Anhalt bilden mögen.

Die Staatsregierung läßt hiernach ergebenst beantragen: der geehrte Landtag wolle bei vorläufiger Aufrechterhaltung der unter Nr. 180 des dem Gesetze für das Großherzogthum Oldenburg vom 3. April 1894, betreffend das Gehalts-Regulativ für den Civildienst, beigefügten Gehalts-Regulativs getroffenen Bestimmungen der Staatsregierung die Ermächtigung ertheilen, im Falle eintretender Vakanz in der Stelle des Hochbaubeamten des Fürstenthums Lübeck, zur Wahrnehmung der Geschäfte desselben einen Bauaufseher anzustellen, dessen Gehalt auf 1400 bis 3000 ℳ mit Zulagefristen von zwei Jahren, nach Erreichung eines Gehalts von 2000 ℳ von drei Jahren, somit mit Zulagebeträgen von 200 ℳ zu bestimmen ist.

Oldenburg, den 4. November 1901.

Staatsministerium.
Willich.

Stein.

Anlage 6.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem Landtage verfehlt das Staatsministerium nicht, in der Angelegenheit, betreffend Neubau eines Landtagsgebäudes, Folgendes ergebenst mitzutheilen:

Nachdem der Landtag zufolge des geehrten Schreibens vom 22. Dezember 1900 Mittel für Vorarbeiten zum Bau eines Landtagsgebäudes bewilligt, auch in die Commission zur Feststellung des Bauprogramms u. s. w. die Abgeordneten Jürgens und Meyer (Holte) sowie zum Mitgliede des Preisgerichts den Abgeordneten Präsident Gross gewählt hat, ist zunächst das Bauprogramm festgestellt worden und darauf die Bekanntmachung wegen des Wettbewerbs erlassen. Es sind im Ganzen 31 Entwürfe eingegangen, von welchen seitens des Preisgerichts keiner des ersten Preises würdig befunden ist. Das Preisgericht hat den zweiten Preis von 1200 ℳ dem Plan Nr. 4 „Goldener Stern im blauen Felde", den dritten Preis von 800 ℳ dem Plan Nr. 12 „Gut Norddütsch" ertheilt. Es haben sich ergeben als Verfasser des Plans Nr. 4 der Bauinspector Rauchheld in Oldenburg, als Verfasser des Plans Nr. 12 die Architecten Rust & Müller in Leipzig.

In Gemäßheit eines Beschlusses des Preisgerichts sind ferner folgende sieben Pläne angekauft worden:

Nr. 26. „Markig Volk, markig Haus" für 400 ℳ,

Nr. 2. „Con amore" für 350 ℳ,

Nr. 15. „Elsfleth", Nr. 20. „Luz", Nr. 22c. „Dritter Wanderbursche", Nr. 23. „Norddeutsch", Nr. 29. „Klingeling" für je 250 ℳ.

Die Eröffnung der Briefumschläge hat ergeben, daß Verfasser sind:

Nr. 26. Markig Volk u. s. w., Alfred Sasse, Architect, Hannover, Linden,

Nr. 2. Con amore, Puttfarken & Janda, Hamburg,

Nr. 15. Elsfleth, O. Kuhlmann, Architect, Charlottenburg,

Nr. 20. Luz, Alb. Conrad, Architect, Leipzig,

Nr. 22c. Dritter Wanderbursche, C. Börnstein & Kopp, Friedenau bei Berlin,

Nr. 23. Norddeutsch, Ludw. Hirsch, Architect, Jena,

Nr. 29. Klingeling, Otto Stoop, Architect, Hamburg.

Die prämiirten und die angekauften Pläne sind hieneben angeschlossen.

Die Staatsregierung läßt beantragen,

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß auf Grund des von dem Preisgerichte mit dem zweiten Preise versehenen Plans Nr. 4 — Verfasser Bauinspector Rauchheld — ein Spezial-Project ausgearbeitet wird. Dabei wird davon auszugehen sein, daß die Anschläge — ausschließlich der Kosten der künstlichen Fundirung — die Summe von 160 000 ℳ nicht erheblich zu übersteigen haben.

Oldenburg, den 4. November 1901.

Staatsministerium.

Willich.

Tenge.

Anlage 7.

An den Landtag des Großherzogthums.

Beim Staatsministerium, Departement der Kirchen und Schulen, hat sich seit Längerem das Bedürfniß herausgestellt, zur Bearbeitung der Angelegenheiten derjenigen höheren Schulen des Großherzogthums, die nicht dem evangelischen Oberschulcollegium in Oldenburg unterstehen, einen schultechnischen Beirath zur Verfügung zu haben. Man hat sich früher damit geholfen, daß man das mit dem höheren Schulwesen vertraute Mitglied des evangelischen Oberschulcollegiums in jedem Einzelfalle mit dem Referate beauftragte, ebenso wie man es zum Staatscommissar für die Reifeprüfungen an jenen Schulen ernannte und mit ihrer Visitation jeweilig betraute. Auf die Dauer erschien es indessen nicht angängig, dieses Verfahren beizubehalten, vielmehr geboten, dieses lose Verhältniß der nur im evangelischen Oberschulcollegium vorhandenen, hierzu geeigneten schultechnischen Kraft zu jenen Schulen in ein festes umzuwandeln, damit der betreffende Beamte durch fortlaufende Beschäftigung mit den Angelegenheiten jener Schulen besser in den Stand gesetzt werde, diese Aufgaben zu erfüllen. Aus diesem Grunde ist der Geheime Schulrath Dr. Menge zum Referenten beim Staatsministerium für die Angelegenheiten der nicht zum Bereich des evangelischen Oberschulcollegiums in Oldenburg gehörigen höheren Schulen des Großherzogthums ernannt worden.

Durch diese bei den obwaltenden Verhältnissen gebotene Ernennung wird die Arbeitskraft jenes Beamten in nicht unerheblichem Maße über die ihm kraft seines Hauptamtes obliegenden Geschäfte hinaus in Anspruch genommen, und es gebührt ihm daher nach Ansicht des Staatsministeriums hierfür eine Schadloshaltung, zumal er auch noch zum Mitgliede der Schulcommission für die Landwirthschaftsschule in Varel ernannt und mit der Visitation der Fortbildungsschulen im evangelischen Theile des Herzogthums beauftragt worden ist. Die ihm zu gewährende nicht pensionsfähige Vergütung möchte auf 500 ℳ festzusetzen sein, womit er einem vortragenden Rathe beim Staatsministerium im Höchstgehalt gleichkommen würde. Und zwar würde die Vergütung auf die Centralcasse zu übernehmen sein, da der Beamte für das ganze Großherzogthum thätig ist.

Das Staatsministerium beantragt hiernach:

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß dem Geheimen Schulrath Dr. Menge in Oldenburg für die Wahrnehmung seines Nebenamtes als Referent beim Staatsministerium für die Angelegenheiten der nicht zum Bereiche des evangelischen Oberschulcollegiums in Oldenburg gehörigen höheren Schulen vom 1. Januar 1902 an eine jährliche Vergütung von 500 ℳ aus der Centralcasse des Großherzogthums gezahlt werde.

Oldenburg, den 15. November 1901.

Staatsministerium.

Willich.

Dr. Mutzenbecher.

Anlage 8.

An den Landtag des Großherzogthums.

Die Actiengesellschaft „Norddeutsche Seekabelwerke" zu Köln hat den Antrag gestellt, ihre bei Nordenham belegenen zur Gemeinde Blexen gehörigen Grundstücke möchten zur Gemeinde Atens gelegt werden. Die Gemeinde Atens hat sich diesem Antrage auf Erweiterung ihrer Grenzen angeschlossen, die Gemeinde Blexen sich demselben gegenüber aber vollständig ablehnend verhalten, und die Grenzveränderung kann daher nach Artikel 3 § 4 der revidirten Gemeindeordnung nur durch Gesetz erfolgen.

Indem die Staatsregierung dem Landtage hierneben den Entwurf eines solchen Gesetzes vorlegt, beantragt sie,

der Landtag wolle demselben seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen,

und gestattet sich, dazu noch das Folgende zu bemerken:

Der Grundbesitz der Seekabelwerke liegt fast ganz nördlich von der Atenser Grenze in der Gemeinde Blexen und nur eine kleine Fläche gehört zu der Gemeinde Atens.

Auf dem dazu gehörigen Außengroden ist die Fabrik errichtet, und auf dem Binnendeichsgrundstücke sind bereits viele Arbeiterwohnungen erbaut. Diese ganze Niederlassung stellt sich, zumal sie mit dem Orte Nordenham durch eine von diesem hergestellte gepflasterte Straße verbunden ist, als eine natürliche Erweiterung des genannten Ortes dar, und es erscheint durchaus wünschenswerth, daß sie der Canalisation, der Wasserleitung, der Beleuchtungseinrichtung, dem Feuerlöschwesen und dem Wegesystem des Ortes Nordenham angeschlossen und der dortigen Baupolizeiordnung unterstellt werde. Die Vereinigung mit der genannten Ortsgenossenschaft ist aber nach Artikel 1 § 3 der revidirten Gemeindeordnung nur durch Zulegung der betreffenden Grundstücke zur Gemeinde Atens zu ermöglichen, und die bei Annahme des Entwurfs zur Ausführung gelangende Zulegung des Grundbesitzes der Seekabelwerke und einer kleinen von demselben eingeschlossenen Besitzung der Butjadinger Sielacht zur Gemeinde Atens wird daher erfolgen sollen, zumal sie für die Bewohner des in Frage kommenden Bezirks auch insofern von Vortheil sein würde, als die Gemeindebehörden und das Standesamt ihnen dadurch wesentlich näher gerückt werden würden.

Da sich die fortschreitende Bebauung aber nicht auf die Besitzung der Seekabelwerke beschränken, sondern ohne Zweifel bald auch auf das ganze südlich vom Flagbalger Sieltief belegene Gebiet der Gemeinde Blexen ausdehnen wird, und der Bezirk der Ortsgenossenschaft Nordenham nur dann eine zweckmäßige Erweiterung erhalten kann, wenn alles südlich vom erwähnten Sieltiefe belegene Land zur Gemeinde Atens gehört, ist im Entwurfe die Zulegung dieses ganzen Gebiets zur Gemeinde Atens vorgesehen. Dagegen hält die Staatsregierung es nicht für geboten, dem Antrage der Gemeinde Atens, die neue Grenze mit der Grenze der Schulacht Atens zusammenfallen zu lassen und ihr noch weitere, nördlich vom Flagbalger Sieltiefe belegene 78 ha aus der Gemeinde Blexen einzuverleiben, stattzugeben.

Die Gemeinde Blexen, welche, abgesehen von den Wegen und Gewässern etwa 3200 ha umfaßt, wird durch die im Entwurfe vorgesehene Grenzveränderung nur etwa 43 ha verlieren, und ihre Lebensfähigkeit wird also in keiner Weise in Frage gestellt werden.

Da die Gemeinde aber mit Schulden belastet ist, wird gemäß Artikel 3 § 5 der revidirten Gemeindeordnung eine Auseinandersetzung zwischen ihr und der Gemeinde Atens zu erfolgen haben.

Die Grenzveränderung mit dem Beginn des neuen Rechnungsjahres der Gemeinden in Kraft treten zu lassen, wird sich empfehlen.

Oldenburg, den 18. November 1901.

Staatsministerium.

Willich.

Tenge.

Nebenanlage zu Anlage 8.

Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Aenderung der Grenze zwischen den Gemeinden Atens und Blexen.

Artikel 1.

Die südlich vom Flagbalger Sieltief belegenen Parzellen der Gemeinde Blexen, die zur Gemeinde Blexen gehörige untere Strecke des genannten Sieltiefs, die Parzellen 550/122, 552/147, 564/228, 562/226, 424/226 und 425/226 der Flur 8 derselben Gemeinde sowie die entsprechende Strecke des Schaudeichs werden der Gemeinde Atens hinzugelegt.

Artikel 2.

Die Auseinandersetzung zwischen den betheiligten Gemeinden erfolgt im Verwaltungswege.

Artikel 3.

Das Gesetz tritt mit dem 1. Mai 1902 in Kraft.

Anlage 9.

An den Landtag des Großherzogthums.

Das Staatsministerium läßt dem Landtage in der Anlage den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betreffend Aenderung des Gehalts-Regulativs für den Civildienst, nebst Begründung mit dem ergebensten Ersuchen zugehen:

der geehrte Landtag wolle dem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Oldenburg, den 19. November 1901.

Staatsministerium.
Willich.

Tenge.

Nebenanlage zu Anlage 9.

Entwurf

eines Gesetzes für das Großherzogthum, betreffend Aenderung des Gehalts-Regulativs für den Civildienst.

Einziger Artikel.

Das dem Gesetze vom 3. April 1894, betreffend das Gehalts-Regulativ für den Civildienst, beigefügte Gehalts-Regulativ wird, wie folgt, geändert:

Zu Nr. 131 und 132 betragen die Zulagefristen 2 Jahre.

Begründung.

Die Besetzung der wissenschaftlichen Lehrerstellen an der Großherzoglichen Navigationsschule in Elsfleth ist in letzter Zeit auf Schwierigkeiten gestoßen, weil unter den durch das Gehalts-Regulativ gegebenen Bedingungen tüchtige Lehrkräfte nicht zu gewinnen waren. Nachdem die Gehaltsverhältnisse der Oberlehrer an den Gymnasien eine wesentliche Verbesserung erfahren haben, fordern aus nahe liegenden Gründen solche zum Eintritt in den Lehrkörper der Navigationsschule bereite Lehrer, welche ein volles Oberlehrer-Zeugniß besitzen, — und derartige Kräfte müssen im Interesse der Schule in erster Linie berücksichtigt werden — Gleichstellung mit den übrigen Oberlehrern. Bei dieser Sachlage hat es sich bei der letzten Anstellung nicht vermeiden lassen, dem Inhaber der Stelle u. A. vorbehaltlich der Zustimmung des Landtages zweijährige Zulagefristen zuzusichern.

Nach solchen Erfahrungen erscheint es unerläßlich, demnächst die Gehälter des Directors und der wissenschaftlichen Lehrer an der Navigationsschule neu zu reguliren.

Fürs erste genügt es, die Zulagefristen auf 2 Jahre abzukürzen, und diesem Zwecke soll der vorliegende Gesetzentwurf dienen.

Anlage 10.

An den Landtag des Großherzogthums.

Dem geehrten Landtage läßt die Staatsregierung hierneben den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die nichtstaatlichen Eisenbahnen, nebst Begründung mit dem Antrage zugehen:

der Landtag wolle diesem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Oldenburg, den 21. November 1901.

Staatsministerium.
Ruhstrat.

Stein.

Nebenanlage zu Anlage 10.

Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die nichtstaatlichen Eisenbahnen.

I. Eisenbahnen für den öffentlichen Verkehr.

Artikel 1.

Zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen, die für den öffentlichen Verkehr und für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmt sind und nicht vom Staate unternommen werden, bedarf es der Genehmigung des Staatsministeriums.

Dasselbe gilt für wesentliche Erweiterungen oder sonstige wesentliche Aenderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes.

Artikel 2.

Zu unterscheiden sind:

1. Eisenbahnen, welche dem Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung unterliegen, und zwar:
   a. Hauptbahnen, nämlich Eisenbahnen, die der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands unterstellt sind;
   b. Nebenbahnen, nämlich Eisenbahnen, die der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands unterstellt sind.
2. Kleinbahnen, nämlich Eisenbahnen, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr dem Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung nicht unterliegen.

Unter welche der vorstehenden Klassen ein Bahnunternehmen falle, entscheidet das Staatsministerium, soweit erforderlich, mit Zustimmung des Reichseisenbahnamts.

Artikel 3.

§ 1. Dem Antrage auf Ertheilung der Genehmigung sind die zur Beurtheilung des Unternehmens in technischer und finanzieller Hinsicht erforderlichen Unterlagen beizufügen.

§ 2. Soweit ein öffentlicher Weg oder ein Deich oder die Zubehörungen eines öffentlichen Weges oder eines Deiches für das Unternehmen benutzt werden sollen, kann dem Unternehmer aufgegeben werden, zunächst die nach Artikel 46 der Wegeordnung oder nach Artikel 230 der Deichordnung erforderliche Erlaubniß beizubringen.

Artikel 4.

Die Vorstände der Amtsverbände, Bahnverbände, Gemeinden und Ortsgenossenschaften, für welche die Eisenbahn Bedeutung erlangen kann, sind vor Ertheilung der Genehmigung zu hören.

Artikel 5.

Die Ertheilung der Genehmigung erfolgt durch Aushändigung einer Urkunde (Concession), in der die besonderen Rechte und Pflichten des Unternehmers geregelt werden.

Die Genehmigung erfolgt unter dem Vorbehalte der Ergänzung und Abänderung bei Feststellung des Bauplans (Artikel 14). Sie ist im Gesetzblatt bekannt zu machen.

Artikel 6.

Die Genehmigung kann auf bestimmte Zeit beschränkt werden.

Auch kann dem Staate das Recht vorbehalten werden, das Eigenthum der Bahn gegen Vergütung des Werthes (Artikel 22) zu erwerben.

Von diesem Rechte darf aber in Ermangelung einer anderweitigen Vereinbarung nur zum Beginn eines Kalenderjahres und nach mindestens ein Jahr vorher erfolgter Ankündigung der Erwerbsabsicht Gebrauch gemacht werden.

Artikel 7.

Bei der Genehmigung kann die Feststellung der Beförderungsbedingungen und des Fahrplans sowie deren Abänderung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde vorbehalten werden.

Soweit dies geschieht, kommt der entsprechende, nach Artikel 46 § 3 der Wegeordnung etwa gemachte Vorbehalt in Wegfall.

Artikel 8.

Bei der Genehmigung kann der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde die Befugniß vorbehalten werden, die im Interesse des öffentlichen Verkehrs erforderlichen Ergänzungen oder Veränderungen der Anlagen und der Betriebsmittel anzuordnen.

Artikel 9.

§ 1. Der Unternehmer ist verpflichtet, an jedem Punkte der Bahn den Anschluß anderer öffentlicher Bahnen zu gestatten.

§ 2. Bei der Genehmigung von Bahnen, auf denen die Beförderung von Gütern stattfinden soll, kann vorbehalten werden, daß Anschlußgleise für den Privatverkehr jederzeit eingeführt werden dürfen.

§ 3. Die mit dem Anschluß verbundenen Kosten fallen dem neuen Unternehmer zur Last; auch hat er, soweit die Grundstücke und Anlagen des ersten Unternehmens von ihm mitbenutzt werden, hierfür eine angemessene Vergütung zu leisten.

In Ermangelung einer gütlichen Vereinbarung wird das Verhältniß beider Unternehmer zu einander durch die Eisenbahnaufsichtsbehörde geregelt; bei wesentlicher Veränderung der Umstände kann auf Antrag eine neue Regelung erfolgen.

Artikel 10.

Für die Ausführung der Bahn und für die Eröffnung des ordnungsmäßigen Betriebes kann eine Frist festgesetzt und für den Fall ihrer Nichteinhaltung die Erlegung von Geldstrafen, sowie Sicherheitsstellung hierfür gefordert werden.

Desgleichen können Geldstrafen und Sicherheitsstellung zur Sicherung der Aufrechterhaltung des ordnungsmäßigen Betriebes während der Dauer der Genehmigung sowie zur Sicherung der Durchführung der von der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde auf Grund dieses Gesetzes getroffenen Anordnungen vorgesehen werden.

Artikel 11.

Die nach Art. 46 § 2 der Wegeordnung erforderliche Sicherstellung hat vor Ertheilung der Genehmigung zu erfolgen. Es bedarf ihrer nicht, wenn öffentliche Verbände Träger des Unternehmens sind.

Artikel 12.

Die Genehmigungsurkunde, welche für eine Actiengesellschaft, eine Kommanditgesellschaft auf Actien oder eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung zur Eintragung in das Handelsregister (Art. 195 Abs. 2 Ziffer 6 und Art. 320 Abs. 3 des Handelsgesetzbuchs — R. G. Bl. 1897 Seite 262 und 298 — sowie § 8 Ziffer 4 des Reichsgesetzes vom $\frac{\text{20. April 1892}}{\text{20. Mai 1898}}$ — R. G. Bl. S. $\frac{479}{848}$ —) ausgehändigt worden ist, tritt erst in Wirksamkeit, wenn die Eintragung in das Handelsregister erfolgt ist.

Artikel 13.

Die Genehmigung der Einzelpläne für die Bahnlinie mit ihren baulichen Anlagen und Einrichtungen, die Bestimmung der Zahl und Lage der Stationen, sowie der Beschaffenheit und Anzahl der Betriebsmittel bleibt, soweit nicht bereits bei der Genehmigung des Unternehmens (Art. 5) Bestimmungen darüber getroffen sind, der Eisenbahnaufsichtsbehörde vorbehalten.

Artikel 14.

Die Feststellung des Planes der Anlage erfolgt nach den Vorschriften des Enteignungsgesetzes und den nachfolgenden Bestimmungen.

Zur Einleitung des Enteignungsverfahrens bedarf es der im Art. 2 des genannten Gesetzes vorgesehenen Verordnung nicht, soweit die Enteignung für Bahnen des öffentlichen Verkehrs erforderlich wird, zu denen nach diesem Gesetze die Genehmigung (Art. 5) ertheilt ist.

Artikel 15.

§ 1. Dem Unternehmer ist bei der Planfeststellung (Art. 14) die Herstellung derjenigen Anlagen aufzuerlegen, welche zur Sicherung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren und Nachtheile oder im öffentlichen Interesse erforderlich sind, desgleichen die Unterhaltung dieser Anlagen, soweit sie über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht.

§ 2. Die nach § 1 herzustellenden Anlagen sind bei Einreichung des Planes (Art. 18 des Enteignungsgesetzes) mit anzugeben. Die Enteignungsbehörde hat die Angaben mit dem Plane zugleich auszulegen und davon den betheiligten Behörden, Gemeinden, Genossenschaften u. s. w. unter Hinweis auf die nach Artikel 18 § 2 des Enteignungsgesetzes bestimmten Fristen Kenntniß zu geben.

§ 3. Im weiteren Verfahren sind die Vertreter öffentlicher Interessen den Eigenthümern der betroffenen Grundstücke gleich zu behandeln.

Artikel 16.

Ist für die Herstellung der Bahn die Entziehung oder Beschränkung von Grundeigenthum nicht erforderlich, so hat die Feststellung des Bauplans nach Artikel 18—21 des Enteignungsgesetzes und nach den Vorschriften dieses Gesetzes mit Rücksicht auf die nach Artikel 15 herzustellenden Anlagen zu erfolgen.

Artikel 17.

§ 1. Zur Eröffnung des Betriebes bedarf es der Erlaubniß der Eisenbahnaufsichtsbehörde.

§ 2. Der Unternehmer hat die für den Betrieb erforderlichen Dienstanweisungen der Eisenbahnaufsichtsbehörde mindestens einen Monat vor der beabsichtigten Betriebseröffnung zur Genehmigung vorzulegen.

§ 3. Der Betriebseröffnung hat der Erlaß der im § 2 genannten Dienstanweisungen und die technische Prüfung der baulichen Anlagen und der Betriebsmittel voranzugehen. Desgleichen ist die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der im äußeren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten vorher nachzuweisen.

Artikel 18.

§ 1. Eisenbahnaufsichtsbehörde ist dasjenige Departement des Staatsministeriums, welchem auf Grund des Artikel 8 des Gesetzes vom 5. December 1868, betreffend die Organisation des Staatsministeriums u. s. w., die Eisenbahnangelegenheiten zugewiesen sind.

§ 2. Der Eisenbahnaufsichtsbehörde steht die Ueberwachung des Baues, der Unterhaltung und des Betriebes der Eisenbahnen (Art. 1) zu.

§ 3. Bei Wahrnehmung dieser Obliegenheiten kann die Eisenbahnaufsichtsbehörde der Eisenbahndirection und anderen Behörden einzelne Befugnisse übertragen.

Artikel 19.

Die nach Art. 10 zu erlegenden Geldstrafen werden im Verwaltungswege beigetrieben.

Artikel 20.

Unterläßt der Unternehmer trotz wiederholter Erkennung von Geldstrafen (Art. 10) die Ausführung der Bahn, die Eröffnung oder die Wiederaufnahme des ordnungsmäßigen Betriebes, so kann die Genehmigung (Art. 5) durch Beschluß der Eisenbahnaufsichtsbehörde für verwirkt erklärt werden.

Diesem Beschlusse hat die Stellung einer angemessenen letzten Frist, unter gleichzeitigem Hinweis auf die vorstehend genannte Folge der Versäumung voranzugehen.

Ebenso kann die Genehmigung für verwirkt erklärt werden, falls der Unternehmer in Konkurs geräth oder trotz wiederholter Warnung gegen die wesentlichen Bedingungen der Genehmigung oder gegen die ihm gesetzlich obliegenden Verpflichtungen in wesentlicher Beziehung verstoßen hat.

Artikel 21.

§ 1. Beim Erlöschen (Art. 6 Abs. 1 und Art. 20) der Genehmigung werden die nach den Art. 10 und 11 bestellten Sicherheiten herausgegeben, soweit sie für die Zwecke, denen sie dienen, nicht in Anspruch zu nehmen sind.

§ 2. Innerhalb Jahresfrist nach Erlöschen der Genehmigung können zur Fortführung des Unternehmens die gesammten Bahnanlagen entweder für den Staat erworben oder vom Staatsministerium unter Ertheilung der Genehmigung (Art. 5) einem Dritten übertragen werden. Vor Ablauf dieser Frist kann die Wiederherstellung des früheren Zustandes der öffentlichen Wege nur mit Genehmigung des Staatsministeriums verlangt werden.

§ 3. In den Fällen des § 2 hat der Erwerber dem früheren Unternehmer denjenigen Werth zu erstatten, welchen die Bahnanlagen nach Wegfall der Genehmigung (Art. 5) noch haben würden.

Hinsichtlich der Benutzung der öffentlichen Wege übernimmt der Erwerber die Rechte und Pflichten des früheren Unternehmers.

Artikel 22.

§ 1. Wenn der Staat von dem ihm nach Artikel 6 Absatz 2 etwa vorbehaltenen Erwerbsrecht Gebrauch macht, so wird die Entschädigung des Unternehmers nach folgenden Grundsätzen festgestellt.

§ 2. Der Unternehmer kann binnen drei Monaten nach der Ankündigung der Erwerbsabsicht Entschädigung nach dem zeitigen Anlagewerthe, d. h. nach den für die Herstellung und Ergänzung der Anlage aufgewendeten Kosten unter Berücksichtigung des Abganges und der Abnutzung verlangen. Dem zeitigen Anlagewerthe sind zwanzig oder zehn vom Hundert hinzuzuschlagen, falls die Erwerbung in den ersten fünf Jahren des Betriebes oder in den darnach folgenden zehn Jahren erfolgt.

§ 3. Wenn der Unternehmer den nach § 2 zugelassenen Antrag nicht stellt, so ist der nach den Ergebnissen der letzten fünf Jahre zu ermittelnde durchschnittliche Jahresreinertrag des Unternehmens bei unbeschränkter Dauer der Genehmigung im 25fachen Betrage zu erstatten. Bei beschränkter Dauer der Genehmigung ist ein Betrag zu vergüten, welcher unter Annahme eines Zinsfußes von vier vom Hundert dem gegenwärtigen Werthe der Summe sämmtlicher noch ausstehender, gleichermaßen zu ermittelnder Jahresreinerträge und des bei Beendigung des Unternehmens aus den Bahnanlagen erzielbaren Erlöses (Art. 21 § 3) entspricht.

§ 4. Ob und wieweit im Falle der Erwerbung des Unternehmens durch den Staat oder in den anderen Fällen des Artikels 21 verlorene Zuschüsse auf den Erwerbspreis in Anrechnung zu bringen seien, richtet sich nach den Bestimmungen, welche bei deren Gewährung oder bei der Genehmigung (Art. 5) getroffen sind.

Artikel 23.

§ 1. Im Falle der Entschädigung nach Art. 21 § 3 und nach Art. 22 § 2 bilden den Gegenstand des Erwerbes alle dem Unternehmen unmittelbar oder mittelbar gewidmeten Sachen und Rechte des früheren Unternehmers, die Forderungen und Schulden jedoch nur insoweit, als sie nach beiderseitigem Einverständnisse auf den neuen Unternehmer übergehen sollen. In die mit den Beamten und Arbeitern bestehenden Verträge tritt der Uebernehmer ein, ebenso in solche Verträge, welche zur Beschaffung des für das Unternehmen erforderlichen Materials abgeschlossen sind.

§ 2. Mangels einer Verständigung wird in den Fällen der Art. 21 und 22 die Entschädigung des früheren Unternehmers unter Ausschluß des Rechtsweges durch ein aus drei Mitgliedern bestehendes Schiedsgericht bestimmt, von denen die Parteien je eins und der Präsident des obersten Landesgerichts das dritte zu ernennen haben. Auf den Letzteren geht auch das Ernennungsrecht der Parteien über, soweit diese innerhalb der ihnen von der Eisenbahnaufsichtsbehörde gesetzten Frist davon keinen Gebrauch gemacht haben.

Die Uebergabe der Bahnanlagen erfolgt nach näherer Bestimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde.

Artikel 24.

Die Verpflichtungen, welchen der Unternehmer von Kleinbahnen im Interesse der Landesvertheidigung und der Reichspostverwaltung zu genügen hat, sind bei der Genehmigung (Art. 5) festzustellen.

Artikel 25.

Für Kleinbahnen werden die erforderlichen Betriebsvorschriften vom Staatsministerium erlassen.

Artikel 26.

Für Kleinbahnen sind nach näherer Bestimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde der Fahrplan und die Beförderungsbedingungen sowie deren Aenderungen vor ihrer Einführung zu veröffentlichen.

Die veröffentlichten Beförderungsbedingungen haben gleichmäßig für alle Personen oder Güter Anwendung zu finden.

Begünstigungen gegenüber den veröffentlichten Beförderungsbedingungen sind unzulässig.

II. Privatanschlußbahnen.

Artikel 27.

Eisenbahnen, welche nicht dem öffentlichen Verkehre dienen, aber mit Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs derart in unmittelbarer Gleisverbindung stehen, daß ein Uebergang der Betriebsmittel stattfinden kann, bedürfen, wenn sie zum Maschinenbetrieb eingerichtet werden und nicht vom Staate betrieben werden sollen, zur Herstellung und zum Betriebe der Genehmigung der Eisenbahnaufsichtsbehörde.

Zur Sicherung der Erfüllung der Genehmigungsbedingungen und der Vorschriften dieses Gesetzes kann die Erlegung von Geldstrafen, sowie Sicherheitsstellung hierfür vorgesehen werden.

Artikel 28.

Die der Genehmigung vorausgehende Prüfung der Eisenbahnaufsichtsbehörde beschränkt sich:

1. auf die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel,
2. auf die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der in dem äußeren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten,
3. auf den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes.

Artikel 29.

Die Bestimmungen der Artikel 17—19 finden auf diese Bahnen entsprechende Anwendung.

Artikel 30.

Die Genehmigung kann durch Beschluß der Eisenbahnaufsichtsbehörde für verwirkt erklärt werden, wenn gegen die darin festgesetzten Bedingungen trotz wiederholter Warnung in wesentlicher Beziehung verstoßen ist.

III. Bahnverbände.

Artikel 31.

Zum Bau und zum Betriebe von Eisenbahnen können sich Amtsverbände, Gemeinden und Ortsgenossenschaften, letztere jedoch nur, falls das Ortsstatut es zuläßt, durch Vereinbarung eines Bahnverbandsstatuts zu einem Bahnverbande vereinigen.

Die Beschlußfassung der einzelnen Kommunalverbände erfolgt nach den Bestimmungen über die Errichtung von Gemeindestatuten und bedarf der Genehmigung des Staatsministeriums.

Artikel 32.

Die Bahnverbände bilden kommunale Verbände zur Selbstverwaltung ihrer Angelegenheiten mit den Rechten juristischer Personen.

Sie werden durch einen Bahnausschuß vertreten und durch einen Bahnvorstand verwaltet.

Die näheren Bestimmungen hierüber hat das Bahnverbandsstatut zu treffen.

Artikel 33.

Das Statut muß enthalten:

1. die Bezeichnung derjenigen Kommunalverbände, welche den Bahnverband bilden,
2. den Namen des Bahnverbandes und die Angabe des Ortes, wo seine Verwaltung geführt wird,
3. die Bezeichnung des Unternehmens, welches den Zweck des Verbandes bildet,
4. Bestimmungen über die Wahl oder die anderweitige Bestellung des Bahnvorstandes und Bahnausschusses, sowie über die Vertretung des Verbandes nach Außen,

5. den Maßstab für die Verteilung der Beiträge zu den gemeinsamen Ausgaben und der etwaigen Ueberschüsse aus dem Verbandsunternehmen auf die Verbandsmitglieder,
6. Bestimmungen über die Art und Weise, in welcher über die gemeinsamen Angelegenheiten des Verbandes Beschluß gefaßt wird,
7. Bestimmungen über die Abänderung des Statuts.

Artikel 34.

Die Auflösung eines Bahnverbandes kann nur durch eine Mehrheit von 2 Drittheilen des Bahnausschusses gültig beschlossen werden. Der Beschluß muß unter Beobachtung der Bestimmungen des Art. 27 der revidirten Gemeindeordnung in zweiter Lesung wiederholt werden und bedarf der Genehmigung des Staatsministeriums. Dieses hat die Genehmigung nur dann zu ertheilen, wenn es sich nach öffentlicher Ladung aller, welche etwa Ansprüche an den Bahnverband machen, überzeugt hat, daß der Bahnverband allen seinen Verbindlichkeiten nachgekommen ist oder für deren Erfüllung Sicherheit geleistet hat.

Nach Auflösung des Bahnverbandes haften, soweit im Statut nichts anderes bestimmt ist, die bisherigen Mitglieder für die Verbindlichkeiten des Bahnverbandes nach demselben Verhältnisse, nach welchem sie zu den gemeinsamen Ausgaben beizutragen hatten.

Artikel 35.

Auf die Bahnverbände finden die Art. 7 § 4, 38 § 2 und 59 der revidirten Gemeindeordnung entsprechende Anwendung.

Die Aufsicht des Staates über die Verwaltung der Bahnverbände wird unter entsprechender Anwendung der Art. 94 §§ 2 und 3, 98 und 99 der revidirten Gemeindeordnung durch das Staatsministerium, Departement des Innern, und in zweiter Instanz durch das Staatsministerium als Gesammtministerium geführt.

Artikel 36.

Die Bahnverbände genießen die Stempel- und Gebührenfreiheit der Gemeinden.

IV. Schlußbestimmungen.

Artikel 37.

Auf die zum Betrieb mit Maschinenkraft bestimmten Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, welche bereits vor Inkrafttreten dieses Gesetzes genehmigt sind, finden die Artikel 1 Abs. 2, 2, 9 §§ 1 und 3, 18, 25 und 26 dieses Gesetzes entsprechende Anwendung. Desgleichen gelten die Vorschriften des Art. 18 des gegenwärtigen Gesetzes auch für früher angelegte, zum Maschinenbetrieb eingerichtete Privatanschlußbahnen.

Die Unternehmer sind jedoch berechtigt, sich durch eine der Eisenbahnaufsichtsbehörde gegenüber abzugebende Erklärung den sämmtlichen Bestimmungen dieses Gesetzes zu unterwerfen.

Die Genehmigung von wesentlichen Erweiterungen oder sonstigen wesentlichen Aenderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes kann von der Unterwerfung des Unternehmens unter sämmtliche Bestimmungen dieses Gesetzes abhängig gemacht werden.

Der Zeitpunkt der Unterstellung von Bahnen des öffentlichen Verkehrs unter dieses Gesetz ist im Gesetzblatt bekannt zu machen. Wohlerworbene Rechte Dritter werden durch die Unterwerfung nicht berührt.

Artikel 38.

Die näheren Vorschriften zur Ausführung dieses Gesetzes werden vom Staatsministerum, Departement der Finanzen, erlassen.

Begründung.

Die Bedingungen, unter denen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs von anderen Personen als dem Staat gebaut und betrieben werden dürfen, haben im Großherzogthum bisher eine gesetzliche Regelung nicht gefunden. Das Bedürfniß hierzu ist früher auch kaum hervorgetreten, da wenigstens im Herzogthum das Staatsbahnsystem zur fast unbeschränkten Durchführung gelangte und bis vor kurzem auch für die wenigen entstandenen Privatbahnen von vornherein der Staat den Bau und den Betrieb übernommen hat. Neuerdings ist indessen im Zusammenhange mit der anderswo, z. B. in Preußen, gleicherweise beobachteten Bewegung, das Bestreben insbesondere bei Gemeinden mehrfach hervorgetreten, im Wege des Privatunternehmens diejenigen Landestheile möglichst bald in den Genuß einer Bahnverbindung zu setzen, für welche die Anlegung einer Staatsbahn überhaupt nicht oder noch nicht in Frage kommen kann.

Bei den Verhandlungen über solche Pläne hat es sich als wünschenswerth erwiesen, gewisse Grundsätze gesetzlich festgelegt zu haben, nach denen bei der Genehmigung des Baues und des Betriebes von Eisenbahnen zu verfahren ist, und wodurch die Betheiligten von vornherein auf diejenigen Anforderungen hingewiesen werden, welchen sie zur Erlangung der Genehmigung zu genügen haben. Ferner erscheint es zweckmäßig, den verschiedenen Kommunalverbänden die Möglichkeit zu geben, sich zum Bau und Betriebe von nichtstaatlichen Eisenbahnen auf öffentlich rechtlicher Grundlage zusammenzuschließen.

Im wesentlichen um diesen Zwecken zu genügen, ist zur Erfüllung der dem jetzigen Landtage in seiner dritten Versammlung gegebenen Zusage der vorliegende Entwurf, zunächst für das Herzogthum, aufgestellt. Zu seiner Begründung ist im allgemeinen das folgende vorauszuschicken:

1. Bei der Bearbeitung des in der erwähnten Erklärung des Staatsministeriums in Aussicht gestellten Entwurfs eines „Gesetzes über Kleinbahnen" erwies es sich als zweckmäßig, die Aufgabe dahin zu erweitern, daß auch die Bahnen höherer Ordnung mit einbezogen wurden. Denn es erschien unthunlich, bei der jetzt erfolgenden gesetzlichen Regelung des privaten Bahnwesens nur die Kleinbahnen herauszugreifen und damit insbesondere die „Nebenbahnen" von vornherein als für Privatunternehmungen ungeeignet hinzustellen. In Preußen konnte das Gesetz vom 28. Juli 1892 sich auf die Behandlung der Kleinbahnen und der Privatanschlußbahnen beschränken, weil die Verhältnisse der Bahnen höherer Ordnung dort bereits durch das Gesetz vom 3. November 1838 (über die Eisenbahnunternehmungen) geregelt waren. Den gleichen Weg, wie der Entwurf, hat Baden in dem Gesetze vom 23. Juni 1900 (das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen betreffend) eingeschlagen, während andererseits das Hessische Gesetz vom 29. Mai 1884 (die Nebenbahnen betreffend) sich auf Nebenbahnen beschränkt, aber wohl nur aus dem Grunde, weil zur Zeit seines Erlasses das Kleinbahnwesen sich noch wenig entwickelt hatte.

2. Von den vorerwähnten beiden Preußischen Gesetzen behandelt das ältere (von 1838) die Ertheilung der „Concession" als freie Willensbethätigung, welche vom Landesherrn ausgeht, bei der alle einschlägigen Verhältnisse, namentlich auch die Bedürfnißfrage, zu prüfen sind und die ohne Angabe von Gründen gewährt oder verweigert werden kann. Im Gegensatz dazu bedarf es für die dem Kleinbahngesetz unterliegenden Unternehmungen nur einer auf wesentlich polizeilicher Prüfung beruhenden „Genehmigung". Für diese sind je nach der Bedeutung der anzulegenden Bahn die verschiedensten Behörden, vom Regierungspräsidenten bis zur Ortspolizeibehörde herab, zuständig und sie muß ertheilt werden, wenn der Unternehmer sich den ihm gestellten Bedingungen zu unterwerfen bereit ist. Dieser Unterschied, der im wesentlichen auf die geschichtliche Entwickelung in Preußen und den großen, die Uebersicht über kleinere Unternehmungen für eine Centralstelle erschwerenden Umfang des dortigen Staatsgebiets zurückzuführen ist, spielt übrigens sachlich keine große Rolle. Denn da das Zustandekommen von wichtigeren Kleinbahnen, soweit es sich nicht um städtische Straßenbahnen handelt, von der Gewährung staatlicher Unterstützung, mindestens aber von der Einräumung des Enteignungsrechts abhängig zu sein pflegt, und da die Entscheidung über diese beiden Fragen im freien Belieben der Staatsregierung steht, so kann gegen deren Willen kein Unternehmen von einiger Bedeutung zu Stande kommen.

Der Entwurf sieht daher eine derartige Unterscheidung nicht vor, sondern behandelt im Einklang mit der in Oldenburg unangefochten bestehenden Auffassung die Genehmigung von Bahnen des öffentlichen Verkehrs als „Concession" im Sinne des Preußischen Gesetzes von 1838, und legt ihre Ertheilung ähnlich wie das Badische Gesetz von 1900 in die Hand des (Gesammt-)Staatsministeriums, welches den in Betracht kommenden örtlichen und sonstigen Interessen nahe genug steht, und andererseits am Besten im Stande ist, die gleichmäßige Behandlung aller Landestheile ausreichend zu sichern. Uebrigens ist gegenüber den gesetzlichen Bestimmungen in Preußen und Baden der Kreis der für dies Gesetz in Frage kommenden Unternehmungen nach dem Entwurf insofern beschränkt, als darin nur die für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmten Bahnen beordnet werden. (Vgl. die Begründung zu Art. 1.)

3. Die Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenbahnen einerseits und Kleinbahnen andererseits, wie der Entwurf sie aus der Preußischen und Badischen Gesetzgebung übernommen hat (auch das Reichshandelsgesetzbuch trifft im § 473 besondere Bestimmungen für „Kleinbahnen"), findet seine Rechtfertigung zunächst im Verhältniß der Eisenbahnen zur Reichsgesetzgebung. Das Reich, dem nach Art. 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung das Eisenbahnwesen „im Interesse der Landesvertheidigung und des allgemeinen Verkehrs" unterstellt ist, hat über die Erfordernisse des Baues und Betriebes der den genannten Interessen dienenden Bahnen und über die Ansprüche, welche von verschiedenen Seiten, namentlich auch von der Militär- und der Postverwaltung an sie zu stellen sind, eine Reihe von Vorschriften erlassen, die in ihrer Gesammtheit eine so erhebliche Belastung ergeben, daß nur Bahnunternehmungen von größerer Bedeutung im Stande sind, sie zu tragen. Bahnen mit schwachem Verkehr haben daher ein großes Interesse daran, dieser Aufsicht nicht unterstehen zu müssen. Dazu kommt, daß mit Rücksicht auf die Interessen der vorhandenen Staatsbahnen die Genehmigung einer geplanten Bahnverbindung erleichtert wird und die staatliche Unterstützung eines Unternehmens höher ausfallen kann, wenn die neue Linie auf die (den Nebenbahnen nach Artikel 44 der Reichsverfassung zustehende) unmittelbare Betheiligung am allgemeinen Verkehr verzichtet. Schließlich fällt bei dem beschränkten Umfange des Oldenburger Landes der Umstand ins Gewicht, daß Bahnen, welche über die Grenzen des Landes hinausgreifen wollen, in Preußen häufig nur als Kleinbahnen zur Genehmigung gelangen werden. Für diese müßte die diesseitige Zulassung als Nebenbahnen eine wenig erfreuliche Verwickelung ihrer Verhältnisse herbeiführen.

4. Die Bestimmungen über die dem öffentlichen Verkehr nicht dienenden Privatanschlußbahnen (Anschlußgleise), welche entsprechend dem Preußischen und Badischen Vorgange in den Entwurf aufgenommen sind, müssen schon mit Rücksicht darauf für erforderlich erachtet werden, daß die unmittelbare Aufsicht, welche bei den Anschlüssen an Staatsbahnen von der staatlichen Eisenbahnverwaltung geführt wird, nicht zu Raum kommt, wenn der Anschluß an Privatbahnen erfolgt. Uebrigens ist die Genehmigung der Anlage hier nicht in das freie Belieben der zuständigen Behörde gestellt, sondern nur von der Erfüllung bestimmter polizeilicher Anforderungen abhängig gemacht.

5. Die Frage, ob, in welcher Form und in welcher Höhe die einzelnen Bahnen, wenn sie von Kommunalverbänden oder Privatpersonen (Gesellschaften) gebaut oder betrieben werden, von Staatswegen zu unterstützen seien, ist zwar in dem mehrerwähnten Hessischen Gesetze des näheren geregelt. Es dürfte sich aber nach dem Vorgange anderer Staaten um so weniger empfehlen, in diesem Punkte der freien Entschließung der Staatsregierung und des Landtags

vorzugreifen, als es bei der Mannigfaltigkeit der hierbei möglicherweise in Betracht kommenden Unternehmungen kaum möglich ist, darüber von vorneherein zutreffende feste Grundsätze aufzustellen. Nach Lage der Verhältnisse wird indessen zur Förderung einer wünschenswerthen Entwickelung des Privatbahnwesens die Aufwendung von Staatsmitteln in angemessener Höhe nicht zu vermeiden sein.

Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs, bei denen die jeweils angeführten fremden Gesetze als Vorlage gedient haben, sind ferner die folgenden Bemerkungen zu machen.

Zu Artikel 1

(Vergl. Bad. Ges. §§ 1 und 4, Pr. Ges. von 1892 §§ 2—4, Hess. Ges. Art. 1.)

Wie schon bemerkt, ist in Abweichung von der Badischen und Preußischen Gesetzgebung die Geltung des Gesetzes (vorbehältlich des Abschnitts II) auf solche nichtstaatliche Bahnen des öffentlichen Verkehrs beschränkt, welche für den Betrieb mit Maschinenkraft bestimmt sind. Damit sind im wesentlichen die Pferdebahnen ausgeschlossen, für welche die allgemeinen Gesetze und Verwaltungsvorschriften ausreichen und deren Berücksichtigung das Gesetz in vielen Theilen schwerfälliger und umständlicher machen müßte, da Vorschriften über Maschinenbahnen nothwendigerweise in die Verhältnisse der Bahnunternehmungen tiefer eingreifen, als für andere Bahnen gerechtfertigt wäre.

Zu Artikel 2.

(Vergl. Bad. Ges. § 3, Pr. Ges. von 1892 § 1, Hess. Ges. Art. 2 und 21.)

Die Klasseneintheilung der Bahnen ist dieselbe wie in Preußen und Baden. Denn wenn auch der Kreis der unter das Preußische Eisenbahngesetz von 1838 und der unter Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung fallenden Bahnen sich formell nicht deckt, und namentlich die Entscheidung über die Zugehörigkeit darnach verschiedenen Behörden (dem Preußischen Staatsministerium und dem Reichskanzler) zusteht, so darf doch thatsächlich damit gerechnet werden, daß die Entscheidungen in jedem Einzelfalle übereinstimmen werden. Die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands und die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands sind unter dem 5. Juli 1892 auf Grund von Bundesrathsbeschlüssen vom Reichskanzler bekannt gemacht. (R.G.B. S. 691 und 764.) Im Falle des Erlasses von Ersatzordnungen würden naturgemäß ohne weiteres diese maßgebend sein.

Eine positive Begriffsbestimmung für „Kleinbahnen" ist schon bei Herstellung des Preußischen Gesetzes von 1892 vergeblich angestrebt worden. Auch die näheren Merkmale, welche bei dieser Gelegenheit versuchsweise dafür angegeben wurden, haben sich insofern als unzutreffend erwiesen, als in Preußen vielfach auch solche Bahnen als Kleinbahnen anerkannt worden sind, auf welche jene Merkmale keineswegs zutreffen. Dagegen ist nicht bekannt geworden, daß aus der dem Preußischen Staatsministerium übertragenen Entscheidungsbefugniß sich irgend welche Unzuträglichkeiten ergeben hätten. Der Entwurf schließt sich in dieser Beziehung daher dem Preußischen Kleinbahngesetze an. Für Kleinbahnen gelten die besonderen Vorschriften der Art. 24 bis 26 des Entwurfs.

Zu Artikel 3.

(Vergl. Bad. Ges. § 5 Absatz 1 und 2, Pr. Ges. von 1892 §§ 5—7.)

Die im § 2 vorgesehene Benutzung öffentlicher Wege ist durch Art. 46 der Wegeordnung vom 16. Februar 1895 (nach Badischem Muster) ausreichend beordnet. Desgleichen wird es auch wegen der nach unseren Landesverhältnissen unter Umständen in Frage kommenden Anlegung von Bahnen auf Deichen oder deren Zubehörungen keiner Ergänzung der Deichordnung bedürfen. Die Bereitstellung eines öffentlichen Weges oder eines Deiches kann indessen für das Zustandekommen eines Bahnunternehmens so wesentlich sein, daß es sich empfiehlt, die Interessenten schon im Gesetz darauf hinzuweisen, daß sie die dafür erforderlichen Schritte zweckmäßig vor Einreichung des Planes thun. Unter Umständen wird auch die Genehmigung geradezu davon abhängig zu machen sein, daß die Benutzung eines Deiches oder von öffentlichen Wegen für die Bahn sichergestellt ist.

Zu Artikel 4.

(Vergl. Bad. Ges. § 5 Abs. 3 und 4.)

Wenn auch mit der nach den Art. 14—16 des Entwurfes erfolgenden „Feststellung des Planes" (im Enteignungsverfahren) noch eine öffentliche Auslegung des Planes verbunden ist und hierbei sowohl Privatpersonen wie öffentlichen Verbänden die erforderliche Gelegenheit zur Erhebung von Einwendungen gegeben wird, so erscheint es doch unter allen Umständen geboten, die politischen und, soweit es sich um die Interessen bereits bestehender Bahnen handelt, auch die etwaigen Bahnverbände vor der oberlichen Entschließung zu hören, um von vornherein eine thunlichst allseitige Erörterung der Anlage und die Feststellung der zweckmäßigsten Linie zu sichern.

Daneben wird die genehmigende Stelle je nach den Umständen des Falles noch andere Behörden und Organe zu hören haben, deren Interessen durch das Bahnunternehmen in Mitleidenschaft gezogen werden, insbesondere die etwa betheiligten Post-, Telegraphen-, Festungs- und sonstige Militärbehörden.

Zu Artikel 5.

(Vergl. Bad. Ges. § 6, Pr. Ges. von 1892 §§ 15 und 13 Satz 2.)

Soweit schon in der Genehmigung über die Ausgestaltung der Bahnlinie und deren einzelnen Theile Bestimmungen getroffen sind, bleiben Aenderungen ohne Zustimmung des Unternehmers nur noch bei der Planfeststellung (Art. 14) zulässig. Indessen braucht die Genehmigung diese Einzelheiten nicht festzulegen, oder sie kann die weiteren Bestimmungen ausdrücklich der Aufsichtsbehörde vorbehalten. Alsdann kommt Art. 13 zu Raum.

Die Bekanntmachung im Gesetzblatt, in der Form der Ministerialbekanntmachung, entspricht der bisherigen Uebung, von der nur bei Genehmigung der Cloppenburger

Kleinbahn abgewichen ist. Es bedarf ihrer auch schon mit Rücksicht auf Art 14 Abs. 2 des Entwurfs.

Zu Artikel 6.

(Vergl. Bad. Ges. §§ 7 Abs. 1 und 8 Ziffer 1, Pr. Ges. v. 1838 § 42, Pr. Ges. v. 1892 §§ 13 Satz 1 und 30.)

Da Bahnen der verschiedensten Art unter das Gesetz fallen sollen, so lassen sich über die Fragen der Concessionsdauer und des staatlichen Erwerbsrechtes allgemein bindende Vorschriften, wie sie im Pr. Ges. von 1838, allerdings auch im Badischen Gesetze, enthalten sind, nicht wohl geben. Die zeitliche Beschränkung des Unternehmens und der Vorbehalt des staatlichen Erwerbsrechts werden zwar die Regel zu bilden haben. Im einzelnen Falle kann aber auch der Verzicht auf diese Vorbehalte gerechtfertigt sein, wenn dadurch die Anlage einer sonst willkommenen, aber auf absehbare Zeit wenig Ertrag versprechenden Bahn gefördert wird.

Zu Artikel 7.

(Vergl. Bad. Ges. § 8 Ziff. 2 litt. b und c, Pr. Ges. v. 1892 § 14.)

Hinsichtlich der obrigkeitlichen Feststellung des Fahrplans und der Beförderungsbedingungen ist im wesentlichen auf das zu Art. 6 Bemerkte zu verweisen. Hier wird in der Regel allerdings nur die Gewährung einer Frist in Frage kommen, nach deren Ablauf das unbeschränkte Feststellungsrecht eintreten soll.

Da es unthunlich ist, die Feststellung und Genehmigung des Fahrplans und der Beförderungsbedingungen gleichzeitig in die Hand von zwei Behörden zu legen, so bedarf es einer einschränkenden Bestimmung für den Fall, daß die Genehmigung auch in Anwendung des Art. 46 § 3 der Wegeordnung vom 16. Februar 1895 vorbehalten ist. Hier muß naturgemäß die Wegebehörde zurücktreten.

Zu Artikel 8.

(Vergl. Bad. Ges. § 8 Ziff. 2 litt. a, Pr. Ges. v. 1838 § 24.)

Der Betriebsunternehmer hat zwar ein Interesse daran, nachdem bei den der Genehmigung vorangehenden oder sich daran anknüpfenden Verhandlungen (Art. 5, 13 und 14) die erste Ausstattung der Bahnanlage festgestellt ist, gegen weitere Anforderungen in dieser Beziehung, die er nicht selbst für gerechtfertigt ansieht, geschützt zu sein. Dagegen liegt es im öffentlichen Interesse, daß die Bahn jederzeit im Stande sei, auch den wachsenden Ansprüchen des Verkehrs zu genügen. Bei der Verschiedenheit der Verhältnisse, welche in Bezug auf die einzelnen nach diesem Gesetze zu behandelnden Unternehmungen obwalten kann, läßt sich nicht im Voraus bestimmen, welches Interesse in jedem einzelnen Falle den Vorzug verdiene. Es muß daher dem Ermessen des Staatsministeriums vorbehalten bleiben, ob der Eisenbahnaufsichtsbehörde die Befugniß zu erhöhten Nachforderungen in der gedachten Richtung vorzubehalten sei. Auch hier wird nur dann von solchem Vorbehalt abzusehen sein, wenn Bahnen in Frage kommen, die voraussichtlich wenig rentabel sind. Andererseits ist es nicht ausgeschlossen, daß nach günstigerer Entwickelung eines solchen Unternehmens die Genehmigung von Erweiterungen (Art. 1 Abs. 2) dem Unternehmer gegenüber von dem nachträglichen Zugeständniß dieses Vorbehalts abhängig gemacht wird.

Zu Artikel 9.

(Vergl. Pr. Ges. von 1838 § 46, Pr. Ges. von 1892 §§ 10, 28 und 29.)

An eine bestehende Bahnlinie anschließen zu dürfen, kann sowohl im Interesse von anderen Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs, als auch der Inhaber von Privatanschlußbahnen (vergl. Art. 27—30) liegen. Beide Fälle werden zweckmäßig in einem Artikel zusammengefaßt, da die Bestimmungen über die Durchführung des Anschlusses den gleichen Inhalt haben können.

Dagegen ist die Zulässigkeit des Anschlusses nicht nach gleichen Grundsätzen zu behandeln. Bei Bahnen des öffentlichen Verkehrs muß sie sich von selbst verstehen, soweit sie technisch möglich ist. Denn es darf nicht in das Belieben des Unternehmers einer Privatbahn gestellt sein, dem öffentlichen Verkehrsbedürfniß, soweit es sich mit seinen eigenen Interessen nicht verträgt, ein derartiges Hinderniß zu bereiten, wie es in der Gleistrennung zweier aneinander stoßender Bahnen liegen würde. Bei Privatanschlußbahnen tritt das öffentliche Interesse zurück. Hier wird der Anschluß in der Regel auch für den Unternehmer der öffentlichen Bahn von Vortheil sein. Es läßt sich aber auch der entgegengesetzte Fall denken, z. B. wenn ein gewerblicher Unternehmer sich der Betheiligung an dem Risiko des Unternehmens im Vertrauen darauf entzieht, daß ihm trotzdem die Einführung eines Anschlußgeleises nicht versagt werden kann. Solchen Berechnungen würde die Möglichkeit, den im Gesetze vorgesehenen Vorbehalt nicht aufzunehmen, in zweckmäßiger Weise entgegenwirken.

Die Regelung des Verhältnisses (§ 3) umfaßt sowohl die Bestimmung der technischen Einzelheiten des Anschlusses als die Beordnung der erforderlichen Betriebsgemeinschaft und die wirthschaftliche Auseinandersetzung der Betheiligten. Der Rechtsweg ist darnach nicht zugelassen.

Zu Artikel 10.

(Vergl. Pr. Ges. von 1838 § 21, Pr. Ges. von 1892 § 11 Abs. 2 und 3, Hess. Ges. Art. 18 Abs. 3)

Im öffentlichen Interesse bedarf es thunlichster Sicherstellung, daß, wenn die Genehmigung einmal ertheilt ist, die Ausführung der Anlage sowie die Inbetriebnahme binnen angemessener Frist erfolge, und daß der Betrieb nicht nachträglich willkürlich unterbrochen werde.

Zu Artikel 11.

(Vergl. Pr. Ges. von 1892 §§ 12 und 15.)

Der Termin, bis zu welchem eine nach Artikel 10 etwa verlangte Sicherstellung zu erfolgen habe, wird jeweils von der genehmigenden Behörde zu bestimmen sein. Es empfiehlt sich aber festzulegen, daß die nach Artikel 46 der Wegeordnung zu hinterlegenden Sicherheiten, welche zur Wahrung der Interessen der Wegepflichtigen dienen, bereits vor Ertheilung der Genehmigung vorhanden sein müssen.

Wenn öffentliche Verbände Träger des Unternehmens

sind, so bedarf es einer Sicherstellung naturgemäß nicht. Dieser Fall liegt übrigens nicht vor, wenn die öffentlichen Verbände das Unternehmen in der Form einer Privatgesellschaft mit eigener Persönlichkeit betreiben, zumal ihre Haftung alsdann in der Regel auf bestimmte Beträge beschränkt ist.

Zu Artikel 12.

(Vergl. Pr. Ges. von 1892 § 16.)

Nach den Vorschriften der Reichsgesetzgebung bedarf es für Aktiengesellschaften, Kommanditgesellschaften auf Aktien und Gesellschaften mit beschränkter Haftung, falls zum Gegenstande ihres Unternehmens eine staatliche Genehmigung erforderlich ist, der Vorlegung der Genehmigungsurkunde schon bei der Anmeldung zur Eintragung in das Handelsregister, also vor der Entstehung der Gesellschaft. (H. G. B. § 200.) Da es andererseits bedenklich ist, die Genehmigung einer noch nicht vorhandenen Person zu ertheilen, so ist im Gesetze die Wirksamkeit der Genehmigung von der Eintragung in das Handelsregister abhängig gemacht.

Zu Artikel 13.

(Vergl. Bad. Ges. § 8 Ziffer 2 littr. a, Pr. Ges. von 1838 § 4, Pr. Ges. von 1892 § 4 Ziffer 1.)

Um die vorgängige technische Durchprüfung aller Einzelheiten der Anlage und der Betriebsmittel, die in der Regel bei der Genehmigung noch nicht möglich sein wird, auf alle Fälle sicherzustellen, empfiehlt sich eine entsprechende ausdrückliche Vorschrift. Die hier verlangte Genehmigung wird, soweit es sich um die baulichen Anlagen handelt, in der Regel vor der Planfeststellung (Art. 14) nachzusuchen sein.

Zu den Artikeln 14—16.

(Vergl. Bad. Ges. § 10, Pr. Ges. von 1892 §§ 17 und 18.)

Das Enteignungsgesetz vom 21. April 1897 bedarf, um den bei Bahnbauten der hier fraglichen Art daran zu stellenden Anforderungen vollkommen zu genügen, verschiedener Ergänzungen.

1. Die nach Art. 2 des Enteignungsgesetzes vorgeschriebene Verordnung ist entbehrlich, wenn eine nach Art. 5 des Entwurfs ertheilte und veröffentlichte Genehmigung des Unternehmens vorliegt, zu dessen Gunsten die Enteignung stattfinden soll.

2. Das Enteignungsgesetz schenkt den mit dem Bahnbau verbundenen Eingriffen in andere öffentliche Anlagen (Eisenbahnen, Wege, Wasserzüge, Deiche u. s. w.) verhältnißmäßig wenig Beachtung und schafft in Bezug hierauf keinen ganz zweifelsfreien Rechtszustand. Wenn dies bei der Anwendung des Gesetzes bislang kaum hervorgetreten ist, so rührt das anscheinend daher, daß bei Bahnen es bislang fast regelmäßig der Staat war, zu dessen Gunsten jene Eingriffe stattfanden und dem eine befriedigende Vereinbarung mit den betheiligten Verbänden nicht schwer fiel, und daß sonstige Unternehmungen selten von dem Umfange sind, um anderen öffentlichen Interessen ernstlich nahe treten zu können. In beiden Beziehungen wird mit anderen Verhältnissen zu rechnen sein, wenn demnächst die vorhandenen öffentlichen Anlagen gegen Beeinträchtigungen infolge Anlegung bedeutenderer nicht staatlicher Bahnen zu schützen sein werden. Aus diesem Grunde sind hierüber in Anlehnung an § 18 des Preußischen Kleinbahngesetzes (der seinerseits aus dem Preußischen Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 herübergenommen ist) im Art. 15 § 1 des Entwurfs die erforderlichen Bestimmungen vorgesehen. Diese enthalten gleichzeitig die Möglichkeit, den Entschädigungsverpflichteten zur Sicherung der benachbarten Privatgrundstücke unmittelbar anzuhalten, während das gleiche sich nach dem Enteignungsgesetze (Art. 17 und 20) nur mittelbar erzwingen ließ. Die Uebertragung dieser Vorschrift in das Enteignungsgesetz selbst erscheint unter den dargelegten Umständen zur Zeit nicht erforderlich.

3. Der Fall, daß ein Bahnbau ohne jede Enteignung von Privatgrundstücken durchgeführt werden kann, sei es, daß solche überhaupt nicht berührt werden, sei es, daß der Unternehmer mit sämmtlichen Eigenthümern sich freihändig abfindet, wird zwar nicht häufig eintreten, ist jedoch keineswegs ausgeschlossen. Alsdann kann aber sehr wohl das Bedürfniß vorliegen, wegen der im vorstehenden besprochenen Benachtheiligung älterer öffentlicher Anlagen ein entsprechendes Verfahren eintreten zu lassen. Dies ist im Anschluß an § 17 des Preußischen Kleinbahngesetzes im Art. 16 des Entwurfs vorgesehen.

Zu Art. 17.

(Vergl. Pr. Ges. von 1838 § 22, Pr. Ges. von 1892 § 19.)

Die Bestimmungen dieses Artikels gründen sich auf die bei der Betriebseröffnung früherer Bahnen gemachten Erfahrungen.

Zu Art. 18.

(Vergl. Bad. Ges. § 7 Abs. 2 und 3 und § 4, Pr. Ges. von 1838 § 46, Pr. Ges. von 1892 §§ 22 und 3.)

Es empfiehlt sich, die Handhabung des staatlichen Aufsichtsrechts über die nichtstaatlichen Bahnen derselben Stelle zu übertragen, welche die Aufsicht über die Staatsbahnen führt und gleichzeitig in der Lage ist, hierbei die Mitwirkung sonstiger Staatsbehörden, insbesondere der Eisenbahndirektion, in Anspruch zu nehmen. Die Eisenbahnaufsichtsbehörde wird selbstverständlich in denjenigen Fällen, in denen der Bereich eines anderen Ministerialdepartements berührt wird, mit diesem über die zu treffenden Maßnahmen Einverständniß herbeizuführen haben.

Zur Aufsichtsführung gehört insbesondere auch die Genehmigung der Pläne von nachträglich ausgeführten Anlagen, welche die Sicherheit des Bahnbetriebes oder die Interessen des öffentlichen Verkehrs berühren, und von später einzustellenden Betriebsmitteln. Einige sonstige wichtigere Ausflüsse des Eisenbahnaufsichtsrechts sind in den Artikeln 7, 8, 9, 10, 13, 17, 20, 23 § 2 und 26 beordnet.

Zu Art. 19.

Da die Sicherstellung nach Art. 10 sich jedenfalls in mäßigen Grenzen halten muß und auf eine mehrfache Verwirkung der vorgesehenen Geldstrafen nicht immer wird

Rücksicht nehmen können, bedarf es einer Vorschrift, welche deren prompte Erlegung sicher stellt.

Zu Art. 20.

(Vergl. Bad. Ges. § 9, Pr. Ges. von 1838 § 47, Pr. Ges. von 1892 §§ 23—25.)

Im öffentlichen Interesse muß die einmal ertheilte Genehmigung dann zurückgezogen werden können, wenn der Unternehmer gegen die ihm nach dem Gesetze oder nach den Genehmigungsbedingungen obliegenden Verpflichtungen sich erhebliche und wiederholte Verstöße zu Schulden kommen läßt oder wenn er in Vermögensverfall geräth. Die Zurückziehung in die Hand der Eisenbahnaufsichtsbehörde zu legen, erscheint mit Rücksicht auf den Unternehmer nicht bedenklich, da sie von der Feststellung bestimmter, gesetzlich festgelegter Thatsachen abhängig ist und die Beschwerde an das Gesammtministerium offen bleibt.

Zu Art. 21.

(Vergl. Pr. Ges. von 1838 § 47, Pr. Ges. von 1892 § 26, Hess. Ges. Art. 18 Abs. 3 und Art. 19.)

Für den Fall, daß der Unternehmer sich unfähig erweist, die Bahn zu vollenden oder weiter zu betreiben, oder daß er sonstwie davon zurücktritt, erfordert es das öffentliche Interesse, daß, soweit irgend möglich, das Weiterbestehen des Bahnunternehmens auf andere Weise gesichert werde. Es kann daher dem Belieben des bisherigen Unternehmers nicht überlassen bleiben, ob er demjenigen, welcher zur Weiterführung bereit und geeignet ist — sei dies nun der Staat selbst oder eine andere Person (Verband, Gesellschaft) — die bereits hergestellten Anlagen abtreten und sich mit diesem über die etwaige Entschädigung verständigen will. Vielmehr muß er sich die Entziehung der Bahnanlagen (Art. 23 § 1) gefallen lassen und sein Interesse ist genügend gewahrt, wenn ihm für die Anlagen derjenige Werth vergütet wird, den sie nach Wegfall der von ihm verwirkten Genehmigung noch haben.

Ebenso hat auch der Wegepflichtige, auf dessen Weg einmal eine Eisenbahn angelegt ist, kein Einspruchsrecht gegen den Wechsel des Unternehmers nach Art. 21 § 2 und darf infolgedessen die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht früher verlangen, als feststeht, daß sich kein neuer Unternehmer gefunden hat. Da hiermit indessen unverhältnißmäßig große Unzuträglichkeiten für den Wegepflichtigen verbunden sein können, zumal wenn das erste Unternehmen mitten in der Ausführung gescheitert ist, so wird die frühere Wiederherstellung des Weges nicht unbedingt ausgeschlossen, sondern dann zugelassen, wenn die für die Genehmigung der Bahn zuständige Behörde ihre Zustimmung ertheilt.

Der neue Unternehmer tritt nach Maßgabe des Art. 23 § 1 in die Rechte und Pflichten seines Vorgängers ein, jedoch werden seine Verhältnisse im Uebrigen durch die ihm zu ertheilende Genehmigung neu geregelt. Die Rechte und Pflichten des früheren Unternehmers in Bezug auf öffentliche Wege übernimmt er unbeschränkt und hat erforderlichenfalls dafür auch erneute Sicherheit zu leisten.

Zu Artikel 22.

(Vergl. Pr. Ges. von 1838 § 42, Pr. Ges. von 1892 §§ 31—33, auch Hess. Ges. Art. 20.)

Wenn bei der Genehmigung das Recht des Staates zum jederzeitigen Erwerb der Bahn vorbehalten ist und hiervon Gebrauch gemacht wird, so muß die Entschädigung des Unternehmers ganz anders bemessen werden, als in den Fällen des Art. 21. Denn den Gegenstand des Erwerbes bildet hier nicht eine verlassene und regelmäßig nur in ihren einzelnen Theilen unter Schwierigkeiten verwerthbare Anlage, sondern ein im vollen Betriebe befindliches und mehr oder weniger zukunftsreiches Unternehmen. Der letzte Umstand macht die Werthbestimmung besonders unsicher. Es verdient daher den Vorzug, von der Berücksichtigung zukünftig vielleicht eintretender Steigerungen oder Minderungen des Werthes ganz abzusehen und die Berechnung auf die Verhältnisse der Gegenwart oder der nächsten Vergangenheit zu gründen. Im übrigen ist der Unternehmer vor positivem Schaden dadurch geschützt, daß ihm im Anschluß an das Preußische Gesetz von 1892 die Wahl gelassen wird, ob er nach dem Ertrags- oder nach dem begrifflich näher festgelegten Sachwerthe entschädigt sein will, und daß im letzteren Falle zu dem festgestellten Sachwerthe in den ersten Jahren des Unternehmens ein Zuschlag gewährt wird, welcher für die erfahrungsgemäß anfänglich häufig vorkommenden Betriebsverluste Ersatz bieten soll.

Für den Fall der Entschädigung nach dem Ertragswerthe trägt der Entwurf dem Umstande Rechnung, daß der Werth eines Unternehmens mit unbeschränkter Dauer nach anderen Grundsätzen zu bemessen ist, als wenn die Genehmigung in bestimmter, vielleicht nur nach kurz bemessener Frist ihr Ende erreicht. Von einer näheren Feststellung des Begriffs „Reinertrag" ist mit Rücksicht darauf abgesehen, daß Unternehmer der verschiedensten Art (Privatpersonen, Gesellschaften mit beschränkter, sowie mit unbeschränkter Haftung, öffentliche Verbände) in Frage kommen können, und bei der Feststellung des Ertrages daher verschiedene Grundsätze zur Anwendung gebracht werden müssen. Aus diesem Grunde können auch die im Preußischen Kleinbahngesetze (§ 31) und im Hessischen Nebenbahngesetze (Art. 20) versuchten Lösungen, die jeweils nur auf eine bestimmte Art von Unternehmungsformen zugeschnitten sind, nicht voll befriedigen. Es erscheint richtiger, dem erforderlichenfalls zur Entscheidung berufenen Schiedsgericht (Art. 23 § 2) in dieser Beziehung freie Hand zu lassen. Wenn die Bahn noch nicht fünf Jahre lang im Betriebe ist, so sind naturgemäß nur die Reinerträge der bereits abgelaufenen Jahre in Rechnung zu ziehen.

Im § 4 wird darauf hingewiesen, daß bei der Gewährung von verlorenen Zuschüssen der Fall eines späteren Erwerbes der Bahn durch den Staat im Auge zu behalten sei.

Zu Artikel 23.

(Vergl. Pr. Ges. von 1892 § 34.)

Im Falle des Art. 22 § 3 wird die Entschädigung nach Gesichtspunkten bemessen, welche sich aus der Behandlung des Unternehmens als eines einheitlichen

Ganzen ergeben, so daß auch nur dieses Ganze den Gegenstand des Erwerbes bilden kann. Anders liegt es, wenn die Vergütung nach Art. 21 § 3 und nach Art. 22 § 2 geleistet wird, nämlich nach dem in bestimmter Weise zu ermittelnden Werth der einzelnen Theile des Unternehmens. Hier bedarf es der im Entwurf nach preußischem Muster gegebenen näheren Erklärung, was als zum Unternehmen gehörig anzusehen sei. Darnach sind körperliche Sachen und dingliche Rechte regelmäßig mit zu übernehmen und zu vergüten, während für Forderungen und Schulden der Uebergang und die Verrechnung nur unter bestimmten Voraussetzungen in Frage kommt.

Bei der Besonderheit der mit dem Erwerb zusammenhängenden Fragen empfiehlt es sich, bei Streitigkeiten darüber den Rechtsweg auszuschließen und die Entscheidung einem Schiedsgerichte zu übertragen. Der Uebergang des Unternehmens selbst soll unabhängig von der Festsetzung der Entschädigung im Verwaltungswege erfolgen.

Zu den Art. 24—26.

Auf Grund der Reichsverfassung sind für die „im Interesse des allgemeinen Verkehrs" angelegten Bahnen von Reichswegen eine Reihe von Gegenständen bindend geordnet. Für die Kleinbahnen hat hier die Landesgesetzgebung einzutreten, soweit nicht in einzelnen Beziehungen das nähere der Kleinbahnverwaltung selbst überlassen bleiben kann. Im einzelnen ist folgendes zu bemerken:

Zu Art. 24.

(Vergl. Pr. Ges. von 1892 §§ 9 und 42.)

Die Verpflichtungen der Haupt- und Nebenbahnen im Interesse der Landesvertheidigung sind in den Reichsgesetzen vom 13. Juni 1873 (R. G. Bl. S. 136) und vom 13. Februar 1875 (R. G. Bl. S. 75) sowie in der Militärtransportordnung vom 18. Januar 1899 (R. G. Bl. S. 15) und deren Nachträgen festgelegt. Die Verpflichtungen derselben Bahnen im Interesse der Reichspostverwaltung sind im Eisenbahnpostgesetz vom 20. December 1875 (R. G. Bl. S. 318) und seinen Vollzugsbestimmungen, sowie in den Bestimmungen des Reichskanzlers vom 28. Mai 1879 (Zentr. Bl. f. d. Deutsche Reich S. 380) enthalten. Für die Kleinbahnen werden beiderlei Verpflichtungen sich in sehr viel engeren Grenzen bewegen müssen; jedoch empfiehlt es sich, die Entscheidung im Einzelfalle der Genehmigungsbehörde zu überlassen, welche ihrerseits hierzu mit den zuständigen Reichsbehörden ins Benehmen zu treten haben wird.

Zu Artikel 25.

Als Betriebsvorschriften im Sinne des Gesetzes sind u. A. anzusehen eine Bahnordnung (etwa entsprechend den im Art. 2 Ziffer 1 littr. a und b genannten Ordnungen), Bestimmungen über die Befähigung von Betriebsbeamten und geeignetenfalls eine Signalordnung.

Zu Artikel 26.

(Vergl. Pr. Ges. von 1892 § 21.)

Ueber die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen enthält das R. H. G. B. in den §§ 453—473 eine Reihe von Vorschriften, die für alle Eisenbahnen, auch für die Kleinbahnen (vergl. § 473 a. a. O.), gültig sind. Daran schließen sich für die Haupt- und Nebenbahnen die Bestimmungen der Verkehrsordnung vom 26. October 1899 (R. G. Bl. S. 557), die wieder durch die von der Bahnverwaltung ausgehenden und geeignetenfalls nach Art. 7 Abs. 1 von der Eisenbahnaufsichtsbehörde festgestellten Tarife ergänzt werden.

Für die Kleinbahnen wird es im Wesentlichen bei den Tarifen sein Bewenden behalten können. Jedoch bedürfen zwei Punkte einer allgemeinen Beordnung.

Die Natur des Eisenbahnbetriebes erfordert es, daß die Beförderungsbedingungen von der Eisenbahnverwaltung mit allgemeiner Gültigkeit einseitig aufgestellt und nicht von Fall zu Fall vereinbart werden. Damit nun das Publikum in der Lage sei, sich auf diese Bedingungen einzurichten, müssen sie rechtzeitig, d. h. vor der Inkraftsetzung, veröffentlicht werden. Welche Frist zwischen beiden Vorgängen verstreichen müsse, läßt sich von vornherein schwer vorschreiben, sondern hängt wesentlich von dem Umfang und der Art des Bahnunternehmens sowie von dem Inhalt der einzelnen Neufestsetzung ab. Die Bestimmung der Fristen wird daher zweckmäßig in die Hand der Eisenbahnaufsichtsbehörde gelegt.

Was hier von den Beförderungsbedingungen gesagt ist, gilt gleichermaßen auch vom Fahrplan.

Sodann ist Vorsorge zu treffen, daß das thatsächliche Verkehrsmonopol der Eisenbahn nicht zu Gunsten von Einzelpersonen mißbraucht werde, daß vielmehr die Benutzung der Bahn für Jedermann unter gleichmäßigen Bedingungen gesichert sei. Der Entwurf bringt dies in Anlehnung an § 7 Abs. 1 und 3 der Verkehrsordnung und an das Preußische Kleinbahngesetz thunlichst unzweideutig zum Ausdruck.

Zu den Art. 27—30.

(Vergl. Bad. Ges. § 11, Pr. Ges. von 1892 §§ 43—45 und 47—49.)

Die Bestimmungen über Privatanschlußbahnen (Anschlußgleise) sind den entsprechenden Badischen und Preußischen Vorschriften thunlichst genau nachgebildet. Die polizeiliche Genehmigung, ebenso wie die weitere Ueberwachung wird zweckmäßig der Eisenbahnaufsichtsbehörde (Art. 18) übertragen, welche in den Fällen, in denen die Anschlußgleise mit Staatsbahnen in Verbindung stehen, naturgemäß in erster Linie auf die Mitwirkung der Eisenbahnverwaltung angewiesen ist. Da öffentliche Verkehrsinteressen nicht in Frage kommen, kann die wegen der Genehmigung anzustellende Prüfung ebenso wie naturgemäß auch die Aufsichtsführung sich auf sicherheitspolizeiliche Gesichtspunkte beschränken. Im Uebrigen sind die Vorschriften über die Sicherung der Genehmigungsbedingungen und über die etwaige Entziehung der Genehmigung ähnlich gehalten, wie die gleichen Vorschriften für die Bahnen des öffentlichen Verkehrs.

Zu Artikel 31.

(Vergl. Preußische Landgemeindeordnung vom 3. Juli 1891 §§ 128—138.)

Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen des öffent-

lichen Verkehrs gehört zu denjenigen Aufgaben, welche neben dem Staate zweckmäßig auch von den Kommunalverbänden erfüllt werden. Die letzteren können aber häufig eine den Verkehrsinteressen entsprechende Bahnlinie allein nicht herstellen, weil sie über die Grenzen der einzelnen Gemeinde u. s. w. hinausgreift und weil das Bahnunternehmen seinem Umfange nach einen leistungsfähigeren Träger voraussetzt. Andererseits kommt es auch vor, daß ein in einem größeren Kommunalverbande ausführbares Unternehmen deshalb auf Schwierigkeiten stößt, weil nicht alle zugehörigen Bezirke daran interessirt sind. Die alsdann erforderlich werdende Vereinigung mehrerer Kommunalkörper zu einem gemeinsamen Unternehmen läßt sich zwar auch auf privatrechtlicher Grundlage erreichen; es scheint sich aber zu empfehlen, Amtsverbänden, Gemeinden und Ortsgenossenschaften auch die Möglichkeit zu eröffnen, sich in einer ihnen geläufigen, einfachen Form auf öffentlich rechtlicher Grundlage zum Zwecke des Bahnbaues und Bahnbetriebes zusammenzuschließen. Während die Preußische Landgemeindeordnung (§§ 128—138) nachbarlich belegenen Gemeinden und Gutsbezirken die Möglichkeit des Zusammenschlusses ganz allgemein gewährt, enthält die Oldenburgische rev. Gemeindeordnung in dieser Beziehung eine Lücke, indem sie keine genügenden Bestimmungen über die Verwaltung von Anlagen trifft, welche mehreren Gemeinden u. s. w. gemeinschaftlich gehören, aber keine Amtsverbandsanlagen sind. Diesen Mängeln sollen auf dem Gebiete des Bahnwesens die Bestimmungen des Entwurfes über die Bahnverbände abhelfen, welche unter Berücksichtigung der Eigenart ihres Zweckes und des einzelnen Falles möglichst nach dem Vorbilde der bestehenden Kommunalverbände, insbesondere der Amtsverbände, einzurichten sein werden. Bei Ortsgenossenschaften ist der Beitritt zu einem Bahnverbande davon abhängig, daß nicht die Förderung der Verkehrsbeziehungen nach dem Ortsstatut außerhalb des Zwecks der Ortsgenossenschaft liegt. Anderenfalls muß eine entsprechende Ergänzung des Ortsstatuts vorangehen.

Zu Artikel 32.

(Vgl. rev. Gem.-Ordng. vom 15. April 1873 Art. 84 §§ 1 und 3.)

Die Bahnverbände finden zwar, wie bereits bemerkt, ihr natürliches Vorbild in den Amtsverbänden. Da sie aber von sehr verschiedener Ausdehnung und Zusammensetzung sein können — der Bahnverband kann aus zwei Ortsgenossenschaften bestehen, aber auch mehrere Amtsverbände umfassen, — und da ausreichende Erfahrungen auf dem Gebiete der Verwaltung von Eisenbahnen durch Kommunalverbände in Oldenburg noch nicht gesammelt sind, so erscheint es weder zweckmäßig, für die Regelung ihrer Verhältnisse die in der Gemeindeordnung über die Amtsverbände getroffenen Vorschriften durch das Gesetz für entsprechend anwendbar zu erklären, noch dafür allgemein gültige besondere Bestimmungen zu treffen. Es verdient vielmehr den Vorzug, diese Regelung dem nach Art. 31 zu vereinbarenden Bahnverbandsstatut zu überlassen.

Zu Artikel 33.

Der Entwurf bezeichnet nur diejenigen Punkte der Verfassung des Bahnverbandes, über welche eine Bestimmung im Statut unter allen Umständen nothwendig erscheint, und läßt im übrigen dem Selbstbestimmungsrecht der Betheiligten freien Spielraum. Dadurch, daß die Mitglieder des Verbandes, ebenso wie das von ihm zu betreibende Unternehmen im Statut festzulegen sind, erhalten die beitretenden Gemeinden u. s. w. den erforderlichen Schutz gegen unwillkommene nachträgliche Abänderungen des Bestandes und Zweckes des Unternehmens. Ferner bildet der Maßstab, nach welchem die anfänglich häufig erforderlichen Umlagen, ebenso wie die später zu erwartenden Ueberschüsse vertheilt werden sollen, eine so wichtige Voraussetzung für den Entschluß der interessirten Gemeinden zum Beitritt, daß darüber von vorneherein entschieden und das Ergebniß gegen Aenderungen thunlichst sicher gestellt werden muß. Die Abänderung des Statuts selbst wird infolgedessen regelmäßig an erschwerende Bedingungen zu knüpfen und von der oberlichen Genehmigung abhängig zu machen sein.

Zu Artikel 34.

(Wasserordnung vom 20. November 1868 Art. 36.)

Mit Rücksicht darauf, daß die Wiederauflösung eines Bahnverbandes nicht ausgeschlossen ist, z. B. wenn das Unternehmen vom Staat erworben wird (Art. 6, Abs. 2), sind hierfür besondere Bestimmungen vorzusehen, durch welche insbesondere die Gläubiger geschützt und folgeweise auch die Kreditverhältnisse des Verbandes gesichert werden. Der Entwurf schließt sich in dieser Beziehung den bewährten Vorschriften der Wasserordnung an.

Das Ausscheiden einzelner Mitglieder des Bahnverbandes setzt eine Aenderung des Verbandsstatuts voraus (Art. 33, Ziff. 1) und wird im einzelnen Falle bei der Genehmigung einer solchen Aenderung vom Staatsministerium zu prüfen sein, unter welchen Bedingungen der Austritt zuzulassen sei.

Zu Artikel 35.

Der Grundsatz, daß die sämmtlichen Verhältnisse des Bahnverbandes im Statut festzustellen sind, muß Ausnahmen erleiden, soweit es sich um die Betheiligung der Staatsbehörden an der Verwaltung handelt. Hierüber kann nur das Gesetz entscheiden. Dies geschieht zweckmäßig durch die Anwendbarkeitserklärung der entsprechenden Bestimmungen der revidierten Gemeindeordnung. Die Aufsicht über die Bahnverbände ist durchgängig in die Hand der Centralbehörden zu legen, wenn auch im einzelnen Falle der Verband sich auf Theile eines Amtsverbandes beschränken kann, sodaß die Zuständigkeit des Amtes in Frage käme.

Zu Artikel 36.

Da die Bahnverbände zu den Kommunalverbänden gehören, rechtfertigt es sich, auf sie die Stempel- und Gebührenfreiheit zu übertragen, welche die Gemeinden nach Art. 25 Ziffer 2 des Stempelgesetzes vom 9. Oktober 1868 und nach Art. 8 littr. d des Verwaltungsgebührengesetzes vom 15. März 1870 genießen.

Zu Artikel 37.

(Vergl. Pr. Ges. von 1892 § 53.)

Die bestehenden nichtstaatlichen Bahnen des öffentlichen Verkehrs werden im allgemeinen von dem Gesetze nicht berührt. Es ist aber unbedenklich, einige Bestimmungen auch für sie in Kraft zu setzen. In Frage kommen nur die als „Nebenbahn" zugelassene Ocholt—Westersteder Bahn, deren Betrieb jedoch vom Staate geführt wird, und die Cloppenburg—Linderner Bahn, welche der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands nicht unterstellt ist. Nach den Vorschlägen des Entwurfs würden auf beide Bahnen anwendbar sein:

a) Art. 1, Abs. 2 (Erforderniß der Genehmigung für Erweiterungen),
b) Art. 9 §§ 1 und 3 (Zulässigkeit des Anschlusses anderer öffentlicher Bahnen).

Die Cloppenburger Bahn würde außerdem unterliegen:

a) dem Art. 18 (Staatsaufsicht),
b) dem Art. 25 (Befugniß des Staats zum Erlaß von Betriebsvorschriften),
c) dem Art. 26 (Allgemeine Verkehrsvorschrift).

Auf die Unterwerfung unter das ganze Gesetz — für die Bahnen des öffentlichen Verkehrs kommen naturgemäß nur die Art. 1—26 in Frage — wird bei der Genehmigung etwaiger Erweiterungen hinzuwirken sein.

Auch für bereits bestehende Privatanschlußbahnen kann die Unterwerfung unter das Gesetz von Bedeutung sein. Ihre Unterstellung unter das staatliche Aufsichtsrecht (Art. 18, vergl. auch Art. 29) wird keiner weiteren Begründung bedürfen.