

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen der ... Versammlung des ... Landtags des Freistaats Oldenburg

Staat Oldenburg

**Oldenburg, Landtag 1.1849/51 - 33.1916/19; [N.F.] 1.1919/20 -
5.1928/30[?]**

Anlage 51-60

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

Anlage 51.

An den Landtag des Großherzogtums.

Das Projekt einer Hafenanlage bei Blexen, zu dessen Ausführung vom Landtage im März d. Jz. ein Betrag von 54600 *M* aus Mitteln des Wasserbaufonds bewilligt worden ist, sieht im Norden anschließend an den Hafensog eine Uferbefestigung (Steinbank) in 100 m Länge vor, um den durch die Hafenanlage in verstärktem Maße gefährdeten Groden gegen Abbruch zu schützen. Eine weitere Prüfung hat ergeben, daß eine auf 100 m Länge beschränkte Uferbefestigung für diesen Zweck nicht genügt, da ohne Frage der ungeschützte Groden namentlich am Ende der Steinbank weiter abbrechen würde und dann letztere schon um ihrer eigenen Erhaltung willen verlängert werden müßte. Es empfiehlt sich hiernach, die Steinbank statt in 100 m Länge bis zu dem 220 m von der Mündung des Hafensogs entfernten Abzugsgraben weiterzuführen, um nicht nur dem wertvollen Groden einen besseren Schutz zu gewähren, sondern auch um für die Anlage, die in dem Abzugsgraben ihren natürlichen Abschluß hat, eine bessere und dauerhaftere Form zu erzielen. Es ist der Uferschutz auch in dem ausgedehnteren Maße als durch die Hafenanlage veranlaßt anzusehen und werden daher auch die entstehenden Mehrkosten, welche auf 12000 *M* veranschlagt sind, ganz dem Wasserbaufonds zu entnehmen sein.

Für die Hafenanlage einschließlich der Lagerplätze hat eine 0,80 ha große Fläche aus dem staatlichen Groden in Anspruch genommen werden müssen. Die Abtretung einer weiteren, 0,30 ha großen, zwischen Hafen und Deich belegenen Fläche ist erforderlich, um eine spätere Vergrößerung des Hafens zu ermöglichen. Eine Entschädigung für die Abtretung dieser Flächen wird nicht zu fordern sein, wenn, wie vorgeschlagen, die Kosten der Uferbefestigung durch eine Steinbank ganz dem Wasserbaufonds entnommen werden. Die Unterhaltung der ganzen Steinbank vom Endpunkte der Hafenanlage an wird nach Fertigstellung der Landeskasse zur Last fallen müssen.

Die Staatsregierung beantragt hiernach:

der geehrte Landtag wolle sich mit dieser Regelung einverstanden erklären und den nach dem Schreiben vom 16. März d. Jz. aus Mitteln des durch das Gesetz vom 18. Juli 1900 gebildeten Fonds bewilligten Betrag von 54600 *M* auf 66600 *M* erhöhen.

Oldenburg, den 19. November 1906.

Staatsministerium.

Wißlich

Anlage 52.

An den Landtag des Großherzogtums.

Nachdem der Landtag der Vorlage der Staatsregierung vom 8. August d. Js. — Anlage 1 — betreffend einen neuen Normal-Stat der Stärke und Verpflegung der Gendarmerie für das Herzogtum und das Fürstentum Lübeck, zugestimmt hat, beantragt die Staatsregierung unter Anlegung eines neu aufgestellten Voranschlages der Ausgaben für die vereinigte Gendarmerie für das Jahr 1907:

der geehrte Landtag wolle nachträglich an Stelle der in den Voranschlägen der Ausgaben des Herzogtums und des Fürstentums Lübeck für die Gendarmerie vorgesehenen Beträge die nach dem neuen Normal-Stat erforderlich werdenden Mittel bewilligen, und zwar zu § 21 des Voranschlages für das Herzogtum 244 748 *M* und zu § 11 des Voranschlages für das Fürstentum Lübeck 31 342 *M*.

Oldenburg, den 19. November 1906.

Staatsministerium.

Willich.

V o r a n s c h l a g

der Ausgaben für die vereinigte Gendarmerie für das Jahr 1907.

Kopfsahl	Rationen	Bezeichnung der Positionen	Im einzelnen <i>M</i>	Im ganzen <i>M</i>
A. I. Kopfsahl, Befoldung und Rationen.				
1		Kommandeur, Vergütung ohne Pensionsberechtigung von monatlich 150 <i>M</i>	1 800	
1		Stabswachtmeister, Gehalt 2100—2700 <i>M</i>	2 700	
9		Wachtmeister (Berittführer), Gehalt je 1720—2020 <i>M</i>	18 130	
94		Gendarmen, Gehalt je 1300—1700 <i>M</i>	146 875	
1		Ökonom (nicht pensionsberechtigt), 450—750 <i>M</i>	700	
		Soldzulage für den Rechnungsführer	500	
			A. I.	170 705
II. Dienstaufwands-Eutschädigung.				
1		Kommandeur, einschl. Transportkosten und Tagegelder	1 000	
1		Stabswachtmeister, desgleichen	600	
102		Wachtmeister und Gendarmen	14 400	
			A. II.	16 000
10		Rationen täglich, gibt jährlich 3650 Rationen, je 1 <i>M</i> 50 <i>S</i>	—	5 475
B. Montierung.				
1		Stabswachtmeister	200	
9		Wachtmeister (Berittführer) je 180 <i>M</i>	1 620	
94		Gendarmen je 165 <i>M</i>	15 510	
			B.	17 330
C. Remonte.				
		Ankauf von Pferden, jährlich	—	1 500
D. Extraordinarien.				
		1. Medizin und Krankenpflege für 104 Köpfe je 20 <i>M</i>	2 080	
		2. Pferdeausrüstung, Fußbeschlag, Kurkosten, Armatur und Lederzeug, Reparatur und Ersatz	1 400	
		3. Tagegelder, Transportkosten und Umzugskosten	7 500	
		4. Vergütung für Verwendung von Fahrrädern im Dienste	5 000	
		5. Postfreimarken	2 600	
		6. Schreibgelder	2 300	
		7. Drucksachen, Polizeiblätter, Einbände, Unterricht und Versicherung des Inventars der Kaserne und der Pferde	1 100	
		8. Ortszulagen und unvorhergesehene Ausgaben	9 000	
			D.	30 980
E. Servis.				
		1. Quartiergeld	32 000	
		2. Kasernierungskosten	2 100	
			E.	34 100
			Zusammen	276 090
Davon entfallen gemäß Ziffer 10 der näheren Bestimmungen zu dem Normal-Etat auf				
		a) das Herzogtum Oldenburg	244 748 <i>M</i> ,	
		b) das Fürstentum Lüneburg	31 342 <i>M</i> .	

Anlage 53.

An den Landtag des Großherzogtums.

Dem Ersuchen des geehrten Landtags vom 23. Februar d. J. entsprechend legt die Staatsregierung in der Neben-
anlage A eine Reinertragsberechnung der staatlichen Eisen-
bahnen vor, welche für das Jahr 1905 auf Grund der Neben-
anlage B der Anlage 73 der Verhandlungen des XXX. Land-
tages aufgestellt ist.

I.

Die Berechnung ist nach inzwischen angestellten Er-
wägungen und nach den im Landtage erfolgten Anregungen
gegenüber der vorjährigen Nachweisung in folgenden Be-
ziehungen abgeändert worden.

1. Beim Anschaffungskapital sind auch die Anlagen auf
der Insel Wangerooge, sowie die für den Inseldienst bestimmten
Betriebsmittel und Fährschiffe berücksichtigt.

2. Als Aufwand der Eisenbahnbetriebskasse sind außer
den Summen der Ausgabetitel VI und VII auch die Ausgaben
der Pos. 83 — Unterhaltung und Ergänzung der Aus-
stattungsgegenstände (Inventarien), auch der Werkstätten und
der Züge — behandelt und mit berücksichtigt, da der Wert
der Inventarien im Anschaffungskapital mit enthalten ist und
den Sollaufwand der Unterhaltung und Erneuerung ent-
sprechend beeinflusst. Andererseits ist

3. dem Umstande bisher nicht genügend Rechnung ge-
tragen, daß der tatsächliche Unterhaltungsaufwand dem Betriebe
nicht voll zugute kommt, sondern durch Abgabe von Material
und sonstige Leistungen für betriebsfremde Zwecke gemindert
wird. Wenn dieserwegen bisher nur die Verkaufserlöse für
die abgegebenen Materialien der hier in Frage kommenden
Arten berücksichtigt wurden, so müssen zur Erzielung des zu-
treffenden Ergebnisses daneben diejenigen Beträge ausgeschieden
werden, welche für andere Leistungen zu Gunsten Dritter ver-
ausgabt sind. Diese Leistungen sind nicht mit den Ausgabe-
summen erschöpft, welche wenn auch nicht in der Betriebs-
rechnung, so doch in den ergänzenden „wirtschaftlichen
Buchungen“ als Leistungen zu Gunsten Dritter aufgeführt
werden, da diese im wesentlichen nur die eigentlichen Arbeits-
löhne enthalten, während der daneben an Gehalten, Monats-
vergütungen usw. erwachsende Aufwand nicht besonders gebucht
werden kann.

Andererseits stößt es auch auf Schwierigkeiten, diesen
Aufwand nach den Einnahmen zu ermitteln, welche aus den
dafür von den „Dritten“ gezahlten Vergütungen erwachsen.
Denn diese werden einerseits auf einer ganzen Reihe von
Positionen, und zwar meist untermischt mit anderen Ein-
nahmen gebucht und enthalten andererseits auch in ihren Einzel-
beträgen fremdartige Beimischungen, wie z. B. Vergütungen
für die Vorkhaltung der erforderlichen Werkstätten- und sonstigen
Anlagen. Indessen wird es tunlich sein, beiden Gesichts-
punkten in genügendem Umfange dadurch gerecht zu werden;



daß von den in Frage kommenden Positionen 16, 16¹, 16², 18, 19 und 20 nur die Position 18 — Vergütungen für die in den Werkstätten für fremde Behörden oder Privatpersonen ausgeführten Arbeiten —, diese aber ganz berücksichtigt wird, wie in der Nebenanlage A geschehen ist.

II.

Die Verhältniszahlen, die bei Ermittlung des Sollaufwandes für Unterhaltung und Erneuerung eingestellt sind, haben gegenüber dem Vorjahre keine Veränderung erfahren. Da sie im ganzen genommen keinesfalls zu niedrig sind, so kann ihre Nachprüfung für später vorbehalten bleiben, wenn vollständigere Erfahrungen vorliegen. Um indessen ein Bild davon zu geben, wie der tatsächliche Aufwand sich im Verhältnis zum Anschaffungskapital bei den sämtlichen deutschen Staatsbahnen mit Einschluß der pfälzischen Bahnen stellt, ist auf Grund der Reichseisenbahnstatistik nachstehend für den Durchschnitt der Jahre 1900 bis 1904 eine Zusammenstellung der tatsächlich ermittelten Verhältniszahlen gegeben. Die Benutzung dieser Zahlen wird allerdings dadurch erschwert, daß die in der Reichsstatistik vorgenommene Verteilung des Anschaffungskapitals auf die einzelnen Gattungen sich nicht ganz mit den Gruppen der Anlage I des oldenburgischen Jahresberichts deckt, daß die Intensität der Beanspruchung der Anlagen bei den verschiedenen Bahnen verschieden groß und meist erheblich höher ist, als bei den oldenburgischen Staatsbahnen, sowie daß auch sonst die Verhältnisse manche Verschiedenheiten aufweisen. Trotzdem ist der Vergleich nicht ohne Interesse. Am Schlusse sind die in die Berechnung des Sollaufwandes eingestellten Verhältniszahlen beigelegt.

Im Verhältnis zum Anschaffungskapital betrug im Durchschnitt der Jahre 1900 bis 1904 der Aufwand für Unterhaltung und Erneuerung:

	Unter- bau	Hoch- bau	Sig- nale	Ober- bau	Lokomo- tiven	Per- sonen- wagen	Güter- wagen	Im ganzen*)
	%	%	%	%	%	%	%	%
Reichsbahnen . . .	0,77	1,91	3,07	4,44	10,41	9,92	5,91	3,24
Preussisch-Hessische Gemeinschaft . . .	0,86	1,85	4,10	5,65	11,25	8,42	5,38	3,48
Bayern	0,44	1,21	2,07	4,46	7,34	4,65	3,85	2,24
Sachsen	0,51	0,80	2,18	4,69	7,04	4,17	3,76	2,01
Württemberg . . .	0,37	1,39	1,67	3,17	9,67	7,26	3,74	1,83
Baden	0,46	1,01	9,63	6,15	9,21	6,05	3,85	2,37
Mecklenburg . . .	0,52	0,76	1,39	2,44	10,39	5,74	3,68	2,41
Pfalz	0,87	0,54	1,40	4,00	7,60	7,24	3,73	2,18
Oldenburg (tatsäch- licher Aufwand)	0,89	1,71	1,49	3,15	9,82	4,04	3,49	2,33
Oldenburg (Soll- aufwand)	1,56	3,00	5,00	4,00	10,00	6,50	6,00	3,34

*) Nach Abzug der Werte der abgegebenen Materialien und der Werkstattdleistungen von dem Unterhaltungs- und Erneuerungsaufwand.

III.

In der oben erwähnten Vorlage (Anlage 73) ist mitgeteilt, daß eine andere bei der Eisenbahndirektion auf anderen Unterlagen und teilweise nach anderen Grundsätzen angestellte Berechnung zu einer wesentlich günstigeren Schlußsumme komme, daß diese Berechnung aber aus näher angegebenen Gründen nicht vorgelegt werden könne. Wenn nun auch eine Klärung der zweifelhaften Fragen sich inzwischen nicht hat ermöglichen lassen, so glaubt das Staatsministerium doch, daß auch diese Berechnung für den geehrten Landtag von Interesse sein wird. Sie ist daher für das Jahr 1905 neu aufgestellt, sowie mit Erläuterungen versehen und diesem Schreiben als Nebenanlage B beigelegt. Das Ergebnis ist wieder erheblich günstiger, als das der Nebenanlage A. Denn der darin ermittelte Betriebsüberschuß von 3 496 698 *M* bleibt hinter dem rechnungsmäßigen Überschuß von 4 097 906 *M* nur um 601 208 *M* zurück gegenüber 941 412 *M* der Nebenanlage A. Auch für das Jahr 1904 betrug der von der Eisenbahndirektion ermittelte Fehlbetrag nur 3 094 222 — 3 026 902 *M* gleich 67 320 *M*, während er sich nach der Anlage 73 auf 358 408 *M* berechnete.

Oldenburg, den 20. November 1906.

Staatsministerium.

Willich.

Nebenanlage A.

Reinertragsberechnung

für die oldenburgischen Staatsbahnen auf Grund
des Gesetzes vom 27. März 1903, Artikel 4
für das Jahr 1905.

Der Betriebsstättenüberschuß (Titel XI der Ausgaben der
Eisenbahnbetriebskasse) betrug 4 097 906,53 *M*

Hiervon kommen in Abzug:

1. Nach Artikel 4 lit. a

Eisenbahnsteuer für die auf preußischem
Gebiet belegenen Bahnstrecken (Pos. 122
der Eisenbahnbetriebskasse) 4 109,05 "

2. Nach Artikel 4 lit. b

Ablieferung an die Großherzogliche
Landes-(Staats-)Kasse zur Verzinsung und
Abtragung des Anlagekapitals 1 795 405,90 "

3. Zur Ausgleichung des durch die Aufwendungen der
Eisenbahnbetriebskasse nicht abgegoltenen jährlichen Ver-
schleißes des unbeweglichen und beweglichen Materials der
oldenburgischen Staatsbahnen der nachfolgend berechnete
Betrag:

a) für die Berechnung des Verschleißes (und zwar sowohl des durch Erneuerung als des durch Unterhaltung zu deckenden Verschleißes) sind als Anschaffungskapital zu Grunde gelegt die Zahlen, welche in Anlage I des Jahresberichts der Eisenbahndirektion als „Anlagekapital“ aufgeführt sind. Indessen ist die Gattung K „Betriebsmaterial und Betriebseinrichtung“ in mehrere Untergattungen zerlegt und sind die Anlagen auf der Insel Wangerooge, die in jener Zusammenstellung noch fehlen, einstweilen den „Hafenanlagen“ (L) hinzugefügt. Ebenso sind die gleichfalls in der Anl. I noch nicht aufgeführten Kostenbeträge der Betriebsmittel für die Fähr- und die Inselbahn Wangerooge, sowie für die Neubaufrecke Cloppenburg—Dohlt im Gesamtbetrage von 527 787 *M* und eine weitere irrtümlich darin noch nicht berücksichtigte Summe von 139 200 *M* den einzelnen Positionen der Gattung K hinzugezählt.

Sodann sind gattungsweise, soweit ein Verschleiß in Frage kommt, die Verhältniszahlen sowohl für die Unterhaltung als für die Erneuerung, als auch für beides zusammen veranschlagt und durchgerechnet. Außerordentliche Abgänge sind für 1905 nicht zu berücksichtigen.

Es ergibt sich folgende Berechnung:

Buchstabe	Bezeichnung der Anlagen	Anschaffungskapital <i>M</i>	Sollaufwendung für					
			Unterhaltung		Erneuerung		Erneuerung und Unterhaltung zusammen	
			%	Summe <i>M</i>	%	Summe <i>M</i>	%	Summe <i>M</i>
A.	Grundentschädigung . . .	7 955 751	—	—	—	—	—	—
B.	Erdbarbeiten	8 497 820	1/2	42 489	—	—	1/2	42 489
C.	Brücken und Durchlässe .	5 167 758	1/4	12 919	2	103 355	2 1/4	116 274
D.	Oberbau	18 428 500	1 1/2	276 428	2 1/2	460 713	4	737 141
E.	Hochbauten	10 519 828	1	105 198	2	210 397	3	315 595
F.	Einfriedigungen	616 166	3	18 485	5	30 808	8	49 293
G.	Wegeanlagen	1 073 741	1	10 737	2	21 475	3	32 212
H.	Signalvorrichtungen und Abteilungszeichen . . .	1 706 323	2	34 126	3	51 190	5	85 316
I.	Vorarbeiten usw.	5 224 230	—	—	—	—	—	—
K.	Betriebsmaterial und Be- triebseinrichtung							
	1. Lokomotiven	4 488 359	7	314 185	3	134 651	10	448 836
	2. Personenwagen	3 180 030	4	127 201	2 1/2	79 501	6 1/2	206 702
	3. Güterwagen	5 778 655	3 1/2	202 253	2 1/2	144 466	6	346 719
	4. Sonstige Betriebs- einrichtungen	1 189 869	2	23 797	3	35 696	5	59 493
L.	Hafenanlagen	3 786 802	1	37 868	3	113 604	4	151 472
	Zusammen	77 613 832	—	1 205 686	—	1 385 856	—	2 591 542

Der Gesamtverschleiß beträgt also . . . 2 591 542 *M*.

b) Die Aufwendungen der Eisenbahnbetriebskasse ergeben sich aus der Pos. 83 und den Titeln VI und VII der Ausgaben der Betriebskassenrechnung.

Vorausgibt sind nach:

Pos. 83 (Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände (Inventarien) auch der Werkstätten und der Züge	86 883 <i>M</i>
Titel VI (Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen)	950 351 "
Titel VII (Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen)	871 752 "
Zusammen	1 908 986 <i>M</i>

Hiervon sind abzusetzen:

- a) Die Erlöse für Material, das ursprünglich zur Unterhaltung usw. der Ausstattungsgegenstände, Anlagen, Betriebsmittel usw. angeschafft war oder gedient hat. Diese Erlöse bilden die Position 24 der Eisenbahnbetriebskasse, wo vereinnahmt sind 288 521 *M*

Auszuscheiden sind daraus indessen die Erlöse:

1. aus Verkauf von Gasteer usw. rd.	1 600 <i>M</i>
2. für Brennmaterial	46 521 "
3. für Sand	29 733 "
4. für Dienstleistungsmaterial	1 750 "
	<u>79 604 "</u>
	Bleibt 208 917 <i>M</i>

- b) Die Vergütungen für die in den Werkstätten ausgeführten Arbeiten mit

49 939 "

Zusammen a und b 258 856 *M*

Es bleibt also als reiner Aufwand 1 650 130 *M*

Der Verschleiß betrug 2 591 542 *M*

Der Aufwand betrug 1 650 130 "

Ergibt als Fehlbetrag 941 412 *M*

Hiernach ist der Betriebsüberschuß von 4 097 906,53 *M* zu kürzen nach

Artikel 4 lit. a um	4 109,05 <i>M</i>
" " " b "	1 795 405,90 "
" " " c "	941 412,— "
	<u>zusammen um 2 740 926,95 "</u>

Bleibt ein wirklicher Reinertrag von 1 356 979,58 *M*

Nebenanlage B.

Umgearbeiteter Abschluß

der Rechnung der Eisenbahnbetriebskasse
für das Jahr 1905.

Die Betriebs-Einnahmen betragen 12 819 678 *M*

Die Betriebs-Ausgaben 8 721 771 *M*

Davon sind abzusetzen:

Die tatsächlichen Ausgaben für
Erneuerungen und Verbesserungen aller Bahnanlagen im
Jahre 1905, abzüglich des
Wertes für Altmaterialien,
mit 637 063 *M*

Bleiben 8 084 708 *M*

und es kommen hinzu:

1. die Erneuerungs-Soll-Rücklagen
für die oldenburgischen Anlagen 705 141 *M*
" " fremden " 56 937 *M*

2. Verzinsung der Aufwendungen
der Betriebskasse für Ergänzungen der Bahnanlagen,
3 1/2 % von 13 605 555 *M* 476 194 *M*

Ergeben Betriebs-Ausgaben 9 322 980 *M*

Demnach Betriebs-Überschuß . 3 496 698 *M*

Grundsätze

für die Berechnung des Reingewinns der
oldenburgischen Staatseisenbahnen.

1. Der Abschluß der Betriebskassenrechnung ergibt den wirklichen Reingewinn des Unternehmens nicht, weil
 - a) die Kosten der Erneuerung der Bahnanlagen aus den Einnahmen des Jahres, in dem sie erwachsen, bestritten werden,
 - b) aus den Jahreseinnahmen Ergänzungen bis zum Kostenbetrage von 60 000 *M* bezahlt werden.

Die Erneuerungskosten erwachsen ungleichmäßig, die einzelnen Jahre werden also unrichtig belastet; es müssen deshalb die tatsächlichen Kosten ausgeschieden und an ihrer Stelle durchschnittliche eingesetzt werden.

Die Kosten für Ergänzungen stehen den ursprünglichen Anlagekosten gleich, sie sind also aus der Jahresrechnung auszuscheiden.

2. Die durchschnittlichen Erneuerungskosten ergeben sich, indem der Neuwert, vermindert um den Wert des bei der Erneuerung gewonnenen Altmaterials, durch die Zahl der Gebrauchsjahre geteilt wird. Die Kosten und die Gebrauchsdauer sind für alle Arten von Anlagen ermittelt.



Im einzelnen ergeben sich die unter den folgenden Nummern erörterten Fragen.

3. Die Ermittlung hat die baulichen und maschinellen Anlagen sowie die Betriebsmittel zu umfassen (Titel VI und VII der Betriebsrechnung). Bezüglich der Ausrüstungsgegenstände könnte man annehmen, daß sie bei der Unterhaltung zugleich erneuert werden, man könnte sie deshalb unberücksichtigt lassen. Da es sich aber im ganzen um erhebliche Werte (fast 1 Million Mark) handelt und tatsächlich durch die jährliche Aufwendung unter Position 83 eine Wertvermehrung stattfindet, sind sie in die Berechnung einbezogen.

4. Die Einstellung des durchschnittlichen Erneuerungsbetrages hat für soviel Jahre zu erfolgen, wie dem Gegenstand an Lebensdauer beigemessen sind. Wenn er früher abgeht, so sind die auf die Restzeit entfallenden Beträge besonders in Ausgabe zu stellen.

5. Wenn in der Vergangenheit aus den laufenden Einnahmen für Erneuerungen und Ergänzungen weniger, als den durchschnittlichen Erneuerungsbeträgen entsprochen hätte, auf das Unternehmen verwendet wäre, so könnte in Frage kommen, dies durch Einstellung besonderer Ausgaben auszugleichen. Die Abschätzung der vorhandenen Werte hat aber ergeben, daß sie den Gesamtbetrag der Eisenbahnschuld mindestens erreichen. Die abgegangenen Werte können als ganz und die gebrauchten Anlagen als bis zum Grade ihrer Abnutzung abgeschrieben angesehen werden. Die Erneuerungsraten sind deshalb nur für die noch vorhandenen Gegenstände eingestellt. Da der Kostenbetrag im einzelnen nicht feststeht, ist als Wert der Betrag eingestellt, für den sie jetzt beschafft werden könnten.

6. Da beim Abgang eines Gegenstandes der Erlös aus dem Altwert für die Ersatzbeschaffung zur Verfügung steht, so ist bei der Berechnung der Erneuerungsraten nur der Unterschied zwischen Neu- und Altwert berücksichtigt. Demnach müssen die Erlöse aus dem Verkauf der Altmaterialien aus der Jahresrechnung ausgeschieden werden, was in der Weise geschehen ist, daß nicht die ganzen tatsächlichen Erneuerungskosten, sondern diese, vermindert um den Wert des Altmaterials, von den Ausgaben abgesetzt sind.

7. Es brauchen die in Ausgabe zu stellenden Erneuerungsraten nur eine solche Höhe zu haben, daß sie mit Zins und Zinseszins (zuzüglich des Altwerts) ausreichen, den Ersatzgegenstand zu beschaffen. Ob der Staat diese Rücklagen tatsächlich auf Zinsen legt oder zu anderen Ausgaben (z. B. für Ausgaben zur Ergänzung der Bahnanlagen, vergl. Ziff. 11) verwendet, ist für die Rentabilitätsberechnung unerheblich.

8. Die bei der Erneuerung der wichtigeren Strecken gewonnenen Schienen und Weichen nebst Kleineisenzeug werden durchweg noch nicht verkauft, sondern zum Ersatz der auf den Nebenstrecken und von gleichen abgehenden Materialien verwendet. Es sind deshalb Erneuerungsraten nur für die Hauptstrecken berechnet und als Lebensdauer die Zeit, während welcher die Materialien in diesen liegen, angenommen.

9. Soweit die einzelnen Teile eines Gegenstandes eine erheblich verschiedene Lebensdauer haben, sind die Erneuerungsraten für sie besonders berechnet; dies trifft namentlich bei den Lokomotiven zu.

10. Wenn eine zusammenhängende Aufwendung zugleich der Unterhaltung und der Erneuerung einer Bahnanlage

dient, so sind die Beträge zu trennen, ebenso, wenn sie neben dem einen oder anderen dieser Zwecke oder neben beiden der Ergänzung der Bahnanlagen dient.

11. Die Überschüsse der Betriebskasse sind durchweg zu Ergänzungen des Bahnunternehmens verwendet worden, ohne daß die Betriebskasse für diese Beträge unter Position 123 Zinsen vergütet. Diese Zinsen sind den Ausgaben zuzusetzen, da es für die Berechnung der Rentabilität des Unternehmens keinen Unterschied machen kann, ob der Staat das Anlagekapital aus Anleihen oder bereiten Mitteln entnommen hat.

12. Die Bahnanlagen mit ihren Werten sind jährlich fortzuschreiben, indem

- a) diejenigen, deren rechnungsmäßige Lebensdauer abgelaufen ist, abgesetzt werden, auch wenn sie noch nicht ersetzt werden,
- b) die abgehenden abgesetzt werden, auch wenn ihre rechnungsmäßige Lebensdauer noch nicht abgelaufen ist,
- c) die aufgewendeten Erneuerungsbeträge und
- d) die auf Ergänzungen verwendeten Beträge zuzesetzt werden.

Ermittlung des Wertes

der am 1. Januar 1906 vorhandenen oldenburgischen Bahnanlagen und der dafür aufzuwendenden Erneuerungs- Soll- Rücklagen.

Anlagen	Neuwert der am 1. Jan. 1906 vorhandenen Bahnanlagen	Rücklagen mit Zins und Zinsezinsen
A. Grundentschädigung	6 701 410	—
B. Erdarbeiten	7 800 239	—
C. Brücken und Durchlässe	2 910 678	12 568
D. Oberbau	14 709 263	335 291
E. Hochbauten	8 225 726	29 357
F. Einfriedigungen	499 813	—
G. Wegeanlagen	1 356 291	12 813
H. Signalvorrichtungs- und Abteilungszeichen	1 024 529	31 761
J. Vorarbeiten usw.	2 336 084	—
K. Betriebsmaterial und -Ein- richtung		
1. Lokomotiven	4 811 900	107 221
2. Wagen	9 673 747	85 647
3. Sonstige Betriebsein- richtungen	1 890 115	40 219
L. Hafenanlagen	1 839 762	50 264
	63 779 557	705 141

Anlage 54.

An den Landtag des Großherzogtums.

Die Sandtransporte ab Gruppenbühren haben zeitweilig einen solch erheblichen Umfang angenommen, daß es schwer hielt, die für das Verladen erforderlichen Arbeitskräfte immer rechtzeitig zu stellen. Der Sandbedarf wird unzweifelhaft noch erheblich steigen, und müssen daher Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Sandgewinnungsstelle getroffen werden.

Nach den Erfahrungen auf der Neubaustrecke Cloppenburg—Friesoythe im Kronsberg erscheint es zweckmäßig, den Sand in Gruppenbühren demnächst mittelst Trockenbaggers zu lösen. Ein solcher Bagger wird bei der bedeutenderen Anschnittshöhe in Gruppenbühren etwa 33 000 *M* kosten.

Indem die Staatsregierung sich weitere Auskunft für die mündlichen Verhandlungen vorbehalten darf, läßt sie beantragen:

der geehrte Landtag wolle die Mittel der Position 83 des Voranschlags über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebskasse für das Jahr 1907 um den Betrag von 33 000 *M* erhöhen.

Oldenburg, den 5. Dezember 1906.

Staatsministerium.

Willich.

Oldenburg, den 5. Dezember 1906.

Anlage 55.

An den Landtag des Großherzogtums.

Nach Aufstellung des Voranschlags der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für 1907 hat sich ergeben, daß die Summe von 70 000 *M* nicht hinreichen wird, welche in § 10 des Voranschlags für 1906 zur Herstellung eines Verbindungsgleises zwischen der Staatsbahn bei Einswarden und dem Außengroden angefordert ist und deren Übertragung auf das Jahr 1907 jetzt in der Vorlage 25 unter 1 d beantragt wird. Die Höhe der Überschreitungen, welche teils auf höheren Bauaufwand (Erdarbeiten), teils auf Mehrausgaben beim Grunderwerb zurückzuführen ist, steht noch nicht fest, indessen bedarf die Staatsregierung schon jetzt einer Nachbewilligung, da sonst über obigen Betrag von 70 000 *M* hinaus keine Anweisungen würden erfolgen können. Der Mehrbedarf, dessen Höhe im wesentlichen von den noch nicht feststehenden Kosten des Grunderwerbs abhängt, ist schätzungsweise auf 50 000 *M* festgestellt. Er fällt dem Staate insofern nicht wirklich zur Last, als die Verzinsung dauernd von der Frerichs'schen Werft und den sonst noch an das Gleis anzuschließenden Unternehmungen zu tragen ist.

Die Staatsregierung läßt beantragen:

der geehrte Landtag wolle zum Voranschlage der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für 1907 unter Nr. 26 den Betrag von 50 000 *M* für das Verbindungsgleis zwischen der Staatsbahn bei Einswarden und dem Außengroden nachbewilligen.

Oldenburg, den 5. Dezember 1906.

Staatsministerium.

Willich.

Anlage 56.

An den Landtag des Großherzogtums.

Der Landtag hat sich nach einem Schreiben vom 15. März 1900 damit einverstanden erklärt, daß die Staatsregierung behufs Bereitstellung von weiteren 5 Millionen Mark für den Ausbau der Außenwefer einen Vertrag mit Preußen und Bremen auf der früher vereinbarten Grundlage abschließen. Ein entsprechender Vertragsabschluß ist erfolgt. Für die Herstellung einer neuen Fahrbahn in der Außenwefer von der Geestemündung abwärts sind bisher 13 Millionen Mark mit der Maßgabe bewilligt, daß Bremen die Bauausführung zu übernehmen und die Baugelder gegen $3\frac{1}{2}\%$ jährliche Zinsen vorzuschießen hat, und daß die Zins- und Tilgungsraten für diese Vorschüsse aus den Erträgen der nach dem Staatsvertrage vom 6. März 1876 — Gesetzblatt Bd. 24 S. 503 ff. — zur Hebung gelangenden Schiffsabgabe zu decken sind (vergl. Schreiben des Landtags vom 24. Februar 1891 und vom 12. Mai 1896). Nur für den Fall, daß die Vorschüsse Bremens in einer bestimmten, lang bemessenen Frist nicht zur Erstattung kommen, tritt eine Haftung der Vertragsstaaten ein, und zwar Oldenburgs zu $\frac{1}{6}$, Preußens zu $\frac{2}{6}$ und Bremens zu $\frac{3}{6}$. In dem Vertrage vom März 1900 heißt es in dieser Beziehung:

„Soweit die Aufwendungen Bremens nicht bis zum 1. Januar 1945 aus dem Auskommen der Schiffsabgabe gedeckt sind, wird der Fehlbetrag einstweilen mit $\frac{2}{6}$ von Preußen und mit $\frac{1}{6}$ von Oldenburg an Bremen gezahlt, der Rest mit $\frac{3}{6}$ von Bremen übernommen, jeder der drei Staaten aber für seine Aufwendungen einschließlich einer Verzinsung von $3\frac{1}{2}\%$ nach dem gleichen Anteilsverhältnisse aus dem verfügbaren Ertrage der Schiffsabgabe entschädigt.“

Das Projekt vom 23. Dezember 1899, welches dem Vertrage von 1900 zugrunde liegt, hatte zum Ziele, von Bremerhaven bis zum Dwarsgatt, dem rechtsseitigen Weserarm an der Ostseite der Kobbenplate, eine Fahrrinne von 8 m und im Dwarsgatt selbst eine solche von 10 m unter dem normalen Niedrigwasser herzustellen. Zu dem Zwecke waren folgende Arbeiten vorgesehen:

1. Erhöhung der Durchschläge zwischen West- und Ost-Eversand und Umbauung der Kolke oberhalb der vorhandenen Öffnungen.
2. Erbauung von 4 weiteren Schlingen und Erhöhung bzw. Instandsetzung der vorhandenen Bauwerke.

3. Einschränkung des Fedderwarder Fahrwassers durch Grundschwellen.

4. Baggerungen.

Von diesen Arbeiten sind nur die unter Ziffer 2 und 4 erwähnten zur Ausführung gekommen, die übrigen Arbeiten sind nach den inzwischen gemachten Erfahrungen als unausführbar oder doch als unsicher im Erfolge aufgegeben. Nach den Mitteilungen der Bremischen Bauleitung vom März d. J. ist durch die Arbeiten der letzten Jahre erreicht, daß auf der gefährdeten Stromstrecke im Dwarsgatt eine mittlere Tiefe von 8,91 m gegen 7,44 m im Herbst 1900 vorhanden ist. Die im Jahre 1900 zur Verfügung gestellten Mittel sind jetzt verbraucht. Um die Arbeiten fortsetzen zu können und um besonders im Interesse der großen Schifffahrt eine Fahr- rinne von 10 m auf der ganzen Flußstrecke von Bremer- haven abwärts herzustellen, hat Bremen die Bereitstellung weiterer 6 Millionen Mark beantragt. Da die Schließung des Seitenarmes zwischen Ost- und West-Overstrand nicht ge- lungen ist, soll durch Buhnen eine neue Uferlinie im Dwar- sgatt ausgebildet werden, die den Zweck hat, die Strömung von dem Durchbruch abzulenken. Ferner wird beabsichtigt, die Baggerungen zu verstärken und einen dritten Seebagger mit etwa 1200—1500 cbm Stundenleistung anzuschaffen. Im Kostenschlag sind für Baggerungen 3 750 000 M ausgeworfen

Das Projekt, das dem Landtage bei der Verhandlung im Ausschusse mitgeteilt werden wird, ist kürzlich zwischen den beteiligten Staaten einer kommissarischen Beratung unter- zogen, die zu dem Abschluß des beigefügten Vertrages vom 15. November d. J. geführt hat.

Ob die Herstellung und dauernde Unterhaltung der an- gestrebten Tiefe im Dwarsgatt gelingen wird, ist eine im voraus schwer zu beantwortende Frage. In dieser Beziehung muß Bremen, das den Bauentwurf vorgelegt hat und an der Herstellung eines möglichst vollkommenen Schifffahrts- weges in der Außenweser in erster Linie interessiert ist, die Verantwortung tragen. In finanzieller Beziehung erscheint der Vertrag unbedenklich. Die subsidiäre Haftung Oldenburgs ist von $\frac{1}{6}$ auf $\frac{1}{12}$ ermäßigt. Nach dem dem Verträge von 1900 zugrunde liegenden Finanzplan sollte die ungedeckte Schuld an Bremen am 1. Januar 1906 betragen . 8 588 400 M, sie betrug aber Ende März d. J. nur 6 952 000 M und unter Hinzurechnung des noch verfügbaren Restbetrages des

Bausonds von	472 000 „
	<hr/>
	7424 000 „

sodaß innerhalb 6 Jahren mehr getilgt sind . 1164 400 M.

Dieser Stand der Schuld sollte erst 1911 erreicht sein. Die wirklich erfolgte Tilgung ist dem dafür aufgestellten Plan also jetzt schon um 5 Jahre voraus. Dieses günstige Er- gebnis ist allein der stetigen Zunahme des Schiffsverkehrs auf der Weser zu verdanken, die Überschüsse der Einnahmen an Feuer- und Bakengeld über die Ausgaben des Tonnen- und Bakenamts waren auf jährlich 500 000 M veranschlagt, während tatsächlich in den letzten 5 Jahren durchschnittlich jährlich 665 000 M zur Verzinsung und Tilgung der Bau- kosten für die Außenweserkorrektur verwendet sind, die Über- schüsse haben in den letzten drei Jahren jährlich 720 000

bis 780 000 *M* betragen. Nach dem vorliegenden Finanzplan sollen die jetzt zu bewilligenden 6 Millionen Mark mit dem Restbetrage der alten Schuld bis zum Jahre 1936 getilgt werden, dabei ist nur mit einem durchschnittlichen jährlichen Überschuf von 690 000 *M* gerechnet.

Die Staatsregierung läßt beantragen:

der geehrte Landtag wolle dem Vertrage vom 15. November d. J. seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Oldenburg, den 6. Dezember 1906.

Staatsministerium.

Ruhstrat.

Vertrag

zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen, betreffend den weiteren Ausbau der Jahrbahn in der Außenweser.

Nachdem sich die Notwendigkeit ergeben hat, im Anschluß an die in den Verträgen vom 11. März 1891, vom 25. Februar 1896 und vom 1. März 1900 zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen vereinbarten Arbeiten einen weiteren Ausbau der Jahrbahn in der Außenweser vorzunehmen, sind mit den näheren Vereinbarungen

von seiten Preußens:

Unterstaatssekretär Dr. Holle,
Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Peters,
Geheimer Oberregierungsrat Risler,
Geheimer Finanzrat von Baumbach,
Geheimer Baurat Eich,
Geheimer Regierungsrat von Bartisch;

von seiten Oldenburgs:

Geheimer Oberbaurat Tenge,
Oberregierungsrat Scheer;

von seiten Bremens:

Bürgermeister Dr. Marcus,
Senator Wessels,
Oberbaudirektor Bücking,
Baurat Deltjen

beauftragt worden, welche vorbehaltlich der Genehmigung ihrer hohen Regierungen nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

Artikel I.

Die in den Verträgen vom 11. März 1891, vom 25. Februar 1896 und vom 1. März 1900 vereinbarten Arbeiten zur Herstellung einer neuen Jahrbahn in der Außenweser von der Geestemündung abwärts werden nach einem von der Bremischen Bauverwaltung aufgestellten, diesem Vertrage zu grunde liegenden Entwurfe vom 10. März 1906 fortgesetzt



und ergänzt. Die Arbeiten erfordern in einem Zeitraum von sechs Jahren eine weitere Aufwendung von sechs Millionen Mark.

Artikel II.

Die Ausführung wird auf Grund des Entwurfs von Bremen bewirkt; die Preussischen und Oldenburgischen Beamten haben zur Wahrung des Interesses ihrer Staaten darüber zu wachen, daß die Ausführung und Unterhaltung nach den vereinbarten Plänen erfolgt.

Abweichungen von dem Entwurfe, welche sich aus technischen oder finanziellen Gründen empfehlen, bleiben der Verständigung zwischen den Regierungen vorbehalten.

Aus den von den Regierungen zu bezeichnenden Vertretern wird unter Zuziehung von Vertretern des Reichs-Marine-Amtes eine Kommission gebildet, welche die Stromstrecke in regelmäßigen Zwischenräumen, mindestens aber alle Jahre zu befahren hat.

Artikel III.

Die Kosten der Ausführung und der Unterhaltung bis zu dem in Artikel I bezeichneten Betrage von sechs Millionen Mark zuzüglich einer Verzinsung von dreieinhalb vom Hundert werden allmählich aus dem Aufkommen der zufolge Staatsvertrages zwischen Preußen, Oldenburg und Bremen vom 6. März 1876 zur Hebung gelangenden Schiffahrtabgabe ersetzt, soweit dieses Aufkommen nicht zur Deckung der daraus vorweg zu bestreitenden Ausgaben erforderlich ist.

Die vorgedachte Verzinsung beginnt mit dem ersten Tage des auf die Verwendung folgenden Monats.

Bremen hat den Regierungen der beiden anderen Staaten eine Abrechnung über die Ausgaben jeden Jahres sowie die Vorschläge über den aus der Schiffahrtabgabe zu entnehmenden Erstattungsbetrag zur Prüfung und Anerkennung vorzulegen.

Artikel IV.

Soweit die Aufwendungen Bremens (Artikel III) nicht bis zum 1. Januar 1950 aus dem Aufkommen der Schiffahrtabgabe gedeckt sind, wird der Fehlbetrag einstweilen mit zwei Zwölfteln von Preußen und mit einem Zwölftel von Oldenburg an Bremen gezahlt, der Rest mit neun Zwölfteln von Bremen übernommen, jeder der drei Staaten aber für seine Aufwendungen einschließlich einer Verzinsung von dreieinhalb vom Hundert nach dem gleichen Anteilsverhältnisse aus dem verfügbaren Ertrage der Schiffahrtabgabe entschädigt.

Artikel V.

Dieser Vertrag tritt sofort nach Genehmigung in Kraft.

Berlin, den 15. November 1906.

gez. Holle.
Peters.

Risler.
von Baumbach.
Eich.
von Bartsch.

gez. Tenge.
Scheer.

gez. Marcus.
Wessels.
Büding.
Deltjen.

Anlage 57.

An den Landtag des Großherzogtums.

Für den Fall, daß die zu Lasten des Eisenbahnbaufonds für 1907 vorgeschlagenen Ausgaben ganz oder zu einem erheblichen Teil vom Landtage bewilligt werden, bedarf es der Aufnahme von Anleihen, für die nach früheren Vorgängen ein Gesetz zu erlassen ist. Die Staatsregierung legt deshalb den Entwurf eines solchen Gesetzes hierneben vor. Darin braucht nicht der volle Betrag vorgesehen zu werden, auf welchen die Anleihen nach § 6 des genannten Voranschlags veranschlagt werden (6 575 347,79 *M*) und der sich nach den nachträglich von der Staatsregierung gestellten Anträgen noch um 100 000 *M* erhöht, vielmehr wird es genügen, den runden Betrag von 6 500 000 *M* vorzusehen, da entsprechende Mehreinnahmen und wenigstens zeitliche Ersparnisse zu erwarten stehen und äußerstenfalls die Mitwirkung des Landtages noch vor dem Abschluß der Rechnung für 1907 in Anspruch genommen werden kann.

Ferner hat der Artikel 1 eine Fassung erhalten, welche die Inanspruchnahme der darin bewilligten Anleihen auch zur Deckung zukünftiger Fehlbeträge gestattet.

Mit Rücksicht darauf, daß z. Bt. die Aussichten für die Aufnahme einer Anleihe nicht günstig sind, sieht der Entwurf vor

1. daß auch von Seiten des Staats auf die Kündigung für 6 Jahre verzichtet werden kann, was erwünscht sein würde, wenn die Anleihe demnächst etwa zu 4 % begeben werden müßte,

2. daß die Staatsregierung den auftretenden Bedarf für kürzere Zeit durch eine vorläufige Anleihe (Ausgabe von Schatzanweisungen) decken kann, um eine günstigere Gestaltung des Geldmarktes abzuwarten. Auch wäre sie in der Lage, die erforderlichen Mittel zunächst in kleineren Summen zu beschaffen und könnte die Aufnahme der endgültigen Anleihe, deren häufige Wiederholung nicht erwünscht ist, verschieben, bis der Gesamtbedarf sich genügend übersehen läßt.

Im übrigen entspricht der Entwurf den früheren Vorgängen.

Die Staatsregierung läßt beantragen:

der geehrte Landtag wolle dem Entwurf seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Oldenburg, den 8. Dezember 1906.

Staatsministerium.

R u h s t r a t.

Entwurf

eines Gesetzes für das Herzogtum Oldenburg
wegen Aufnahme einer Anleihe.

Artikel 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung von Fehlbeträgen in den Vorausschlägen des Eisenbahnbaufonds die Summe von 6 500 000 *M* zu beschaffen und zu diesem Zwecke in obigem Nennbetrage durch Ausgabe von Schuldverschreibungen Anleihen zu Lasten der Landeskasse des Herzogtums Oldenburg aufzunehmen.

Artikel 2.

Die Anleihen (Artikel 1) sind seitens der Gläubiger unkündbar. Der Staatsregierung bleibt das Recht vorbehalten, sie sowohl in ihrem Gesamtbetrage wie in ihren einzelnen Teilen und in Teilbeträgen davon zur Einlösung gegen Barzahlung des Nennwerts der Schuldverschreibungen mit einer Frist von mindestens drei Monaten zu kündigen. Auf dieses Recht kann für den Zeitraum von höchstens sechs Jahren Verzicht geleistet werden.

Artikel 3.

Falls und soweit die sofortige Ausgabe von Schuldverschreibungen (Artikel 1 und 2) unter angemessenen Bedingungen nicht angängig ist, wird die Staatsregierung ermächtigt, innerhalb des im Artikel 1 angegebenen Betrages von 6 500 000 *M* verzinsliche Schatzanweisungen auszugeben, welche in spätestens zwei Jahren wieder einzulösen sind.

Artikel 4.

Mit der Vollziehung dieses Gesetzes wird das Staatsministerium, Departement der Finanzen, beauftragt, welches insbesondere auch die nähere Einrichtung der Schuldverschreibungen und Schatzanweisungen sowie die Höhe des Zinsfußes zu bestimmen hat.

Artikel 5.

Auf Grund des Anleihegesetzes vom 12. März 1903 dürfen fernerhin keine Anleihen mehr aufgenommen werden.

Anlage 58.

An den Landtag des Großherzogtums.

Dem geehrten Landtage glaubt die Staatsregierung mitteilen zu sollen, daß sie ihre bis vor kurzem bestehende und gelegentlich auch kundgegebene Absicht, dem Landtage noch in seiner gegenwärtigen Tagung einen neuen Entwurf eines Berggesetzes vorzulegen, mit Rücksicht auf die allgemeine Lage der Geschäfte aufgegeben hat.

Die Staatsregierung hält es indes für angezeigt, bei dieser Gelegenheit ausdrücklich Nachstehendes zu erklären.

In neuerer Zeit sind von Vereinigungen von Grundbesitzern, namentlich im Amte Oldenburg, in größerer Anzahl Verträge mit hier nicht weiter bekannten Unternehmern abgeschlossen, die anscheinend den Zweck haben sollen, größere Bergwerksunternehmungen auf Salz- und Petroleumgewinnung vorzubereiten.

Die Voraussetzung, auf welcher die Rechtsbeständigkeit solcher Verträge beruht, ist die, daß die Verfügung über die im Erdboden lagernden, nur durch Bergbau zu fördernden Mineralien den Eigentümern der an der Erdoberfläche darüber liegenden Grundstücke zustehe. Nach Ansicht der Staatsregierung trifft diese Voraussetzung aber für das Herzogtum Oldenburg ebensowenig zu, wie in allen denjenigen Teilen des Deutschen Reichs, wo, wie im Herzogtum, vordem gemeines Recht galt und gemäß Art. 67, 73 und 3 des Einf.-Ges. zum Bürgerlichen Gesetzbuch auf dem Gebiete des Bergwesens noch gilt. Nach diesem steht die Verfügung über die genannten Mineralien und ihr Abbau lediglich dem Staate zu, und die im Verwaltungs-Ausschusse des XXVII. Landtags unterm 23. Februar 1900 abgegebene entgegengesetzte Erklärung des Regierungskommissars war rechtsirrig. Die Staatsregierung hält sich an diese unrichtige Erklärung umsoweniger gebunden, als sie es im finanziellen Interesse des Staats nicht verantworten zu können glauben würde, den Verzicht auf ein so bedeutendes Objekt des Staatsvermögens, auch wenn es bisher noch nicht als solches hervorgetreten ist, ohne zwingenden Grund zu befürworten. Auch die damalige Erklärung enthält einen solchen Verzicht nicht; diesen auszusprechen wäre das Staatsministerium nicht einmal befugt gewesen.

Die in demselben Landtage zur Sprache gekommenen Bedenken gegen die Annahme eines sogenannten staatlichen Bergregals, welche an den Art. 56 § 2 des Staatsgrundgesetzes anknüpften, sind nach Ansicht der Staatsregierung nicht sowohl aus dem derzeit im Landtage hervorgehobenen Grunde (Ver. S. 333), als vielmehr schon deshalb unzutreffend, weil in dem angeführten Artikel des Staatsgrundgesetzes lediglich Beschränkungen der Gewerbefreiheit behandelt werden, eine solche Beschränkung aber durch die Anerkennung eines staatlichen Bergregals gar nicht stattfindet, vielmehr nur das Ver-

fügungsrecht über die im Boden lagernden Mineralien klar- gestellt wird. Anderenfalls würde in der Inanspruchnahme dieses Rechts seitens der Grundeigentümer ebensowohl eine Beschränkung der Gewerbefreiheit gefunden werden müssen, wie in der Annahme eines staatlichen Bergregals.

Die Aufrechterhaltung des staatlichen Rechts in Bezug auf die nur durch sachkundigen Bergbau-Betrieb nutzbaren Bodenschätze rechtfertigt sich aber auch aus sachlichen Erwägungen. Der Bergbau ist seiner Natur nach nicht Sache des Landwirts, des Grundbesizers, und die Erstreckung der unterirdischen Lagerstätten der Mineralien hat mit den Grundstücksgrenzen auf der Erdoberfläche nichts gemein. Die Ab- teilung von Bergwerksfeldern, welche geeignet sind, eine gesunde Grundlage für einen rationellen Bergbau abzugeben, kann deshalb zweckmäßig nur von einer Stelle erfolgen, welche die Verfügung über die im Boden lagernden Mineralien eines größeren Gebiets hat, nicht aber in Abhängigkeit von den zufälligen Eigentümern der in zahlreichen Einzel-Parzellen zerfallenden Erdoberfläche.

Dies ist auch der Grund, weshalb fast in ganz Deutsch- land, auch in Preußen, wo das Bergregal durch das Gesetz vom 24. Juni 1865 aufgegeben ist, die Verfügung über die Mineralien in der Erde den Grundeigentümern entzogen ist. (Eine Ausnahme macht nur die Provinz Hannover, wo eine abweichende besondere Rechtsentwicklung anerkannt ist, die zu verallgemeinernden Schlussfolgerungen nicht berechtigt.)

Wenn dies in Preußen und nach seinem Vorbilde in einer Reihe anderer Bundesstaaten in der Form geschehen ist, daß der Grundsatz der sog. Bergbaufreiheit eingeführt wurde, so ist es zwar richtig, daß unter dieser Rechtsordnung der Bergbau sich, namentlich in Preußen, zu hoher Blüte entwickelt hat, indem die Bergbaufreiheit dem Bergbau große finanzielle Mittel und viele Arbeitskraft zugeführt und dem Unternehmungsgeist gewaltigen Ansporn gegeben hat. In neuerer Zeit hat aber der durch das Prinzip der Bergbau- freiheit gewährte Rechtsanspruch des sündigen Nutzers auf Verleihung des Bergwerkseigentums zu erheblichen Miß- ständen geführt. Die durch die Entwicklung der modernen Technik geschaffene Möglichkeit, auch tief gelegene Lager- stätten in kurzer Zeit aufzuschließen und zum Abbau vorzu- richten, verbunden mit dem Streben nach schnellem Gewinn, haben dahin geführt, daß die Bodenschätze durch zahllose Tiefbohrungen aufgeschlossen wurden und daß die Gefahr ein- trat, daß gerade die besten Vorkommen in die Hände einiger weniger sehr kapitalkräftiger Bohrgesellschaften geraten und in wenigen Jahrzehnten zum Verhiebe gelangen würden. Auch in Preußen hat man sich daher veranlaßt gesehen, durch das Gesetz vom 5. Juli 1905 (sog. lex Gamp) das Nutzungsrecht auf Steinkohlen, Stein- u. Kalisalz einseitigen auszuschalten. Denn es widerspricht modernen volkswirtschaftlichen An- schauungen durchaus, daß die Nutzungsfelder, welche unter Umständen Werte von vielen Millionen darstellen, nach Er- füllung nicht bedeutender formaler Voraussetzungen den Nutzern fast umsonst zur freien Verfügung in den Schoß geworfen werden, sodaß der Bodenreichtum fast nur den Unternehmern zugute kommt, anstatt in erster Linie auch der Allgemeinheit zum Vorteil zu dienen.

Deshalb muß es für richtig und zeitgemäß angesehen werden, von der Einführung des Prinzips der Bergbau-

freiheit ganz abzusehen und die Minerallagerstätten der freien Verfügung des Staats, dem sie nach dem geschichtlichen Recht ohnedies zustehen, vorzubehalten. Nur so kann eine wirtschaftliche Nutzung derselben im Interesse des allgemeinen Wohls sichergestellt und eine angemessene Beteiligung der Gesamtheit an den reinen Erträgen dieser Urproduktion ermöglicht werden.

Dieselbe Gewähr vermag der sog. Grundeigentümerbergbau nach keiner Richtung hin zu leisten; auch nicht einmal den Grundbesitzern selbst.

Legt man die Verhältnisse des Kalibergbaus, welcher anscheinend am ersten für das Herzogtum in Betracht kommen wird, zu Grunde, so hat man es mit einem Bergwerksbetrieb zu tun, welcher außerordentlich kostspielige Anlagen erfordert und durch Wassereinbruch in besonders hohem Grade gefährdet ist. Daraus folgt zunächst, daß nur ein äußerst kapitalkräftiger Unternehmer einen solchen Betrieb in Angriff nehmen kann. Der große Einsatz und das erhebliche Risiko führen aber ferner dazu, daß der Unternehmer nicht geneigt sein wird, dem einzelnen Grundeigentümer einen irgend erheblichen Anteil am Gewinn zu überlassen, und zwar um so weniger, als bei dem gegenwärtigen Rechtszustande im Herzogtum der Grundeigentümer garnicht einmal in der Lage wäre, dem Unternehmer eine vererbliche und veräußerliche Abbaurechtigkeit einzuräumen, auch wenn die unter seinem Grundstück lagernden Mineralien seiner Verfügung unterlägen. Der in den abgeschlossenen Verträgen verschiedentlich ausgedrohte Förderzins bedeutet im Verhältnis zu dem Gewinn, den der Unternehmer bei erfolgreichem Kalibergbau zu erzielen vermag, doch immer nur einen allzu bescheidenen Anteil an diesem Gewinn zu Gunsten des Landes, in welchem die Bodenschätze gehoben werden.

Daß solche Verträge manchmal auch nur Gegenstand einer das öffentliche wie das private Interesse gleichermaßen schädigenden Spekulation ohne die ernstliche Absicht soliden Bergwerksbetriebes sind, mag nur beiläufig erwähnt werden.

In einer weit günstigeren Lage ist der Staat, der, auch abgesehen von dem seiner Verwaltung unterstehenden eigentlichen staatlichen Grundvermögen, in ideellem Sinne die Interessen des gesamten Grundbesitzes innerhalb seines Gebietes in sich verkörpert und zusammenfaßt. Er kann durch geeignete Maßnahmen, die dem Privaten nicht zur Verfügung stehen, sich einen gebührenden Einfluß auf eine rationelle Gestaltung des Bergwerksbetriebes vorbehalten, er vermag aber auch in wirksamerer Weise eine angemessene Beteiligung der Gesamtheit an den Erträgen einer die Bodenschätze des Landes ausschließenden Bergbauindustrie sicherzustellen.

Die weitaus größte Mehrheit der Deutschen Bundesstaaten hat deshalb auch in der neueren Berggesetzgebung das Regal des Staats in Bezug auf Stein- und feibrechende Salze aufrechterhalten oder, soweit es durch die inzwischen nach dem Vorbilde Preußens eingeführte Bergbaufreiheit beseitigt war, gesetzlich von neuem festgelegt; so Sachsen, Baden, Mecklenburg-Schwerin, Anhalt, Bayern, Württemberg, die thüringischen Bundesstaaten, neuerdings namentlich Schaumburg-Lippe und auch Lübeck und Bremen.

Aus diesen Erwägungen heraus ist die Staatsregierung seit entschlossen, an dem nach ihrer Ansicht auch dem Oldenburgischen Staate im Herzogtum zustehenden allgemeinen

Bergregal in dem Sinne des ausschließlichen Verfügungsrechts über die in der Erde lagernden Mineralien festzuhalten und jedem Versuche eines unbefugten Abbaus derselben mit allen zu Gebote stehenden Mitteln entschieden entgegenzutreten.

Dabei ist die Staatsregierung durchaus bereit, der seinerzeit vom Landtage gegebenen Anregung, dem Grundeigentümer eine vorzugsweise Beteiligung an dem Gewinn eines etwa im Lande sich entwickelnden Bergbaues zu sichern, dadurch weitgehend Rechnung zu tragen, daß den Gemeinden und Schulachten, unter deren Feldmarken Bergbau umgeht, ein angemessener Teil der dem Staate durch Abgaben oder Auflagen zufließenden besonderen Einnahmen aus dem Bergbau mit der Maßgabe zugewiesen wird, diese Einnahme zunächst zur Deckung der auf den Grundbesitz entfallenden Kommunal-lasten zu verwenden.

Im Fürstentum Lübeck werden die Verhältnisse voraussichtlich ebenso liegen, wie im Herzogtum. Die deswegen anzustellende Prüfung hat indeß noch nicht abgeschlossen werden können.

Die Staatsregierung hat die Abgabe dieser Erklärung für geboten gehalten, um über ihren grundsätzlichen Rechtsstandpunkt keinen Zweifel mehr bestehen zu lassen, und um die Grundbesitzer des Landes, soweit es an ihr liegt, vor zwecklosen Ausgaben bei Abschluß von Verträgen, die ihres Erachtens nicht rechtswirksam sind, zu bewahren.

Oldenburg, den 10. Dezember 1906.

Staatsministerium.

Willich.

Anlage 59.

An den Landtag des Großherzogtums.

Der Gefängnisanstalt in Oldenburg in östlicher Richtung gegenüber liegt die unbebaute Parzelle $\frac{119}{6}$ der Flur 9 der Stadtgemeinde Oldenburg. Falls auf derselben einmal ein Haus gebaut würde, so könnte von ihm aus leicht mit den Gefangenen im östlichen Flügel der Anstalt korrespondiert werden. Die Staatsregierung hält es daher, um dies zu verhindern, für sehr erwünscht, daß diese Parzelle für den Staat erworben werde. Der Eigentümer der Parzelle hat sich bereits zu Protokoll der Großherzoglichen Domäneninspektion bereit erklärt, dieselbe für den Preis von 1500 *M* zum sofortigen Antritt lastenfrei dem Staat zu verkaufen. Da die Parzelle 3,99 ar groß ist, dürfte der verlangte Kaufpreis als angemessen bezeichnet werden können.

Die Staatsregierung beantragt daher:

der geehrte Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß zum Ankauf der bezeichneten Parzelle für das Jahr 1907 die Summe von 1500 *M* unter den außerordentlichen Ausgaben zur Verfügung gestellt werde.

Oldenburg, den 15. Dezember 1906.

Staatsministerium.

Willich.



Anlage 60.

An den Landtag des Großherzogtums.

Nachdem der Landtag den selbständigen Antrag des Abgeordneten Müller, betreffend Verlängerung des Braker Piers um 300 Meter, der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen hat, und vom Antragsteller die Erklärung abgegeben ist, daß die Stadt Brake voraussichtlich bereit sei, die Landeskasse 20 Jahre hindurch schadlos zu halten, falls die Braker Hafenkasse nicht aus ihren eigenen Einnahmen die Zins- und Tilgungsbeträge für die durch Anleihe zu beschaffenden Baukosten zu decken vermöge, sind die finanziellen Bedenken der Staatsregierung gegen den beschleunigten Ausbau der Pieranlagen fortgefallen. Sie setzt aber voraus, daß für 1908 erhebliche Mittel für die Erweiterung der Gleise auf dem Bahnhof Brake zur Verfügung gestellt werden, da die vorhandenen Gleise nicht zur Bewältigung eines verstärkten Rangierbetriebes ausreichen.

Die Staatsregierung läßt beantragen:

der Landtag wolle zur Verlängerung des Piers in Brake den Betrag von 370 000 M mit der Maßgabe bewilligen, daß die Baukosten bis zu der angegebenen Summe für Rechnung der Braker Hafenkasse angeliehen, jährlich mit höchstens 4 % verzinst und mit 1 % getilgt werden, und ferner unter der Bedingung, daß die Stadt Brake sich für einen Zeitraum von 20 Jahren, von dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung der neuen Anlage an gerechnet, verpflichtet, die zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe am Schlusse jedes Kalenderjahres erforderlichen Beträge zur Verfügung zu stellen, falls oder soweit sie nicht aus den Überschüssen der Braker Hafenkasse desselben Jahres gedeckt werden können.

Oldenburg, den 19. Dezember 1906.

Staatsministerium.

Willich.