

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Heimatkunde des Herzogtums Oldenburg

Schwecke, W.

Bremen, 1913

Die Eisenbahnen. Von Regierungsrat F. Mutzenbecher.

urn:nbn:de:gbv:45:1-3847



Die Eisenbahnen.

Von Regierungsrat **J. Müzenbecher.**

Das Eisenbahnnetz. Am 15. Juli 1867 wurde die Strecke Oldenburg—Bremen als erste Eisenbahn im Herzogtum dem Betriebe übergeben. Bis dahin war unser Heimatland wohl das einzige Land in Deutschland, das noch ohne Eisenbahnen war. Die Lage des Herzogtums erklärt dieses Zurückbleiben; denn ohne einen Anschluß an die in den benachbarten Staaten belegenen Knotenpunkte war der Ausbau der Schienenwege nicht denkbar. Die Verzögerung ist ein Vorteil gewesen, weil von der Bauerlaubnis an Privatunternehmer abgesehen wurde und von vornherein der Staat Bau und Betrieb in die Hand nahm. In der verhältnismäßig kurzen Zeit von 9 Jahren nach der Inbetriebnahme der ersten Strecke ist der Kern des oldenburgischen Eisenbahnnetzes vollendet worden. Mit der Eröffnung der Strecke Ihrhove—Neuschanz am 26. November 1876 sind sämtliche oldenburgische Hauptbahnen dem Betriebe übergeben: Bremen—Oldenburg (44,39 km), Oldenburg—Wilhelmshaven (52,38 km), Oldenburg—Leer (55,01 km), Sande—Fever (12,96 km), Hude—Nordenham (43,65 km), Oldenburg—Osnabrück (113,12 km) und Leer—Ihrhove—Neuschanz (26 km). Als wenn neue Kraft gewonnen werden sollte, stockt die Erweiterung des Netzes weitere neun Jahre fast vollständig. Dann beginnt mit der Strecke Ahlhorn—Bechta (eröffnet 1885) der Bau des Nebenbahnnetzes, das nach der Fertigstellung der Strecke Varel—Rodenkirchen in der Hauptsache als abgeschlossen gelten kann. Die Nebenbahnen haben eine Länge von 339,45 km. Hauptbahnen und Nebenbahnen zusammen bieten das Bild eines in sich abgeschlossenen, alle Landes-

teile gleichmäßig durchziehenden Eisenbahnnetzes. Im Gebiete des Herzogtums liegen 575,06 km; der Rest entfällt auf Preußen (105,10 km), Bremen (8,30 km) und die Niederlande (0,88 km).

Kleinbahnen. Außer den Haupt- und Nebenbahnen sind voll- und schmalspurige Kleinbahnen entstanden und zwar im Herzogtum (Bahngesetz vom 7. Januar 1902):

1. Die dem Staate gehörende schmalspurige Inselbahn auf Wangerooge (11,25 km), die den Verkehr zwischen dem Dorfe und den beiden Anlegern im Anschluß an die Dampferfahrten vermittelt. Die Staatsbahn führt den Betrieb in den Sommermonaten, die Gemeinde Wangerooge in den Wintermonaten.
2. Die der Gemeinde Dinklage gehörende vollspurige, vom Staat für Rechnung der Gemeinde betriebene Kleinbahn Lohne—Dinklage (7,93 km).
3. Die dem Amtsverband Butjadingen gehörende und von ihm betriebene vollspurige Kleinbahn von Nordensham nach Eckwarderhörne (30,1 km).
4. Die dem Amtsverband Cloppenburg gehörende und von ihm betriebene schmalspurige Kleinbahn von Cloppenburg nach der Landesgrenze bei Lindern (29,2 km).
5. Die Kleinbahn Delmenhorst—Harpstedt (22,5 km). Von der Betriebslänge entfallen 4,9 km auf das Herzogtum Oldenburg.
6. Die der Gemeinde Edewecht gehörende vollspurige, vom Staat für Rechnung der Gemeinde betriebene Kleinbahn Zwischenahn—Edewecht (6,99 km).

Das Herzogtum hat den Vergleich mit anderen Ländern nicht mehr zu scheuen. Nach Feststellungen für das Jahr 1908 entfallen in Deutschland:

auf 10 000 Einwohner:	10,8 Kilometer	} Eisenbahnen.
„ 100 qkm Flächeninhalt:	13 „	

Im Herzogtum Oldenburg entfallen:

auf 10 000 Einwohner (Volkszählung 1910):	17,0 km,
„ 100 qkm:	12,4 km.

Oldenburg—Wilhelmshaven. Unter den Staatsbahnstrecken nimmt die Oldenburg—Wilhelmshavener Bahn eine besondere Stellung ein. Sie ist nach dem Staatsvertrage vom 16. Februar 1864 von Preußen gebaut worden und steht noch jetzt im Eigentum des preussischen Staates. Den Betrieb führt Oldenburg gegen Zahlung einer Pacht, die sich nach der Bruttoeinnahme der Bahn bemißt. Die Bruttoeinnahme wird zwischen Preußen und Oldenburg geteilt. Oldenburg erhält für das Kilometer Betriebslänge vorab 2400 *M*; die weitere Einnahme bis zu 8000 *M* für das Kilometer wird je zur Hälfte geteilt, von dem Rest erhält Preußen 60 %, Oldenburg 40 %. Die Kosten der Ergänzungen der Bahnanlagen trägt der Eigentümer ohne Rücksicht auf ihre Höhe. Oldenburg zahlt alle persönlichen und sachlichen Ausgaben und ist verpflichtet, den baulichen Zustand der Bahn zu erhalten. Auf Grund



dieser Vertragsbestimmungen hat Preußen seit Jahren eine glänzende Verzinsung seines jeweiligen Anlagekapitals erhalten:

	Preussisches Anlagekapital	Oldenburg. Abführung	Verzinsung
1905.	8 467 531	951 500	11,24 %
1906.	8 544 744	998 060	11,68 %
1907.	9 784 620	1 045 858	10,69 %
1908.	11 074 167	1 096 550	9,90 %
1909.	11 636 818	1 137 194	9,77 %
1910.	12 078 195	1 261 353	10,44 %
1911.	12 177 801	1 395 537	11,46 %
1912.	12 671 809	1 576 598	12,44 %

Die Höhe der Oldenburgischen Abführung läßt erkennen, daß der Vertrag für den Betriebsführer nicht günstig ist. Im Jahre 1912 sind von der Bruttoeinnahme 56,3 % an Preußen gezahlt; auch dieser Prozentsatz beweist, daß der Pachtzins ein hoher ist, weil die Betriebsausgaben bei der Verwaltung des ganzen Netzes mehr als 56,3 % der Einnahmen ausmachen.

Finanzielle Ergebnisse. Über die Einnahmen und Ausgaben des Betriebes wird die Betriebskassenrechnung für das Kalenderjahr geführt. Aus der Betriebskasse werden neben den Kosten für die Unterhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen und der Betriebsmittel die Kosten für Ergänzungsbauten im Einzelbetrage bis einschließlich 100 000 *M* (bis 1910 einschl. 60 000 *M*) bestritten. Der Betriebsüberschuß wird zur Zahlung der Eisenbahnsteuer für die auf preussischem Gebiet belegenen Bahnstrecken und zur Verzinsung und Abtragung des „Anlagekapitals“ verwendet. Der verbleibende Rest wird an den Eisenbahnbaufonds oder an die Landeskasse abgeführt.

Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen (die Betriebszahl) ist in den einzelnen Jahren schwankend. Diese Erscheinung erklärt sich in erster Linie aus der Tatsache, daß die Ausgaben für Erneuerungen und Ergänzungen die Jahre verschieden belasten. Die Betriebszahl wird in Oldenburg durch besondere Verhältnisse ungünstig beeinflusst, denn die Betriebskasse trägt die Vergütungen für die Mitbenutzung der im Eigentum anderer Verwaltungen stehenden Gemeinschaftsbahnhöfe und Gemeinschaftsstrecken, und dadurch auch die anteiligen Kosten der Verzinsung dieser Anlagen und die volle Entschädigung für den Betrieb der Oldenburg—Wilhelmshavener Bahn; sie ist also mit Beträgen belastet, die bei anderen Bahnen in solchem Umfange nicht zu verzeichnen sind. Aus der nachstehenden Übersicht ergeben sich die finanziellen Ergebnisse der letzten Jahre. Die Betriebszahlen anderer Staatsbahnverwaltungen aus den Jahren 1908, 1910 und 1911 sind zum Vergleich beigelegt:

Übersicht der Betriebsergebnisse.

	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
1. Betriebseinnahme.....	12 819 678	14 246 501	15 597 039	16 220 710	17 196 222	18 699 085	20 426 158	22 280 447
2. Betriebsausgabe.....	8 721 771	10 600 908	11 825 105	12 029 821	13 598 052	13 622 194	15 237 417	17 285 028
3. Uberschuß.....	4 097 907	3 645 593	3 771 934	4 190 889	3 598 170	5 076 891	5 188 741	4 995 419
4. Betriebszahl.....	68,03 %	74,11 %	75,82 %	74,16 %	79,08 %	72,85 %	74,60 %	77,58 %
5. Verwendung des Betriebsüberschusses:								
a) Eisenbahnsteuer.....	4 109	6 474	4 551	3 533	5 085	3 599	5 817	4 903
b) Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals.....	1 795 406	1 829 825	1 860 326	1 991 852	2 156 501	2 275 362	2 411 947	2 514 929
c) Vorfierung an den Baufonds.....	2 298 392	1 809 294	1 907 057	2 195 504	1 436 584	2 797 930	2 770 977	2 475 587
6. Betriebszahl anderer Staatsbahnen:								
Reichs-eisenbahnen	82,1	72,3	73,3	73,8	77,8	86	77,7	
1908.....								
1910.....	75,7	67,2	66,0	70,6	68,3	71,6	72,4	
1911.....	70,1	65,2	63,6	67,1	70,4	69,0	73,7	

Das Anlagekapital. Der Ausdruck „Anlagekapital“ ist bereits gebraucht worden (vergl. oben 5 b), indessen in ungenauer Anwendung; wenn von Verzinsung des Anlagekapitals die Rede war, so war die Verzinsung der Eisenbahnschuld des Staates gemeint.

Unter Anlagekapital werden alle auf den Bau der Bahn ursprünglich und nachträglich verwendeten Barsummen verstanden, einschließlich oder ausschließlich des Wertes der abgegangenen, also nicht mehr zu unterhaltenden Bahnanlagen und Betriebsmittel. Das Anlagekapital einschließlich der Wangerooger Anlagen und des Dampfers Wangerooge, setzte sich Ende 1911 aus folgenden Beträgen zusammen:

1. Anlagekapital der Bahn Oldenburg—Wilhelmshaven ..	12 177 801 <i>M</i>
2. Unverzinsliche Zuschüsse:	
a) von Preußen und den Niederlanden zum Bau der Bahn Isthove— Neuschanz.....	2 006 404 <i>M</i>
b) von Amtsverbänden und Gemeinden auf Grund der Nebenbahngesetze: α. für Grunderwerb 1 614 669 <i>M</i> β. 10% der Bau- kosten	1 240 882 <i>M</i> 2 855 551 <i>M</i> 2 855 551 "
c) vom Reich, Bremen und Gemeinden für verschiedene Anlagen	370 450 "
zusammen...	5 232 405 <i>M</i> = 5 232 405 "
3. a) Bremisches Anlagekapital für den von Bremen erbauten Teil der Bremer Bahn	2 065 619 "
b) Niederländisches Anlagekapital des auf Niederländischem Gebiete belegenen Teils der Bahn Isthove—Neuschanz	791 956 " 2 857 575 <i>M</i> = 2 857 575 "
4. Zahlung Preußens wegen Unterlassung des Ausbaus der Südbahn	3 000 000 "
5. Eisenbahnschuld ohne Berücksichtigung der Abtragung der Prämienanleihe von 1871 nach der Reichsstatistik	64 151 818 "
6. Aufwendungen für Ergänzungen aus:	
a) dem früheren Erneuerungsfonds ...	6 105 238 <i>M</i>
b) der Betriebskasse	5 121 460 "
c) den Überschüssen der Betriebskasse usw.	16 905 056 "
	28 131 754 <i>M</i> = 28 131 754 "
im ganzen...	115 551 353 <i>M</i>
Wird hiervon der Wert der abgegangenen Bahn- anlagen und Betriebsmittel abgezogen mit.	5 554 008 "
so bleiben als Anlagekapital	109 997 345 <i>M</i>

Werden die Summen zu 1 und 3 mit 15 035 376 *M* abgezogen, weil Pachtzahlung und Verzinsung aus der Betriebskasse gedeckt werden, so verbleibt als Anlagekapital die im Jahresbericht der Eisenbahnverwaltung nachgewiesene Summe von 94 961 969 *M*.

Dieses Anlagekapital ist nach dem Überschuss des Jahres 1911 mit 5,46% verzinst worden. In den vorhergehenden Jahren betrug die Verzinsung des jeweiligen, in gleicher Weise ermittelten Anlagekapitals: 1910 5,65%; 1909 4,28%; 1908 5,31%; 1907 5,01%; 1906 5,17%; 1905 6,26%.



Abtragungen. Die oben unter 5 mitgeteilte Eisenbahnschuld ist im Verhältnis zum gesamten Anlagekapital nicht hoch; die Summe der Aufwendungen aus den eigenen Erträgen (Ziffer 6) erscheint dagegen beträchtlich. Es kommt hinzu, daß aus den Überschüssen der Betriebskasse bis 1910 ein — erst 1912 verausgabter — Fonds von einer Million für die Barel-Rodenkirchener Bahn gesammelt und für die Unterstützung nicht staatlicher Bahnen eine weitere Million verausgabt worden ist. (Huchting—Thedinghausen 30 000 *M*; Butjadinger Kleinbahn 682 400 *M*; Lohne—Dinklage 138 000 *M*; Cloppenburger Kleinbahn 90 800 *M*; Kleinbahn Zwischenahn—Edewecht 105 000 *M*).

Endlich ist von der oben nachgewiesenen Schuld (rund 64 Millionen) ein Betrag von rund 6 500 000 *M* aus den Überschüssen abgetragen worden; denn in Ziffer 5 b der Übersicht der Betriebsergebnisse sind Beträge enthalten, die der Abtragung der Prämienanleihe von 1871 dienen.

Aus den eigenen Erträgen sind demnach im ganzen rund 36¹/₂ Millionen aufgebracht worden. Angesichts dieser Zahl wird man leicht zu der Meinung kommen, daß die finanzielle Lage der Staatsbahnen eine vorzügliche ist. Es darf aber nicht übersehen werden, daß zu prüfen bleibt, ob die in das Unternehmen gesteckten Werte noch in vollem Umfange vorhanden sind. Dieses ist zweifellos nicht der Fall. Ein Teil der Werte (berechnet auf 5 554 008 *M*) ist bereits vernichtet. Der Abgang anderer steht unmittelbar bevor; man denke nur an den Abbruch des Bahnhofgebäudes in Oldenburg. Auch die noch nicht abgegangenen Anlagen und Betriebsmittel sind durch ihren Gebrauch mehr oder minder fortgesetzt abgenutzt worden. Diese Abnutzungen machten Rücklagen erforderlich und zwar in solcher Höhe, daß die notwendig werdenden Erneuerungskosten Deckung finden können. Solche Rücklagen sind für ein Eisenbahnunternehmen um so höher zu bemessen, als vielfach die Bedürfnisse des Betriebes oder die Fortschritte der Technik zu einem vorzeitigen Vernichten von Anlagen den Anlaß geben. Um ein Bild von dem wirklichen Stande des Unternehmens zu erhalten, muß also festgestellt werden, wie hoch der Verschleiß der Anlagen usw. zurzeit zu bewerten ist. Diese Summe, die bar vorhanden sein muß oder zu Ergänzungen, die den Wert des Unternehmens erhöhen, verwendet worden sein kann, ist abzuziehen von der Summe der bisherigen Erträge, und erst der Rest kann als „Abschreibung“ gelten; sie ist für die ganze zurückliegende Zeit nicht festgestellt. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß sie eine erhebliche ist.

Reinertragsberechnung. Erst in neuerer Zeit ist man dazu übergegangen, für jedes Jahr den eigentlichen Reinüberschuß des Betriebes festzustellen. Anlaß hierzu gab der Bau neuer Bahnen ohne ausreichende Rente und die Verwendung eines Teils der Eisenbahnüberschüsse für allgemeine Landes Zwecke. Auf Grund des Gesetzes vom 27. Mai 1903 Art. 4 wird jährlich eine Reinertragsberechnung aufgestellt. Dem Betriebskassenüberschuß nach Abzug der Eisenbahnsteuer und der zur Verzinsung und Abtragung erforderlichen Summe werden die nach Erfahrungssätzen ermittelten und zum Teil geschätzten Kosten der Unterhaltung und des jährlichen Verschleißes des beweglichen und unbeweglichen Materials gegenübergestellt, soweit diese nicht

durch Aufwendungen aus der Betriebskasse für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzungen der Anlagen und Betriebsmittel ausgeglichen sind. Es wird also festgestellt, ob oder in welchem Umfange die Aufwendungen der Betriebskasse einen Ersatz bieten für die tatsächliche Abnutzung. Daß in diese Rechnung auch die Unterhaltung einbezogen ist, welche Jahr für Jahr die Betriebskasse in vollem Umfange leistet, ist, theoretisch betrachtet, überflüssig; maßgebend hierfür war die Erwägung, daß die Rechnung einfacher wird, wenn auf die Unterscheidung zwischen Unterhaltung und Erneuerung bei Ermittlung des Verschleißes und der Aufwendungen verzichtet wird. Die Reinertragsberechnung (seit 1906) bietet nachstehende Zahlen:

	1906	1907	1908	1909	1910	1911
	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>	<i>M</i>
1. Die Kosten des Verschleißes betragen	2 688 784	2 942 067	3 240 326	3 430 493	3 652 179	3 850 374
2. Die Betriebskasse hat aufgewendet für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung...	2 553 642	2 880 966	2 747 922	3 525 697	3 008 469	3 620 846
3. Somit Fehlbetrag an Aufwendungen	135 142	61 101	492 404	—	643 710	229 528
Somit Überschuß an Aufwendungen	—	—	—	95 204	—	—
4. Die Ablieferung — abzüglich Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals — hat betragen	1 809 293	1 907 057	2 195 504	1 436 584	2 797 930	2 770 978
5. Demnach wirklicher Gewinn.	1 674 151	1 845 956	1 703 100	1 531 788	2 154 220	2 541 450

In den Jahren 1906—1911 haben die Staatsbahnen demnach im ganzen einen Reingewinn von 11 450 665 *M* = jährlich 1 908 444 *M* erzielt. Für allgemeine Landes Zwecke sind 2 700 000 *M* (1908 700 000 *M*, 1907, 1909, 1910 und 1911 je 500 000 *M*), zur Unterstützung nichtstaatlicher Eisenbahnunternehmungen 1 000 000 *M* verwendet worden.

Nach Abzug der 2 700 000 *M* und der 1 000 000 *M* verbleibt ein Rest von 7 750 665 *M*.

Dieser Betrag ergibt die Abschreibung, welche tatsächlich erfolgt ist. Dabei ist unberücksichtigt geblieben, daß in dem Posten „Verzinsung des Anlagekapitals“, welcher von den Ablieferungen in Abzug gebracht wurde (Ziffer 4), eine Abtragung des Anlagekapitals in Höhe von jährlich rund 275 000 *M* enthalten ist. Diese Summe geht der Abtragung hinzu, so daß in der Zeit 1906—1911 im ganzen 9 400 665 *M* als abgetragen gelten können. Es ist dabei ohne Bedeutung, daß aus diesen Beträgen ein besonderer Fonds in Höhe von 1 Million angesammelt worden ist, aus dem die Kosten der Bahn Barel—Kodenkirchen gedeckt werden.

Da ähnliche Berechnungen für die Zeit vor 1906 fehlen, läßt sich ein zuverlässiges Bild darüber nicht geben, wie hoch die Abtragungen seit Bestehen des Unternehmens sich etwa stellen.



Höhe des Anlagekapitals für 1 km. Das Anlagekapital der rein oldenburgischen Strecken ist oben mit 94 961 969 *M*, in der Statistik des Reichs-Eisenbahn-Amtes für 1911 mit 94 558 591 *M* beziffert. Letztere geht zum Teil von anderen Gesichtspunkten aus; es werden z. B. die Kosten der abgegangenen Anlagen nicht abgesetzt, Grunderwerbskosten der Kommunalverbände und die Aufwendungen für die Inselbahn und den Dampfer Wangerooge nicht berücksichtigt. Will man die Höhe des Anlagekapitals auf 1 Kilometer Betriebslänge mit den entsprechenden Aufwendungen anderer Bahnen vergleichen, so muß von den Zahlen der Reichsstatistik ausgegangen werden. Nach diesen beträgt das Anlagekapital auf 1 Kilometer Betriebslänge:

bei den Oldenburgischen Staatsbahnen	157 916 <i>M</i>
„ „ Preussischen	303 406 „
„ „ Sächsischen	420 224 „
„ „ Württembergischen	402 904 „
„ „ Mecklenburgischen	117 354 „

Die Entwicklung des Verkehrs. Der Verkehr der Eisenbahnen hat sich glänzend entwickelt. Die Nebenbahnen haben sich als starker Verkehrszubringer für die Hauptbahnen erwiesen. Diese Tatsache ist ausschlaggebend gewesen für den Entschluß, Strecken zu bauen, die nur eine bescheidene Verzinsung versprechen. In den Ertragsberechnungen für die neuen Strecken Cloppenburg—Friesoythe—Ocholt—Westerstede—Grabstede und Barel—Nordenkirchen wurden die für die alten Bahnen zu erwartenden Mehreinnahmen nach Abzug der Selbstkosten als Einnahmen der zu erbauenden Bahnen betrachtet. So ließ es sich rechtfertigen, den wenig bevölkerten, rein ländlichen Gebieten die Vorteile des Anschlusses an das Staatsbahnnetz zu verschaffen. Die Angliederung der wenig ertragreichen Nebenbahnen wurde leicht überwunden, denn die Verkehrszahlen zeigen nicht allein eine erfreuliche absolute Steigerung, sondern auch eine Erhöhung der Einnahme für das Kilometer Bahnlänge mit nur geringen Schwankungen. In der nachstehenden Übersicht findet sich zunächst das Jahr 1885 aufgeführt, das letzte Jahr vor der Betriebsöffnung von Nebenbahnen; sodann ist von 1895 an jedes fünfte Jahr und das Jahr 1912 berücksichtigt. Die Zahlen der Jahre 1905 und 1910 sind von besonderer Bedeutung für den Personenverkehr, weil 1905 noch der alte Personentarif bestand, während sich im Jahre 1910 die Wirkungen der Personentarifreform (1. Mai 1907: Aufhebung der Rückfahrkarten, Erhebung von Schnellzugzuschlägen, Einführung der vierten Wagenklasse) und der Fahrkartensteuer (1. August 1906) voll geltend machen.

Die kilometrische Einnahme ist von Jahr zu Jahr gestiegen; nur 1900 sinkt sie im Güter- und Vieh-Verkehr gegenüber 1895. Die Einnahme aus der Militärbeförderung weist 1905 gegenüber 1900 einen Rückgang auf infolge Herabsetzung des Beförderungspreises für Militär von 1,5 Pfg. für 1 km auf 1 Pfg. Die IV. Klasse hat 1885—1905 keine Bedeutung, weil sie bis zur Tarifreform nur auf den Strecken Quakenbrück—Osnabrück und Leer—Neuschanz auf Grund der Staatsverträge mit Preußen geführt wurde.



Überſicht der Verkehrsentwicklung.

	1885	1895	1900	1905	1910	1912
1. Länge der Hauptbahnen	347	347	347	347	347	350
Länge der Nebenbahnen	23	95	219	247	317	317
am Jahresſchluß						
2. Betriebsmaterial: Zahl der						
a) Lokomotiven	66	106	132	140	176	194
b) Perſonwagen	150	198	220	267	336	365
c) Gepäckwagen	26	41	55	63	80	90
d) Güterwagen einſchl. Arbeitswagen	882	1 301	1 480	1 855	3 122	3 831
3. Geleiſtete Zugkilometer	1 437 404	2 602 176	3 115 444	3 674 349	4 971 034	5 556 003
4. Geleiſtete Güterwagenachskilometer.	21 781 295	39 641 258	47 825 089	63 913 980	97 728 231	124 776 905
5. a) Beförderte Perſonen	2 252 866	3 829 614	5 410 513	7 399 832	9 372 535	11 248 978
b) Einnahmen aus dem Perſonenverkehr i. M.						
α) aus der I. Klaſſe	12 546	26 396	28 015	29 184	29 762	33 619
β) " " II. "	399 907	509 612	632 122	770 734	691 633	728 290
γ) " " III. "	1 121 175	1 848 263	2 481 503	3 211 536	2 703 610	3 116 779
δ) " " IV. "	2 817	11 750	15 737	12 459	1 753 031	1 982 396
e) " Militär uſw.						
Beförderung	71 343	127 628	133 290	121 357	175 966	207 275
Zuſammen	1 607 788	2 523 649	3 290 667	4 145 270	5 354 002	6 068 359
für 1 km Betriebslänge	4 542	5 781	5 917	7 178	8 107	9 191
c) die Perſon zahlte durchschnittlich für 1 km	3 ₰	3 ₰	2,8 ₰	2,4 ₰	2,4 ₰	2,4 ₰
6. Gepäck:						
a) Beförderte Tonnen	4 244	6 091	8 656	11 372	19 157	22 946
b) Einnahme in M.	68 162	88 843	124 382	161 560	229 726	274 418
c) Einnahme auf 1 km Betriebslänge in M.	193	204	224	280	348	416
7. Vieh:						
a) Beförderte Stückzahl	208 727	358 741	457 792	595 996	931 114	1 234 008
b) Einnahme in M.	224 469	302 708	359 790	457 027	622 916	704 155
c) Einnahme auf 1 km Betriebslänge in M.	637	690	644	788	940	1 058
8. Güter:						
a) Beförderte Tonnen ohne Dienſtgut	647 147	1 276 475	1 662 505	2 311 837	3 475 420	4 747 481
b) Einnahme einſchl. Nebengebühren in M.	2 126 922	3 990 763	4 711 107	6 459 676	9 633 116	11 983 095
c) Einnahme auf 1 km	6 038	9 092	8 436	11 142	14 540	18 002
d) Tonnenkilometer	46 614 657	87 964 080	109 088 816	151 346 253	227 968 067	302 252 891
e) Jede Tonne brachte für das km	4,4 ₰	4,2 ₰	4,1 ₰	4,1 ₰	4 ₰	3,8 ₰



Beförderungspreise. Die Zahlen bringen den Beweis, daß die Beförderungspreise im Durchschnitt gesunken sind. Im Jahre 1885 zahlte die Person für das Kilometer durchschnittlich 3 Pfg., 1912 2,4 Pfg. Die Verbilligung erklärt sich aus der allgemeinen Einführung der IV. Klasse im Jahre 1907, die Abwanderungen von der II. in die III. und von der III. in die IV. Klasse zur Folge hatte. 1912 wurden 40,55 % der Personenkilometer in der IV. Klasse zurückgelegt. Allerdings lassen die Zahlen die Verbilligung durch Einführung der IV. Klasse nicht klar erkennen; denn der durchschnittliche Beförderungspreis beträgt auch 1905 bereits 2,4 Pfg. Der Durchschnittspreis für 1905 ist indessen künstlich gefunden. Damals bestanden die sogenannten Landeskarten, d. h. Monatskarten, die beliebig für das ganze Netz galten. Der billige Preis machte die Landeskarten außerordentlich beliebt (Preis in der II. Klasse 30 M, in der III. Klasse 20 M für einen Kalendermonat), so daß 1905 verkauft wurden einschließlich der Nebenkarten zum halben Preis (für Familienangehörige):

für die II. Klasse: rund 2100 Stück,

„ „ III. Klasse: „ 7500 „

Für die Statistik mußten die mit Landeskarten zurückgelegten Personenkilometer mangels jeglicher Unterlage über die Zahl der Fahrten und die Länge der Wege gegriffen werden. Es wurde angenommen, daß jeder Monatskarteninhaber täglich in jeder Richtung 50 Kilometer zurücklegte, eine Annahme, die ohne Zweifel die tatsächliche Benutzung überstieg. So ergibt denn die Statistik für 1905, daß auf Landeskarten 28 824 000 Personenkilometer zurückgelegt wurden. Werden diese Kilometer und die aus Landeskarten erzielten Einnahmen nicht berücksichtigt, so ergeben sich für 1905 als Einnahme für das Personenkilometer 2,7 Pfg. Die Einwirkung der IV. Klasse wird durch das Herabgehen auf 2,4 Pfg. ersichtlich. Die Abschaffung der Landeskarten, einer für ein abgeschlossenes Netz nicht unpraktischen Einrichtung, ist bedauerlich. Es läßt sich indessen kaum verkennen, daß die Landeskarten vielfach unverhältnismäßig hohe, nicht aber allgemeine Verbilligungen brachten.

Im Güterverkehr lassen sich die Tarifiermäßigungen nicht in gleicher Weise nachweisen. Hier erfolgt in den letzten Jahren zur Ersparung umfangreicher Arbeiten die Ermittlung der Tonnenkilometer nicht mehr genau; man schließt vielmehr aus den in den verschiedenen Tarifklassen erzielten Einnahmen nach Erfahrungssätzen auf die geleisteten Tonnenkilometer. Außerdem gibt der für ein Tonnenkilometer ermittelte Durchschnittssatz kein richtiges Bild, weil die Zunahme in der Beförderung hoch tarifiert und niedrig tarifiert Güter nicht die gleiche ist.

Kilometrische Einnahme. Die kilometrische Einnahme der oldenburgischen Bahnen hält einen Vergleich zu den Einnahmen der Bahnen mit ähnlichen Verhältnissen voll aus, bleibt indessen gegenüber den großen deutschen Staatsbahnen, die in erheblichem Umfange der Großindustrie dienen und volkreiche Landschaften durchziehen, noch weit zurück. Im Jahre 1910 wurden für jedes Kilometer Betriebslänge eingenommen in Mark:



	in Olden- burg	in Mecklen- burg	in Preußen	in Bayern	in Sachsen	in Württem- berg	in Baden
a. im Personen- und Ge- päck-Verkehr mit Neben- einnahmen	8 532	7 588	16 683	11 503	21 154	15 333	18 199
b. im Güter- und Vieh- verkehr desgleichen . . .	15 499	9 006	38 574	22 058	37 929	24 952	36 975

Verkehr nach Warengattungen. Die Staatsbahnen haben die schlechten Jahre im Wirtschaftsleben kaum gespürt; die Industrie ist trotz ihrer erfreulichen Entwicklung nicht ausschlaggebend. Der Verkehr nach Wilhelmshaven, der Umschlag in den Weserhäfen und die Bezüge der Landwirtschaft sind ständig gestiegen. Wilhelmshaven ist im Wagenladungsverkehr die größte Station; ihr folgt Brake. Der Hafenverkehr besteht überwiegend aus Getreide (Gerste). Abnehmer der Gerste ist die Landwirtschaft, die infolge des Aufschwungs der Schweinemästerei von Jahr zu Jahr mehr verbraucht.

	Verband von sämtlichen Stationen			Verband von den Stationen des Herzogtums		
	1895 t	1912 t	Zunahme %	1895	1912	Zunahme %
Güter in Wagenladungen überhaupt	564 360	1 892 905	235,41	435 634	1 362 074	212,66
Düngemittel	17 752	77 428	336,16	17 100	73 469	329,64
Getreide	147 978	528 987	257,48	138 766	490 045	253,14
Grubenholz, Brennholz, Busch	30 258	28 369	Abnahme 6,24	20 955	21 772	3,90
Petroleum	16 134	28 364	Zunahme 75,80	14 705	26 154	77,86
Sand	30 163	126 666	319,94	29 370	115 033	291,67
Steine, gebrannte, rohe .	80 564	208 666	159,01	67 223	187 833	179,42
Torf und Torfstreu . . .	26 939	80 236	197,84	26 882	79 762	196,71

	Empfang auf sämtlichen Stationen			Empfang der Stationen des Herzogtums		
	1895 t	1912 t	Zunahme %	1895	1912	Zunahme %
Güter in Wagenladungen überhaupt	847 910	3 362 727	296,59	526 122	1 918 253	264,60
Düngemittel	34 779	266 013	664,87	27 643	223 302	707,81
Getreide	69 181	340 907	392,78	44 161	253 520	474,08
Kalk	10 916	36 570	235,01	8 292	27 071	226,47
Steine, gebrannte, rohe .	81 112	375 162	362,52	58 580	214 920	266,88
Steinkohlen, Briquets, Koks	310 992	1 119 285	259,91	189 050	511 266	170,44
Zement	9 049	62 799	593,99	6 742	36 645	443,53
Mehl und Kleie	15 499	67 822	338,04	10 876	52 256	380,47



Verband der Stationen des Herzogtums im Viehverkehr.

	1895 Stück	1912 Stück	Zunahme %
Pferde	5 949	6 509	9,41
Gr. Rindvieh	43 292	79 187	82,91
Kälber	15 675	36 772	134,59
Schafe, Lämmer, Ziegen	12 024	12 884	7,15
Schweine	67 160	534 099	695,26
Ferkel	100 171	161 470	61,19

Der Versand von Schweinen hat sich außerordentlich gehoben. Der Kunst-
düngerbezug hat einen großartigen Umfang angenommen. Die Getreide- und
Kunstdüngertransporte bewirken, daß alle Stationen, auch die kleinen und rein
ländlichen, sich gut entwickeln.

Die vorstehende Übersicht (S. 375) gibt ein Bild von dem Umfang
und der Zunahme des Wagenladungsverkehrs im Versand und Empfang über-
haupt und von dem Verkehr in den wichtigsten Waren. Der Anteil der
Stationen des Herzogtums ist besonders kenntlich gemacht. Darauf folgt oben
eine Zusammenstellung über den Viehverband der im Herzogtum belegenen
Stationen.

Der Hauptartikel ist die Kohle. In den Empfangszahlen für sämtliche
Stationen sind die Kohlen nach Wilhelmshaven:

1895..... 74 465 t

1912..... 385 957 t

und die Kohlenbezüge der Staatsbahnen

1895..... 21 531 t

1912..... 72 734 t

enthalten. Letztere erscheinen nicht in den Empfangszahlen der Stationen des
Herzogtums.

Die Zunahme des Kohlenbezuges von 1895 auf 1912 bleibt zum Teil
erheblich zurück hinter der bei anderen Warengattungen sich ergebenden Steigerung.
Der Empfang der Stationen des Herzogtums an Getreide und Kunstdünger stellt
den Kohlenbezug in den Schatten.

Der Verkehr der größeren Stationen. Die nunmehr folgende
Zusammenstellung zeigt die Entwicklung des Wagenladungs- und Stückgut-
verkehrs der Stationen, die einen Ladungsverband und -Empfang von mehr
als 100 000 t und einen Stückgutverband und -Empfang von mehr als
10 000 t aufzuweisen haben. Der Güterbahnhof Bremen/Neustadt war 1895
noch nicht vorhanden. Die Prozentzahlen aller Bremer Bahnhöfe ergeben,
daß der Bremer Verkehr sich am stärksten entwickelt hat. Der neue
Bahnhof Bremen-Neustadt hat den Staatsbahnen Transporte zugeführt,
die früher die oldenburgischen Linien überhaupt nicht berührten. Nordenham
verdankt die starke Zunahme im Stückgutverkehr dem Fischverband der
Dampffischereigesellschaft „Nordsee“.



	Wagenladungsverkehr in Tonnen			Stückgutverkehr in Tonnen		
	1895	1912	Zunahme %	1895	1912	Zunahme %
Wilhelmshaven	172 664	676 486	292	16 640	59 783	259
Brake	112 256	569 026	407	—	—	—
Bremen Hb.	110 404	315 617	186	24 375	48 329	98
Bremen Neustadt (Gbf. Olbhg.)	—	276 769	437	—	22 511	191
Delmenhorst	108 550	338 080	211	11 790	26 158	122
Nordenham	170 824	353 786	107	4 587	14 001	205
		einschl. Fischeri- hafen			einschl. Fischeri- hafen	
Oldenburg	163 097	343 533	111	28 529	52 951	86
Leer	—	—	—	6 661	11 115	67
Bramsche	55 468	135 431	144	—	—	—
Barel	—	—	—	5 867	11 667	99

Gemeinschaftsbahnhöfe. Die Staatsbahnen schließen in Bremen, Osnabrück, Quakenbrück, Leer, Fhrhove und an der Landesgrenze bei Jever an die Preussischen Staatsbahnen an. Die genannten Bahnhöfe sind sog. Gemeinschaftsbahnhöfe, auf denen der Eigentümer den Betrieb führt. Abgesehen von Quakenbrück ist Preußen Eigentümer und Betriebsführer. Die Summen, die Oldenburg für die Mitbenutzung der Bahnhöfe zu zahlen hat, sind hoch (1912: Für Bremen einschl. Weserbahn rund 317 000 *M*, für Osnabrück einschl. Hasetor und Strecke Osnabrück-Eversburg rund 135 000 *M*, für Leer 66 000 *M*). Dafür sind aber alle persönlichen und sachlichen Ausgaben einschließlich Verzinsung abgegolten, und Oldenburg ist in allen Angelegenheiten des Verkehrs gleichberechtigt. Standgelber, Lagergelder und die erheblichen halben Abfertigungsgebühren aus allen Sendungen, die auf den Gemeinschaftsbahnhöfen für Oldenburg im Empfang und Versand abgefertigt werden, gebühren Oldenburg.

Tarife. Da das oldenburgische Bahnnetz von Preußen umschlossen wird, kann nur in beschränktem Umfange eine eigene Tarifpolitik getrieben werden. Die Oldenburgische Verwaltung schließt sich deshalb im Güter- und Viehverkehr allen Tarifermäßigungen der Preussischen Staatsbahnen von vornherein an. Es wird hierdurch erreicht, daß die einheimischen Versender und Empfänger die Vorteile auch nicht einen Tag später genießen, als die Konkurrenz an benachbarten Plätzen. Die Interessen des Heimatbezirkes finden trotzdem bei den Beratungen über Änderungen der Tarife ihre Vertretung. Die Eisenbahndirektion ist Mitglied der Ständigen Tarifkommission, in welcher alle Anträge auf Änderung des Teils I des Personen-, Tier- und Gütertarifs (Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung, Allgemeine Tarifvorschriften, Güterklassifikation, Nebengebührentarif) für die Beschlussfassung in der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen vorbereitet werden; sie ist ferner Mitglied des kürzlich gegründeten Deutschen

Güter-Tarif-Ausschusses, dessen Beratungen die einheitliche Fortbildung der Deutschen Wechseltarife mit ihren zahlreichen Ausnahmetarifen zum Gegenstande haben. Für den Personen- und Gepäckverkehr gelten die Grundsätze der Deutschen Tarifreform. Es ist interessant, daß diese Grundsätze dem alten oldenburgischen Tarif vielfach ähnlich sind. Wie dieser grundsätzlich die Preisermäßigungen für Rückfahrkarten verwarf, so kennt auch der Reformtarif keine Rückfahrkarten mit Preisermäßigung. Die früheren oldenburgischen Rückfahrkarten mit eintägiger Gültigkeit und geringer Preisermäßigung hatten nur den Zweck der Schalterentlastung. Die Einheitsätze des Reformtarifs für die II. und III. Klasse (4,5 und 3 Pfg. für 1 Kilometer) sind den seit 1876 in Oldenburg für die einfache Fahrt geltenden Sätzen gleich.

Auf dem Tarifgebiet ist die Stellung der Weserhäfen von besonderer Bedeutung. Im Verkehr mit den Weserhäfen gelten zahlreiche Seehafenausnahmetarife, die eine Stärkung der Stellung der Weserhäfen im Verkehr mit Rheinland und Westfalen gegenüber den holländischen und belgischen Häfen und die Erleichterung des Absatzes deutscher Erzeugnisse in den Hafenplätzen bezwecken.

Die Kohlentarife sind für alle Weserhäfen gleich hoch und besonders ermäßigt für Kohlen zur Ausfuhr oder zu Heizzwecken des Schiffahrtbetriebes. Die Ortstarife für Kohle sind auf vorgelegene binnenländische Stationen übertragen. Bei anderen Tarifen (Eisen) ist diese Übertragung nicht erfolgt, und hieraus ergibt sich eine Bevorzugung des Ortsverkehrs der Häfen, die oft bemängelt worden ist.

Der sogenannte Seetransittarif (S. 41) bezweckt, den Wettbewerb gegen die Schifffahrt auf der Unterweser aufzunehmen und die Weserhäfen untereinander in ein angemessenes Verhältnis zu bringen; er besteht zwischen Geestemünde-Nordenham und Bremen für alle seewärts einkommenden oder ausgehenden Güter in Höhe von 24 *M* (10 Tonnen) für Stückgut oder Gut der Wagenladungsklassen B und A 1 und in Höhe von 20 *M* für Gut der Spezialtarife. Da der Seetransitatz für die verschiedenen Tarifklassen sich gleich oder fast gleich bleibt, wirkt er für die hoch tarifierten Güter am meisten; für niedrig tarifierte Güter (Spezialtarif III und Ausnahmetarife) wirkt er nicht mehr. Soweit er wirkt, führt er die Gleichstellung von Nordenham und Geestemünde im Verkehr über Bremen herbei. Der Tarif wirkt ferner mit seinen gleichen Sätzen auch für Brake, wegen der kürzeren Entfernung bis Bremen indessen nur noch bis zum Spezialtarif II einschließlich, und führt deshalb in diesem Umfange auch die Gleichstellung Brakes mit Nordenham und Geestemünde herbei. Diese Beordnung ist besonders günstig für Nordenham, das von Bremen zehn Bahnkilometer weiter als Geestemünde entfernt liegt. Der Seetransitatz wirkt auch, wenn der kürzeste Weg nicht über Bremen liegt, so weit nämlich die Frachtberechnung mit dem Seetransitatz über Bremen eine niedrigere Fracht ergibt als über den direkten Weg (Loh). Je höher das Gut tarifiert ist und je weiter die Strecke ist, für welche der Seetransitatz angewendet wird, desto größer seine Einwirkung. Er wirkt deshalb am meisten für Nordenham; soweit er aber wirkt, bringt er die Gleichstellung der Unterweserhäfen mit sich.



Verhältnis zu den Preussischen Staatsbahnen. a. Staatsbahnwagen-Verband. Weniger fühlbar für die Interessenten sind die Bemühungen der Eisenbahnverwaltung, im inneren Dienst engen Anschluß an die Preussischen Staatsbahnen zu finden. Der am 1. April 1909 gegründete Deutsche Staatsbahnwagenverband, in dem die Güterwagen des Verbandes frei benutzt werden, hatte zum Vorgänger den Preussischen Staatsbahnwagenverband, dem Oldenburg seit Jahren als einzige außerpreussische Verwaltung — abgesehen von den Reichsbahnen und der Königlichen Militär-Eisenbahn — angehörte. Der frühzeitige Beitritt Oldenburgs zum Wagenverbande ist nicht ohne günstige finanzielle Folgen geblieben. Bei der Wagenabrechnung gilt als Schuld die Zahl der auf oldenburgischen Strecken geleisteten Güterwagen-Meßkilometer \times 1 Pfg., als Guthaben die Leistung des Oldenburgischen Güterwagenparks, die nach der Durchschnittsleistung der Wagen in früheren Jahren pauschaliert ist. Der Pauschsatz (300 *M* für jeden Wagen) ist ermittelt, als Oldenburg bereits Mitglied des Preussischen Staatsbahnwagenverbandes mit der Wirkung war, daß die Oldenburgischen Güterwagen, in dem großen Gebiete der Preussischen Staatsbahnen frei benutzt, gut ausgenutzt wurden. Die große Bedeutung des Pauschsatzes erhellt aus der Größe des Güterwagenparks. Im Jahre 1912 betrug der durchschnittliche Wagenbestand 3699 Wagen, das Guthaben aus Wagenmieten demnach $3699 \times 300 \text{ M} = 1109700 \text{ M}$. Die Schuld belief sich auf 1258345 *M*.

b. Verkehrsleitung. Zwischen Nachbarverwaltungen entsteht Wettbewerb. Im Personen- und Viehverkehr suchen die Verwaltungen durch den Ausbau der Fahrpläne die Benutzung ihrer Strecken zu fördern. Die Reisenden schlagen den ihnen passenden Weg ein. Im Viehverkehr kann der zweckmäßigste Beförderungsweg durch den Absender vorgeschrieben werden. Im Güterverkehr dagegen werden Vorschriften des Absenders über den Beförderungsweg — abgesehen von Eilgut — nicht beachtet. Die Eisenbahnverwaltungen haben also über die Verkehrsleitung Vereinbarungen zu treffen. Jede Verwaltung kann ihre längeren Strecken, soweit es wirtschaftlich erscheint, ausnutzen, und diejenige Verwaltung ist im Vorteil, welche den nach Menge oder Frachtwert größten Versand hat und diesen auf den ihr günstigsten Übergangspunkt leiten kann. Unwirtschaftliche Umwege sind die Folge, und die Regelung bietet eine Fülle von Schwierigkeiten. Die Preussisch-Oldenburgischen Vereinbarungen schließen den Wettbewerb aus unter Aufstellung des Grundsatzes, daß über den kürzesten Weg gefahren wird. Es ist allerdings in vielen Fällen schwer zu bestimmen, welcher Weg der kürzeste ist, weil in Preußen zahlreiche Nebenbahnen bestehen, über welche nicht gefahren wird und über welche die Tarife mit Zuschlägen berechnet werden. Diese Schwierigkeiten werden durch besondere Vereinbarungen behoben. Der Grundsatz der Verkehrsleitung über den kürzesten Weg bewirkt, daß Oldenburg am Durchgangsverkehr voll beteiligt ist. Es bewegt sich über die Strecke Bremen bis Oldenburg—Leer der Verkehr zwischen den östlich von Bremen und westlich von Leer belegenen preussischen bezw. niederländischen Stationen, soweit der



kürzeste Weg sich über Oldenburg ergibt. Der Strecke Bremen—Oldenburg bis Quakenbrück fällt der Verkehr Geestemünde (Bremen) nach Rheine zu, der Bedeutung hat wegen der erheblichen Baumwollentransporte von der Weser nach den Stationen Rheine, Schüttorf, Bocholt zc. mit ihren großen Spinnereien und wegen des niederländischen Verkehrs über Salzbergen (Bremen—Amsterdam). Auch abgesehen vom Durchgangsverkehr wirkt die Leitung über den kürzesten Weg für Oldenburg oft günstig. Der auf dem linken Weserufer mit erheblichen Kosten angelegte Güterbahnhof Bremen Neustadt, der ein Verkehrsbedürfnis für diesen Teil der Stadt Bremen war, verdankt einen gewinnbringenden Verkehr dem Grundsatz des kürzesten Weges. Denn die Sendungen zwischen Bremen Neustadt und Westfalen (1912: 107300 t) werden über die Strecke Osnabrück—Wildeshausen—Delmenhorst gefahren mit einer Beförderungsbeteiligung für Oldenburg von 125 km, während die von und nach Bremen Hauptbahnhof abgefertigten Sendungen nach oder von Westfalen unter Meidung oldenburgischer Strecken den Weg über Diepholz nehmen. Der kürzeste Weg Osnabrück—Bremen Hauptbahnhof liegt über Diepholz, derjenige zwischen Osnabrück—Bremen Neustadt über Wildeshausen.

c. Stückgutverkehr. Der kürzeste Weg ist für Wagenladungen bei ebenem Gelände im allgemeinen der vorteilhafteste; im Stückgutverkehr dagegen ist er oft unwirtschaftlich und einer schnellen Beförderung hinderlich. Es kommt darauf an, das Stückgut in zweckmäßig gebildeten Stückgutwagen zu fahren und auf leistungsfähigen Umladestationen zusammenzufassen, von denen aus zahlreiche Ortswagen, geschlossene Stückgutwagen und Kurswagen gebildet werden können, die bei guter Belastung das Gut vorwärts bringen. Dieser Gedanke ist maßgebend gewesen für eine preussisch-oldenburgische Vereinbarung aus dem Jahre 1906 des Inhalts, daß der Stückgutverkehr (Eil- und Frachtstückgut) über den Weg gefahren werden soll, der die schnellste Beförderung bietet, die beste Ausnutzung der Wagen gewährleistet und die wenigsten Umladungen erforderlich macht. Die Beförderung erfolgt wie in einem einheitlich verwalteten Netz. Diese Vereinbarung war nicht möglich ohne eine Verständigung über die Abrechnung. Die Grundlagen für die Abrechnung werden verschoben, wenn der Verkehr lediglich nach Betriebsrückfichten geleitet wird. Zu einer Verständigung über die Abrechnung im Stückgutverkehr drängten ferner die Schwierigkeiten, die gerade bei dieser Abrechnung entstehen. Die Stückguttarife sind Staffeltarife. Die Anteile der Verwaltungen für dieselbe Beförderungsstrecke sind je nach der Entfernung, welche das Gut zurücklegt, verschiedene. Es kann also nicht die in den einzelnen Tarifklassen von einer oldenburgischen Station bis zur preussisch-oldenburgischen Übergangsstation in dem Rechnungsabschnitt beförderte Gewichtsmenge der Abrechnung zugrunde gelegt, sondern es muß auf jede einzelne Stationsverbindung zurückgegriffen werden. Der Anteil ist verschieden, ob das von Oldenburg über Bremen beförderte Gut nach Hannover oder Königsberg gefahren ist. Nun sind gerade im Stückgutverkehr die Stationsverbindungen außerordentlich zahlreich, und oft ist der Geldbetrag, der in den einzelnen Stationsverbindungen zu verteilen ist, nicht hoch. Die Arbeit einer



genauen Abrechnung steht nicht im Verhältnis zum Erfolg. Die Verhältnisse haben überall Verständigungen der Verwaltungen über die Abrechnung hervorgerufen. Am gründlichsten sind die Schwierigkeiten zwischen Preußen und Oldenburg behoben, indem eine Teilung des gesamten Frachtaufkommens aus dem Stückgutverkehr nach Verhältniszahlen vereinbart wurde. Oldenburg erhält von der Einnahme aus dem Stückgutverkehr von oldenburgischen nach preussischen Stationen und umgekehrt einen Prozentsatz, der aus den genauen Abrechnungen früherer Jahre, in denen noch nach dem kürzesten Weg gefahren wurde, gefunden ist. Dieser Prozentsatz hatte in den einzelnen Jahren wenig geschwankt; der Durchschnitt mehrerer Jahre ist genommen worden. Der Anteil Oldenburgs aus dem Durchgangsverkehr und die auf Oldenburg bis Wilhelmshaven entfallende Stückguteinnahme werden ebenfalls durch Prozentzahlen gewonnen. Ob die prozentuale Verteilung zu durchaus richtigen Ergebnissen führt, mag dahingestellt bleiben. Die Vorteile aus der vereinfachten Rechnungslegung sind indessen größer als etwaige Nachteile einer der beiden Verwaltungen. Das wertvollste Ergebnis der Vereinbarung bleibt die Freiheit in der Verkehrsleitung, aus der auch die Interessenten ihren Nutzen ziehen, weil in der Beförderung eine merkbare Beschleunigung eingetreten ist.

Personal. Die Staatsbahnen haben im Jahre 1911 4639 Beamten und Arbeitern Beschäftigung gegeben gegenüber 2867 im Jahre 1895. Die Zahl der etatsmäßigen Beamten ist von 449 auf 1388 gestiegen; sie betrug 1895 15,6 %, 1911 29,9 % des Personalbestandes. Das Wachsen der Zahl der Staatsdienerstellen ist am stärksten bemerkbar im unteren Dienst; hier ist das Einrücken in Staatsdienerstellen Bediensteten eröffnet, die früher nur geringe oder gar keine Aussicht auf Anstellung hatten (Gehilfen, Weichenwärter, Zeichner, Rangierer, Heizer, Bremser, Vorarbeiter, Wanderwärter, Bahnwärter). Trotz der Vermehrung der Stellen gerade im untern Dienst ist das Durchschnittsgehalt der Staatsdiener von 1728 *M* auf 1907 *M* jährlich gestiegen. Die Personalkosten beliefen sich 1895 auf 2 719 041 *M* = 948 *M* für den Kopf, 1911 auf 6 673 617 *M* = 1438 *M* für den Kopf. Die Ausgaben für Wohlfahrtszwecke (Zuschüsse zu Pensions- und Krankenkassen, Pensionen, Wartegeldern zc.) betragen 1911: 502 130 *M*, abgesehen von Unterstützungen in Höhe von 29 100 *M* aus der Unterstützungskasse.

Die Dienstverhältnisse der Beamten bieten gegenüber dem sonstigen Staatsdienst wenig Besonderes. Sie regeln sich nach dem Zivilstaatsdienergesetz. Maßgebend sind ferner das Gesetz betreffend die Organisation der Eisenbahnverwaltung und das allgemeine Besoldungsgesetz. Für alle dauernd in den Dienst übernommenen Personen sind feste Grundsätze aufgestellt, die in inneren Dienstvorschriften niedergelegt sind. Wie in dem Organisationsgesetz (Besoldungsgesetz) für die Staatsdiener, so finden sich auch in diesen Vorschriften Bestimmungen über die Vergütungen, Zulagen, Zulagefristen zc. Das Aufrücken in die Staatsdienerstellen ist genau beordnet. Es ist versucht worden, in der nachstehenden Zusammenstellung den wesentlichen Inhalt der Bestimmungen für die nicht angestellten Beamten und Arbeiter nach dem Stande von 1913 wiederzugeben.

Dienstgruppe	Aufnahme- alter Jahre	Vorbildung	Prüfung zum Staatsdiener	Dienst- verhältnis	Dienst- bezeichnung	Besoldung	Versorgung
<p>I. Anwärter.</p> <p>1. Anwärter für den mittleren Dienst:</p> <p>a) für den Kassens- und Rechnungsdienst</p> <p>b) für den mittleren Stationsdienst</p> <p>c) für den mittleren Güterdienst</p> <p>d) für den mittleren Telegraphendienst</p>	<p>16—30</p> <p>17—30</p>	<p>Reifezeugnis einer Mittelschule, Reise für Untersekunda, oder Nachweisung solcher Kenntnisse durch Prüfung.</p>	<p>Nach fünfjähriger, im mittl. Telegraphendienst nach dreijähriger Vorbereitungzeit, die abgelehrt wird bei höherer Vorbildung od. gleichwertiger Beschäftigung in anderen Diensten. Eintragung in die Dienstasterliste für die Staatsdienerstellen nach Datum und Ergebnis der Prüfung.</p>	<p>Alle Anwärter sind diätarische Beamte. Veretigung als solche. Unabhängigkeit einer Urkunde. Kündigung mit Frist von einem Monat.</p>	<p>Bureauanwärter, Telegraphenanwärter. Nach Prüfung und Verleihung einer diätarischen Assistenzstelle: Bureau-, Stations-, Güter- oder Telegraphenassistent.</p>	<p>Monatsvergütung von 57—107 M. Nach Bestehen der Prüfung: Monatsvergütung von 112—152 M. Außerdem Mietzuschuß nach drei Mietklassen monatlich 2—8 M. Zulagen: monatlich 10 M. Zulagefristen: zunächst ein Jahr, später 2 Jahre. Ledige erleiden einen Abzug von monatlich 6 M.</p>	<p>Kubegelb in Höhe der reichs-gesetzlichen Witwen-, Waisenrente. Krankenversiche- rungspflicht. Keine Invalidenversiche- rungspflicht. Auf Antrag freiwillige Mitgliedschaft der Pensionskasse.</p>
<p>e) für den mittleren bau- technischen Dienst</p> <p>f) für den mittleren Bauhandl.</p> <p>g) für den mittleren vermessungstechnischen Dienst</p> <p>h) für den mittleren maschinentechnischen Dienst</p>	<p>18—30</p>	<p>Reifezeugnis einer anerkannten Baugewerkschule. Auf vollständige Fachschulbildung kann verzichtet werden, wenn volle Ausbildung in einem Bau- oder Maschinenhandwerk nachgewiesen wird.</p>	<p>Nach dreijähriger Vorbereitungszeit, die abgelehrt wird bei gleichwertiger Beschäftigung in anderen Diensten.</p>	<p>wie vor.</p>	<p>Bauanwärter. Nach Prüfung und Verleihung einer diätarischen Stelle: Bauassistent.</p>	<p>Monatsvergütung von 122—137 M. Nach Bestehen der Prüfung: Monatsvergütung von 142—152 M. Mietzuschuß wie zu a—d, Zulagen vor der Prüfung 5 M. monatlich, " nach der Prüfung 10 M. monatlich in einjährigen Fristen. Ledige erleiden einen Abzug von monatlich 6 M.</p>	<p>wie vor.</p>

Forsetzung.

Dienstgruppe	Aufnahmealter Jahr	Vorbildung	Prüfung zum Staatsdiener	Dienst- verhältnis	Dienst- bezeichnung	Besoldung	Vermögens- versorgung
2. Anwärter für den Lokomotivführerdienst	21—30	Volksschule.	Nachweisjähriger Vorbereitungszeit. Eintragung in die Dienstaltersliste nach Datum und Ergebnis der Prüfung.	wie vor.	Lokomotiv-anwärter. Nach Prüfung und Vereinfachung einer diätarischen Stelle: Lokomotivführergehilfe.	Monatsvergütung für Lokomotivanwärter 92 <i>M.</i> , Lokomotivführergehilfen 112—127 <i>M.</i> Mietzuschuß wie zu 1. Zulagen für Gehilfen monatlich 5 <i>M.</i> Zulagefreifen: zwei Jahre. Die Anwärter für den Lokomotivführerdienst erhalten Nebenbezüge (Fahrtgelder, Stundenlohn, Nachtgelder, Erparnisprämien) nach bestimmten Sätzen. Ledige erziehen einen Abzug von monatlich 6 <i>M.</i>	wie vor.
3. Anwärter für den Schaffner- und Zugführerdienst	21—30	Volksschule.	Nach einjähriger Vorbereitungszeit. Eintragung in die Dienstaltersliste nach Datum und Ergebnis der Prüfung. Beförderungsprüfung zum Zugführer frühestens 2 1/2 Jahr nach der Aufstellungsprüfung.	wie vor.	Hilfschaffner. Nach Prüfung und Vereinfachung einer diätarischen Stelle: Schaffner.	Monatsvergütung für Hilfschaffner 92 <i>M.</i> Nach Vereinfachung der Prüfung: 97—107 <i>M.</i> Mietzuschuß wie zu 1. Zulagen nach der Prüfung monatlich 5 <i>M.</i> Zulagefreifen: zwei Jahre. Nebenbezüge wie zu 2. einschließlich Stundenlohn. Ledige erziehen einen Abzug von monatlich 6 <i>M.</i>	wie vor.



Fortsetzung.

Dienstgruppe	Aufnahmealter Jahre	Vorbildung	Prüfung zum Staatsdiener	Dienstverhältnis	Dienstbezeichnung	Besoldung	Versorgung
4. Anwärter für den Dienst a) eines Gehilfen..... b) " "	15—25 15—25	Vorzügliches Abgangszeugnis einer Volksschule oder Nachweisung solcher Kenntnisse durch Prüfung.	Nach fünfjähriger Vorbereitungszeit, die abgefürzt werden kann, bei vorhergehender Beschäftigung bei anderen Behörden. Eintragung in die Dienstfahrliste für die Staatsdienerstellen nach Datum und Ergebnis der Prüfung.	Annahme durch Dienstvertrag. Nach Prüfung und Verleihung einer diätarischen Stelle: diätarische Beamte. Vereidigung. Urkunde. Kündigung mit Frist von 1 Monat.	Dienstausfänger, Hilfsstelegraphist. Nach Verleihung und Verleihung einer diätarischen Stelle: Bureau-, Kanzlei- und Telegraphist.	Monatsvergütung für ungeprüfte 47—87 M., " geprüfte 92—137 " . Außerdem Mietzuschuß nach 3 Mietklassen . . 2—6 M. Zulagen: monatlich . . 5 M. Sedige erlösen einen Abzug von monatlich 6 M.	Kranken- und Invalidenversicherungspflichtig. Nach Verleihung einer diätarischen Stelle wie zu 1.
c) eines Zeichners.....	20—30	Volksschule und mehriährige Beschäftigung in einem technischen Fach.	Nach dreijähriger Vorbereitungszeit, die abgefürzt werden kann bei gleichwertiger Beschäftigung in anderen Diensten.	wie vor.	Hilfszeichner. Nach Prüfung und Verleihung einer diätarischen Stelle: Vermessungszeichner, Maschinenzeichner.	wie vor.	wie vor.

Fortsetzung.

Dienstgruppe	Aufnahmealter Jahre	Vorbildung	Prüfung zum Staatsdiener	Dienstverhältnis	Dienstbezeichnung	Bezahlung	Versorgung
II. Alle zu I. nicht erwähnten, in einem dauernden Arbeitsverhältnis stehenden Bediensteten, ausgenommen fast in der Lohnordnung für die dauernd beschäftigten Arbeiter...	21—30 Zu begrenztem Umfang werden auch Minderjährige zugelassen.	—	Prüfungen nach verschiedenen Bemessenen Fristen für die Staatsdienerstellen des unteren Dienstes. Eintragung in die betr. Dienstalterslisten nach dem Datum und dem Ergebnis der Prüfung.	Annahme durch Dienstvertrag. Nach Prüfung und Verleihung einer diätarischen Stelle: diätarische Beamte. Vereibung. Urkunde.	Dienstbezeichnung je nach der Stellengruppe.	Tagelohn: 5 Jahre nach erreichter Volljährigkeit Monatsvergütung. Vier Zulagen in zweijährigen Fristen. Schlusszulage nach 25jähriger Dienstzeit. Tageslohn und Monatsvergütung sind verschieden nach Stellengruppen und Feuerungsklassen (3). Höhe der Zulagen verschieden nach Stellengruppen. Außerdem Witzzulage nach drei Klassen (2—6 % monatlich). Prämien für Rangierer, Stellvertreter, Filterbodenarbeiter. Nebenbezüge für Bremser und Lokomotivbeizer wie zu I 2 und 3. Abfertigungszulagen für Wärter. Ledige erziehen einen Abzug von 20 % täglich oder 6 % monatlich.	Reichsgesetzliche Kranken- und Invalidenversicherung bis zur Annahme als diätarischer Beamter. Mitglied der Pensionskasse falls auf Monatsvergütung gestellt. Die Pensionskasse gewährt Ruhegeld, Witwengeld. Nach Annahme als diätarische Beamte wie zu I.
III. Bahunterhaltungsarbeiter und Pfistwärter zur Absehung im Bahndienst und Weichenwärterdienst.....	21—45, Pfistwärter bis 40. Vereinzelt werden Minderjährige beschäftigt.	—	Durch Ablegung der allgemeinen Wärterprüfung wird die Befähigung für Verwendung als Pfistwärter im Absehungsdienst erworben. Aufnahme in die Anwärterliste für künftige Weichenstellen auf Antrag. Nach dem erfinder ÜbernahmeAnwartschaft auf Anstellung auf Grund der Prüfung.	Annahme unter Aushändigung der "Arbeitsordnung".	—	Stundenlohn, der für jede Bahnmesserei besonders festgesetzt ist. Der volle Stundenlohn wird erst nach dreijähriger Beschäftigung gezahlt. Drei Zulagen. Pfistwärter im Absehungsdienst: 80 % des Stundenlohns, 90 %, wenn Pfistwärtern wird die Arbeitszeit günstiger berechnet.	Reichsgesetzliche Kranken- und Invalidenversicherung. Mitglieder der Pensionskasse nach fünfjähriger Tätigkeit (von der Volljährigkeit ab gerechnet.)



Fortsetzung.

Dienstgruppe	Aufnahmealter Jahre	Vorbildung	Prüfung zum Staatsdiener	Dienstverhältnis	Dienstbezeichnung	Bezahlung	Versorgung
IV. Werkstätte: a) Handwerker und Arbeiter	nicht begrenzt	—	—	Annahme unter Ausschän- digung der „Arbeits- ordnung“.	—	Stundenlohn; die Mindest- und die Höchststundenlohn- sind — für die einzelnen Hand- werker- und Arbeitergruppen verschieden — festgelegt. Jähr- liche Zulagen von hündlich 1 ^{S.} . Die meisten Hand- werker und Arbeiter arbeiten regelmäßig im Stücklohn.	wie zu III.
b) Lehrlinge	14—16	Volkschule.	—	Annahme auf Grund eines Lehrvertrags.	—	Stundenlohn von 8 bis 20 ^{S.} , der hauptsächlich bis zur Höchst- grenze steigt.	Reichsgesetzliche Kranken- und Invaliden- versicherung.

Anmerkungen:

- a) Bestimmte Stellen im mittleren und unteren Dienst sind ganz oder zum Teil den Militäranwärtern und den Inhabern des Aufstellungsscheins vorbehalten. Die Vorzugsrechte der Militäranwärter regeln sich nach den für das Deutsche Reich erlassenen Bundesratsbestimmungen, den „Aufstellungsgrundrissen“, wozu von den einzelnen Staaten Ausführungsbestimmungen erlassen sind.
- Wenn die Militäranwärter nach einer Probezeit dauernd in den Eisenbahndienst übernommen worden sind, finden auf sie die allgemeinen Vorschriften über die Dienstverhältnisse und die Bezahlung Anwendung.

b) Weibliche Personen werden beschäftigt:

1. in weitgehendem Maße als Schrankenwärterinnen. Es sind dies meist die Ehefrauen von Wärtern und Hilfswärtern, die an der Strecke Dienstwohnung haben, vereinzelt auch Witwen von Eisenbahnbedienteten.
2. vereinzelt als Fahrartenverkäuferinnen auf kleinen Haltepunkten.

- 30 Sch.); Fedderwarden (1 L., 22 Sch.); Lohne (2 L., 45 Sch.); Lönningen (2 L., 50 Sch.).
- b. Privatmädchenschulen: je eine in Damme (1 Lehrerin, 34 Schülerinnen); Fever (3 Lhrn., 81 Sch.); Lönningen (1 Lhrn., 36 Sch.); Wechta (1 Lhrn., 25 Sch.).
- c. Gemischte Privatschulen (für Knaben und Mädchen gemeinsam): je eine in Burhave (2 Lehrerinnen, 18 Knaben, 15 Mädchen); Dedesdorf (1 Lhrn., 8 Kn., 9 M.); Hohenkirchen (1 Lehrer, 6 Kn., 12 M.); Jade (2 Lhrn., 10 Kn., 8 M.); Lohne (4 Lhrn., 25 Kn., 137 M.); Stollhamm (2 Lhrn., 8 Kn., 14 M.); Strückhausen (1 Lhrn., 5 Kn., 7 M.); Wangerooge (1 Lhrn., 8 Kn., 10 M.); Wüppels (1 Lhrn., 7 Kn., 5 M.); drei in Wilbeshausen: eine evangelische Schule (1 L. und 1 Lhrn.; 21 Kn., 18 M.); eine kath. Schule (1 Lhrn., 17 Kn., 9 M.) und noch eine dritte Schule (1 Lhrn., 1 Kn., 9 M.). — Über eine Privatschule in Rastede ist Näheres nicht mitgeteilt worden.

II. Volksschulen.

Die Volksschule ist ein Kind der nachreformatorischen Zeit. Vor dem 30jährigen Kriege gab es nur wenige Gebiete im Deutschen Reiche, in denen von einem Volksschulwesen die Rede sein konnte. Es waren dies namentlich Städte, wie Hamburg, Lübeck, Braunschweig, Nürnberg, Bamberg, Ingolstadt, München und wenige Landgebiete, zu denen u. a. Butjadingen gehörte.

Die Anfänge des Volksschulwesens wurzeln im städtischen Leben und reichen zurück bis ins Mittelalter. Wir finden sie verkörpert in den städtischen und privaten Lese-, Schreib- und Rechenschulen. So wurden schon am Anfange des 14. Jahrhunderts in Lübeck vier dudiesche (dudiesche, düdiesche) Scriffscholen errichtet, desgleichen in Eßlingen 1326. Aus Hessen werden im 12. und 14. Jahrhundert 14 Städte mit solchen Schulen namhaft gemacht. In Mainz gab es schon im 13. Jahrhundert Lehrfrauen.

Gegenstände des Unterrichts in diesen Schulen waren nach einer Braunschweiger Angabe von 1420: „schriven unde lesen dat alphabet unde dudiesche (düdiesche) hofe und breve.“ Das Rechnen kam dann noch hinzu. Als Schüler wird man künftige Kaufleute und Handwerker zu denken haben. Es war eine Art Berufsbildung, die hier vermittelt wurde, wie überhaupt die alten Bildungsziele die Berufsbildung, Fachbildung, die Erziehung ad hoc, mehr in den Vordergrund stellten. Das Wort Allgemeinbildung war noch nicht geprägt. Seit 1350 läßt sich der Besitz des Lesens und Schreibens in größerem Umfange feststellen. In einer Mainzer Schrift lesen wir um 1500: „Alle Welt will jetzt lesen und schreiben lernen.“ Man darf annehmen, daß am Ausgange des Mittelalters die Bevölkerung in den größeren Städten,

