

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

13. Sitzung, 15.12.1881

[urn:nbn:de:gbv:45:1-151027](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-151027)

Bericht

über

die Verhandlungen

des

XXI. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Dreizehnte Sitzung.

Oldenburg, den 15. December 1881, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Ausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Großherzogthum, betreffend das Beitragsverhältniß zu den Gesamtausgaben des Großherzogthums, (Anl. 68 S. 337.)
 2. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Voranschlag der Eisenbahn-Betriebscasse des Herzogthum Oldenburg für die Finanzperiode 1882/84. (Anl. 73 S. 416.)
 3. Bericht desselben Ausschusses, betreffend den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds für die Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung des Herzogthums Oldenburg für 1882/84. (Nebenanlage B. zu Anl. 36.)

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertische: Herr Minister Jansen und die Herren Regierungs-Commissare Oberregierungsath Mügenbecher, Oberfinanzrath Heumann, Oberregierungsath Ramsauer.

Nach Eröffnung der Sitzung verliest der Schriftführer Abg. Meyer das Protokoll der vorigen Sitzung; dasselbe wird genehmigt.

Der Präsident theilt sodann mit, daß der wegen Krankheit beurlaubte Abg. Rüdibusch um einen weiteren Urlaub bis zum 21. d. M. gebeten habe.

Der Urlaub wird genehmigt.

Sodann werden folgende Eingänge vom Präsidenten verlesen:

1. Petition von Eingeseffenen zu Altenbunnen, Zeller Holtkamp und Gen., directe Verbindung des Moorbachs mit der großen Haase betr.

An den Petitionsauschuß.

2. Selbständiger Antrag von Capell und Genossen, betr. eine Reduction des Regierungs-Personals zu Cutin.

Es wurde beschlossen, den Antrag in Betracht zu ziehen und im Plenum zu berathen.

3. Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. Bewilligung von Geldern für die Nothleidenden in Markhausen.

An den Finanzauschuß.

4. Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung, betr. die Zustimmung derselben zu den beschlossenen Aenderungen des Gesetzentwurfs, betr. das Verfahren bei der Abnahme von Eiden.

Zu den Acten.

Gegen die Bertheilung derselben werden Einwendungen nicht erhoben.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingetreten.

I. Bericht des Ausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Großherzogthum, betr. das Beitragsverhältniß zu den Gesamtausgaben des Großherzogthums. (Anl. 68 S. 337.)

Die Majorität des Ausschusses beantragt:

der Landtag wolle den Gesetzentwurf, wie in erster Lesung beschloffen, in zweiter Lesung annehmen.

Der Abg. Westphal hat 2 Anträge eingebracht:

Antrag 1:

der Landtag wolle die Vorlage der Staatsregierung ablehnen.

Antrag 2:

der Landtag wolle beschließen, daß bei der Feststellung des Beitrags der Provinzen zu den Gesamtausgaben:

1. Erbpacht, Canon, ständige Gefälle und die für diese Gegenstände eingegangenen Ablösungsgelder nicht in Anrechnung gebracht werden;
2. vom Domanium nur Schutzzinsen für solche Capitalien abgezogen werden, welche nach dem Erwerb des Domaniums nicht aus den Ueberflüssen desselben haben gedeckt werden können.

Abg. Westphal: Nach den bisher im Landtage gemachten Erfahrungen erwarte er zwar nicht, daß seine Anträge würden angenommen werden, aber er habe die Hoffnung, daß dieselben für die Zukunft bei der Feststellung der Quote in Erwägung gezogen würden.

Was die Anträge selbst betreffe, so habe er zunächst zu Antrag 2 Ziffer 1 zu bemerken, daß er nach dem Wortlaut des Staatsgrundgesetzes und der als wesentlicher Bestandtheil desselben zu betrachtenden Anlage 1 noch immer überzeugt sei, daß Canon, Erbpacht und ständige Gefälle nicht zum Domanialvermögen gerechnet werden könnten. Zu Ziffer 2 bemerke er, daß nach seiner Ueberzeugung eine Belastung des Domanialvermögens mit Schulden unzulässig sei. Wenn es im Staatsgrundgesetz heiße „Das Domanialvermögen ist bei Festsetzung des Beitrags aus jedem dieser drei Landestheile zu den Gesamtausgaben . . . zu berücksichtigen ic.“, werde man doch wohl nicht annehmen können, daß es mit der Absicht der Gesetzgeber vereinbar sei, daß die eine Provinz ihr Domanialvermögen mit Schulden belaste, während eine andere Provinz dasselbe durch Sparsamkeit von Schulden freimache.

Abg. Propping: Er wolle sich nur erlauben, kurz darauf hinzuweisen, daß die von dem Abg. Westphal gestellten Anträge nur dieselben Einwendungen vorbrächten, welche schon gestern erhoben und gründlich widerlegt worden. Falls man auf dieselben eingehen wollte, würde man die Grundsätze, über welche sich Landtag und Regierung für die Feststellung des Beitragsverhältnisses geeinigt hätten, wieder in Frage stellen und die ganze Arbeit sei wieder von neuem

zu beginnen. Da aber der Landtag sich bei der ersten Lesung mit so großer Majorität für die Vorlage der Staatsregierung ausgesprochen habe, könne von einer Annahme dieser Anträge keine Rede sein.

Abg. Westphal: Seiner Ansicht nach, müsse er nochmals behaupten, sei es doch nicht möglich, Bestimmungen zu treffen, die gegen das Staatsgrundgesetz verstießen.

Reg.-Com. Seumann: Er müsse doch darauf hinweisen, daß wir für den Fall der Annahme dieser Anträge zu einem Nichts kämen; das alte Gesetz laufe in 6 Jahren ab und ein neues liege nicht vor.

Abg. Westphal: Die Quotenvorlage hätte wohl so zeitig geschehen können, daß diese Bedenken nicht hätten entstehen können.

Zunächst wird Antrag 2 des Abg. Westphal zur Abstimmung gestellt; derselbe wird abgelehnt. Der Antrag der Mehrheit wird angenommen und ist damit der Antrag 1 des Abg. Westphal beseitigt.

II. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Voranschlag der Eisenbahnbetriebscasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1882/84. (Anl. 73 S. 416.)

Berichterstatter: Abg. Windmüller.

Antrag 1 Ziffer 1 und 2 werden zur Berathung gestellt.

Minister Janßen: Er wolle sich zu den Ausführungen des Berichtes, in dem der Eisenbahnausschuß das vorläufige Ergebnis seiner Arbeiten niedergelegt habe, zunächst einige allgemeine Bemerkungen über die Stellung der Staatsregierung zu denselben erlauben, während er in Betreff der speciellen Vertretung der einzelnen Positionen der Regierungsvorlage auf die von dem Herrn Regierungs-Commissar abzugebenden näheren Aufklärungen und Erläuterungen verweisen wolle. Bei der großen Bedeutung, die das Eisenbahnwesen für das Gleichgewicht unseres Budgets und unseren ganzen Staatshaushalt gewonnen habe, sei es gewiß nur natürlich und berechtigt, daß auch die Landesvertretung das Bestreben habe, sich möglichst eingehende Kenntniß über alle Einrichtungen der Eisenbahnverwaltung zu verschaffen. In diesem Sinne sei auch der Staatsregierung die Einsetzung eines besonderen Ausschusses für das Eisenbahnwesen nur erwünscht gewesen. Soweit er aus den im Berichte niedergelegten Ausführungen im Ganzen ersehen, beständen auch wesentliche Differenzen über die zu erstrebenden Ziele zwischen dem Ausschusse und der Staatsregierung nicht. Auch diese sei seit Jahren auf eine Verminderung der Ausgaben und Ersparungen in den organisatorischen Einrichtungen bedacht gewesen und werde dies Ziel wie bisher stets im Auge behalten und dabei das vom Ausschusse gelieferte Material gern benutzen. Um dem Ausschusse ein gründliches Eingehen zu ermöglichen, seien detaillirtere Voranschläge, als bisher vorgelegt worden und würden auch fernerhin dieselben auf dieser Grundlage zu bearbeiten und aufzustellen sein, so

daß dem Landtage die Möglichkeit, sich einen Einblick in das Getriebe der Eisenbahnverwaltung zu verschaffen, nach allen Richtungen gegeben werde. Dieser Prüfung seien aber doch, wie auch seitens des Landtags wohl werde anerkannt werden, gewisse Grenzen durch die Natur der Eisenbahnverwaltung gezogen, einmal insofern gewisse und gerade die wichtigsten Positionen lediglich von den Einwirkungen allgemeiner Verkehrsconjuncturen abhängig, sodann insofern man vielfach betriebs- und bautechnischen Fragen gegenüber stände, deren Beurtheilung nur von Fachmännern zu erwarten sei, wie das ja auch das Staatsministerium bei seiner Prüfung der Vorlagen der Eisenbahnverwaltung zu erfahren habe. Immerhin aber sei eine möglichst eingehende Prüfung des Eisenbahnwesens seitens des Landtags auch für dieses selbst von Nutzen, denn es werde dies ohne Zweifel dazu beitragen, die Kenntnisse darüber zu verbreiten und manche Vorurtheile zu beseitigen.

Einverständnis zwischen Staatsregierung und dem Landtage bestehe auch darüber, daß eine Revision des Regulativs über die Gehaltsverhältnisse der Eisenbahnverwaltung zugleich mit Rücksicht auf mögliche organisatorische Vereinfachungen stattfinden müsse, und habe die Staatsregierung schon für diese Finanzperiode die Vorlage eines darauf bezüglichen Gesetzentwurfs in Aussicht genommen gehabt, davon indes nach weiterer Erwägung wieder abkommen und diesen Plan bis zur nächsten Finanzperiode verschieben müssen. Der Ausschuss wünsche hier eine Verfrühung eintreten zu lassen und werde die Staatsregierung gerne bereit sein, auf eine Erwägung dieses Wunsches einzutreten, indessen halte er es doch für eine Pflicht der Loyalität, von vornherein darauf aufmerksam zu machen, daß dabei nicht bloß der gute Wille der Staatsregierung in Betracht komme, sondern daß es fraglich sei, ob innerhalb eines so kurzen Zeitraumes, wie es vom Ausschusse gewünscht werde, eine gründliche Erledigung überhaupt möglich sein werde. Zwar biete es keine Schwierigkeiten, eine Nomenclatur von Stellen und Gehältern aufzustellen, aber es sei zu bedenken, daß die Staatsregierung für diese Vorlage nicht bloß dem Landtage, sondern auch der Oeffentlichkeit gegenüber die Verantwortung zu tragen habe, daß dies somit eine schwierige, eine umfassende und verantwortliche Aufgabe sei, deren Tragweite sich nur von denen, welche in Mitten dieser Verhältnisse ständen, könne beurtheilen lassen. Aus diesem Grunde müsse die Staatsregierung wünschen, daß ihr die nöthige Ruhe und Zeit zur Prüfung gegeben werde, und zwar könnten ihr nach seiner Ansicht diese bis zum nächsten Landtag um so unbedenklicher gelassen werden, als ja in Betreff der allgemeinen Ziele Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Landtage und ihr nicht beständen und man fortfahren werde, eine möglichste Verminderung der Ausgaben und Reducirungen des Beamtenpersonals vorzunehmen. Ferner sei zu bedenken, daß auch eine auf Vereinfachung und Einschränkung in der Ver-

waltung gerichtete Vorlage eine plötzliche Aenderung darin nicht würde zur Folge haben können, vielmehr auch in diesem Falle das Ziel nur allmählich sich werde erreichen lassen. Bei alledem werde die Staatsregierung für den Fall, daß der Landtag die Wünsche des Ausschusses zu den seinigen machen werde, diese Frage gern in gewissenhafte Erwägung ziehen.

Berichterstatter Abg. Windmüller: Der erste Theil der Rede des Herrn Ministers habe ihn sehr befriedigt. Er habe es allerdings auch nicht anders erwartet, als daß die Staatsregierung den Anträgen des Ausschusses, welche mit großer Sorgfalt erwogen, auch sorgfältige Beachtung schenken werde. Der Ausschuss habe nur da, wo sich ihm mit vollster Ueberzeugung die Gewißheit aufgedrängt habe, Zusätze oder Abstriche beantragen zu müssen, dieselben vorgenommen und habe im Uebrigen nur seine Wünsche und Erinnerungen zum Ausdruck gebracht, wohl wissend, daß sich bei manchen Positionen noch erhebliche Aenderungen einführen ließen, welche aber, wenn plötzlich durchgeführt, Verlegenheiten in die Verwaltung bringen könnten und das eben habe der Ausschuss vermeiden wollen.

Was nun den zweiten Theil der Rede des Herrn Ministers anlange, so habe ihn derselbe allerdings nicht befriedigen können. Im Ausschusse habe man sich Schritt für Schritt davon überzeugt, daß ohne eine umfassende Neuorganisation und ohne neues Gehaltsregulativ eine wirksame Controle des Landtags unmöglich sei. Aus diesen und anderen bereits im Berichte niedergelegten Gründen habe der Ausschuss seinen Antrag gestellt, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten im Winter 1882 einzuberufenden Landtage ein neues Gehaltsregulativ und Organisationsplan vorzulegen und hege er die bestimmte Erwartung, daß die Staatsregierung diesem Antrag, welcher, wie er hoffe, einstimmig Annahme im Landtage finden werde, Folge geben werde. Die Eisenbahnen kosteten jetzt dem Lande 34 Millionen Mark, eine Summe, welche an und für sich schon großes Bedenken hervorrufen müsse, um so mehr aber jetzt, da wir hier keine Verzinsung erhielten und in den anderen Zweigen der Staatsverwaltung ebenfalls Ausfälle zu verzeichnen seien, welche uns mit gebieterischer Nothwendigkeit zwingen, mit der äußersten Sparsamkeit zu wirtschaften.

Er empfehle deshalb dringend die Anträge des Ausschusses.

Reg.-Com. Namsauer: Dem Ausschusse habe zur Prüfung des Voranschlages dasselbe Material, und zwar in gestichteter Form, vorgelegen, welches der Eisenbahnverwaltung und dem Staatsministerium zur Aufstellung des Anschlages und Genehmigung des Entwurfs zur Verfügung gestanden. Dagegen habe der Ausschuss eine weit größere Mühe zur sorgfältigen Prüfung gehabt, ganz abgesehen davon, daß es schwieriger sei, einen Anschlag aufzubauen als hingestellte Positionen zu kritisiren. Es treffe das vollends zu bei einem

Entwürfe, wie dem vorliegenden, der eine mathematische Berechnung auf absolut sicherer Grundlage der Erfahrung in den meisten Theilen ausschliesse. Dem gegenüber müsse es gewiß den Landtag im höchsten Maße befriedigen, daß das Endergebniß der Ausschußprüfung genau mit dem Resultate der Vorlage übereinstimme, so genau, daß die an die Staatscasse abzuführende Summe in allen Ziffern der siebenstelligen Zahl dem Entwurfe conform sei. Auf diese Endsumme aber werde man, gewiß mit Recht, den Schwerpunkt der ganzen Sache legen. Die Aenderungen, welche der Ausschuß empfehle, seien nur Bewegungen im Innern, die Herabminderung einer einzigen Einnahme-Position und einiger Ausgabe-Positionen, welche sich wesentlich auf Gehalte und verwandte persönliche Ausgaben bezögen. Für das vom Ausschuß beliebte Verfahren, nur für das nächste Finanzjahr den Anschlag in seinen Details zu prüfen, die sich ergebenden Endsummen festzustellen und hiernach die beiden nächsten Jahre zu bemessen, sei sorgfältig zu berücksichtigen, daß das Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben nicht gestört werden dürfe. Einerseits seien die regulativmäßigen Zulagen auch für 1883 und 1884 vorzusehen, andererseits beantrage der Ausschuß Modificationen, namentlich in den budgetmäßigen Gehalten. Die aus den letzteren sich ergebenden Differenzen seien in den einzelnen Jahren verschieden und verlangten einen Ausgleich zur Wiederherstellung des Gleichgewichts, welches in der Vorlage sich präsentire. Auf diesen Punkt werde er zurückkommen bei der 1. Position, für welche die Einstellung einer abweichenden Summe beantragt werde. In der allgemeinen Motivirung bedürfe nur ein Punkt der sofortigen Richtigstellung, wie denn Redner überhaupt sich thunlichst darauf beschränken werde, thatsächliche Behauptungen, welche in dem Berichte niedergelegt seien, soweit erforderlich, zu berichtigen. Auf der 4. Seite des Berichts schliesse ein Absatz mit den Worten: „Unsere Eisenbahnverwaltung hat im Jahre 1880 um 100 000 *M.* theurer gewirthschaftet.“ Wie diese Behauptung aus den vorhergehenden Sätzen concludire, sei ihm um so weniger verständlich, als die Ausgabe-Positionen des Anschlags einen so verschiedenen Charakter hätten, daß nicht Endsumme gegen Endsumme verglichen werden könne. So sei es ganz selbstverständlich, daß für die Wirthschaft und deren Beurtheilung geradezu entgegengesetzt sei, ob eine Ausgabe laufende Betriebskosten decke oder zur Speisung des Erneuerungsfonds diene. Für die Vergleichung bedürfe man aber der Voranschläge pro 1880 nicht, da das thatsächliche Ergebnis buchungsmäßig vorliege. Für das verfloßene Jahr sei in die Staatscasse ein Ueberschuß von 984 000 *M.* abgeführt, der Anschlag für die nächste Finanzperiode gehe von der Erwartung aus, daß sich ein Ueberschuß von 1 000 000 *M.* herauswirthschaften lasse, eine Erwartung, die sich wesentlich auf die Hoffnung gesteigerter Verkehrseinnahmen stütze. Die Differenz von 16 000 *M.* erscheine verhältnißmäßig nicht erheblich und

könne noch weniger Anhalt zu einer ungünstigen Kritik der Wirthschaft, wie sie für 1880 abgeschlossen vorliege und für die nächsten Jahre geplant sei, abgeben.

Berichterstatter Abg. **Windmüller:** Wenn seitens des Herrn Regierungs-Commissars eingewendet worden, daß der Ausschuß so wenig abgestrichen habe und das Schlussergebniß des Voranschlags dasselbe geblieben sei, wie die Staatsregierung beantragt, so wolle er doch bemerken, daß es hierauf nicht ankomme, sondern auf die Richtigstellung der einzelnen Positionen. Er bestreite durchaus nicht, daß das finanzielle Resultat gering, allein, wie er schon vorhin angeführt, sei man mit einer gewissen Milde verfahren, man habe nur diejenigen Positionen anders eingestellt, von denen der Ausschuß die bestimmte Ueberzeugung hatte, daß eine Abänderung durchaus geboten, bei anderen habe man den Weg des guten Rathes betreten und er hoffe, daß die geehrte Staatsregierung sorgfältig die Winke und Fingerzeige des Ausschusses beachten werde. Was nun die einzelnen Positionen anlange, so sei gerade bei den Einnahmeposten: Viehverkehr, dem Ausschuß mit absoluter Gewißheit, wenigstens nach den jetzt vorliegenden Verhältnissen, die Ueberzeugung aufgedrängt, daß dieser Posten nicht höher wie vom Ausschuß beantragt, eingestellt werden dürfe. Er hätte nichts dagegen gehabt, wenn man ein geringeres Mehr dem Frachtverkehr, welcher schon 1 700 000 *M.* ergebe, zusetze, dies hätte sich rechtfertigen lassen, aber nicht dem Viehverkehr. Was die Bemerkungen des Herrn Regierungs-Commissars hinsichtlich der beantragten Gehaltszulagen, welche sich innerhalb des Regulativs in progressiver Steigerung für die nächsten Jahre, im Voranschlag vorfinde, so begreife er den Vorwurf nicht, welcher dem Ausschusse gemacht werde, daß er die Aufbesserung der Gehalte der kleinen Beamten nicht gewähren wolle, der Ausschuß habe jede Mehrbeantragung innerhalb des Regulativs anstandslos bewilligt, habe auch gar keine Veranlassung gehabt, hier der Verwaltung entgegen zu treten. Was sodann die Behauptung im Bericht, daß die Eisenbahnverwaltung nach den eigenen Aufstellungen im Jahre 1880 um 100 000 *M.* zu theuer gewirthschaftet habe, anlange, so halte er denselben vollständig aufrecht. Der Herr Regierungs-Commissar habe in seinen Schlusshausführungen übrigens schon selbst aufgehoben, was er anfänglich dagegen vorgebracht. Denn es seien im Jahre 1880 allerdings 984 000 *M.* an die Landescasse abgeführt, aber die Betriebskosten seien um 100 000 *M.* höher gekommen.

Der Antrag 1 Ziffer 1 und 2 des Ausschusses wurde angenommen.

Zu Position 11:

Reg.-Com. **Hamsauer:** Der Ausschuß wolle von den Einnahmen für den Viehverkehr 30 000 *M.* absetzen. Man könne über diesen Punkt verschiedener Meinung sein, ohne mit Sicherheit die Richtigkeit der einen oder anderen Veranschlagung behaupten zu können. Der Anschlag der

Eisenbahnverwaltung beruhe auf der Erwägung, daß der Verkehr im Großen und Ganzen auf unserem Bahneze noch eine steigende Tendenz habe, daß allerdings im Viehverkehr in den letzten Jahren ein Rückgang eingetreten sei, da indessen in einem Jahre die Einnahme 200 000 *M.* bereits überschritten habe, so habe man geglaubt, die genannte runde Summe einstellen zu dürfen. Der Ausschuß setze eine geringere Summe, auch diese beruhe auf einem Griffe, wie es nicht anders sein könne, den Niemand werde positiv begründen wollen, weshalb gerade 30 000 *M.* und nicht etwa 20 000 *M.* oder 40 000 *M.* abgesetzt seien. Die Erfahrung werde lehren, welche Veranschlagung die richtigere sei, nur dagegen müsse er sich aussprechen, daß der einzige im Bericht enthaltene Grund für die Absetzungen durchschlagend sei. Es heiße darin, daß der Viehbestand wegen Futtermangels verringert sei; diese bekannte Thatsache würde doch in erster Linie eine Wiederverstärkung des Viehbestandes und somit eine Belebung des Verkehrs bei gehobenem Futtermangel zur Folge haben. Er gehe davon aus, daß bei sonst günstigen Conjunctionen im nächsten Herbst von unseren Fettweiden ebensoviel Vieh verkauft werde, wie in den Vorjahren. Um diese Production und den gleich hohen Export zu ermöglichen, müsse ein Import vorangehen. Für die Beurtheilung wichtiger sei der Umstand, daß der hier beregte Verkehr keineswegs das einzige Moment der Veranschlagung bilde. Man könne annehmen, daß der Absatz von Zucht- und Fettvieh aus unseren besser situirten Gegenden im Wesentlichen seine constante Höhe erreicht habe; dagegen sei der Verkehr mit Einzelvieh und Kleinvieh, der in seiner Totalität keineswegs unbedeutend sei, noch in der Entwicklung begriffen und beziehe sich namentlich auf die neueren Strecken. Sodann aber handle es sich keineswegs allein um Localverkehr und Ausfuhr, sondern zugleich um Durchgangsverkehr und Einfuhr. Die letzteren Bewegungen kämen in beiden Richtungen, sowohl von Westen wie von Osten, in Betracht. Nach Aufhebung der Sperre komme via Neuschanz niederländisches Vieh in das Gebiet des Zollvereins. Aus den nördlichen Provinzen Deutschlands, speciell von Hamburg, sei Aussicht auf Pferdetransporte nach den Niederlanden und durch dieselben. Dem sei aber, wie ihm wolle, er betrachte die vorliegende Position als eine offene und deshalb geeignet zum Ausgleich benutzt zu werden. Wie schon im Eingang der Debatte erwähnt, sei durch die Abstriche des Ausschusses das Gleichgewicht des Voranschlags gestört; um nur das Jahr 1882 in's Auge zu fassen, seien 30 000 *M.* in Einnahme, dagegen nur 23 500 *M.* in Ausgabe gestrichen, gleichwohl aber die Abführung der veranschlagten Endsumme unverändert in Vorschlag gebracht. Entweder müsse diese Endsumme unter Position 139 oder die gegenwärtige Einnahme-Position geändert werden. Da jedoch das Ergebnis der Ausschuß-Anträge in allen Positionen noch nicht feststehe, beantrage er, die zur Debatte stehende Position vorläufig zurückzusetzen.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Er sei jetzt ebenso wenig überzeugt wie vorhin. Die hohe Einnahme beim Viehverkehr, welche der Herr Reg.-Com. erwähne, sei nur einmal erreicht, er glaube im Jahre 1878, seitdem sei sie constant gefallen, im Jahre 1880 habe sie nur 165 000 *M.* geliefert. Er sehe deshalb nach allen Auseinandersetzungen des Herrn Regierungs-Commissars durchaus nicht ein, wie eine Einnahme von 200 000 *M.* zu erwarten sei.

Was weiter die Thatsache anlange, daß 30 000 *M.* in Einnahme gestrichen und dagegen nur 24 000 resp. 26 000 *M.* in Ausgabe abgesetzt seien, so halte er das durchaus nicht für einen Fehler, es brauche doch nicht gerade eine Million als Endsumme in die Landescasse abgeführt zu werden.

Reg.-Com. **Hamsauer**: Demgegenüber müsse er doch darauf hinweisen, daß der Schlusantrag des Ausschusses auf Annahme der Position 137, 138 und 139 laute und unter Position 139 die Summe von 1 000 000 *M.* zur Ablieferung an die Landescasse eingesetzt sei. Dies werde dann doch zu modificiren sein. Im Uebrigen wolle er es doch dem Ausschusse anheimgeben, sich mit der Aussetzung dieser Position einverstanden zu erklären.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Der Herr Reg.-Com. habe allerdings mit seiner Bemerkung zu Position 139 Recht, hier sei allerdings ein Versehen vorgekommen. Die Endsumme werde geändert werden müssen, wenngleich das Resultat ein annähernd gleiches sein werde. Andererseits sei auch er mit einer Aussetzung einverstanden und beantrage er deshalb: die in Rede stehenden Positionen für heute auszusetzen.

Die Aussetzung der Position 11 wird in Gemäßheit dieses Antrags genehmigt.

Zu Position 16 (Vergütung von der rechtsrheinischen Eisenbahn-Verwaltung für Mitbenutzung des Bahnhofes Duakenbrück):

Reg.-Com. **Hamsauer**: Der Bericht bezeichne die diesseitige Einnahme für Mitbenutzung des Bahnhofes Duakenbrück seitens der Rheinischen Bahn als eine geringe. Es sei dabei wohl nicht erwogen, daß es sich um nichts Weiteres handle, als um die Benutzung weniger Räume in unserem Stationsgebäude und um die Gemeinschaftlichkeit ganz unbedeutender Anlagen, wie einzelner Beleuchtungsapparate. Im Uebrigen habe die Rheinische Bahn ihre eigene Verwaltung, ihren eigenen Bahnhof mit Gleisanlagen, Wagenschuppen, Güterschuppen, Locomotivschuppen, Beamtenwohnungen, Wasserkrähnen etc. Für die Zukunft sei allerdings die Gemeinschaftlichkeit des Betriebsdienstes in Aussicht genommen. Nachdem diese Idee durch die Verstaatlichung, sowie die Veränderung der Verwaltungsbezirke bislang nicht zur Wirklichkeit gekommen sei, liege jetzt von der Königlich Preuss. Verwaltung ein detaillirter Vertragsskizzen vor, der davon ausgehe, daß Oldenburg die gesammte Verwaltung der Station übernehme und die von Preußen dafür zu zahlende Vergü-

tung das Verhältniß der jenseits bewegten Achsen zu der Gesamtzahl derselben maßgebend sei, also genau dieselbe Grundlage, wie sie denjenigen Verträgen unterliege, nach welchen Oldenburg fremde Bahnhöfe mitbenutze.

Position 21 (Wagen — auch für Wagen-Utensilien —):

Abg. **Vorgmann**: In dieser Position seien auch die Miethen für Wagendecken enthalten, welche die Eisenbahn zu der vorschristsmäßigen Bedeckung feuergefährlicher Ladungen an Private abgebe. Soviel ihm bekannt, besitze die Oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung überhaupt nur 16 oder 22 Decken, eine Zahl, die lange nicht hinreiche, dem Bedürfnisse Rechnung zu tragen. Es möge sein, daß die Decken-Miethe kein entsprechendes Äquivalent für die Benutzung und Abnutzung der Decken abgebe, letztere seien aber eben nothwendig und dienen indirect dem ganzen Verkehr. Er wolle deshalb die Großherzogliche Staatsregierung ersuchen, auf eine entsprechende Vermehrung dieses Betriebsmaterials Bedacht zu nehmen.

Reg.-Com. **Hamsauer**: Diese Wagendecken seien bei den Eisenbahn-Verwaltungen überhaupt sehr wenig beliebt, dieselben seien nicht nur dem Verschleiß, sondern auch dem Verlust und der Verschleppung außerordentlich ausgesetzt. Die an Miethe erzielte Einnahme stehe hierzu in keinem Verhältniß. Am besten befänden sich deshalb die Süddeutschen Verwaltungen daran, welche sich mit Lieferung von Decken überhaupt nicht befaßten. Auch bei uns sei den regelmäßigen Verfrachtern deckungsbedürftiger Güter dringend zu empfehlen, sich eigene Decken anzuschaffen, welche bekanntlich frachtfrei zurückbefördert würden. Erfreulicherweise werde von einigen Versendern in dieser Richtung vorgegangen und böte diese Einrichtung zugleich die Gelegenheit zu wirksamer Reclame durch Anbringung der Firmen auf den Decken, indem dieselben so in der Welt spazieren gefahren würden.

Zu Position 41 (Gehalte etc.) erhält das Wort:

Abg. **Tanzen**: Er wolle mit kurzen Worten seine Stellung zu den Abstimmungen in dieser Angelegenheit überhaupt motiviren. Da er dem Eisenbahn-Ausschuß nicht angehöre, so habe er sich ein eigenes sicheres Urtheil über die speciellen Fragen nicht bilden können, er gehe jedoch von dem Standpunkte aus, daß der Ausschuß die Sache eingehend und gründlich geprüft und so werde er in allen Fällen, wo nicht ausdrücklich ein Irrthum nachgewiesen werde, sich den vom Ausschusse gestellten Anträgen anschließen.

Reg.-Com. **Hamsauer**: Zum Titel I. der Ausgaben sei zu bemerken, daß das vom Ausschusse aufgestellte Princip anscheinend nicht consequent durchgeführt sei; er verstehe die Absicht des Ausschusses dahin, daß über das Regulativ hinaus nur diejenigen Gehaltsätze bewilligt werden sollten, welche auf Grund budgetmäßiger Bewilligung bereits gezahlt würden. Dem entspreche der Abstrich in Pos. 41. Dagegen stecke in den zu Pos. 43 bis 46 nach Antrag 9 beantragten

Bewilligungen ein Betrag, der ebenfalls nicht regulativmäßig sei. Bei den Pos. 47, 48, 50 decke sich ebenfalls der Abstrich nicht genau mit der Ueberschreitung des Regulativs, bezw. bereits früherer budgetmäßiger Bewilligung seitens der Vorlage. Er habe eine genaue Zusammenstellung dieser Differenzen aufgemacht, deren vorherige Prüfung im Ausschusse sich empfehlen möchte. Wenn danach eine Aussetzung des Titels sich empfehle, so erlaube er sich für die nochmalige Vorprüfung des Ausschusses und die demnächstige Beschlußfassung des Landtags noch eine materielle Begründung der Regierungsvorlage. Für die Beurtheilung der das Regulativ überschreitenden Anträge, welche der Ausschuß abzulehnen empfehle, seien 2 Kategorien zu unterscheiden, von denen jede wieder in 2 Unterabtheilungen zerfalle.

1. Budgetmäßige Stellen.

- a) Vermehrung der Zahl regulirter Beamter gegebener Kategorien.
- b) Außerhalb der Nomenclatur des Regulativs neu-creirte budgetmäßige Stellen.

ad a. liege ein Grund, normale Zulagen zu verweigern, nicht vor, da nur die Zahl der Beamten durch budgetmäßige Bewilligung erhöht sei, während die Gehaltsätze sich innerhalb Regulativs für die betr. Beamten-Kategorie bewege.

ad b. müsse der Maßstab für die Bewilligung aus verwandten Kategorien entnommen werden.

2. Regulativmäßige Stellen mit Anträgen auf Gehaltserhöhungen über das Regulativ hinaus.

Mit den 2 Unterabtheilungen:

- a) Anträge, welche in früheren budgetmäßigen Bewilligungen in derselben Beamten-Kategorie ein Präcedenz finden.
- b) Solche, welche über frühere Bewilligungen hinausgehen oder in dieser Beamten-Kategorie überhaupt zum ersten Male vorkommen.

ad a. sei die Unzulänglichkeit des bestehenden Regulativs durch die früheren Bewilligungen anerkannt und erscheine es unbillig, den der Anciennität nach berechtigten Beamten das Nachrücken in die Sätze zu verweigern, welche ihren älteren Kollegen bewilligt seien.

ad b. könne man sich der materiellen Prüfung nicht entziehen, ob die beantragten Zulagen sachlich berechtigt seien.

Nach den Erklärungen des Herrn Ministers sei es zweifelhaft, ob überhaupt dem Antrage auf Einberufung des Landtags im nächsten Winter zum Zwecke der gewünschten neuen Beordnung des Beamtenwesens der Eisenbahnverwaltung entsprochen werden könne. Soviel lasse sich schon jetzt übersehen, daß schwerlich heute über's Jahr ein neues Organisationsgesetz, ein neues Gehaltsregulativ und auf Grund derselben ein neuer Voranschlag vorliegen werde. Es würde nun eine große Härte sein, wenn man aus formellen Gründen sachlich berechtigte Zulagen nicht nur pro

1882, sondern auch pro 1883, voraussichtlich sogar für die ganze Finanzperiode, verweigern wollte, um so mehr, als der Landtag im Einverständniß mit der Staatsregierung bislang auf den Weg budgetmäßiger Bewilligungen sich begeben habe, ohne sich dahin auszusprechen, daß er den Zeitpunkt für Vereinbarung eines neuen Regulativs für gekommen erachte. Diese Härte würde die Beamten der unteren Stufen auf das Empfindlichste selbst dann treffen, wenn die Maßregel auf das bevorstehende Jahr beschränkt bleiben sollte. In diesem Sinne bitte er um eine nochmalige wohlwollende Prüfung der gestellten Anträge im einzelnen.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Bei diesen Positionen sei naturgemäß die richtige Einstellung der Summen sehr schwierig, wie schon die Deduction des Herrn Regierungs-Commissars ergeben. Er habe sich deshalb die nöthigen Erläuterungen, wie viel Gehalte jetzt als innerhalb Regulativs und wie viel budgetmäßig gezahlt seien, geben lassen, bei manchen Positionen sei aber der Unterschied nicht klar zum Ausdruck gekommen, er als Berichterstatter habe alle sorgfältig geprüft, wenn dennoch einige kleine Ausstellungen vorgekommen, so sei dies sehr leicht möglich und erklärlich. Er habe den Herrn Regierungs-Commissar einige Tage vorher gebeten, bei Punkten, wo sich möglicherweise Differenzen ergeben könnten, Rücksprache mit ihm zu nehmen, dies sei aber nicht geschehen. Er erkenne, wie gesagt, an, daß hier berechnigte Bedenken vorliegen könnten und erkläre sich gerne bereit, den Ausschuß diesen Nachmittag zu einer Sitzung zu berufen, in welcher der Herr Regierungs-Commissar seine bezüglichen Anträge vorbringen könne. Gegen die Aussetzung der in Rede stehenden Positionen habe er nichts einzuwenden.

Der Präsident setzt, da kein Widerspruch erhoben wird, die Berathung des Titels I. und I. a. von der heutigen Tagesordnung ab.

Zu Position 58 (diätarische Besoldungen und Functionszulagen etc.) bemerkt:

Reg.-Com. **Namsauer**: Der Ausschuß habe zu dieser Position eine Summe von 8400 M. von der Regierungsvorlage abgestrichen; es sei dies zwar kein sehr bedeutender Betrag im Vergleich zu dem Gesamtbetrage der Position, aber er habe die Eisenbahn-Direction doch immerhin unangenehm berührt, weil man die Ueberzeugung habe, mit der bewilligten Summe nicht auskommen zu können. Der Anschlag dieser Summe beruhe nicht auf einem Griffe, sondern auf dem wirklichen Bedarfe des gegenwärtigen Bestandes eines vollauf beschäftigten Personals, und müsse er ausdrücklich befürworten, daß er nicht glaube, eine Ueberschreitung der Position werde sich vermeiden lassen.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Gerade bei dieser Position hätten sehr eingehende Besprechungen des Ausschusses stattgefunden, ein Theil des Ausschusses sei geneigt gewesen, 18 000 M. zu streichen, aber schließlich habe man in der

Erwartung, daß die Verwaltung selbst einsehe, daß hier noch ein Hebel anzusetzen sei für weitere bedeutendere Ersparungen, und sodann um keine Schwierigkeiten durch die plötzliche Absetzung einer so großen Summe zu bereiten, sich begnügt und nur die Streichung der relativ sehr geringen Summe von 8400 M. empfohlen. Diese Summe werde sicher zu ersparen sein, wenn, wie nach Mittheilungen des Regierungs-Commissars auch beabsichtigt werde, eine Einschränkung des Tarifbureaus und ein Eingehen der Wagencontrolle durchgeführt werde.

Reg.-Com. **Namsauer**: Die im Berichte niedergelegte Bemerkung wegen Aufhebung des Tarifbureaus und der Wagencontrolle sei dahin zu präcisiren, daß das Streben der Direction auf Ersparungen und Vereinfachungen stets bemüht sei, sich den wechselnden Verhältnissen nach Kräften anzuschließen. Diese Verhältnisse entzögen sich vielfach der diesseitigen Einwirkung, es seien indessen Aussichten vorhanden, daß die Arbeiten der genannten Bureaus in Zukunft sich verringern würden und sei für diesen Fall erwogen worden, ob es möglich sei, dieselben als selbständige Abtheilungen aufzuheben und die verbleibende Arbeit anderweit zu vertheilen. Von den Arbeiten der Wagencontrolle sei in Magdeburg nur ein Theil concentrirt, ein nicht unerheblicher Theil ihrer Aufgabe werde unter allen Umständen stets hier beschafft werden müssen. Ähnlich verhalte es sich mit der Thätigkeit des Tarifbureaus, dessen Entlastung erst mit Durchführung des neuen Staatsbahntarifs eintreten werde, während dasselbe z. B. angestrengte Thätigkeit tüchtiger Kräfte erheische.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Er sei anders berichtet worden. Wie ihm mitgetheilt, sei das vollständige Eingehen der Wagencontrolle wohl möglich, und das Tarifbureau könne bis auf ein Minimum eingehen; jedenfalls würde es sehr thöricht sein, für vielleicht 2 Hülfсарbeiter einen Bureauchef zu halten.

Reg.-Com. **Namsauer**: Es sei selbstverständlich, daß für zwei Leute kein Bureauchef erforderlich sei, aber dieser habe auch noch ganz andere Beschäftigungen, die ein Hülfсарbeiter nicht übernehmen könne, wie z. B. an Conferenzen mit fremden Verwaltungen theilzunehmen. Allerdings würde es vielleicht möglich sein, zwei kleine Bureaus zu combiniren.

Die zu Position 58 in der Regierungsvorlage verlangte Mehreinsetzung wird abgelehnt, der Ausschußantrag 21 wird angenommen.

Zu Position 61 (Reise- und Umzugskosten, Diäten etc.) bemerkt:

Reg.-Com. **Namsauer**: Der Ausschuß empfehle zwar die Genehmigung des Anschlags, jedoch nicht ohne die Anmerkung, daß ihm die Ansätze für Tag- und Nachtgelder reichlich hoch erschienen. Zunächst bedürfe der Text einer Berichtigung, indem es unter b. nicht heißen müsse: „Tag- und Nachtgelder für die Revisionsbeamten, sondern „für



Revisions-touren"; zu c. heiße es vollständig: „Tag- und Nachtgelber zu Conferenzen und Versammlungen.“ Der Ausdruck „für die Revisionsbeamten“ könne zu der irrigen Auffassung führen, als handle es sich um die Reisen einer bestimmten Beamtenkategorie, während es sich um die Touren sämtlicher Beamten handle, also namentlich der Cassen-revisoren, der Streckeningenieur, der Oberbeamten und Directionsmitglieder im Bezirke der Verwaltung. Darnach dürfe die Summe schwerlich zu hoch erscheinen. Der Posten unter c. scheine allerdings auf den ersten Anblick reichlich hoch und nehme er Veranlassung, einige Worte über den Zweck derartiger Dienstreisen anzufügen, welche vielleicht geeignet seien, darüber aufzuklären, weshalb die Eisenbahn-beamten so viel unterwegs sein müßten. Der weiteste Kreis von Conferenzen sei die zweimal im Jahre stattfindende Versammlung zur Vereinbarung der Fahrpläne, an welcher Vertreter von Mitteleuropa, einschließlich Schweiz und Italien, theilhaftig seien. An diesen Conferenzen, deren nächste in Brüssel anstehe, müßten auch die kleineren Verwaltungen sich theilhaben, da nicht nur die großen durchgehenden Züge, sondern im Anschluß daran gruppenweise auch die Fahrpläne für die übrigen Gebiete vereinbart würden.

Der zweitgrößte Kreis sei der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, welchem außer den deutschen Bahnen auch diejenigen Oesterreichs, Ungarns, Rumäniens, der Niederlande, Belgiens ic. angehörten. Dieser Verein schaffe die Grundlage und die Normen des durchgehenden Verkehrs überhaupt und sei die Theilnahme an letzterem bedingt durch die Mitgliedschaft und deren Theilnahme im Verein. Der Verein halte jährlich eine ordentliche Generalversammlung und setze im Uebrigen für die einzelnen Zwecke Commissionen ein, welche minder wichtige Dinge selbständig erledigten, bedeutendere zur Beschlußfassung der Generalversammlung vorbereiteten. Oldenburg sei in drei dieser Commissionen, welche wiederholt im Laufe des Jahres zur Berathung zusammen-treten.

Der nächste Kreis sei das politische Gebiet des deutschen Reichs. Durch Vereinbarungen der Regierungen sei das Institut der ständigen Tariffcommission und der General-conferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen ins Leben gerufen, die Theilnahme also eine obligatorische. Die ständige Tariffcommission verlange die diesseitige Theilnahme mindestens viermal im Jahre, die Generalconferenz durchschnittlich zweimal. Außerdem nehme das Reich die Mitwirkung in auswärtigen Terminen in Anspruch für Aufgaben der Gesetzgebung und der allgemeinen Verwaltung (Reichs-Eisenbahngesetz, Statistik, Buchungsformulare, Viehtransporte, Verhältniß zur Reichs-Postverwaltung). Dazu komme für militairische Zwecke die Theilnahme an den Liniencommissionen. Auf freier Vereinbarung zum Zwecke der Förderung der Administration und Technik fungire der Tarifverband (vier Jahresversammlungen), die technischen Oberbeamten- und

Directorenconferenzen. Erst hiernach begönnen die Verbände für unmittelbar praktische Zwecke des Verkehrs, welche den Nachbar- und sog. Verbandsverkehr regeln, Instruktionen vereinbaren, Tarife und Tarifvorschriften feststellen. Bei der geringen Anzahl der diesseitigen Beamten ergebe dies eine starke Inanspruchnahme der einzelnen und begreife es sich, daß Zahl und Umfang der Reisen sehr erheblich sei, wenn man die sonst noch erforderlichen Touren, Verhandlungen mit Nachbarbahnen wegen gemeinsamer Bahnhöfe ic., mit anderen Behörden, Revisionen und Visitationen im eigenen Gebiete, Expropriationen ic. hinzurechne.

Aus sachlichem Anlaß habe er im Herbst 1879 eine Zusammenstellung der von ihm zurückgelegten Kilometer veranlaßt und gefunden, daß deren Zahl pro 1878 in reinen Eisenbahndienstangelegenheiten auf 17780 Kilometer sich stellte. Einige sonstige Dienstreisen, die nicht Angelegenheiten unserer Eisenbahnverwaltung betreffen und Privatreisen eingeschlossen, ergebe dies eine Reifestrecke, deren Zurücklegung als ein Vergnügen schwerlich mehr zu betrachten sei, zumal wenn man nach durchfahrenen Tagen und Nächten nicht der Ruhe pflegen könne, sondern die inzwischen angewachsene Arbeit zu bewältigen habe. Für das gesammte Eisenbahnpersonal müsse er die Anerkennung in Anspruch nehmen, daß nicht Reisen gemacht würden, um Diäten zu verdienen, worüber bei anderen auswärtigen Verwaltungen mit oder ohne Grund wohl geklagt werde.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Da der Herr Regierungs-Commissar diese Angelegenheit speciell berührt habe, sehe auch er sich veranlaßt, einige Worte anzuknüpfen. Ihm sei auf Befragen mitgetheilt, daß sich die Position genau so zusammensetze, wie im Berichte mitgetheilt. Auf eine nochmalige Requisition stelle sich nun heraus, daß die erwähnte Summe von 18700 M. sich zusammensetze wie folgt:

1.	Diäten für die Eisenbahndirection	4500 M.
2.	„ „ Rechnungsbeamte	3300 „
3.	„ „ Bahningenieur	3500 „
4.	„ „ Bahnmeister	500 „
5.	„ „ Beamten der Betriebs-Inspection	1500 „
6.	„ „ die Maschinen-Inspection	1650 „
7.	„ „ Telegraphenbeamte	1750 „
8.	„ „ Stationsbeamte	2000 „
		18700 M.

Wie schon im Bericht erwähnt, halte der Ausschuß eine Revision des Diäten-Regulativs für durchaus nothwendig. Namentlich glaube er, daß die Diäten bei Touren in's Ausland, welche mit einer Uebernachtung verbunden, zu hoch, man sei ja jeder Zeit schnell im Auslande, und die Herren seien bei der großen Bekanntheit, welche sie auf den Endstationen unserer Bahnen, also fast immer im Auslande, hätten, sicher nicht mehr der Gefahr ausgesetzt, theurer be-

handelt zu werden, als im Inlande. Uebrigens brauche man sich bei einer solchen Menge von Diensttoureuren, wie sie der Herr Regierungs-Commissar angeführt habe, nicht mehr darüber zu wundern, wozu die vielen Hilfsarbeiter nöthig seien.

Zu Position 64 (Tage- und Accordlöhne) erhält das Wort:

Reg.-Com. **Hamsauer**: Von dieser Position seien 5000 *M.* abgesetzt und im Ausschusse speciell die in der Summe enthaltenen Löhne für Locomotivputzer etc. mit 28 628 *M.* als zu hoch bemängelt. Er habe sich eingehend über die Position im Ganzen und den bezeichneten Theil derselben instruiert und gefunden, daß die Summe sehr knapp bemessen sei. Er müsse daher auch hier die event. Ueberschreitung des Anschlags bevorworten. Es sei gewiß für Jeden, der nicht unmittelbar in der Sache stehe, außerordentlich schwierig, die Angemessenheit derartiger Ausgaben zu beurtheilen, er habe daher für solche Fälle bereits dem Ausschusse die Benützung der demselben zur Verfügung gestellten vergleichenden Statistik des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen empfohlen. Solchem Material werde zwar leicht entgegengehalten, anderwärts seien andere Verhältnisse; dieser Einwand sei aber keineswegs zutreffend. Erstens fänden sich in diesem großen Gebiete durchaus geeignete Vergleichsobjecte, Bahnen von ähnlichem Umfang, ähnlichen Betriebsverhältnissen und ähnlicher Frequenz. Sodann aber stelle die angezogene Statistik die Ausgaben nicht nur für die einzelnen Verwaltungen oder Längeneinheiten fest, sondern in unmittelbarem Zusammenhange mit der Leistung selbst, nämlich für den Nutzkilometer. Dieser Einheitsmaß berechtigte zur unmittelbaren Vergleichung, nur sei zu berücksichtigen, daß mit Steigerung der Nutzkilometer auf die Kilometerlänge die Ausgabe naturgemäß sich verringere. Nehme man hier die Ausgabe für Putzen und Schmieren, so ergebe sich, wie durchweg bei allen Betriebsausgaben, daß der diesseitige Aufwand verhältnismäßig gering sei, von allen Staatsbahnen Deutschlands habe Oldenburg die niedrigste Ziffer.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Auch der Ausschuss habe sich Berichte von anderen Bahnen kommen lassen, und müsse er dem Herrn Regierungs-Commissar entgegen, daß dieselben wenig Anhalte zu Vergleichen böten. Man müsse sich hier eben auf die concreten Verhältnisse stützen, aus eigener Anschauung und Erfahrung urtheilen. Was das Locomotivputzen anlangt, so erscheine der hierfür verwendete Aufwand allerdings recht hoch. Bei durchschnittlich 40 Locomotiven jährlich 28 000 *M.* für Putzen ausgeben, müsse jedem Laien auffallen; der Ausschuss habe deshalb und in Anbetracht, daß auf den Strecken noch sehr wohl mit weniger Mannschaft auszukommen sei, beantragt, bei dieser Position 5000 *M.* zu streichen, und hoffe er, daß der Landtag ebenfalls sich dieser Ansicht zuneigen werde.

Die Ausschussanträge 27 und 28 werden angenommen,

die zu Positionen 64 und 65 des Ausgabe-Voranschlags in der Regierungsvorlage verlangten Mehreinrichtungen werden abgelehnt.

Die Abstimmung über die weiteren Positionen wird vorläufig ausgesetzt.

Zu Position 82 (Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze) bemerkt:

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Diese Position der Regierungsvorlage erscheine ihm sehr niedrig. Man habe um Auskunft gebeten und erfahren, daß auf Grund der Erfahrungsfrüherer Jahre nicht mehr eingestellt sei, andernfalls würde der Ausschuss unbedenklich mehr Mittel zu dieser Position zur Verfügung gestellt haben. Er wolle indes noch die Bitte an die Staatsregierung knüpfen, in Fällen, wo sich nicht genau constatiren lasse, ob der Beschädigte durch eigenes Verschulden oder zu Lasten der Verwaltung zu Schaden gekommen, immer coulant verfahren zu wollen, und nicht — wenn nicht anders das klare Gegentheil vorliege — den Weg des Prozesses zur Erzwingung der Ansprüche anzuwenden.

Zu Position 118 erhält das Wort:

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Er wolle hiermit an den Herrn Regierungs-Commissar das ergebenste Ersuchen richten, wenn die Einrichtungskosten nicht gar zu erheblich, was er nicht hoffe, auch die III. Classe mit Wärmeverrichtungen versehen zu lassen und diesem Gegenstande erneute Aufmerksamkeit schenken.

Zum Titel V. der Ausgaben:

Reg.-Com. **Hamsauer**: Die Bemerkung des Berichtes, daß nach den Erklärungen des Regierungs-Commissars mit den Summen auszukommen sei, sei dahin richtig zu stellen, daß er sowohl hier, wie bei der Bahnunterhaltung gesagt habe, man hoffe mit dem Anschlag auszureichen, mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß die Sicherheit des Betriebes in erster Linie entscheidend sei und man daher eher eine Ueberschreitung zulassen, als die Betriebssicherheit gefährden werde.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Das verhalte sich tatsächlich doch nicht ganz so. Auf Befragen seitens des Ausschusses, wie es komme, daß dieser Titel gegen 1880 so erheblich niedriger sei, habe der Herr Regierungs-Commissar die klassischen Worte unter die Anfrage gesetzt: „Ist nicht höher veranschlagt worden.“ Das sei auch eine Auskunft!

Reg.-Com. **Hamsauer**: Er könne nur bestätigen, daß er jeder Requisition um Vorlage relevanter Zahlen bereitwilligst Folge geleistet habe und für diesen Zweck den schriftlichen Verkehr für den richtigen halte; dagegen habe er sich nicht darauf eingelassen, schriftlich Motive für Anträge oder Anschläge herzugeben, indem die Begründung in diesem Sinne seiner Auffassung nach Sache der mündlichen Erörterung im Ausschusse, namentlich aber im Landtage selbst sei.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Der Ausschuss habe sich immer schriftliche Begründungen erbeten, weil die Erfahrung ihn gelehrt habe, daß man dann etwas Positives in der Hand habe, was keine Verbeugungen zulasse.

Abg. **Tanzen**: Er müsse durchaus billigen, daß der Ausschuss stets schriftliche Begründungen verlangt habe, denn nur dadurch würden solche unerquicklichen Verhandlungen, wie diese, im Landtage ausgeschlossen.

Reg.-Com. **Hamsauer**: Es könne sich hier lediglich um ein Mißverständnis handeln und zwar über die Bedeutung des Wortes Begründung. Verstehe man unter Begründung die Ausführung von Gründen, so habe er eine solche dem Ausschuss gegenüber nie schriftlich ertheilt, wohl aber habe er Begründungen im Sinne von Belegen geliefert und zwar schriftlich und sich eine Minute zurückbehalten.

Zu S. 126 wird das Wort ertheilt dem

Reg.-Com. **Hamsauer**: Im Eingange des Titels VI. habe der Ausschuss eine Beurtheilung der Verträge wegen Mitbenutzung fremder Bahnhöfe und Bahnstrecken niedergelegt. Hierbei habe der Vertrag mit der Wilhelmshafener Bahn einige Gnade gefunden in den Augen des Ausschusses. Er halte es deshalb nicht opportun, die wesentlichen Vortheile, den directen und indirecten Nutzen, der uns aus diesem Verhältniß erwachse, des Weiteren auszuführen. Anders liege es hinsichtlich des Vertrages mit Bremen. Hierüber und im weiteren Verlaufe auch hinsichtlich der übrigen Anschlußverträge seien Behauptungen und Berechnungen aufgestellt, die er als positiv unrichtig bezeichnen müsse. Zunächst sei angeführt, daß die Vergütung für gewisse Leistungen von rund 40 000 *M.* bei Eröffnung des Betriebes der Bremer Bahn auf rund 140 000 *M.*, also reichlich auf das Dreifache angewachsen sei, nur wisse er nicht, was mit dieser offenkundigen Thatsache bewiesen werden solle, oder welchen diplomatischen Erfolg man sich von der Geltendmachung derselben in Bremen versprechen dürfe. Die dortigen Commissare würden voraussichtlich erwidern, es sei allerdings richtig, daß man bei Eröffnung der Strecke, deren Verkehr sich erst habe entwickeln müssen und dessen Umfang für die nächste Zeit jedenfalls nur gering zu veranschlagen gewesen sei, wider- ruflich mit einer geringen, zum Theil pauschalirten Entschädigung sich begnügt habe. Dagegen liege durchaus kein Grund vor, die Vergütung nicht den vertragsmäßigen und thatsächlichen Verhältnissen entsprechend zu normiren, nachdem die Strecke nicht nur als lebensfähig, sondern als sehr rentabel sich herausgestellt habe. Die Rentabilität habe sich von 2 bis 3 % im Jahre der Betriebsöffnung, 4 bis 5 % im nächstfolgenden Jahre, bis 10,98 % im Jahre 1880 gehoben. Die angegebenen Procente seien zu verstehen als Verzinsung des reinen Oldenburgischen Anlagecapitals nach Abzug sämtlicher Leistungen an Bremen, das heiße nicht nur Verzinsung des Bremischen Anlagecapitals und Beitrag für den Ver-

schleiß der Gebäude, sondern auch sämtlicher Betriebs-Ausgaben. Bei solchem finanziellem Ergebniß werde man schwerlich Bremen zumuthen wollen, über den Vertrag hinaus Opfer zu bringen, um die Oldenburgische Strecke noch rentabler zu machen. Die Grundlage unserer Leistungen an Bremen, wie solche in mehreren Nachtragsverträgen fixirt sei, bilde der vor dem Bau abgeschlossene Staatsvertrag. In diesem sei wegen der Leistungen an Bremen dasjenige stipulirt, was sich auch ohne Vertrag von selbst verstanden haben würde, nämlich daß Oldenburg an Bremen das von diesem aufgewandte Anlagecapital, soweit es für den Oldenburgischen Verkehr ausschließlich oder theilhaftig aufgewandt sei, verzinse und außerdem für Betrieb und Unterhaltung des Hauptbahnhofes ic. einen Beitrag leiste, nach Verhältniß der Mitbenutzung oder mit anderen Worten nach Verhältniß des Oldenburgischen Verkehrs zum Gesamtverkehr. Als die ersten provisorischen Abmachungen durch Kündigung aufgehoben gewesen und man dem inzwischen entwickelten Oldenburgischen Verkehre gegenüber gestanden, habe es sich gefragt, in welcher Weise die Verhältnißziffer festzustellen sei. Von den verschiedenen Möglichkeiten, Theilung nach einmündenden Strecken, Repartition nach Anzahl der Züge, Zahl der auf dem Bahnhof ein- und auslaufenden Wagen und Lokomotiven, endlich nach Zahl der bewegten Achsen, sei die letzte Grundlage wohl die rationellste, jedenfalls aber für Oldenburg günstigste, vereinbart. Die Gesamtachsen und die Oldenburgischen Achsen seien durch Zählung ermittelt, die wirklichen Ausgaben für den Hauptbahnhof ziffermäßig festgestellt und danach die Repartition vorgenommen. Bei Abschluß des 1. Nachtrages habe Oldenburg durch nachhaltige Anstrengung erreicht, daß von der Achsenzahl ein Procent weniger ihm zur Anrechnung komme als der Wirklichkeit entspreche. Dieser Anspruch sei diesseits damit motivirt, daß mit der gesteigerten Achsenzahl eine intensivere Benutzung verbunden sei und deshalb billig erscheine, dem kleineren Theilhaber weniger zur Last zu legen, als ihm nach Verhältniß der Achsen zufalle. Die thatsächlichen Ausgaben seien durch diesseitige Beamte sorgfältig revidirt. Auf dieser Grundlage wären für die hier in Betracht kommenden Leistungen oldenburgischerseits bezahlt:

1877/78 = 156 447 *M.*

1878/79 = 144 227 "

1879/80 = 156 545 "

oder im Durchschnitt pro Jahr 152 406 *M.*

Diese Thatsachen hätten vorgelegen, als auf den diesseitigen Antrag auf den Plan einer Pauschalirung für die 5 nächsten Jahre eingetreten sei, deren Vortheil einmal darin bestehe, daß eine zutreffende Summe diesseits in den Voranschlag eingestellt werden könne, andererseits darin, daß die Weiterungen, welche mit den regelmäßigen Achsenzählungen verbunden seien, namentlich aber die Weitläufigkeiten und Kosten der jedesmaligen Prüfung und Festsetzung der jen-

seitigen Betriebsrechnung vermieden werde. Es sei gelungen, das Aversum reichlich 12 000 *M.* unter den Durchschnitt der letzten 3 Jahre zu normiren und somit die 140 000 *M.* zu fixiren, welche im Ausschußberichte aufgeführt seien. Pro 1880/81 habe der Beitrag auf Grund der bisherigen Verhältnisse nur 136 000 *M.* betragen, also weniger 4000 *M.* Diese Erscheinung habe unsererseits nicht etwa bedauern lassen, daß man für die Zukunft pauschalirt habe, sondern es wäre in derselben nur dasjenige verwirklicht, was man bei Abschluß des letzten Nachtrages diesseits erwartet und vertreten habe, daß nämlich momentan der Prozentsatz unserer Achsen heruntergegangen sei, weil der Großverkehr über den Bremischen Bahnhof sich früher wieder gehoben habe, als der diesseits zugebrachte Verkehr. Zu bemerken sei noch, daß bekanntlich der Hauptbahnhof Bremen als Theil der Strecke Wunstorf-Oesfemünde im Miteigenthum von Hannover, jetzt Preußen stehe, während der erstere Staat Betrieb und Verwaltung führe. Nun stehe aber Oldenburg zu Hannover bezw. Preußen wegen der Mitbenutzung in keinem Vertragsverhältniß, sondern lediglich zu Bremen. Die Königliche Verwaltung in Hannover verlange mit Recht von Oldenburg die anteilmäßige Entschädigung für die thatsächlichen Ausgaben, welche der Bahnhof Bremen verursache. In Folge dessen sei Bremen in der Lage, den Betrag für das nachbelassene 1 % der Achsen in die Hannoversche Cassa einzubezahlen, um als Miteigenthümer nur die eine Hälfte wieder vergütet zu erhalten. Hiemit glaube er das Vertragsverhältniß zu Bremen genugsam erörtert zu haben und brauche nur anzufügen, daß die weiteren Angaben des Berichts den Vergleich der betreffenden Ausgaben pro 1880 und für die nächste Finanzperiode enthaltend, positiv unrichtig seien. Es sei gesagt, die Gesamtausgabe des Anschlusses mit Bremen habe im Jahre 1880 ca. 175 000 *M.* betragen gegen den jetzigen Anschlag von 222 000 *M.* Die Ausgabe habe aber nicht 175 000 *M.*, sondern rund 215 000 *M.* betragen, die unbedeutende Erhöhung des jetzigen Anschlages beruhe theils auf der eben bereits charakterisirten zufälligen Differenz von 4000 *M.* zu Gunsten des Jahres 1880, theils in Aufrundungen. Wenn der Bericht dann fortfahre: „Das Factum ist nun einmal da, daß uns unsere Bahnanschlüsse jetzt rund 100 000 *M.* mehr kosten als 1880“, so beruhe diese sensationelle Behauptung glücklicherweise nicht auf einer bedauerlichen Thatsache, sondern auf einem Irrthume des Berichterstatters. Redner sei zweifelhaft gewesen, ob sich der angezogene Passus auf die im Berichte erwähnten beiden Vertragsverhältnisse oder auf alle beziehen solle. Factisch sei dies gleichgültig, denn für die übrigen Anschlüsse trete ebenfalls eine Steigung nicht ein und beruhten die vorliegenden Anschläge ebenfalls nur in einer Abrundung der pro 1880 gezahlten Beträge. Wenn man die Ausgaben pro 1880 für dieses Jahr möglichst günstig berechnen wolle, so enthalte der Voranschlag in seinen abgerundeten Beträgen

ein plus von im Ganzen 10 000 *M.*, also einem Zehntel der im Ausschußbericht angegebenen Summe. Wie der Rechenfehler des Berichterstatters entstanden sei, könne er nicht wissen, seine Vermuthung gehe aber dahin, daß man nicht alle Leistungen für die Anschlüsse gefaßt habe. Den Ausschuß habe er wiederholt mündlich und schriftlich darauf hingewiesen, daß im Buchungsplan für den in Frage stehenden Titel eine wesentliche Aenderung eingetreten sei; früher habe man die abzuführenden Summen unter Verwendung des Betriebsüberschusses soweit selbständig gebucht, als es sich um die Vergütung für das von anderer Seite aufgewendete Anlagecapital handelte, ganz entsprechend der Buchung „Abführung an die Landescaße“, welche die Verzinsung des oldenburgischerseits aufgewandten Anlagecapitals repräsentire. Alle übrigen Kosten für Betrieb und Unterhaltung seien verbucht unter den einzelnen Titeln und Positionen, zu welchen sie sachlich gehören. Diese Summen treten in der Betriebsrechnung S. 48 ff. des Geschäftsberichts selbständig nicht hervor und wisse er nicht, woher der Berichterstatter die sachlichen Kosten entnommen haben möge; wahrscheinlich seien dieselben ganz vergessen. Er werde eine Zusammenstellung vorlegen, aus welcher sich ergebe, welche Kosten für die fremden Bahnhöfe und Strecken pro 1880 verbucht seien und diese mit dem Voranschlag vergleichen. Die Zusammenstellung werde sowohl die Buchungspositionen bezeichnen, als auch die Stellen im Geschäftsbericht, welche diese Summe mit enthielten. Nach dem jetzigen Buchungsplan würden die Kosten für fremde Verwaltungen ic. in einer Gesamtsumme verbucht, einerlei ob sie die Gegenleistungen für fremdes Anlagecapital oder für fremden Betriebsaufwand enthielten. Daß die frühere Buchung die rationellere gewesen sei, bedürfe keiner Ausführung; hätte er gewußt, daß der Ausschuß eine derartige Vergleichung beabsichtige, so würde er demselben das dazu erforderliche Material, welches im Geschäftsberichte vollständig nicht vorhanden sei, gern mitgetheilt haben; er habe aber von der ganzen Berechnung erst durch den Ausschußbericht Kunde erhalten.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Er müsse sich sehr wundern, daß ein so scharfer Kopf, wie ihn der Regierungs-Commissar doch unstreitig habe, zweifelhaft sein könne über den Sinn des Passus im Bericht „das Factum ist nun einmal da, daß uns unsere Bahnanschlüsse jetzt rund 100 000 *M.* mehr kosten wie 1880“, insofern als er behaupte, nicht zu wissen, ob sich dies auf Bremen allein, oder auf alle Anschlüsse beziehen solle. Im Bericht sei doch von „Anschlüssen“, also vom Plural die Rede, und da Bremen nur einen Anschluß habe, so seien damit selbstverständlich alle Anschlüsse gemeint. Was nun die Zahlen anlange, so müsse er sich ganz entschieden dagegen verwahren, daß er verkehrte Zahlen angewandt. Er habe den Bericht 1880 zur Hand, derselbe ergebe:

sachliche Kosten . . .	<i>M.</i> 453 562
persönliche Kosten . . .	„ 127 750
	<i>M.</i> 581 312

Der Voranschlag für 1882 weise 679 145 *M.* auf, also pr. pr. 100 000 *M.* mehr.

Er könne beim besten Willen zu keinem anderen Resultate kommen, die Summen befänden sich detaillirt auf S. 53 Anl. 4 des Berichts, es müsse also entweder der Bericht unrichtig sein oder der Herr Regierungs-Commissar sei im Irrthum.

Was die Ausführungen in Betreff des Vertragsverhältnisses mit Bremen anlange, so würde man im Ausschusse, wenn man in dieser Weise, wie es heute geschehen, Aufklärungen darüber erhalten hätte, allerdings zu einer anderen Auffassung der Sachlage gekommen sein, aber der Herr Regierungs-Commissar habe im Ausschusse selbst erklärt, der Vertrag sei für uns so theuer, daß er selbst ganz indignirt darüber sei.

Reg.-Com. **Hamsauer**: Er müsse pure bestreiten, eine derartige Aeußerung über den ersten Staatsvertrag gemacht zu haben. Der Zweifel, wohin der widerlegte Passus über die Differenz von 100 000 *M.* zu beziehen sei, sei aus der Stelle entnommen, an welcher derselbe sich befinde; sachlich sei dies nach den früheren Ausführungen gleichgültig. Weßhalb er im Ausschusse sich über das Vertragsverhältniß zu Bremen nicht geäußert habe, liege darin, daß der Staatsvertrag überhaupt nicht in Frage gestanden habe, dessen Geschichte und Inhalt übrigens in der Denkschrift der Eisenbahn-Direction zur Genüge dargelegt sei. Der erste Nachtragsvertrag sei im Ausschusse nicht einer sachlichen Erörterung, sondern einer summarischen Kritik unterzogen, welche es ihm richtiger habe erscheinen lassen, die Angelegenheit nur unter dem Correctiv der öffentlichen Landtagsverhandlungen weiter zu behandeln. Damit erledige sich auch die angebliche Kritik des Staatsvertrages selbst.

Berichterstatter Abg. **Windmüller**: Er müsse bei seinen Behauptungen stehen bleiben und auch alle angeführten Summen als durchaus richtig bezeichnen. Ihm sei allerdings wohl bekannt, daß ein kleiner Bruchtheil der Position 64 früher Kosten enthalten habe, welche den Anschlußbahnen zur Last fallen, etwa 5000 *M.*, allein dies könne unmöglich die vom Herrn Regierungs-Commissar behauptete Differenz herbeiführen, hier müsse etwas stecken, was der Aufklärung durchaus bedürftig sei.

Zu Position 134 erhält das Wort:

Abg. **Borgmann**: Er habe vorhin von dem Mangel an Wagendecken gesprochen, hier handle es sich um einen Mangel an Wagen selbst und zwar der Hochbordwagen für den Versandt von Sperrgütern, speciell von Torf und Torfstreu. Bei dem vorhin besprochenen Deckenmangel habe der Herr Regierungs-Commissar bezüglich der Torfstreufabrikation

von einem Spazierenfahren der Firmen auf den Wagendecken gesprochen, er meine aber, dieser neue Industriezweig sei für das Oldenburger Land wichtig genug, um ihn in allen seinen Beziehungen ernst zu behandeln. Der Ausschuss habe schon in seinem Berichte gesagt, daß wir jetzt eine vollständige Musterkarte von allen möglichen und unmöglichen Wagen auf unseren Bahnhöfen hätten, er wolle noch speciell darauf hinweisen, daß die jetzt zur Verfügung gestellten Wagen nicht bloß hinsichtlich des Raumgehalts, sondern auch hinsichtlich der Tragfähigkeit höchst mangelhaft seien. Die Oldenburger Wagen mit meist 18,5 qm Fläche seien fast verschwunden und dafür ständen nur Wagen fremder Verwaltungen zu Gebote, die von ca. 11—16 qm Bodenfläche variirten. Daß ein solcher Tausch für den Versandt unserer Sperrgüter, als Torf und Torfstreu, höchst nachtheilig sei, liege auf der Hand. Bei der Torfstreu, die weit über die Oldenburgischen Grenzen bis Mitteldeutschland und noch weiter verschickt werde, komme außerdem auch die Tragfähigkeit der Wagen sehr in Betracht. Nur bei Waggonladungen von 200 Centner beständen ermäßigte sog. Ausnahmetarife. Die jetzt zur Verwendung kommenden Wagen hätten oft nur 150 Centner und noch weniger Tragfähigkeit und wäre deshalb eine Ausnutzung der Ausnahmetarife gar nicht möglich. Es trete für den Versender also ein Frachtverlust ein, der um so bedeutender wäre, je weiter die Waare gesandt werde; er glaube, die Regierung müsse auf diese Wagenangelegenheit ein ernstes Augenmerk richten, weil gerade unsere Torfindustrie sehr darunter litte und auf die Dauer nicht concurrenzfähig bleibe.

Reg.-Com. **Hamsauer**: Die hier vertretenen Interessen seien zum Theil berechtigte und wenn er vorhin scherzhafter Weise vom Spazierenfahren der Firmen gesprochen, so wolle er das gerne zurücknehmen, er habe nur damit andeuten wollen, daß in dieser Weise die wirksamste Reclame gemacht werde, wie das denn thatsächlich auch durch die Bierwaggons und die Niederländischen Strohfuhren geschehe.

Der im Bericht angeführte Vertrag wegen freierer Benutzung der Wagen der Preussischen Staatsbahnverwaltung biete allerdings erhebliche wirtschaftliche Vortheile. Nach dem Vereinswagenregulativ müßten die Wagen, wenn nicht Ladungen nach der Heimathbahn oder über dieselbe hinaus vorhanden seien, in kurzer Frist leer zurückbefördert werden. Zur Vermeidung der Leertouren habe Oldenburg schon früher mit der Westphälischen und Hannoverschen Verwaltung Befreiung von dieser Beschränkung in Benutzung des gegenseitigen Wagenparkes verabredet. Neuerdings sei Oldenburg dem Uebereinkommen der Königlich Preussischen und Reichsbahnen beigetreten, nach dem im gewissen Sinne der gesammte Wagenpark allen Theilnehmern zur Verfügung stehe. Daß dadurch ein lebhafterer Austausch der Wagen der theilhaftigen Verwaltungen herbeigeführt werde, sei selbstverständlich. Da-

gegen habe auch früher kein Wagen irgend einer Vereinsverwaltung zurückgewiesen werden dürfen, der nach Construction und Beschaffenheit übergabefähig gewesen. In dieser Beziehung sei durch das Uebereinkommen nichts geändert. So hätten im Jahre 1880 fremde Wagen von 73 Verwaltungen auf der Oldenburgischen Bahn 6 257 840 Kilom. zurückgelegt, und könne unmöglich angenommen werden, daß gerade in Folge des Uebereinkommens besonders schlechtes Betriebsmaterial auf unsere Strecken komme. Ebenso hätten Oldenburgische Wagen auf fremden Bahnen bereits 1880 = 4 073 114 Kilom. zurückgelegt, während nach dem Uebereinkommen keineswegs behauptet werden könne, daß unsere Wagen auf Nimmerwiederssehen uns entzogen würden. Berechtigt sei das vom Vorredner hervorgehobene Interesse an Gestellung von Hochbords. Diese Schwierigkeit sei schon seit Jahren in jedem Herbst hervorgetreten, da bei dem Zusammentreffen der Vieh- und Torftransporte, zu denen sich neuerdings noch die Strohtransporte und seit diesem Jahre der Versand von Torfstreu geselle, genügende Wagen dieser Kategorien nicht vorhanden wären. Oldenburg könne unmöglich für die kurze Zeit dieser Saison sich mit einem größeren Parke von Hochbords ausrüsten, man habe daher schon früher durch Leihen von Wagen und Etablierung von Depots sich zu helfen gesucht. Auf die thunlichst beschleunigte Rücksendung unserer Hochbords oder Zuführung gleichgeeigneten Betriebsmaterials sei das Bestreben der Verwaltung gerichtet.

Abg. Semmen: Er wolle sich dem vom Abg. Borgmann ausgesprochenen Wunsche, auf eine Vermehrung der Hochbordwagen Bedacht nehmen zu wollen, ganz anschließen und nur noch constatiren, daß auch auf dem Bahnhof Essen bei Gelegenheit der Stroh- und Heutransporte ein Mangel an Wagen und Wagendecken eingetreten sei, was zu großen Unzuträglichkeiten geführt.

Zu Position 139 bemerkt der Berichterstatter, daß in Betreff der Endsumme im Berichte ein Versehen vorgekommen, weshalb er um Absetzung dieses Titels VIII. bitte.

Der Präsident: Angenommen seien die Ausschußanträge 21, 27 und 28, abgesetzt die Position 11 der Einnahmen und Titel I., Ia. und VIII., sowie die Anmerkungen

unter der Regierungsvorlage und die desfallsigen Ausschußanträge 41, 42 und 43, abgelehnt die Positionen 58, 64 und 65 des Ausgabenvoranschlags; er mache den Vorschlag, über die nicht beanstandeten Positionen in einer Abstimmung abzustimmen.

Der Landtag erklärte sich einverstanden und werden die Positionen 1—10 incl. und 12—35 incl. der Einnahmen, ferner Position 59—63 incl. und 66—136 incl. der Ausgaben angenommen.

Wegen vorgerückter Tageszeit wurde die weitere Verhandlung abgebrochen und vom Präsidenten die nächste Sitzung auf morgen, Freitag, den 16. December, Vorm. 10 Uhr, mit folgender Tagesordnung angesetzt:

1. Fortsetzung der Berathung des Berichtes des Eisenbahnausschusses über den Voranschlag der Eisenbahnbetriebscasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1882/84.
2. Bericht desselben Ausschusses, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds für die Eisenbahn-Betriebsverwaltung des Herzogthums Oldenburg für 1882/84.
3. Mündlicher Bericht des Justizauschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung des Artikels 20 Absatz 1 des Gesetzes vom 3. April 1876, betr. die Einführung des Gesetzes über den Eigenthumserwerb an Grundstücken und deren dingliche Belastung, sowie der Grundbuchordnung.
4. Bericht desselben Ausschusses, betr. den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betr. Zusatz zu Art. 29 des Civilstaatsdienergesetzes.
5. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses über die Petition von Osterhoff zu Damme und Genossen um Abänderung des Jagdgesetzes für das Herzogthum Oldenburg.

Schluß der Sitzung 1 Uhr Nachmittags.

Der Berichterstatter:

Strakerjan.