

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg**

**Staat Oldenburg**

**Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904**

10. Sitzung, 09.12.1884

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

# B e r i c h t

über

die Verhandlungen

des

## XXII. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

### Zehnte Sitzung.

Oldenburg, den 9. December 1884, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Finanzausschusses, betr. Bewilligung einer Beihilfe aus der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg zu der im Jahre 1885 in Oldenburg stattfindenden Landes-Gewerbe-Ausstellung. (Anl. 41 S. 201.)
  2. Bericht desselben Ausschusses, betr. die Rechnungen der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1879/81. (Anl. 27 S. 160.)
  3. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. den Bau einer Eisenbahn von Ahlhorn nach Wechta. (Anl. 15 S. 34.)
  4. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses, betr. die Petition der Baptistengemeinde zu Felde wegen Ertheilung von Corporationsrechten.

### Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertische: Se. Excellenz Minister Jansen und die Herren Regierungs-Commissare: Geh. Oberregierungs-rath M u h e n b e c h e r, Geh. Ministerialrath F l o r, Oberregierungs-rath R a m s a u e r, Regierungs-rath v o n B u t t e l.

Nach Eröffnung der Sitzung verliest der Schriftführer D e t k e n das Protokoll der vorigen Sitzung. Dasselbe wird genehmigt.

Der Präsident verliest folgende Eingänge:

1. Petition des Gemeinderaths der Gemeinde G a n d e r k e f e e, betr. Entschädigung aus der Staatskasse für Einquartirungen in Friedenszeiten.  
An den Finanzausschuß.
2. Petition des Gemeinderaths zu E s s e n, betr. Weiterführung der Essener Gemeinde-Chaussée von Essen zur Amtsgrenze bei L ü s c h e.  
An den Petitionsausschuß.

3. Petition der Gemeindevertretung der Gemeinde H u d e, betr. Entschädigung aus der Staatskasse für Einquartirungen in Friedenszeiten.

An den Finanzausschuß.

4. Petition des Vorstandes der Oldenburgischen Landwirtschaftsgesellschaft, Abth. XXXIV. D e s t r i n g e n, P f a r r e r T o e l in S c h o r t e n s, betr. die mangelhafte Einfriedigung der Eisenbahn.

An den Eisenbahnausschuß.

5. Petition des M. W i d d e n d o r f zu W e c h t a, betr. eine Beschwerdeschrift über die Direction der Strafanstalten zu Wechta wegen Betheiligung bei Submissionslieferungen.

An den Petitionsausschuß.

Zur Geschäftsordnung erhält das Wort:

Abg. **D e c k e n**: Er sei der Meinung, daß in der vorigen Sitzung bei der Wiederaufnahme des Antrags D e t k e n

durch den Abg. Ahlhorn nicht entsprechend der Geschäftsordnung verfahren sei. Die Sache sei ja erledigt. Um aber daraus keinen Präjudizfall entstehen zu lassen, wolle er bemerken, daß der Antrag nach §. 63 der Geschäftsordnung allerdings zurückgezogen werden konnte, und daß ein solcher zurückgezogener Antrag auch von einem anderen Abgeordneten wieder aufgenommen werden konnte. Letzteres sei aber nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich, dies sei aber nach geschlossener Verhandlung nicht mehr zulässig gewesen.

**Präsident:** Er könne die Ausführungen des Vorredners als richtig nicht anerkennen. Der Vorgang sei folgender gewesen: Der Abg. Detken habe nach Schluß der Berathung erklärt, er ziehe seinen Verbesserungsantrag zurück und nun habe Abg. Ahlhorn bemerkt, er nehme den Antrag wieder auf; nachdem hierauf von verschiedenen Seiten eine Abstimmung über den Verbesserungsantrag als wünschenswerth bezeichnet sei, habe er, der Präsident, gesagt: Er werde — und er nehme dazu das Einverständnis des Landtags an — zur Abstimmung schreiten und zwar, wenn sich kein Widerspruch erhebe, zuerst über den Verbesserungsantrag und sodann, wenn dieser abgelehnt werde, über den Ausschufsantrag. Ein Widerspruch sei gegen diesen Vorschlag nicht erhoben und sodann abgestimmt. Er, der Präsident, habe absichtlich so verfahren, um, da die Geschäftsordnung in vorliegendem Falle Zweifel lasse, für die Zukunft nach keiner Seite hin zu präjudizieren.

Alsdann wird zur Tagesordnung übergegangen.

I. Bericht des Finanzausschusses, betr. Bewilligung einer Beihilfe aus der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg zu der im Jahre 1885 in Oldenburg stattfindenden Landes-Gewerbe-Ausstellung. (Anl. 41 S. 201.)

Die beiden Ausschufsanträge werden ohne Debatte angenommen.

II. Bericht desselben Ausschusses, betr. die Rechnungen der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1879/81. (Anl. 27 S. 160.)

Die Ausschufsanträge werden angenommen.

III. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. den Bau einer Eisenbahn von Ahlhorn nach Wechta. (Anl. 15 S. 34.)

**Präsident:** Es sei noch ein Antrag des Ausschusses, sowie ein Antrag des Abg. Quatmann zu diesem Gegenstande der Tagesordnung hinzugekommen.

Er verliest die Anträge.

Der Antrag des Ausschusses lautet:

Die Denkschrift des Handelsvereins zu Lohne, die Petition des Oldenburger Gewerbe- und Handelsvereins zu Oldenburg, die Petition des Gemeinderaths zu Steinfeld und die Petition des Amtsver-

bandes Wechta, letztere, soweit sie die Weiterführung der Bahn betrifft, der Großherzoglichen Staatsregierung zu übergeben, und zwar zur Berücksichtigung, sobald die demnächstige Finanzlage des Herzogthums es gestattet,

und der Antrag Quatmann:

Der Landtag wolle beschließen, die von der Staatsregierung geforderten 650 000 *M.* für die Erbanung einer normalspurigen Eisenbahn von untergeordneter Bedeutung von Wechta bis an die Staatsbahn werden aus der Landeskasse des Herzogthums unter der Voraussetzung bewilligt, daß seitens der beteiligten Gemeinden, oder des Amtsverbandes, die unentgeltliche Bereitstellung des für den Bahnkörper nebst Zubehör erforderlichen Terrains erfolgt. Die Staatsregierung wolle die vom Magistrate zu Cloppenburg eingesandte Denkschrift einer gründlichen Prüfung unterziehen und nach dem Resultate derselben die Bahn bei Ahlhorn oder Cloppenburg an die Staatsbahn anschließen lassen. Für den Fall des Anschlusses bei Cloppenburg werden die Kosten für die Mehrlänge von 1 bis 2 Kilometern gleichfalls bewilligt.

Er stelle diese Anträge, wenn kein Widerspruch sich dagegen erhebe, zugleich mit den übrigen Anträgen zur Debatte.

Ein Widerspruch erhebt sich nicht.

Berichterstatter Abg. **Thorade:** Der vorliegende Gegenstand habe dem Ausschuf zu eingehenden Erörterungen Veranlassung gegeben. Er habe sich nicht nur mit der Vorlage, sondern auch mit einer großen Reihe von Petitionen von Gemeinden und Privatcorporationen befassen müssen. Zu der Vorlage selbst habe der Ausschuf rasch Stellung nehmen können. Er habe gleich einstimmig die Annahme derselben zu beantragen beschloffen, unter wesentlicher Aneignung der Gründe der Staatsregierung. Mit der Annahme der Vorlage lösten die gesetzgebenden Faktoren des Landes einen Theil ihrer Versprechungen ein, die sie früher gegeben hätten. Im Hinblick auf die bekannte Vorgeschichte der Vorlage habe der Ausschuf es sich versagen zu sollen geglaubt, diejenige Seite der Vorlage zu prüfen, die sonst bei solchen Vorlagen in den Vordergrund träte, die Frage nach der Rentabilität. Gestreift sei diese Frage im Ausschuf auch, aber bei dem Mangel an zuverlässigem statistischen Material nicht des Näheren zu prüfen gewesen. Die Eisenbahndirection habe die Betriebskosten auf jährlich 40 000 *M.* veranschlagt, wenn täglich je 3 Züge von den beiden Abgangsorten abgingen. Um diese Summe zu gewinnen, würden — wenn man  $\frac{1}{8}$  davon von dem Personen- und  $\frac{1}{8}$  von dem Güterverkehr erwarte — täglich auf jeden der



6 Züge 15 Personen fahren und  $1\frac{1}{2}$  Waggons Güter befördert werden müssen. Eine 2% Verzinsung aber bedinge  $2\frac{1}{2}$ —3 Waggons Güter. Im Hinblick auf die geringe und nicht eben wohlhabende Bevölkerung jener Landestheile und die geringfügige Industrie daselbst müsse man aber schon zufrieden sein, wenn die Betriebskosten nur gedeckt würden. Wenn der Ausschuß dennoch für den Bahnbau sei, so gehe er von der Hoffnung aus, daß durch denselben ideale und kulturelle Zwecke gefördert werden würden und das Gefühl der Zusammengehörigkeit jener Landestheile mit dem ganzen Lande gehoben würde. Die Weiterführung der Bahn sei als nothwendig vom Ausschuß einstimmig ebenfalls anerkannt; nur sei man verschiedener Meinung gewesen betreffs des wann, keineswegs aber betreffs des ob. Auf die Petitionen von Cloppenburg und Lohne habe der Ausschuß aus den im Bericht bezeichneten Gründen nicht eintreten können. In technischer Beziehung habe Bedenken erregt, daß die Bahn auf einer Strecke von 10 Kilometern auf die Chausseeberme gelegt werden solle, diese Bedenken aber seien wieder zurückgedrängt, da die Berme von der Chaussee durch einen Fuhrenkamp getrennt und durch ihn verdeckt werde. Der Ausschuß habe auch darin mit der Staatsregierung übereingestimmt, daß künftig bei Anlegung solcher Bahnen der betr. Amtsverband und die betr. Kommunen herangezogen werden sollten zur Leistung von Beiträgen. Er empfehle daher die im Antrag I enthaltene Bedingung mit aufzunehmen. Betreffs des Minderheitsantrags wolle er erklären, daß er seine Unterschrift zurückgezogen habe, sich aber vorbehalte, je nach dem Ergebnis der Verhandlung dafür zu stimmen. Die große Anzahl von Petitionen beweise, daß in weiten Kreisen die eigentliche Vorlage der Staatsregierung in ihrer Beschränkung nicht gebilligt sei. Er sei überzeugt, daß, wenn die Staatsregierung die Vorlage von vornherein für die Linie Ahlhorn-Behta-Lohne gemacht hätte, sie damit im Landtage sofort Zustimmung gefunden haben würde. Die Gründe für die Beschränkung aufzusuchen, sei Aufgabe des Ausschusses gewesen. Die Motive haben den Ausschuß nicht viel klüger gemacht. Der Herr Minister habe erklärt, die Staatsregierung gehe von dem Grundsatz aus, für die Folge zum Bau neuer Bahnen keine Anleihen zu contrahiren, sondern nur noch aus Ueberschüssen Bahnen zu bauen. Dieser Grundsatz erscheine ihm, Redner, bedenklich und befremdlich. Denn woher kämen überhaupt die Ueberschüsse? Abgesehen von besonderen zufälligen Ausnahmen, wie im jetzigen Etat, doch wohl nur aus den Steuern. Und wenn daraus Ueberschüsse kämen, so sei das nur ein Zeichen dafür, daß man sich bei Aufstellung des Voranschlags geirrt habe; und dann habe man nichts schleunigeres zu thun, als den Fehler zu corrigiren. Die Steuerkraft aber so anzuspinnen, um damit Bahnen zu bauen, das könne doch nur

selten geschehen. Allerdings würden ja auch Chausseen aus den Ueberschüssen gebaut. Aber Chausseen und Bahnen seien incommensurable Dinge. Beide dienten der Verkehrsvermittlung, aber die Chausseen hätten doch nicht den Zweck, direct Einkünfte zu erbringen und das Anlagekapital zu verzinsen, wohl aber sollten das die Eisenbahnen. Freilich müsse man auch bei diesen nicht zu hohe Ansprüche an die Verzinsung stellen, sondern auch auf den indirecten Vortheil, den sie brächten, Rücksicht nehmen. Er halte es für beklagenswerth, wenn die Staatsregierung ein so starres Princip aufstelle. Er wolle daran erinnern, einen wie großen Aufschwung das Land in materieller wie idealer Beziehung in den letzten zwei Jahrzehnten seit Erbauung der ersten Bahn bei uns genommen habe. Es seien bei den Banken in dieser Zeit 40 Millionen *M.* mehr belegt, und nach seiner Schätzung wohl 60 Millionen *M.* mehr in Staatspapieren angelegt. Dazu komme die auf Schritt und Tritt wahrnehmbare Verbesserung aller Anlagen, Vergrößerung der Betriebe, Verschönerung der Wohnhäuser u. dgl. mehr. Er wolle ja nicht behaupten, daß dieser Aufschwung lediglich den Eisenbahnen zu verdanken sei, wohl aber, daß dieselben einen bedeutenden Anstoß und Mitwirkung dazu gegeben hätten. Gesezt nun einmal den Fall, das Princip der Staatsregierung sei ein richtiges, so frage er den Minister, ob die Staatsregierung, wenn sich demnächst Ueberschüsse ergeben würden, dann die Vorlage des Weiterbaues nach Lohne machen würde. Dann antworte der Minister natürlich sofort kurz gefaßt: es sei bisher nicht Praxis im Landtage gewesen, die Staatsregierung zu derartigen Vorlagen zu drängen. Also nicht drängen! Diese Erklärung könne aber doch wohl keinen Eindruck im Landtage machen. Eine sparsame Verwaltung könne ja stets auf die vollste Sympathie des Landtags rechnen. Die richtige Sparsamkeit aber bestehe darin, nicht überhaupt kein Geld auszugeben, sondern das Geld zur rechten Zeit und zum rechten Zwecke auszugeben. Das sei staatsmännisch. Der Landtag sei nun in der Lage, dadurch, daß er bei der Vorlage, betr. die Hafenanlagen in Nordenhamm, Abstriche gemacht habe, der Staatsregierung Gelder nachzuweisen, die sie zum Bau der Bahn Behta-Lohne verwenden könne. Es komme nur darauf an, ob durch diese Verlängerung die ganze Strecke eine bessere Rentabilität erhalten werde. Dies behaupte nun die Denkschrift des Lohner Handelsvereins. Die dort aufgeführten Daten könne er nicht auf ihre Richtigkeit prüfen, habe aber keinen Grund, dieselben zu bezweifeln. Danach würde der Tagesverkehr in Gütern 2— $2\frac{1}{2}$  Waggons betragen, sich also eine 2% Verzinsung ergeben und damit die ganze Strecke Ahlhorn-Lohne rentabler werden. Denn die Güter würden gewiß anstatt nach Diepholz, über Ahlhorn nach Bremen oder Quakenbrück-Dsnabrück gehen. Er hätte des-

halb den Antrag I des Ausschusses anzunehmen und ebenso den Antrag Clodius; im Falle der Ablehnung des letzteren aber wenigstens den neuen Ausschußantrag. Endlich müsse er noch die Petitionen von Steinfeld und Dinklage erwähnen. Dieselben seien aber nach Lage der Sache nicht näher zu prüfen gewesen, sondern bezüglich der dort verlaublichen Wünsche müsse man der Staatsregierung die Initiative überlassen.

**Minister Jansen:** Es sei der Staatsregierung erfreulich gewesen, daß der Ausschuß die Annahme der Vorlage einstimmig beantragt habe. Es würden damit die Wünsche des Amtes Bechta zu einem wesentlichen Theile in Erfüllung gehen. Die Staatsregierung wolle aber darüber zugleich keinen Zweifel bestehen lassen, daß für sie der Minderheitsantrag unannehmbar sei. Die Staatsregierung lege darauf Gewicht, in solchen Fällen die Initiative in ihrer Hand zu behalten. Und damit befände sie sich in Uebereinstimmung mit der langjährigen Praxis des Landtags. In grellem Widerspruch mit dieser Praxis würde es stehen, wenn man in diesem Falle der Staatsregierung Mittel aufdrängen wollte, von denen sie erklärte, keinen Gebrauch machen zu wollen. Was nun die Vorlage selbst angehe, so wolle er auf die wirtschaftliche Seite derselben näher eingehen, denn die Bedenken dagegen lägen vornehmlich auf finanzpolitischen Gebieten. Die Staatsregierung sei gebunden an die verfügbaren Mittel. Sie könne solche Bedürfnisse nur Schritt für Schritt befriedigen. Sie sei bei dieser Vorlage soweit gegangen, als sie bei Lage des Staatshaushalts habe gehen können. Sie sei sich vollständig dessen bewußt, daß auf Rentabilität der Bahn nicht zu rechnen sei. Sie werde sich ohne Lohne nicht rentiren und nicht mit Lohne. Daher müsse ein erheblicher Theil der Gelder als *à fonds perdu* hergegeben angesehen werden. Es möge sein, daß man beim Weiterbau bis Lohne eine etwas höhere Rente erzielen würde. Aber die Staatsregierung wolle lieber darauf verzichten, als sich mit bisherigen bewährten Grundsätzen in Widerspruch setzen. Er wolle daher betonen, daß es nicht richtig erscheine, solche Anlagekosten aus Anleihen zu decken, und müsse seine Befriedigung darüber ausdrücken, daß der Ausschuß die Ansicht theile, daß der Ausbau unseres Bahnnetzes für abgeschlossen zu betrachten sei und nur noch Lokalbahnen gebaut werden sollten, die in finanzieller Beziehung wie Chauffeen zu betrachten seien. Wolle man bei Anlage derselben in einem einzelnen Falle den Weg der Anleihe beschreiten, so würde man in Zukunft immer und immer wieder dazu gedrängt werden. Wenn der Abg. Thorange gefragt habe, ob es richtig und staatsmännisch sei, beim Eisenbahnbau künftig von Anleihen abzusehen, so möge man doch erwägen, daß, als vor 3 Jahren das Budget festgestellt wurde, man dabei in Folge des Rückgangs der

Eisenbahneinnahmen mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt und nur durch Erhöhung der Einkommensteuer das Gleichgewicht im Etat habe herstellen können, lediglich in Folge des Umstandes, daß für die Verhältnisse Oldenburgs ein Eisenbahn-Anlage-Kapital von 32 Millionen Mark zu groß sei. Er als Minister des Innern wünsche nicht, daß auch nur eine der ausgebauten Strecken nicht gebaut worden sei; aber, da das Budget so sehr den Schwankungen des Eisenbahnverkehrs ausgesetzt sei, so dürfe man diesen Faktor auf keinen Fall verstärken und nicht durch neue Anleihen das große Eisenbahnkapital noch erhöhen. Ob dies für immer gelten werde, lasse sich natürlich nicht sagen.

Was nun den Charakter der Kassenüberschüsse betreffe, so sei nicht richtig, daß solche lediglich aus einem Fehler im Voranschlag herrühren könnten. Im jetzigen Etat rührte — abgesehen von den Entschädigungsgeldern für den Durchschlag — der Ueberschuß zum Betrage von 700 000 *M.* aus den Einnahmen der Eisenbahnen und zu einem weiteren sehr erheblichen Theile aus Mehreinnahmen von Reichssteuern her. Wenn dann der Berichterstatter darauf hingewiesen habe, daß eine Anleihe jetzt gar nicht nöthig sein würde, da die Mittel ja da seien, so müsse er erwidern, daß dieselben nicht da seien, denn die bei der Nordenhammer Vorlage abgestrichenen 110 000 *M.* würden doch, wie er hoffe, dem Erneuerungsfonds überwiesen werden. Derselbe habe bei der Feststellung des Etats für die laufende Finanzperiode 600 000 *M.* eingebüßt und müsse nothwendig wieder gestärkt werden. Es werde dies aber auch an der Sachlage wenig ändern. Denn wenn das Geld nicht bewilligt werde, so bleibe es einfach in der Kasse. Wolle man in solchen Fällen gestatten, daß das ersparte Geld sofort für Lokalinteressen der vorliegenden Art verwendet werde, so würde die Budgetberatung in Folge zu einem Wettrennen der lokalen Interessen untereinander werden. Er bitte daher, an den alt hergebrachten Traditionen festzuhalten und der Staatsregierung in solchen Fragen die Initiative zu überlassen.

**Abg. Quatmann:** Er habe seinen Antrag eingebracht, da nach seiner Meinung die in der Cloppenburg-Deckschrift für die Abzweigung der Bahn von Cloppenburg niedergelegten Gründe weder im Ausschuß noch durch die Staatsregierung entkräftet seien. Wenn man die Strecke Ahlhorn-Bechta mit Cloppenburg-Bechta vergliche, so müsse man doch Cloppenburg-Bechta den Vorzug geben, denn nach Ahlhorn werde Niemand fahren, um nach Ahlhorn zu kommen. Wohl aber wollten die Reisenden nach Bechta und Lohne auch gerne Cloppenburg besuchen. Denn es sei doch einer der bedeutendsten Orte des Münsterlandes und ein Knotenpunkt von 4 Chauffeen. Die Strecke von Cloppenburg ab führe durch wohlhabende Gegenden, denen noch eine Zukunft bevorstehe; die von Ahlhorn aber nur durch Heide,

wo nichts sei und auch niemals etwas sein werde. Die Cloppenburgener Denkschrift werde später eine Anklageschrift für diese Strecke werden. Er habe doch seinen Antrag so gestellt, daß ihn jeder annehmen könne; derselbe sei ganz unschuldiger Natur und er bitte ihn anzunehmen.

**Abg. Tautzen:** Der Berichterstatter und die Staatsregierung hätten die Bahn Ahlhorn-Bechta als unrentabel bezeichnet. Dennoch sei er trotz der beredten Worte des Abg. Quatmann nicht für die Abzweigung von Cloppenburg, sondern werde für die Vorlage stimmen. Denn er glaube, daß man die erforderlichen 650 000 *M.* aus reinen Billigkeitsrücksichten mit gutem Gewissen bewilligen könne, da die südlichen Landestheile bis jetzt bei Ausbau der Bahnen zu kurz gekommen seien. Er erkläre sich aber gegen alle Anträge, die über die Vorlage hinausgingen. Der Antrag der Minderheit sei wohl ziemlich hinfällig jetzt, nachdem der Minister die bündige und feste Erklärung abgegeben habe, daß die Staatsregierung einen solchen Beschluß nicht acceptiren werde. Er glaube, daß der ganze Verkehr Lohne's nicht im Stande sein werde, die Rentabilität der Bahn wesentlich zu beeinflussen. Auch sei er der Meinung, daß man aus den jetzigen Ueberschüssen nicht auf eine besonders günstige Finanzlage schließen dürfe. Denn, abgesehen von der bekannten einen Million, zeige der Etat dasselbe Gesicht wie früher. Die Erträgnisse der Eisenbahnen seien allerdings größer, aber dieselben seien schwankend und könnten leicht wieder herabgehen. Er sei daher auch gegen den neuen Ausschufsantrag, wenn er auch nach der Erklärung des Ministers weniger bedenklich erscheine. Es werde aber schwerlich möglich sein, aus Ueberschüssen so bald weitere Bahnen zu bauen. Freilich könnten ja durch Erhöhung der Reichssteuern die Matrikularbeiträge eine Herabminderung erfahren. Dann aber müsse man, falls die Steuern wieder auf die unentbehrlichen Lebensmittel gelegt würden, auch bei uns bedenken, ob nicht die unteren Klassen von den direkten Steuern zu entlasten seien. Vor allen Dingen solle man aber doch erst abwarten, wie die Probe, die mit der Bahn Ahlhorn-Bechta gemacht werde, sich bewähre; nicht aber durch Annahme des Ausschufsantrags den südlichen Landestheilen neue Zusicherungen machen. Er, Redner, habe sich vor 3 Jahren freie Hand gewahrt, und wolle diese Freiheit sich auch für die Zukunft bewahren.

**Abg. Clodius:** Alle früheren Verhandlungen im Landtage über die Petitionen, betr. den Bau der Eisenbahn in's Amt Bechta, hätten sich stets nur auf eine Bahn von Ahlhorn durch die damaligen Kemter Bechta und Damme — zum Anschluß an die Paris-Hamburger Bahn — erstreckt, niemals aber auf eine Bahn von Ahlhorn nach Bechta! Als man daher die heutige Vorlage dort erfahren habe mit den Motiven, daß es von der praktischen und finanziellen Be-

wahrung der Bahn abhängen müsse, ob, wann und auf welchem Wege ein Anschluß in südlicher Richtung ins Auge zu fassen sei, wäre man sofort in allen Kreisen einig gewesen, daß die in Aussicht genommene Bahn nur dann den wirklichen Verkehrsbedürfnissen des Kreises Bechta Genüge leisten würde, wenn sie gleich bis Lohne weiter gebaut werde, weil dieser Ort mehr im Mittelpunkt des Kreises läge wie Bechta selbst und durch seine 5 Chaussees nach allen Richtungen hin verbunden sei. Auch der Amtsrath des Amtsverbandes Bechta habe in der Sitzung vom 4. Novbr. d. J. einstimmig anerkannt, daß, wenn die Eisenbahn nur von Ahlhorn bis Bechta führe, den wirklichen nothwendigen Verkehrsbedürfnissen dieses großen Kreises nicht genüge, wenn nicht gleich bis Lohne weiter gebaut werde; des Näheren beziehe er sich auf die Petitionen des Amtsraths Bechta an das Großh. Staatsministerium und an den Landtag, betr. den Weiterbau dieser Bahn nach Lohne.

Eine weitere Petition liege vor von dem Oldenburger Gewerbe- und Handels-Verein vom 29. Novbr. d. J. an hohes Staatsministerium und den Landtag gerichtet, welche auch den Bau der Bahn nach Lohne betrifft. Während das ganze Amt Bechta 32 000 Einw. zählt, müssen die sämtlichen Bewohner des Südens, und es ist der größte Theil, 18 100 Bew. zählend, über Lohne, um mit ihren Behörden in Bechta verkehren zu können, und würde bei dem Weiterbau bis Lohne dies wesentlich erleichtert und Zeit und Geld erspart.

Es liege im Interesse des ganzen Herzogthums und sei es dringend geboten, diese kleine Strecke jetzt auszubauen, würde wesentlich zur Rentabilität der Oldenburger Bahnen beitragen; indirekt erwachse ja dem Staate durch Hebung von Handel und Industrie dieser Gegend die Verbesserung der Steuerkraft, den größeren nicht zu unterschätzenden Vortheil.

Daß ferner Lohne ein industrieller und sehr betrieb-samer Ort sei, beweisen seine vielen Fabriken. Er beziehe sich hierfür auf die Denkschrift des Lohner Handelsvereins. Dieser bedeutende Verkehr Lohne's würde auch die Bahn Ahlhorn-Bechta rentabler machen; Lohne allein würde ihr mehr zubringen als die ganze 20,8 km lange Strecke selbst. Eine unrentable Anlage der Summe von 160—180 000 *M.*, die für den Weiterbau bis Lohne erforderlich sind, sei daher völlig ausgeschlossen. Wenn nun die Staatsregierung bisher als Grund für die beschränkte Linie die gebotene Rücksichtnahme unserer Finanzen angegeben habe, so dürfe er wohl bemerken, daß ja doch anderweit im Budget Ersparnisse gemacht würden, z. B. wie schon erwähnt bei Nordenhamm. Ferner seien ja die Mehreinnahmen der Eisenbahnen für 1884 auf 150 000 *M.* veranschlagt. Es dürte daher jene kleine Mehrsumme, die in jeder Hinsicht sehr gut angelegt sei, nicht so sehr in Frage kommen.

Der zweite Grund sollten die Schwierigkeiten sein bei Feststellung des Terrains Bechta-Lohne, wegen etwaiger Verlegung des Lohner Bahnhofs und Bahnkörpers für 2—3 km vor Lohne. Aber man brauche ja eventuell diese letzte Strecke jetzt gar nicht zu bauen, wogegen ferner Lohne einen provisorischen Bahnhof auf eigene Kosten bauen würde.

Solle es aber von einem Versuche der Strecke Abhorn-Bechta abhängen und von ihrer praktischen und finanziellen Bewährung, ob man weiterbauen solle, so sei Bechta als Endpunkt allerdings ganz darnach angethan, eine Weiterführung auf lange Zeit unmöglich zu machen. Wir hätten, um Bahnen ins Ausland zu bauen, Geld genug gehabt und Anleihen machen können für Strecken, die zudem nicht einmal Zinsen trügen. In diesem Falle nun, wo es sich um die so sehr berechtigten Interessen unseres eigenen Landes handle, könne doch deshalb eine so kleine Summe nicht in Betracht kommen.

Er bitte den Minderheitsantrag anzunehmen. Die Wichtigkeit der vorliegenden Angelegenheit berechtere vollauf, von dem Rechte Gebrauch zu machen, das ein wesentlicher Bestandtheil einer konstitutionellen Verfassung sei, nämlich von Seiten des Landtags die Initiative zu ergreifen.

Abg. **Windmüller:** Was man allgemein von dieser Vorlage befürchtet habe, daß dadurch eine große Erregung in's Münsterland getragen werden würde, habe sich leider bestätigt. Die vielen Petitionen und die Anwesenheit von Deputationen bewiesen, daß eine künstliche Erregung theilweise durch Personen von hier aus hineingetragen sei. Er müsse es der Staatsregierung zum Vorwurf machen, daß sie nicht gleich dargelegt habe, wie sie sich den weiteren Ausbau decke; dadurch würde die Aufregung niedergehalten worden sein.

Was die Finanzlage des Landes angehe, so müsse er gestehen, daß der Ausschuß überzeugt sei, daß dieselbe jetzt größere Ausgaben nicht gestatte. Man sei auf die Vorlage nur deshalb eingegangen, weil die Münsterländer bis jetzt zu kurz gekommen seien. Bei Berathung der Südbahn-Vorlage habe leider die Nothwendigkeit, entweder über Duakenbrück oder gar nicht zu bauen, zu ihrer Annahme geführt, obwohl Landtag und Staatsregierung übereinstimmten darin, daß das Münsterland dabei zu kurz komme. Die Angaben des Lohner Handelsvereins könne er auf ihre Richtigkeit nicht prüfen; er halte sie aber im Allgemeinen für richtig, nur glaube er, daß Lohne mehr werthvolle Güter producire als Frachtgüter — letztere aber bedürfe die Eisenbahn zu ihrer Rentabilität. — Erst die künftige Finanzlage dürfe entscheiden, ob man weiter bauen solle. Er hoffe, daß diese Zeit nicht fern sei.

Anfangs, im vorigen Winter, als zuerst eine Deputation beim Minister gewesen und ihr gesagt sei, daß vielleicht bis

Bechta gebaut werden würde, sei man damit im Münsterlande ganz zufrieden gewesen. Erst nachher sei eine künstliche Erregung ins Münsterland getragen und man habe den Leuten sogar gesagt, sie sollten ihr Land nicht umsonst hergeben. Es sei sogar telegraphisch eine Deputation hierher befohlen, um einen Druck auf Landtag und Staatsregierung auszuüben. Sie, die Abgeordneten, hätten dem kühl gegenüber gestanden und unparteiisch das beschlossen, was sie für das rechte gehalten.

Minister **Jansen:** Die Vorlegung eines Plans für den Weiterbau der Bahn sei nicht möglich gewesen, denn man wolle ja erst nur einen Versuch machen mit einer Lokalbahn bis Bechta in den aller einfachsten Zuschnitten. Es sei aber auch insofern bedenklich gewesen, da nicht abzusehen sei, wenn der Weiterbau zur Ausführung gelangen könne und man nicht neue Hoffnungen machen dürfe, deren Realisirung dahinstehen. Außerdem aber sei es auch materiell unthunlich gewesen, da man erst die Ausführung der Pläne in den benachbarten preussischen Landestheilen abwarten müsse. Wenn der Abg. Clodius einen Widerspruch darin gefunden habe, daß man früher Anleihen aufgenommen habe, dies jetzt aber nicht wolle, so habe es sich damals um den Ausbau des ganzen Eisenbahnnetzes gehandelt, der nur mittels Anleihen gemacht werden konnte, hier aber käme nur eine Lokalbahn in Frage. Daß die Beschränkung auf Bechta unangenehm berührt habe, sei ihm überraschend; denn bis Bechta müsse man zunächst doch unter allen Umständen bauen und, wenn dies geschehe, so sei damit doch ein großer Schritt zur Verwirklichung der Wünsche der Münsterländer gethan.

Abg. **Jfen:** Es sei erfreulich, daß die Großh. Regierung in Folge der günstigen Finanzlage im Stande gewesen, dem Landtage eine Vorlage über den Bau einer Bahn für den südlichen Landestheil machen zu können. Es sei Ehrensache des Landtags und ein Akt ausgleichender Gerechtigkeit, die Mittel für den Bau dieser Bahn zu bewilligen und werde er demzufolge auch für die Vorlage stimmen.

Wenngleich nun von dem Herrn Vorredner wiederholt ausgesprochen, daß das Anlagecapital dieser Bahn sich nur schlecht verzinsen werde, so müsse er doch glauben, daß bei den so geringen Anlagekosten und bei dem einfachen Betriebe der Bahn sich das Resultat wohl etwas besser wie angenommen stellen werde, seiner Meinung nach seien besondere Betriebsmaterialien zu dieser Bahn gar nicht anzuschaffen, sondern aus den vorhandenen Beständen zu entnehmen. Was nun den vom Ausschuß gestellten weiteren Antrag betreffe, so habe er lange geschwankt, ob es doch nicht richtiger wäre, die Bahn gleich bis Lohne weiter zu bauen. Allein nach der abgegebenen Erklärung des Herrn Ministers, dessen ausgesprochene Grundsätze er durchaus

anerkennen müsse, sei es ihm nur möglich, für die Regierungsvorlage stimmen zu können und die übrigen gestellten Anträge ablehnen zu müssen.

**Abg. Schiff:** Die Ausschuhmehrheit lehne den Antrag Clodius ab, sei aber für den neuen Antrag, der erst gestern Abend beschlossen sei, eingetreten, nachdem durch die vielen Petitionen und Deputationen aus dem Süden die große Bedeutung von Lohne ihr nachgewiesen sei. Es bedürfe daher wohl ein Wort der Empfehlung, damit, sobald die Finanzlage sich fernerhin gleich günstig gestalte, der Weiterbau nach Lohne in's Auge zu fassen sei. Er stimme der Staatsregierung darin bei, daß sie die Initiative in der Hand behalten müsse, denn sonst würde ein allgemeiner Interessentkampf eintreten. Die Staatsregierung aber stehe über den Parteien und habe einen weiteren und freieren Blick. Doch könne man trotzdem diesen „Sympathieantrag“ für Lohne, wie er ihn nennen möchte, wohl annehmen, damit in erster Linie für Lohne etwas geschehe. Augenblicklich habe man einen ziffermäßigen Ueberschuß nicht, da die bei Nordenhamm abgestrichenen 160 000 *M.* nach dem Beschluß des Ausschusses dem Erneuerungsfonds allerdings überwiesen werden sollten. Und da die Schwankungen der Eisenbahneinnahmen so außerordentlich seien, dürfe man die Staatsschuld keinesfalls erhöhen.

**Berichterstatter Abg. Thorade:** Beweise dafür, daß die Beschränkung auf Ahlhorn-Bechta im Staatsinteresse geboten sei, habe er auch heute nicht gehört. Der Widerspruch in den Ausführungen der Staatsregierung bestehe nach wie vor. Einmal sage sie, „wir wollen nicht, weil wir kein Geld haben“, und wenn man ihr dann sage, wir haben ja Geld, so antworte sie: „ja! aber wir wollen nur aus eigener Initiative vorgehen“. Letzteres Prinzip finde allerdings im Landtage Beifall. Er aber könne es nur im beschränkten Sinne anerkennen. Denn wohin komme man schließlich damit! Es sei doch das Recht und die Pflicht des Landtags, daß er der Regierung bei Ablehnung einer schlechten oder ungenügenden Vorlage die Directive zur Aenderung derselben gebe. Sonst könne er in den Geruch der deutsch-freisinnigen Partei kommen, daß er nur nörgeln könne, nicht aber selbst etwas vorschlagen. Es entspräche nicht der Parität von Staatsregierung und Landtag, daß man diesen Grundsatz so breit ausspreche. Er glaube doch, daß der Landtag und die einzelnen Mitglieder dem Ansturm persönlicher Interessen widerstehen können und seine Unabhängigkeit und Unbefangenheit so gut zu wahren vermöge, wie die Staatsregierung nur je. Wenn der Minister gesagt habe, es sei in Folge der Abstriche bei Nordenhamm thatsächlich kein Geld übrig geblieben, da der Erneuerungsfonds es behalten müsse, so dürfe man doch nicht vergessen, daß dieser Fonds ja schon mit 8% von den gesamten

Eisenbahneinnahmen jährlich gespeist werde; — die gestrichenen 160 000 *M.* also doch übrig seien. Formell sei die Staatsregierung ja freilich in ihrem Rechte, wenn sie die Landtagsbeschlüsse ignorire.

Daß, wie Windmüller behauptet, eine künstliche Erregung erzeugt sei im Münsterlande, könne er durchaus nicht entdecken. Diese Erregung sei vielmehr dadurch hervorgerufen, daß es sich um die vitalsten Interessen der Münsterländer handle.

Er bäte den Minderheitsantrag anzunehmen, event. aber jedenfalls den neuen Ausschußantrag.

**Abg. Ahlhorn:** Er stände auf dem Boden der Vorlage und stimme daher gegen alle anderen Anträge. Er habe nur ein Bedenken, daß man nämlich auf dem Blankett bauen wolle. Denn es sei sehr gefährlich, wenn die Bahn so nahe an der Chaussee vorbeiführe.

Wenn man gesagt, es sei verkehrt, daß nur mehr aus Ueberschüssen gebaut werden solle, so halte er das im Gegentheil für sehr richtig. Früher habe es sich um die Anlage des Hauptnetzes gehandelt, jetzt aber nur um Lokalbahnen, das sei auch im Ausschuß ausdrücklich anerkannt. Zu diesen Bahnen aber müßten die interessirten Gemeinden der Amtsverbände selbst materiell mitwirken. Eine Anleihe dürfe zu diesem Zwecke nicht mehr aufgenommen werden. In seiner, Redners, Gegend würde eine Vorlage, die bis Lohne bauen wollte, keineswegs Beifall gefunden haben und ebenso wenig in diesem Saale. Die Bahn würde sich nicht rentiren, auch nicht, wenn sie bis Lohne geführt würde. Die Angaben in den verschiedenen Petitionen entsprächen i. E. nicht ganz der Wahrheit. Daß z. B. wöchentlich in Diepholz 4 Waggons Vieh verladen würden, glaube er nicht, das komme nicht einmal bei einer Station in der Marsch vor. — Wenn die Staatsregierung hier einen Versuch machen wolle, so müsse sie auch, um denselben prüfen zu können, eine Streckenbuchung eintreten lassen.

Er müsse den Vorwurf gegen die Staatsregierung, daß sie sage: der Landtag möge beschließen, was er wolle, sie kehre sich doch nicht daran; energisch zurückweisen. Die Staatsregierung komme dem Landtage in aller Weise entgegen.

Der Erneuerungsfonds solle allerdings mit 8% der Einnahmen gespeist werden, es frage sich aber, ob das immer geschehen könne. Bei so großem Bahnnetz müsse man aber auch außer dem Erneuerungsfonds einen Reservefonds schaffen, um aus ihm bei Zerstörungen von Material durch elementare Ereignisse z. B. die Mittel zur Wiederherstellung nehmen zu können.

Wenn die Lohner Denkschrift richtig wäre, so sollten doch die Lohner eine Privatbahn bauen, wie die Wester-



steder. Er werde gern eine bestimmte Staatsgarantie übernehmen wollen.

Unsere Finanzlage sei keineswegs so glänzend, besonders da die Matrikularbeiträge wieder erhöht werden würden. Wir hätten viele Schulden, trügen sie aber nicht ab: das sei keine richtige und sparsame Finanzwirtschaft.

**Minister Jansen:** Die Schuldenabtragung sei, abgesehen von der Prämienanleihe, in den letzten beiden Finanzperioden aus zwingenden Gründen im Einverständnis mit dem Landtage ausgeföhrt; in der nächsten Finanzperiode werde sie bekanntlich wieder aufgenommen werden. Daß unsere Finanzverwaltung nicht sparsam sei, sei ihr doch noch niemals vom Landtage vorgeworfen und ein solcher Vorwurf jedenfalls nicht begründet.

**Abg. Meyer:** Was bezüglich der Vorgeschichte der Vorlage vom Ministertische hervorgehoben, wolle er seinerseits vollständig bestätigen; es sei allerdings von jener Deputation, welche Anfangs August dieses Jahres bei Sr. Königl. Hoheit und den Ministern vorstellig geworden und der er (Redner) anzugehören die Ehre hatte, in erster Linie die ganze Bahn erbeten; man habe aber betont, daß man schon zufrieden sei, wenn in dieser Finanzperiode auch nur bis Lohne und wenn dies nicht ginge, selbst nur bis Wechta gebaut würde. Er habe das durch die vorliegende Vorlage bekundete Entgegenkommen auf wenigstens einen Theil der Ansprüche des Münsterlandes mit Freuden begrüßt, denn wenn auch die Bahn vorläufig nur bis Wechta geführt werde, so sei sie auch schon eine Wohlthat für's Münsterland. Er sei aber der Meinung, daß Oldenburg, wenn es die Mittel habe, die Bahn bis Wechta zu bauen, wohl auch die Mittel zum sofortigen Weiterbau bis wenigstens nach Lohne habe beschaffen können. Man könne sich jedoch mit dem heute Gebotenen als dem ersten Anfange einer größeren Bahn begnügen, wenn nur allgemein zugegeben und anerkannt werde, daß nur durch den vollständigen Ausbau der Linie Ahlhorn-Damme, und von hier entweder nach Lemförde resp. Bohmte, Stationen der Venloo-Hamburger, oder nach einer Station unserer eigenen Oldenburg-Osnabrücker Bahn, z. B. Alshausen, den Verkehrsbedürfnissen der betr. Gegend voll und ganz genügt werden könne. Niemals aber dürfe man mit oldenburgischem Gelde eine Bahn Wechta-Lohne-Diepholz bauen. Eine solche würde das ohnehin durch die Neuorganisation der Verwaltungsbehörden so sehr schwer betroffene vormalige Amt Damme für alle Zeit hoffnungslos von dem Bahnverkehr abschneiden; sollte diese Idee sich dennoch verwirklichen, so müsse Redner es bedauern, jemals ein Wort für eine Eisenbahn Ahlhorn-Wechta bezw. Lohne gesprochen zu haben. Er habe nichts dagegen, wenn später, nachdem Oldenburg die Bahn Ahlhorn-Wechta über Lohne und Damme verlängert, Preußen

seine Bahn in Lohne an die unsrige anschließen wolle, dies zu gestatten; unsererseits könne nur von einer Verlängerung der Bahn in südlicher Richtung über Damme hinaus die Rede sein.

Es sei ihm schon sehr bedenklich, daß die Möglichkeit eines Anschlusses an Diepholz hier überhaupt heute seitens der Staatsregierung als eine möglicherweise zu berücksichtigende Eventualität betont worden, weil es jetzt sehr zu befürchten, daß der Amtsverband sich mit einer Subvention für die Grundabtretung nicht betheiligen werde, da man Mißtrauen gefaßt haben werde betr. der Weiterführung.

Was nun die Rentabilitätsfrage betreffe, so könnten solche Bahnen allerdings eine volle Verzinsung des Anlagecapitals nicht erbringen; sie hätten aber auch vor Allen den Zweck, die betr. Landestheile dem Verkehre aufzuschließen, sie seien sozusagen Meliorationsbahnen. Das sei ja bei Chausseen ebenso. Die brächten auch keine Zinsen. Danach werde aber auch gar nicht gefragt. Vielmehr sollten sie indirect dem Lande dienen und die Verkehrsverhältnisse fördern und durch die Hebung der Steuerkraft dem Lande indirect die Zinsen für die aufgewandten Summen ersetzen. Die südlichen Landestheile hätten, wie ja auch allseitig anerkannt sei, ein besonderes Anrecht darauf, bei der Anlage von Localbahnen zuerst jetzt berücksichtigt zu werden, denn sie seien stets in allen ihren früheren Hoffnungen getäuscht und seien dennoch ganz zufrieden, wenn sie auch nur durch eine Localbahn entschädigt würden. Das werde aber nur voll und ganz der Fall sein, wenn die Bahn ganz durch das Amt hindurch gebaut werde.

Betreffs der Rentabilität denke er jedoch optimistischer, als viele der Herren Vorredner. Die Bahn erschließe auch schon in der zunächst nur beabsichtigten Ausdehnung ein Verkehrsgebiet, dessen gesammter Verkehr zu wenigstens  $\frac{2}{3}$  bisher der Venloo-Hamburger Bahn zugefallen. Auch schon als Bahn Ahlhorn-Wechta werde derselben der gesammte Verkehr des eigentlichen alten Amtes Wechta zufallen, abgesehen davon, daß doch auch schon ein großer Theil des Lohner Verkehrs ihr zufließen werde. Sollte die Bahn aber auch nur so viel Einnahmen erzielen, als z. B. die Station Cloppenburg zur Zeit, so würde sie schon eine mäßige Verzinsung des Anlagecapitals ergeben; denn diese Station bringe 64 000 *M.* Bruttoeinnahme. Wenn die Betriebskosten der Strecke Ahlhorn-Wechta 40 000 *M.* betragen, so würde schon ein ansehnlicher Ueberschuß da sein. Doch seien solche Calculationen oft trügerisch und hoffe er, daß die Staatsregierung unter einer finanziellen Bewährung nicht eine Verzinsung verstehe, sondern nur, daß die Strecke die Betriebskosten aufbringe. Nach den Angaben des Lohner Handelsvereins müsse er aber annehmen, daß die Strecke

**Berichte.** XXII. Landtag.



bis Lohne sich auch vollständig verzinsen werde. Daß der Verein unwahre Aufstellungen gemacht, werde doch Niemand sagen wollen.

Das, was der Abg. Windmüller über eine künstliche Erregung gesagt, die in die betreffende Gegend hineingetragen, so sei ihm dies unverständlich. Redner könne versichern, daß das unzweifelhaft vorhandene Interesse ein sehr natürliches sei. Speziell für Lohne sei die Bahnfrage eine Lebensfrage. Was den Antrag Quatmann betreffe, so glaube er, daß diese Frage schon 1879 erledigt sei. Damals schon sei Alhorn zum Knotenpunkt ausersehen und könne man daran jetzt nichts mehr ändern.

Auch er hätte wie der Abg. Windmüller gewünscht, daß sofort auch bezügl. des Weiterbaues ein fester Plan aufgestellt und gesagt worden sei, die Bahn werde später bei Damme oder Alfhausen resp. Lemförde enden. Er hoffe, daß diese Hoffnungen sich dennoch bald verwirklichen werden. Was endlich das konstitutionelle Bedenken gegen den Minderheitsantrag betreffe, so könne er dasselbe nicht theilen. Es stehe ja auch immer, wenn derselbe angenommen werde, noch bei der Staatsregierung, trotz der Annahme des Antrags dem Beschluß nicht zu folgen. Redner müsse daher den Landtag dringend bitten, außer der Regierungsvorlage auch den Minderheitsantrag resp., falls dieser zurückgezogen oder abgelehnt werde, die heute eingebrachte Resolution anzunehmen!

Abg. **Mettker**: Er wolle doch bezüglich des neuen Ausschußantrags bemerken, daß es dabei nicht die Absicht des Ausschusses gewesen sei, daß die ersten verfügbaren Mittel zum Bau der Bahn verwandt werden sollten, sondern man erwarte, daß die Regierung andere wichtige Anforderungen nicht zurücksetzen werde.

Abg. **Jansen**: In letzter Zeit sei im Publikum wohl nichts mehr erörtert worden, als die Bahnfrage. Es sei die Ansicht allgemein verbreitet, daß diese Bahn sich nicht rentiren werde und man sei besorgt deshalb, da es noch in zu frischer Erinnerung sei, daß die Einkommensteuer um 25 % vor 2 Jahren habe erhöht werden müssen. Das könne bei schlechten Eisenbahneinnahmen leicht wieder eintreten, besonders da die Matrikularbeiträge so hoch steigen würden. Es wäre daher sehr erwünscht, wenn man vom Minister erfahren könnte, wie hoch dieselben im nächsten Jahre sein würden.

Minister **Jansen**: Der Umfang der Matrikularbeiträge ließe sich durchaus noch nicht übersehen. Die Feststellung derselben erfolge ja erst in nächster Zeit bei den Organen des Reichs.

Abg. **Deeken**: Er könne sich eines näheren Eingehens auf den vorliegenden Gegenstand um so eher überheben, da derselbe von so sachkundigen Rednern aus den inter-

essirten Landestheilen, wie den Abgeordneten Clodius und Meyer, sowie durch den Abg. Thorade eingehend erörtert sei. Die Situation sei auch ihm genau bekannt und er freue sich über die Vorlage. Dieselbe genüge aber nicht. Es sei von jeher die Stellung des Landtags zu dieser Frage die gewesen, daß die Bahn durch das ganze Amt bis Damme gelegt werden sollte. Es sei im vorigen Landtage noch einstimmig der Beschluß gefaßt, daß in dieser Weise gebaut werden sollte. Es sollte damals zugleich ein Trost dafür sein, daß das Amt Damme aufgehoben sei, um den Eingewohnten den Verkehr mit dem Amtssitz zu erleichtern. Es handele sich s. E. jetzt nur um den absolut nöthigen Theil des Projectes. Der Antrag I werde gewiß einstimmig angenommen werden. Er bedauere allerdings die Bedingung darin, da bis jetzt in Bechta auch amtsseitig stets ausgesprochen sei, daß dies Amt, das die ältesten Anrechte darauf habe, eine Bahn haben solle, ohne Zuschuß leisten zu brauchen. Jetzt werde die Bahn nur durch den weniger bevölkerten Norden des Amtes führen. Nur wenn sie bis Lohne wenigstens weitergebaut werde, so würde das ganze Amt Nutzen davon haben und der Amtsverkehr erleichtert werden.

Die Bedenken der Staatsregierung, daß man wegen der Schwierigkeit die Trace festzustellen, nicht vorher einen vollständigen Plan für den Bau bis Lohne entwerfen könne, vermöge er nicht zu theilen. Der Abg. Clodius habe ja schon darauf hingewiesen, daß man zufrieden sein werde, wenn 2—3 Kilometer vor Lohne die Bahn endige.

Ob die Bahnstrecke Lohne-Bechta speziell sich rentiren werde, wie es die Aufstellungen des Handelsvereins behaupteten, könne er nicht beurtheilen. Jedenfalls werde aber dann der ganze Güterverkehr Lohne's auf die anderen Bahnen übergeführt und so der Staat jedenfalls profitiren.

Die konstitutionellen Bedenken habe er nicht, denn solche Ersuchen an die Regierung zu stellen, sei ein Recht des Landtags.

Eine künstliche Erregung sei keineswegs ins Münsterland hineingetragen. Es sei diesen Landestheilen so oft der Bau einer Bahn in Aussicht gestellt — man habe damals z. B. gehofft, daß die preußische Million dafür verwendet würde — daß man sich nicht wundern könne, wenn jetzt, da wieder davon die Rede sei, die Leute sich dafür lebhaft interessirten und selbst hierher reisten.

Leider habe der Antrag Clodius keine Aussicht auf Annahme und bitte er Clodius deshalb, ihn zurückzuziehen, wenn er (Redner) selbst auch gern dafür stimmen würde. Den neuen Ausschußantrag aber bitte er womöglich einstimmig anzunehmen, denn er entspreche der ursprünglichen Ansicht des Landtags.

Schließlich wolle er die Eisenbahndirection noch ersuchen, beim Bau der Bahn möglichst nur einheimische Arbeiter zu verwenden, damit das Geld im Lande bleibe.

Reg.-Com. **Ramsauer:** Es sei hier nicht der Ort, auf die Frage der Streckenbuchung näher einzugehen. Doch hänge sie allerdings unverkennbar mit dem vorliegenden Gegenstande zusammen. Es werde für die Strecke Ahlhorn-Bechta jedenfalls eine Streckenbuchung eintreten, da hier eine Belastung mit den Generalunkosten wegfallen könne, da genügender Ausgleich hierfür in dem zunehmenden Verkehr liege. Er sei dem Abg. Iken dankbar für die Winke, daß er (Redner) möglichst billig bauen und den Betrieb einrichten solle; aber er habe keine überschüssige Maschinen auf den anderen Bahnen und außerdem seien dieselben für den Betrieb auf dieser Bahn zu schwer. Er müßte dafür denn doch wohl einige leichtere bauen.

Die Trace sei so gelegt, daß der Chausseeverkehr durch die Eisenbahn nicht gestört werden würde. Es ständen freilich nicht überall Fuhren, es sei aber auch dort ein kleiner Zwischenraum gelassen.

Was nun die Gabelung vor Lohne betreffe, so habe die Eisenbahndirection keinen Auftrag vom Staatsministerium gehabt, einen speciellen Plan für diese Strecke auszuarbeiten. Es lägen aber schon ältere Vorarbeiten vor aus einer Zeit, wo man an die Ausführung dieser Pläne noch gar nicht gedacht habe und man also um so objectiver die rechte Trace habe wählen können. Schon damals habe man die Trace davon abhängig gemacht, an welcher Seite von Lohne der Bahnhof liegen sollte. Lohne würde Niemand, der von Bechta weiter bauen werde, liegen lassen — eine andere Frage sei es ja allerdings, wohin von da dann die Bahn weiter zu führen sei — aber jetzt 3 Kilometer vor Lohne aufzuhören und dort einen Bahnhof zu bauen, einen solchen Gedanken habe er Niemandem zugetraut. Ein solcher Bau würde uns zum Gespött der Welt machen. Lohne würde auch jetzt großen Vortheil von der Bahn haben, denn Bechta sei 7, Diepholz aber 14 km von Lohne entfernt.

Abg. **Barnstedt:** Er sei mit den meisten Vorrednern darin einverstanden, daß nur bis Bechta gebaut werden dürfe. Er habe allerdings gewünscht, daß nicht durch die Heide von Ahlhorn über Schneiderkrug, sondern von Delmenhorst über Wildeshausen und Wisbeck die Bahn geführt werde. Er habe einen diesfälligen Antrag stellen wollen, sehe aber nach der heutigen Verhandlung von solchem Antrage ab, da er einsehe, daß ein solcher vollständig aussichtslos sein werde. Er werde aber auch gegen den neuen Ausschußantrag stimmen, denn solche anscheinend unschuldige Anträge könnten leicht gefährlich werden, sowohl der Staatsregierung wie auch dem Landtage selbst gegenüber. Augenblicklich gestatte unsere gar

nicht glänzende Finanzlage eine Weiterführung der Bahn über Bechta hinaus nicht.

Abg. **Globius:** Die Denkschrift des Lohner Handelsvereins sei sorgfältig aufgestellt. Es sei in Lohne der Ablieferungsort für alles Vieh aus dem Süden; dies werde von dort nach Diepholz geschafft, daher rühre der starke Transport von Diepholz ab.

Abg. **Windmüller:** Es sei ihm vorgeworfen, als ob es nicht stichhaltig sei, daß eine künstliche Erregung in's Münsterland getragen sei. Der Landtag sei aber doch unaufhörlich von Deputationen und Petitionen bestürmt worden. Wenn Thorade gesagt, es seien Mittel genug vorhanden, so wolle er doch bemerken, daß wir gar keinen Erneuerungsfonds hätten. Am 1. Januar f. J. würden ca. 8000 M. darin sein, dazu kämen dann die 350 000 M., aus denen bereits wieder 240 000 M. entnommen seien. Der Ueberschuß von 700 000 M., den die Eisenbahnen erbracht haben sollen, sei nicht so buchstäblich zu nehmen, denn infolge der Nothlage vor drei Jahren sei der Erneuerungsfonds um 350 000 M. zu kurz gekommen und außerdem sei an den Ausgaben für Neuanschaffungen, Reparaturen u. gespart, was nachgeholt werden müsse.

Was Meyer's Wünsche anlange, so habe jene Richtung für den Weiterbau auch seine vollste Sympathie und das sei auch wohl der Wunsch Aller.

Abg. **Wenke:** Er werde gegen den neuen Antrag stimmen, da er durch die Mittheilungen vom Regierungstische von seiner früheren gegentheiligen Ansicht zurückgebracht sei.

Abg. **Borgmann:** Er wolle nur ein paar Augenblicke die Gedanken der verehrten Versammlung in Anspruch nehmen. Zunächst handle es sich für ihn um den Antrag Quatmann, der bisher so unliebenswürdig behandelt sei, nur der Abg. Barnstedt habe den Muth gehabt, seiner wohlwollend zu gedenken. Auch er (Redner) wolle mit ein paar Worten für ihn eintreten, weniger aus Lokalpatriotismus für seinen Wahlkreis, als aus rein sachlichen Gründen. Es handle sich hier um eine Bahn zweiter Ordnung, die von dem einen eine Miliorationsbahn, von dem andern ein Zubringer für die Hauptbahn genannt und immer in dem Sinne, auch vom Regierungstische, behandelt würde, daß sie nur rein lokalen Interessen dienen solle und es deshalb auch nicht darauf ankommen könne, ob sie von der geraden also kürzesten Linie abweicht. Bei dieser Art Bahnen käme es nun seiner Ansicht nach gerade darauf an, Gegenden zu suchen und zu durchschneiden, wo überhaupt Menschen lebten, Handel und Verkehr sei und der Hauptbahn wirklich etwas zugeführt werden könnte. Wenn er nun in Bezug hierauf Ahlhorn-Bechta und Cloppenburg-Bechta mit einander vergleiche, stiele die Entscheidung unbedingt zu Gunsten der letzteren Linie aus, wo eine verhältnißmäßig stark bevölkerte,

wohlhabende Gegend berührt würde, wohingegen die andere Linie ein Terrain durchschneide, wo eben nichts als Gegend, d. h. nicht Haus noch Hof sei. Verzichte man bei solchen Lokalbahnen auch von vornherein auf eine Rente und lege mit Recht das Hauptgewicht auf den indicirten Nutzen, so müsse man sich unbedingt auch von dieser Seite für Cloppenburg entscheiden, weil hier etwas zu nützen wäre, bei Ahlhorn aber dafür gar keine Objecte wären. Er glaube deshalb von welcher Seite man diese beiden Ausgangspunkte auch in Parallele stellen möge, der Ausschlag immer für Cloppenburg erfolgen müsse und bitte deshalb die Versammlung, von diesen sachlichen Erwägungen aus etwas mehr Sympathie für den Antrag Quatmann haben zu wollen und dies auch bei der Abstimmung zum Ausdruck zu bringen.

Ob man nun von Ahlhorn oder Cloppenburg ausginge, darum könne die Fortsetzung der Bahn über Bechta hinaus dieselbe bleiben und werde nach der Seite hin kein Mensch beeinträchtigt.

Was die sofortige Weiterführung nach Lohne betreffe, so müsse er nach der bestimmten Erklärung des Herrn Ministers davon für jetzt wohl Abstand nehmen, übrigens glaube er, daß der Herr Minister diese Weiterführung, sobald die Mittel und Verhältnisse nur dazu angethan seien, bestimmt genug in Aussicht gestellt habe und ein Zweifel darüber nicht mehr bestehen könne. Er möge deshalb auch glauben, daß es nicht richtiger und klüger sei, wenn der Abg. Clodius seinen Minoritätsantrag zurückzöge und alle Herren desto kräftiger und einstimmiger für die von der Ausschlußmehrheit gebrachte Resolution einträten.

Es wäre von verschiedenen Seiten hervorgehoben, daß man mit Wünschen und Anträgen eine PreSSION auf die Regierung üben solle und sei namentlich vom Abg. Ahlhorn betont, daß die Regierung den Wünschen des Landtags überall entgegen käme und man deshalb vorsichtig sein müsse. Er möge aber doch glauben, daß der Landtag aus demselben Grunde seine Wünsche aussprechen solle, damit die Regierung davon Kunde erhalte.

Abg. **Clodius**: Er nehme seinen Antrag zurück.

Abg. **Ahlhorn**: Er wünsche noch Aufklärung darüber, ob die Begriffe „Bedingung“ und „Voraussetzung“ im Ausschlußberichte sich deckten.

Sodann erhält, nachdem die Debatte geschlossen, das Schlußwort:

Berichterstatter Abg. **Thorade**: Er wolle nur noch erklären, daß Bedingung und Voraussetzung gleichbedeutend sein und daß sie beide ausdrücken sollten, daß die Vorlage nicht perfekt werden solle, falls die Voraussetzung sich nicht erfülle. Die Gründe für den Minderheitsantrag seien auch heute weder vom Minister noch vom Regierungscommissar widerlegt. Es sei zugestanden, daß die kurze Strecke bis

Lohne die Bahn rentabler machen werde und habe er deshalb aus rein kaufmännischen Gründen dafür gesprochen. In Lohne habe sich unter den bisherigen ungünstigen Verhältnissen keine große, aber doch eine immerhin ansehnliche Industrie herausgebildet. Um so mehr müsse man annehmen, daß sie sich, wenn Lohne Eisenbahnstation würde, rasch hoch entwickeln werde und deshalb habe er Lohne eine Eisenbahn gewünscht.

Der **Präsident**: Er schlage vor abzustimmen wie folgt: zuerst über den Antrag Quatmann, wenn derselbe abgelehnt werde über den Antrag **N<sup>o</sup> 1a** im Ausschlußbericht und Falls dieser angenommen werde, in namentliche Abstimmung über den Antrag der Mehrheit des Ausschusses unter Ziffer 2 und endlich über den Antrag der Mehrheit des Ausschusses unter Ziffer 1. Falls die Ausschlußanträge **N<sup>o</sup> 1a** im Bericht und die beiden zuletzt gedachten Anträge angenommen seien, so seien damit alle anderen Anträge erledigt.

Der Landtag erklärte sein Einverständnis hiermit.

Der Antrag Quatmann wurde sodann gegen 2 Stimmen abgelehnt. Der Ausschlußantrag **N<sup>o</sup> 1a** einstimmig angenommen, hierauf der Antrag der Mehrheit des Ausschusses unter Ziffer 2 in namentliche Abstimmung.

Für den Antrag stimmten die Abgeordneten: Borgmann, Clodius, Deeken, Hanken, Heinemann, Huchting, Klein, Meentz, Mettcker, Meyer, Muus, Detken, Quatmann, Roggemann, Rüdibusch, Schiff, Schulke, von Seggern, Thorade, Wagner, Weis und Windmüller; gegen den Antrag die Abgeordneten: Ahlhorn, Barnstedt, Capell, Haase, Iken, Nathan, Ramien, Tanzen, Wallroth und Wenke.

Und endlich wurde der Mehrheitsantrag unter Ziffer 1 angenommen.

IV. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses, betr. die Petition der Baptistengemeinde zu Felde wegen Ertheilung von Korporationsrechten.

Berichterstatter Abg. **Muus**: Die Gemeinde habe ein Vermögen von 20 000 *M.* und wünche daher die Korporationsrechte zu erhalten. Sie habe die Staatsregierung wiederholt darum angegangen. Die Staatsregierung habe das Gesuch aber abgeschlagen, da sie wohl davon ausgehe, daß, da dazu ein Gesetz nothwendig sei, man eine so kleine Gemeinde wegen diesen Weg nicht beschreiten solle. Es habe aber schon ein früherer Landtag diese Petition der Staatsregierung zur Berücksichtigung empfohlen und thue dies der Ausschluß aus den dort erwähnten Gründen auch jetzt.

Abg. **Detken**: Er sei mit den Verhältnissen der Gemeinde näher bekannt und bitte, da dieselbe aus lauter fleißigen und rechtschaffenen Leuten bestehe, den Antrag des Ausschusses anzunehmen. Die Gemeinde müsse wegen ihrer

Vertretung in ihren vermögensrechtlichen Verhältnissen dringend die Ertheilung der juristischen Persönlichkeit wünschen.

Abg. **Ahlhorn**: Auch er könne den Antrag nur empfehlen.

Reg.-Com. **Flor**: Die Staatsregierung habe von jeher an dem Standpunkte festgehalten, daß die Religionsgesellschaften nach Art. 77 des Staatsgrundgesetzes nur durch Gesetz Korporationsrechte erhalten könne, und daß sie, wenn sie solche erhalten haben, auf den anerkannten Religionsgenossenschaften mit ihren öffentlichen Rechten gleich stehen. Der Baptistengemeinde aber solche Rechte zu verleihen, müsse auch heute bedenklich erscheinen. Den gegenwärtigen rechtlichen Zustand auf dem Wege der Gesetzgebung zu ändern, liege genügende Veranlassung nicht vor, insbesondere da die Vereinsgesetzgebung dem Reiche unterstehe und dort die Vorarbeiten dafür bereits begonnen hätten.

Der Antrag wird angenommen. Die Tagesordnung ist damit erledigt. Die nächste Sitzung wird auf Donnerstag, den 11. d. M., Vormittags 10 Uhr, anberaumt.

#### Tagesordnung:

1. Bericht des Finanzausschusses, betr. den Voranschlag des Fürstenthums Lübeck für 1885/87.
2. Bericht desselben Ausschusses, betr. den Voranschlag des Fürstenthums Birkenfeld für 1885/87.
3. Bericht des Justizauschusses zur zweiten Lesung des Gesetzentwurfs, betr. Enteignungen von Lagerplätzen u.

4. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Gesetzentwurfs, betr. Aenderung des Art. 84 §. 2 Abs. 2 der revidirten Gemeindeordnung.
  5. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses zur zweiten Lesung des Gesetzentwurfs, betr. das Verfahren bei Berufungen von Entscheidungen und Verfügungen der Regierung bezw. des Stadtmagistrats zu Eutin.
  6. Mündlicher Bericht des Petitionsauschusses, betr. die Bitte der Steueranfseher Schwengel zu Oberstein und Krone zu Birkenfeld um Gewährung von Uniformgeldern.
  7. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses, betr. ein Gesuch des Lehrers Gshusius zu Sandel um Bewilligung von Ortszulage.
  8. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses, betr. eine Petition der Gemeinde Lönningen über Steuerverhältnisse u.
  9. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Gesetzentwurf für das Herzogthum Oldenburg, betr. Erhebung einer Abgabe von Tanzgesellschaften u.
- Schluß der Sitzung 1 $\frac{1}{2}$  Uhr.

**Der Berichterstatter:**

**Ruhstrat.**

