

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

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

**Staat Oldenburg**

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

19. Sitzung, 1. Teil, 12.02.1900

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

# Bericht

über

## die Verhandlungen

des

## XXVII. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

### Neunzehnte Sitzung. I. Theil.

Oldenburg, den 12. Februar 1900, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Staatsregierung vom 27. Oktober 1899, betreffend:
    1. die vorläufige Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1897/1899;
    2. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1900/1902.
  2. Bericht desselben, betreffend die Errichtung einer Güterstation zu Osternburg.
  3. Mündlicher Bericht desselben über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Abortanlage auf dem Bahnhof Oldenburg.
  4. Berichte der Mehrheit und Minderheit des Finanzausschusses über den Antrag Roter und Genossen, betreffend den Bau von Chauffeen im Saterlande (§. 189 des Voranschlags der Ausgaben für das Herzogthum Oldenburg).
  5. Mündlicher Bericht desselben über die Petition des Gemeindevorstandes der Gemeinde Böfel, betreffend den Bau einer Staatschauffee.
  6. Mündlicher Bericht desselben über die Petition der Gemeinde Betel, betreffend Zuschuß zum Chauffeebau.
  7. Mündlicher Bericht desselben über die Petition der Gemeinde Garrel, betreffend Zuschuß zum Chauffeebau.
  8. Mündlicher Bericht desselben über die Petition der Gemeinde Wüppels, betreffend Zuschuß zu Chauffeebauten.

**Vorsitzender: Präsident Grosz,** nachher **Vizepräsident Jürgens.**

Am Regierungstische: Minister Heumann, Exc., Oberregierungsrath Graepel, Oberbaurath Böhlk, Finanzrath Wöbs.

Der Präsident eröffnet die Sitzung.

Der Schriftführer Abg. Frhr. v. Hammerstein verliest das Protokoll. Es wird genehmigt.

Der Präsident theilt mit, daß er dem Abg. Funch

Urlaub bis zum Mittwoch und dem Abg. Huchting Urlaub für heute ertheilt habe.

Es wird in die Tagesordnung eingetreten.

Der Präsident giebt den Vorsitz an den Vizepräsidenten ab.

**I. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Staatsregierung vom 27. Oktober 1899, betreffend:**

1. die vorläufige Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1897/99;
2. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1900/1902.

Der Vicepräsident stellt den Antrag *N.* 1 des Ausschusses:

Der Landtag wolle die Nebenanlage 2 (Vorläufige Nachweisung der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1897/99) für erledigt erklären und zugleich die Staatsregierung ersuchen, der nächsten Landtagsversammlung eine schlüssige Nachweisung des Baufonds für 1897/99 vorzulegen,

zur Berathung. Auf Berathung der einzelnen Positionen verzichtet der Landtag.

Es erhält das Wort der

Berichterstatter Abg. **Thorade**: Die Zahlen in den Nachweisungen seien nicht ganz zutreffend. Unter §§. 2/3 sei thatsächlich der Ueberschuß der Jahre 1896/98 eingestellt, nicht, wie es dort heiße, der Ueberschuß der Jahre 1897/99.

Oberbaurath **Böhlk**: Es scheine ihm, daß die Vorlage der Staatsregierung in der Bemerkung S. 19 zu §§. 2/3 der Einnahme die erforderliche Auskunft enthalte, insofern dort gesagt worden sei, daß das für 1897/99 erzielte Rechnungsergebniß auf die Jahre 1896/98 sich beziehe, während der für 1899 zu erwartende Ueberschuß von 600 000 *M.* auf Seite 5 derselben Vorlage als Einnahme für 1900 eingestellt worden sei.

Abg. **Soyer**: Die Auskunft sei richtig. Er würde es aber für besser halten, wenn im Voranschlage selbst zum Ausdruck gebracht werde, um welche Jahresüberschüsse es sich handle. Dann brauche man sich nicht erst durch die Anmerkungen orientiren.

Abg. **Tanzen**: Zu Position 7 der Ausgaben habe er eine Frage. Der vorige Landtag habe in seiner zweiten Versammlung 60 000 *M.* für Ergänzungsbauten und Verbesserungen des Fischereihafens unter der Bedingung nachbewilligt, daß die Fischereigesellschaft die Mittel, die aufgewandt werden würden, verzinse und die Hälfte der Baggerungskosten übernehme. Die Gesellschaft sei auf diese Bedingungen nicht eingegangen. Er frage an, ob die Gesellschaft die nöthigen Aufwendungen jetzt selbst mache.

Oberregierungsrath **Graepel**: Er müsse die Frage verneinen, es sei bei dem alten Zustande geblieben.

Abg. **Meyer-Holte**: Zu Position 4 sei an den Kosten der Bahn von Holdorf nach Damme eine Ersparniß von 44 000 *M.* erzielt. Er freue sich über jede Ersparniß, er sei aber besorgt, daß diese Ersparniß keinen Segen für die Zukunft bedeuten werde. Dieselbe sei durch eine Veränderung des Bauplans erzielt. Man habe mit anderen Steigungsverhältnissen gerechnet als bisher. Er habe von Sachverständigen gehört, daß Steigungsverhältnisse von 1 zu 50 vorkämen und daß solche Steigungsverhältnisse sonst sehr selten seien und die Betriebssicherheit gefährdeten. Dazu komme, daß die Bahn sehr scharfe Kurven habe.

In Folge dessen begegne man bei dem Publikum großer Besorgniß. Er hoffe, die Regierung werde dieselbe als nicht begründet erklären können. Eine derartige Erklärung werde weite Kreise beruhigen.

Oberbaurath **Böhlk**: Er wolle vorweg bemerken, daß die Steigungsverhältnisse eine Aenderung auch im zweiten Projekte nicht erfahren hätten. Eine Steigung 1:60 diesseits und ein Gefälle 1:50 jenseits der Scheitelsecke des Kronenberges seien auch im ersten Projekte vorgesehen gewesen. Der spezielle Kostenanschlag des ersten Projektes habe aber mit 27 000 *M.* über die vom Landtage bewilligten Mittel von 550 000 *M.* abgeschlossen, und die erneute Prüfung dieses Kostenanschlages habe ergeben, daß offenbar unrichtig taxirt worden sei. In einem Gelände, wie das Herzogthum Oldenburg, müßten für eine Eisenbahn Abtrags- und Auftragsmassen sich ausgleichen. Das erste Projekt habe aber eine Abtragsmasse von etwa 33 000 cbm Boden aufgewiesen, für welche die Unterbringung in entsprechende Aufträge gefehlt hätte, und welche daher in Seitenablagerungen unterzubringen gewesen wären. Zur weiteren Prüfung hätte außerdem die Erwägung geführt, daß die Bahn Holdorf-Damme, eine Nebenbahn, nach dem ersten Kostenanschlage pro Kilometer so viel wie die Vollbahn Oldenburg-Leer und etwa 3 Mal so viel, als die Nebenbahnen von Althorn nach Bechta und von Essen nach Lönningen habe kosten sollen. Er wolle die Hauptveränderungen des zweiten gegen das erste Projekt aufzählen und der Beurtheilung des Landtages überlassen, ob diese eine Verbesserung darstellten. Die Veränderungen beständen:

1. in der Hebung der Scheitelsecke im Kronenberg um 2 m;
2. in der Senkung des Bahnhofes Damme um 1 m;
3. in der Ueberführung einer komplizirten Wegeanlage vor dem Bahnhof Damme von etwa 4 Wegen anstatt im Niveau der Schienen über diese hinweg;
4. in dem Ausgleiche der Abtrags- und Auftragsmassen;
5. in der Ersparung von rund 50 000 *M.* gegen die bewilligten Mittel und 77 000 *M.* gegen den Kostenanschlag des ersten Projektes;
6. in der Verlängerung der Steigungen am Kronenberge von etwa 2800 auf 3200 m.

Gegen das erste Projekt brauchten daher nach dem zweiten Projekte die Lasten auf dem Bahnhofe Damme 1 m weniger hoch gehoben zu werden, und würden die bei einem Uebergange in Schienenhöhe unvermeidlichen Gefahren in Folge der genannten Wegüberführung aufhören.

Abg. **Quatmann**: Er habe die Dammer Zweigbahn begangen und gefunden, daß an einer Stelle ein Holzplatz sehr geschädigt werde. Derselbe werde durch die Bahn zu sehr eingeeengt. Ohne irgend welche Schwierigkeiten würde sich diese Schädigung haben vermeiden lassen. Der Staat werde nunmehr große Entschädigungskosten zahlen müssen. Er habe gefragt, ob bei der Feststellung der Bahnlinie denn keine Ortskundige zugezogen würden. Man habe ihm die Frage verneint. Er halte den Wunsch, daß bei den künftigen Bahnbauten Ortskundige zugezogen würden, für sehr berechtigt. Dieselben sollten keine entscheidende Stimme haben, aber doch mit ihrem Urtheile gehört werden.



Abg. **Groß**: In der Antwort des Regierungskommissars habe er den Kernpunkt vermisst. Die Anfrage des Abg. Meyer-Holte sei dahin gegangen, ob die Sicherheit der Bahn Holdorf-Damme gefährdet sei.

Oberbaurath **Böhlk**: Er könne nur bestätigen, daß die bereits angeführten Steigungsverhältnisse der Bahn weder für diese, noch für den die Bahn kreuzenden Landstraßenverkehr Gefahren im Gefolge haben würden. Derartige Verhältnisse gebe es für Adhäsionsbahnen in großer Anzahl. Auf demselben Wege würden sich solche Steigungen am Kronenberge übrigens nur durch einen Tunnel vermeiden lassen, der etwa 40 m unter dem Scheitel des Kronenberges hindurchführen und dabei eine Länge von etwa 2½ km erhalten würde.

Abg. **Meyer-Holte**: Er habe mit dem Abg. Groß in der ersten Antwort des Regierungskommissars die jetzt gegebene Erklärung vermisst. Dieselbe sei geeignet, das Publikum zu beruhigen. Man dürfe jetzt hoffen, daß die nöthige Sicherheit vorhanden sein werde. Bedauerlich bleibe es aber, daß es nicht gelungen sei, ohne Tunnelirung eine geringere Steigerung zu erreichen. Er meine, daß den Technikern das habe möglich sein müssen. In der Regierungsvorlage betr. den weiteren Ausbau unseres Bahnnetzes im Jahre 1891 sei schon betont, daß diese Bahn nicht dauernd eine kleine Sackbahn bleiben, sondern nach der Osnabrück-Bremer Bahn hinüber Anschluß suchen müsse. In den betheiligten Kreisen erwarte man eine Erweiterung der Bahn schon in recht kurzer Zeit, zumal auch die benachbarten preussischen Kreise bestrebt seien, den Anschluß zu erreichen. Er fürchte aber, daß die besprochenen Verhältnisse der Dammer Bahn diese Pläne sehr erschweren würden.

Der **Vizepräsident**: Er mache den Redner darauf aufmerksam, daß man bei der Bahn Holdorf-Damme sei.

Abg. **Meyer-Holte**: Er glaube, daß er von derselben spreche, und bitte, fortfahren zu dürfen. Die Bahn Holdorf-Damme, das habe er sagen wollen, hätte in solchen Verhältnissen ausgebaut werden müssen, daß sie leicht weiter gebaut werden könne, ob das der Fall sei, werde die Zukunft wohl lehren. Im Uebrigen freue er sich, daß über die Sicherheit der Bahn eine beruhigende Auskunft ertheilt worden sei.

Oberbaurath **Böhlk**: Er sei der Ueberzeugung, daß wenn das Unternehmen für die Fortsetzung der Bahn über Damme hinaus anstatt in Damme etwa in Holdorf und die Hand reichen müßte, die Bahn zwischen diesen Punkten auch kaum ein anderes Aussehen erhalten werde, als projektirt worden sei.

Der Antrag **N<sup>o</sup> 1** wird angenommen.

Zu Antrag **N<sup>o</sup> 2**:

Der Landtag wolle die Positionen 1—11, (Voranschlag der Einnahmen des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1900/1902) beide einschließlich, mit

*M.* 1,771,151 pro 1900,

" 651,721 " 1901,

" 862,159 " 1902

genehmigen und damit die Anlage 100 für erledigt erklären

erhält bei Position 3 (von der Eisenbahnbetriebskasse voranschlagsmäßig für 1900/1902 an den Eisenbahnbaufonds abzuliefernde Beträge) das Wort der

Berichterstatter Abg. **Thorade**: Es hätten sich noch nie so große Ueberschüsse ergeben wie dieses Mal. Man habe sich im Eisenbahnausschusse deshalb nochmals gefragt, ob es nicht angemessen sein werde, Mittel an die allgemeine Landeskasse zu überführen, da zur Erhaltung der Eisenbahnen so hohe Mittel nicht nöthig erschienen. Besonders habe die Wahrnehmung, daß ein großer Theil dieser Mittel für Neubauten verwandt würde, zu der Frage Anlaß gegeben, ob es nicht richtiger sein würde, die Neubauten durch Anleihen zu decken und dafür in die Staatskasse, wo vielleicht Mangel herrschen möge, Mittel abzuführen. Man habe sich ferner auch gesagt, daß bei einem so großen Verwaltungszweige, wie die Eisenbahnverwaltung es sei, das sehr erklärliche Bestreben, alles wünschenswerth einzurichten, leicht dazu führen könne, daß sich die Grenze zwischen dem Nothwendigen und Nützlichen überhaupt verschöbe und, da man die Mittel habe, alles Wünschenswerthe ausgeführt würde. Deshalb habe es der Ausschuss für richtig gehalten, wenn ein Ausgleich herbeigeführt werden würde. Dann würden auch die Gegenden, die keine Bahn hätten, an den Ueberschüssen theilnehmen. Der Ausschuss habe deshalb wenigstens eine Anregung nach dieser Richtung hin geben wollen.

Minister **Seumann**, *Exc.*: Er stehe vollständig auf dem Standpunkte des Abg. Thorade. Im Gesetze vom Jahre 1891 sei ausdrücklich festgestellt worden, daß von Finanzperiode zu Finanzperiode erwogen werden solle, ob aus der Landeskasse Mittel an den Eisenbahnbaufonds abzuführen seien oder umgekehrt. Er erinnere daran, daß der Eisenbahnbaufonds schon einmal 200000 *M.* aus der Landeskasse angeliehen und in den Jahren 1896/98 in drei Raten zurückgezahlt habe. Wenn in der einen Kasse Mangel und in der anderen Ueberfluß sei, so halte er einen Ausgleich für durchaus wünschenswerth. Andererseits sei im Prinzipie daran festzuhalten, daß die Eisenbahnkasse für sich bestehen könne und nicht anzuleihen brauche, wenn gebaut werden solle. Er erkenne an, daß in der letzten Periode die vorhandenen Mittel auch zur Vervollkommnung des Bahnnetzes verwandt worden seien, also zu Zwecken, die durch Anleihen gedeckt werden könnten. Aber wenn das Geld da sei, wozu solle man dann anleihen? Wenn die Eisenbahn jetzt so große Ueberschüsse erziele, so werde man am Ende dieser Finanzperiode eine Summe zur Verfügung haben, für die man in der kommenden Periode volle Verwendung finden werde. Er erinnere an die Legung eines zweiten Geleises von Drielake nach Hude. Ferner ständen eine ganze Reihe von Bauten bevor, die nicht produktiv wirkten, sondern nur Sicherungszwecken dienten. Die persönlichen Ausgaben würden wachsen, da man Wohlfahrts-einrichtungen und Vermehrungen der Ruhezeiten werde einführen müssen.

Er halte deshalb eine Ueberführung von Mitteln in die Landeskasse nicht für wünschenswerth, außer wenn sie sich als nothwendig erweisen solle. Darüber werde man später noch zu reden haben.

Wenn er sich also im Allgemeinen auch mit dem Abg. Thorade decke, so müsse er ihm doch in einem Punkte

widersprechen. Der Abg. Thorade habe geäußert, wenn man einen vollen Beutel habe, so greife man voll hinein. Er könne aber nur betonen, daß unsere Eisenbahnverwaltung sehr sparsam sei und daß sie anderen Eisenbahnverwaltungen nur sehr langsam nachhinke.

Abg. **Meyer-Westerstede**: Er habe sich schon neulich dahin ausgesprochen, daß er eine Ueberführung von Ueberschüssen in die Landeskasse für sehr erwünscht halten würde. Voraussetzung sei allerdings, daß sie sich in mäßigen Grenzen halte. Die Kosten neuer Bahnen könnten durch Anleihen gedeckt werden. Sonst belaste man die Gegenwart zu Gunsten der Zukunft. Es sei das um so weniger gerechtfertigt, als schon jetzt die Eisenbahnaktiva die Passiva überstiegen, und sich das Kapital gut verzinsse. Deshalb würde er es auch für ausreichend halten, wenn man sich bei der Amortisation der Schulden auf die Tilgung der Prämienanteile beschränken würde. Auch sei aus demselben Grunde kein Reservefonds nöthig. Der Minister habe gesagt, man habe in der vorigen Periode keine Schulden machen brauchen, da man Baarmittel in Händen gehabt habe. Er sei anderer Ansicht. Wenn man in der vorigen Periode Anleihen zu Bauzwecken gemacht und die Ueberschüsse in die Landeskasse überführt haben würde, so würde man beim Voranschlage der Landeskasse mehr Geld zur Verfügung gehabt haben, und die Folge würde gewesen sein, daß der Finanzauschuß nicht soviel gestrichen hätte.

Abg. **Quatmann**: Er habe einen anderen Standpunkt. Von allen Seiten ertöne der Schrei nach neuen Bahnen. Und er könne wohl nachfühlen, daß man sich nach ihnen sehne. Der Staat werde den Wünschen nachkommen müssen. Die neuen Bahnen würden die Einnahmen aber nicht sogleich heben, wir würden vielmehr zunächst aus den Ueberschüssen der älteren Bahnen zusehen müssen. Es sei auch gerechtfertigt, daß aus den Ueberschüssen der älteren Bahnen die neuen gebaut würden. Für die Bildung eines Reservefonds sei auch er. Sonst würde man zu einer Zeit, wo die Einnahmen geringer sein würden, die Steuerlast vergrößern müssen. Wenn man später einmal die Sicherheit haben werde, daß die Ueberschüsse aus dem Eisenbahnwesen dauernd blieben, dann möge sich über eine Verwendung derselben zu den allgemeinen Staatslasten reden lassen. Die jetzige Anregung aber halte er für verfrüht.

Abg. **Hoyer**: Er freue sich, daß die Frage heute nochmals angeschnitten worden sei. Sein Standpunkt sei, daß es ganz richtig sein würde, aus der Betriebskasse Mittel zu allgemeinen Staatszwecken abzuführen. Der Minister habe gesagt, es sei schon geschehen, indem die 200 000 *M.*, die bei Gründung des Baufonds aus der Landeskasse à fonds perdu an die Eisenbahnkasse abgeführt worden seien, in der letzten Finanzperiode zurückgegeben seien. Das sei aber etwas anderes als was er, Redner, jetzt wünsche, nämlich für die laufenden Ausgaben des Staates Ueberschüsse der Eisenbahnverwaltung zu verwenden. Der Ueberschuß für die Finanzperiode sei auf 350 000 *M.* veranschlagt. Für 1899 sei ein Ueberschuß von 600 000 *M.* eingestellt. Der Ueberschuß habe aber 1898 1 100 000 *M.* und 1897 1 050 000 *M.* betragen. Wenn er 1899 auch vielleicht nicht ganz so hoch ausfallen möge, so werde er

600 000 *M.* doch jedenfalls weit übersteigen. Der Abg. Meyer habe mit Recht gesagt, die neuen Bahnen würden durch Anleihen gedeckt werden können. Wenn derselbe aber eine Einschränkung der Amortisation empfohlen habe, so müsse er sich dagegen aussprechen. Eine solche Einschränkung könne nur dann ins Auge gefaßt werden, wenn man einen Reservefonds habe. Die Bildung eines Reservefonds habe er schon 1887 angeregt, als er zum ersten Male im Landtage gewesen sei. Damals habe er allgemeinen Widerspruch gefunden. Heute scheine schon mehr Stimmung dafür vorhanden zu sein.

Abg. **Schulte**: Er sei nicht dagegen, daß etwas von den Ueberschüssen der Landeskasse zugewendet werde, er warne aber vor Unvorsichtigkeiten. Die Erneuerungen und Verbesserungen müßten jedenfalls zuerst aus dem Baufonds bestritten werden können. Oft nehme man für große Ersatzbauten, die keine Mehreinnahmen schafften, Anleihen vor. Das dürfe aber nur für Neubauten geschehen. Wenn man Mittel an die Landeskasse abführe, so dürfe man das nur zu außergewöhnlichen Aufwendungen, aber nicht zu laufenden Ausgaben thun. Sonst würde man, wenn die Ueberschüsse einmal ausblieben, seine Zuflucht wieder einmal zu Umlagen nehmen müssen.

Abg. **Meyer (Holte)**: Er stehe mit seinen Ansichten den Abg. Hoyer, Quatmann und Schulte nahe, weniger nahe aber dem Abg. Meyer (Westerstede). Früher habe man einen Erneuerungsfonds gehabt und aus diesem die Ersatzbauten bestritten. Als dann wieder neue Bahnen gebaut worden seien, habe man einen Baufonds gebildet und die Mittel desselben theils zu Ersatzbauten, theils zu Neubauten verwandt. Der Grundsatz sei gewesen, daß Ueberschüsse aus den alten Bahnen zum Bau neuer Bahnen verwandt werden sollten. „Die alten Bahnen müssen die jungen Bahnen erzeugen“ habe man sich ausgedrückt. Dieser Grundsatz sei gerechtfertigt; denn alle Bahnen könnten nicht die gleichen Erträge liefern. Wenn der Staat aber einmal das Prinzip der Staatsbahnen adoptire, so sei er auch verpflichtet, allen Theilen des Landes in gleicher Weise gerecht zu werden. Er müßte auch diejenigen Landestheile berücksichtigen, die von Privatunternehmern vielleicht übergegangen worden sein würden. Die Vorlage berücksichtige erfreulicherweise ja auch einen Theil solcher Gegenden. Es sei deshalb auch gut, wenn man im Baufonds Ueberschüsse habe. Man könne sich dann viel ruhiger an den Bau begeben, als wenn man alles anleihen müßte. Erst wenn wir soweit seien, daß man sagen könne, jetzt sei das Bahnnetz abgeschlossen, dann möge man die Ueberschüsse an die Landeskasse abführen. Er gehöre nicht zu den Pessimisten, die der Ansicht seien, daß dann überhaupt gar keine Ueberschüsse mehr vorhanden sein würden, wenn auch zu erwarten sei, daß deren Höhe sich alsdann erheblich herabgemindert haben werde. Man habe auf Preußen verwiesen, wo aus den Ueberschüssen der Eisenbahnen zur Zeit ein erheblicher Theil des Staatshaushalts bestritten werde. Die Verhältnisse seien allerdings insofern den hiesigen analog, als auch Preußen ein großes Staatsbahnetz habe. Ganz so groß wie das Oldenburgische sei es allerdings verhältnißmäßig doch wohl noch nicht. Die gegenwärtige Opulenz im preußischen Staatshaushalt basire zum Theil auf seinen

Eisenbahnen. Er wolle hoffen, daß Preußen dauernd in der günstigen Lage bleiben werde, die leider die Kleinstaaten verführe, auch ihrerseits zu große Opulenz zu treiben. Er meine, wir dürften Preußen hierin nicht nachahmen. Wenn man aber unvermeidliche große Ausgaben im Staatshaushalt zu decken habe, so solle man aber noch lieber die Eisenbahnüberschüsse in mäßigem Umfange in Anspruch nehmen, als den Steuerzahler mit Zuschlägen zur Einkommensteuer belästigen.

Abg. **Wilken**: Er sei mit dem Abg. Meyer (Westerstede) einverstanden. Wenn man die Ueberschüsse zu Neubauten verwenden würde, anstatt dieselben durch Anleihen zu decken, so belaste man die Gegenwart der Zukunft zu Liebe. Vor einer zu reichlichen Abführung der Ueberschüsse warne allerdings auch er. Erfreulich sei, daß dieselben heute so hoch seien. Es könne aber auch vorkommen, daß die Einnahmen einmal die Betriebskosten nicht deckten. Dann werde das Land eingreifen müssen. Deshalb sei die Bildung eines Reservefonds anzustreben.

Abg. **Hoyer**: Er habe den Abg. Schulte dahin verstanden, daß der Baufonds deswegen die Betriebsüberschüsse behalten müsse, weil alle Ausgaben für Brückenbauten und Vermehrung der Betriebsmittel aus ihm bestritten werden. Das sei allerdings bislang geschehen, durch das Normalbuchungsformular ändere sich das aber. Diese Ausgaben würden künftig, soweit es sich um Erneuerung oder Ergänzung abgehender Brücken oder Betriebsmittel handele, der Betriebskasse zur Last fallen. Man werde also eine bessere Uebersicht über die reinen Betriebsüberschüsse erlangen. Der Abg. Meyer (Holte) habe bis zu einem gewissen Grade mit der Behauptung Recht, daß man früher die neuen Bahnen aus den Ueberschüssen der alten zu bauen beabsichtigt habe. Die Praxis habe aber ergeben, daß das nicht möglich sei. Für die Abführung der gesammten Ueberschüsse sei auch er nicht. Bei einem Ueberschusse von etwa 800 000 *M.* jährlich, könne man aber 100 000 *M.* in aller Ruhe für andere Zwecke verwenden. Ein Antrag auf Schluß der Debatte wird abgelehnt.

Abg. **Meyer** (Westerstede): Er sehe nicht so schwarz in die Zukunft wie ein Theil der Vorredner. Die Umstände, die den wirthschaftlichen Aufschwung herbeigeführt hätten, seien nicht vorübergehender Natur. Das habe der preussische Handelsminister bei Berathung der Kanalvorlage anerkannt. Wenn es einmal vorübergehend bergab gehen solle, so würde auch das noch kein nationales Unglück sein. Man würde so lange die Abtragung der Eisenbahnschulden und der Kanalbauschuld sistiren können, bis die Zeiten sich besserten.

Minister **Heumann**, Exc.: Er wolle nur betonen, daß er sich zu den Grundsätzen des Vorredners in keiner Weise bekennen könne.

Abg. **Schulte**: Der Abg. Hoyer habe hervorgehoben, daß man in Folge der Einführung des Normalbuchungsformulars einen Ueberblick über die reinen Ueberschüsse gewinne. Das möge richtig sein. Dann würden die Betriebsüberschüsse künftig aber ganz anders aussehen. Er erinnere nur an den Bahnhof Brake. Die Summe, die der alte Bahnhof gekostet habe, müßte jetzt eigentlich

aus der Betriebskasse entnommen werden, und nur der Mehraufwand aus dem Baufonds. Ebenso sei es mit den Werkstätten in Oldenburg. Wenn man früher solche Ausgaben durch Anleihen gedeckt habe, so sei das sehr unvorsichtig gewesen. Bei der Neuanschaffung der Lokomotiven sei die Buchung neuerdings in richtiger Weise erfolgt.

Abg. **Schröder**: Die einleitenden Bemerkungen des Berichterstatters und des Abg. Hoyer seien sehr angenehm zu vernehmen gewesen. Es sei das erste Mal, daß der Eisenbahnausschuß dem Finanzausschusse Mittel anbiete. Als Mitglied des Finanzausschusses und persönlich acceptire er das Anerbieten dankend. Vielleicht würde der Finanzausschuß die vielen Abstriche nicht gemacht haben, wenn er die Mittel gehabt hätte. Die Eisenbahnverwaltung mit ihren reichlichen Mitteln komme mit Nothwendigkeit leicht dazu, die Begriffe „nothwendig“ und „nützlich“ zu verwechseln. Man könne schon daraus, daß sie nur mit runden Summen arbeite, ersehen, daß sie an eine so peinliche Sparsamkeit, wie man sie bei der Landesverwaltung anstrebe, nicht gewohnt sei. Er sei deshalb für einen Ausgleich. Aber man müsse langsam vorgehen, wie es der Abg. Thorade empfohlen habe, und die Mitte zwischen den Abg. Meyer-Westerstede und Quatmann halten. Man müsse immer mit der Möglichkeit rechnen, daß sich in Zukunft die Eisenbahnanlagen schlechter verzinsten. Wenn man mit der Schuldentilgung fortfahre, so werde man keinen Reservefonds brauchen. Bei der Generosität, mit der der Eisenbahnausschuß die Ueberschüsse zur Verfügung gestellt habe, müsse er darauf hinweisen, daß man in der vorigen Finanzperiode im Jahr 1898 noch große Nachbewilligungen im Betrage von 791 000 *M.* gehabt habe. Wenn man jetzt mit großen Ueberschüssen rechne und auch für das Jahr 1899 größere Ueberschüsse als 600 000 *M.* erhoffe, so müsse er doch auch bitten, daß man in den nachfolgenden Jahren nicht wieder mit zu großen Nachforderungen hervortrete. Wichtig sei, daß man keine Anleihen zu machen brauche, wenn man viel Geld zur Verfügung habe. Aber bei Aufstellung des Baufonds komme man in Folge des Vorhandenseins der großen Mittel leicht dazu, daß man nützliche Bauten mit nothwendigen verwechsle, wie es auch in der letzten Finanzperiode der Fall gewesen sei. Die dreijährigen Voranschläge, die im Laufe der Finanzperiode in Folge Nachbewilligungen ihr Aussehen oft völlig veränderten, hätten überhaupt keinen Werth. Gerade der Voranschlag der Eisenbahnbaukasse müsse Veranlassung geben, auf die Nothwendigkeit der einjährigen Finanzperioden hinzuweisen.

Die Berathung wird geschlossen. Es erhält das Wort der

Berichterstatter Abg. **Thorade**: Die Berathung habe ergeben, daß man mit einigen Modifikationen allseitig einer Ansicht sei. Er hoffe, daß die heute gegebene Anregung demnächst Erfolg haben werde. Die Befürchtungen für die Zukunft, daß die Ueberschüsse einmal verschwinden würden, seien gewiß nicht ohne Weiteres von der Hand zu weisen. Aber wenn die Eisenbahn dann später einmal anleihen müssen, so könnten die Zinsen wiederum von der Landeskasse getragen werden. So komme alles auf daselbe hinaus. Die Bildung eines Reservefonds empfehle auch er.

Der Antrag **Nr. 2** wird angenommen.

Zu Antrag **Nr. 3** des Ausschusses:

Der Landtag wolle die Positionen 1—8 einschließlich der Ausgaben nach dem Vorschlage der Staatsregierung genehmigen und das Schreiben des Stadtmagistrats von Quakenbrück für erledigt erklären, erhält bei Position 2 (Herstellung des zweiten Gleises von Drielake bis Hude 600 000 *M.*, davon hier als erste Rate 150 000 *M.*), das Wort der

Abg. **Thorade**: Er wolle nicht als Berichterstatter sprechen. Er habe den Wunsch, daß im Reiberholze eine Umladestelle für Holz eingerichtet werde. Es sei merkwürdig, daß in einem Forste, der seit dreißig Jahren von der Bahn durchschnitten werde, kein Holz zu verladen sei. Die Einrichtung einer Umladestelle würde die Holzpreise erhöhen und zugleich der Eisenbahn Frachten zuführen. Diese Einrichtung lasse sich sehr einfach treffen. Vor einigen Jahren habe die Eisenbahndirektion gestattet, daß bei der Sandabfuhr auch Holzabladungen stattfänden. Leider sei diese Erlaubniß wieder zurückgezogen.

Abg. **Meyer-Holte**: Bei Bechta und Lohne, sowie weiter an der Bahn Lohne-Hesepe befänden sich sehr viele Ziegeleien. Diese hätten in der Voraussicht, Steine für den Eisenbahnbau verkaufen zu können, ihre Betriebe verstärkt. Die Eisenbahnverwaltung habe ihnen aber keine Steine abgekauft, sondern sie von weither, z. B. von Huntlosen und Gruppenbüren, bezogen. Darüber herrsche bei den Ziegeleibesitzern großer Unwille und habe man ihn gebeten, die Sache zur Sprache zu bringen. Er könne nicht beurtheilen, ob diese Leute ebenso gut und billig liefern könnten wie die entfernteren Betriebe. Sie behaupteten, daß ihre Steine nur dem Normalmaße nicht entsprächen. Er wünsche, daß man so viel als möglich die Gegend, in der gebaut werde, in solchen Fällen berücksichtige. Die Ziegeleibesitzer fürchteten jetzt schon, auch demnächst bei dem Bau des Gefangenhauses in Bechta übergangen zu werden.

Oberbaurath **Böhl**: Er sei nicht genau orientirt. Er glaube aber zu wissen, daß ein Ausschreiben auf Ziegel erlassen worden sei und daß die von Nichteingesessenen des Amtes Bechta angebotenen Ziegel billiger und besser gewesen seien, als die, welche in nächster Nähe zu haben gewesen wären.

Abg. **Meyer-Holte**: Wenn es sich so verhalte, so sei kein Grund zur Klage vorhanden, vorausgesetzt, daß die Ziegelsteine nicht etwa bahnfrei hinbefördert würden.

Oberbaurath **Böhl**: Fracht würde selbstverständlich auch für Ziegel zur Verwendung a conto des Baufonds berechnet.

Zu Pos. 6 (Herstellung einer Verbindung des nördlichen Endes des Bahnhofes Brake mit dem Pier) erhält das Wort der

Abg. **Ahlhorn-Osternburg**: Obgleich die Summe höher sei, als früher veranschlagt, so würde er sie gern bewilligen. Er bedaure aber, daß die Abgeordneten keine Einsicht in die Pläne erhalten hätten, wie es früher stets der Fall gewesen sei. Er sei heute eigens zu diesem

**Berichte. XXVII. Landtag.**

Zwecke eine halbe Stunde eher zum Landtagsgebäude gegangen, er habe aber keine Pläne vorgefunden. Er habe allerdings zufällig Lokalkennniß, aber wie sollten die anderen Abgeordneten sich orientiren?

Er habe früher schon auf die Gefahr bei der Ueberwegung an der Neustadtstraße hingewiesen. Das Gleis gehe über eine Straße und eine Brücke. Als er vor 3 Jahren einen unschuldigen Antrag dahin gestellt habe, daß hier eine Ueberführung geschaffen werden solle, wenn noch Gelder übrigblieben, habe er keine einzige Unterstützung gefunden. Nachher hätten verschiedene Abgeordnete, als sie die Situation gesehen hätten, Gewissensbisse bekommen. Durch die Umlegung werde die Sache noch schlimmer. Denn früher seien die Wagen nur über die Brücke gegangen. In Zukunft aber würden alle von Norden kommenden Züge die Stelle passieren müssen.

Der Regierungskommissar habe jetzt einen Plan ausbreitet. Das helfe aber nicht mehr.

Sein Gewissen erlaube ihm nicht, sich bei diesen Umständen zu beruhigen. Die Kinder, die zur Schule gingen, müßten diese Stelle passieren.

Bei der Mittelstraße sei eine Ueberführung vorgesehen. Allerdings sei auch dort ein großer Verkehr. Aber dort könne das Publikum durch einen kleinen Umweg die Stelle vermeiden. Hier sei das nicht der Fall.

Zur Sicherung des Publikums müsse etwas geschehen, wenn es sich auch nur um Arbeiter und Kinder handle.

Oberbaurath **Böhl**: Er habe die Pläne zur Hand und bedaure, nicht selbst auf den Gedanken gekommen zu sein, sie hier auszulegen. Uebrigens hätten die Pläne dem Ausschusse vorgelegen und würden auch dem Abg. Ahlhorn selbst Tage lang zur Verfügung gestanden haben, wenn er ihm einen diesbezüglichen Wunsch hätte zugehen lassen.

Von einer vermehrten Gefährdung der Neustadtstraße könne keine Rede sein. Zwar würde die Anzahl der Rangirfahrten am Eisenbahnübergang größer werden, dafür aber auch die Anzahl der Züge über die Drehbrücke in der Neustadtstraße sich vermindern. Die Staatsregierung schenke übrigens dem Uebergange der Neustadtstraße selbst volle Beachtung und werde mit dem Antrage einer Ueber- oder Unterführung zur rechten Zeit selbst kommen.

Abg. **Soher**: Der Abg. Ahlhorn habe sich darüber beschwert, daß die Pläne nicht ausgelegt hätten. Als Mitglied des Eisenbahnausschusses müsse er diesen Vorwurf zurückweisen. Der Ausschuß habe so viele Pläne zu verarbeiten gehabt, daß sie nicht alle hätten ausgelegt werden können. Wenn der Abg. Ahlhorn wirklich so großes Interesse an der Sache nehme, so hätte er sich jederzeit an den Ausschuß oder den Regierungskommissar wenden können.

Gegen die Schlußbemerkung des Abg. Ahlhorn, daß auch Sicherungsvorkehrungen getroffen werden müßten, wenn die Passanten nur Arbeiter und Kinder seien, müsse er sich mit aller Entschiedenheit wenden. Der Eisenbahnausschuß mache ebensowenig Klassenunterschiede wie der Abg. Ahlhorn.

Abg. **Ahlhorn-Osternburg**: Es sei früher immer Sitte gewesen, die Pläne auszulegen. Es sei auch früher



in den Ausschußberichten darauf hingewiesen worden, daß die Pläne auslägen. Wenn man ihm sage, er habe einen diesbezüglichen Wunsch äußern können, so müsse er erwidern, daß er die Auslegung der Pläne hier für so selbstverständlich gehalten habe, daß er die Aeußerung eines Wunsches für überflüssig gehalten habe.

Wichtig sei die Ausführung des Regierungskommissars, daß die Anzahl der Züge, die die Drehbrücke passiren würden, in Zukunft verringert werden würde. Aber die Gefahr bleibe die gleiche, wenn man bedenke, daß es sich um einen Uebergang handle, an dem ein großer Wagen- und Fußgängerverkehr sei.

Oberbaurath **Böhlk**: Da der Abg. Ahlhorn die Anzahl der Züge über die Drehbrücke schon selbst durch 2 dividirt habe, so glaube er, seine erste Behauptung nicht weiter begründen zu brauchen.

Abg. **Groß**: Der Abg. Ahlhorn habe nicht ganz unrecht. Es handle sich um den Verkehr nach einem ganzen Stadttheil und nach einer Schule. Eine Ueberführung würde deshalb sehr wünschenswerth sein. Es sei aber nicht richtig, daß die Gefährdung durch die projektierten Anlagen größer werde. Denn wenn auch mehr Wagen vom Pier her diese Stelle passiren würden, so fielen dafür wiederum die Wagen weg, die zur Waage geführt würden, da diese mehr nach Süden verlegt werde. Auch würden die Züge in Zukunft gewissermaßen im Kreise herumgeführt werden, so daß nur die Hälfte die Brücke passiren werde. Dadurch werde die Passage erheblich erleichtert.

Er bitte aber, die Ueberführung im Auge zu behalten.

Minister **Heumann**, Exc.: Dem letzten Ersuchen des Vorredners werde jedenfalls entsprochen werden. Er ergreife das Wort, um auch von Seiten der Staatsregierung Verwahrung gegen die Schlußbemerkung des Abg. Ahlhorn einzulegen, daß Sicherungsmaßregeln getroffen werden müßten, wenn die Ueberwegung auch nur von Arbeitern und Kindern benutzt werde. Diese Bemerkung sei völlig unbegründet gewesen. Der Staatsregierung wiege jedes Menschenleben gleich viel.

(Zuruf: Bravo!)

Der Antrag **N<sup>o</sup> 3** wird angenommen.

Der Vicepräsident schlägt vor, den Antrag **N<sup>o</sup> 4**:

Der Landtag wolle die Vornahme der Vorarbeiten

- a) für eine vollspurige Nebenbahn von Varel nach Nordenham und Varel—Kobentkirchen,
- b) für eine desgleichen von Lönningen zur Landesgrenze in der Richtung auf Haselünne,
- c) für eine desgleichen von Cloppenburg nach Friesoythe, sowie von Friesoythe bis zur Oldenburg—Leerer Bahn in direkter Richtung nach Westerstede—Grabstede und desgleichen über Edewecht,
- d) für eine desgleichen von der Oldenburg—Leerer Bahn nach Westerstede—Grabstede aus der direkten Richtung von Friesoythe und desgleichen aus der Richtung von Edewecht, genehmigen und die Petition der Gemeinde Markhausen für erledigt erklären,

den Antrag **N<sup>o</sup> 5**:

„Der Landtag wolle die Staatsregierung ersuchen, die Vorarbeiten für den Bau einer Bahn von Nordenham nach Edwardehörne im Anschluß an die Vorarbeiten zu den übrigen hier berührten Bahnstrecken mit vorzunehmen“,

und den Antrag **N<sup>o</sup> 6**:

„Der Landtag wolle die Staatsregierung ersuchen, die Vorarbeiten zum Anschlusse des nordöstlichen Feuerlands an das bestehende Bahnnetz vorzunehmen“, gemeinjam zu berathen.

Abg. **Foyer**: Nach seiner Ansicht würde gerade eine getrennte Berathung die Geschäftsordnung erleichtern.

Abg. **Groß**: Er sei derselben Ansicht.

Abg. **Meyer** (Westerstede): Er sei für eine gleichzeitige Berathung, da nur eine solche gestatten werde, die allgemeinen Gesichtspunkte hervorzuheben.

Der Vorschlag, die drei Anträge zu verbinden, wird vom Landtage mit 21 Stimmen angenommen.

Berichterstatter Abg. **Thorade**: Dem Ausschusse sei es eine angenehme Aufgabe gewesen, die Mittel zu den Vorarbeiten für die lange ersehnten Bahnen zu bewilligen.

Der Ausschuß habe in nur wenigen Punkten eine von den Vorschlägen der Regierung abweichende Stellung eingenommen, indem er Vorarbeiten zu den Linien Essen—Friesoythe und die Kleinbahn Cloppenburg—Friesoythe nicht mit in Vorschlag bringe, dagegen sei der Ausschuß der Ansicht gewesen, daß die Vorarbeiten für eine Bahn Nordenham—Edwarden mit vorzunehmen seien, da der Ausbau dieser Bahnstrecke bereits in dem Gesetze von 1891 für später in Aussicht genommen sei.

Minister **Heumann**, Exc.: Zu der Position **N<sup>o</sup> 9** und dem dazu gestellten Antrage **N<sup>o</sup> 4** möchte er sich die Bemerkung erlauben, daß es wohl nicht ganz dem Sachverhalte entsprechen dürfte, wenn in dem Berichte bezüglich der Voruntersuchungen für eine Bahn von Essen nach Friesoythe ausgeführt worden sei, daß es dem dabei betroffenen Gebiete an größeren Forsten fehle. Das sei nicht zutreffend. Im Gegentheile, es existirten in der fraglichen Richtung große staatliche Forsten, z. B. der Domester Sand mit 496 ha, der Barenberger Sand, der Herrensand, der Langeberg, sodas die Forstverwaltung der Linie von Essen nach Friesoythe in der Richtung über Markhausen der Linie von Cloppenburg nach Friesoythe, insbesondere über Garrel und Bösel, den Vorzug geben würde.

Oberbaurath **Böhlk**: Zum Eingange des Antrags **N<sup>o</sup> 4** des Eisenbahnausschusses habe er als Vertreter der Staatsregierung zu bemerken, daß sie der Ansicht, daß der Staat nur normalspurige Bahnen bauen dürfe und auch der Begründung, daß diese hinsichtlich der Rentabilität sicherer seien, als Schmalspurbahnen, in ihrer Allgemeinheit nicht zustimmen könne. Die Gestaltung der Bahnen, ob Vollbahnen, Nebenbahnen oder Kleinbahnen, ob Voll- oder Schmalspur und letzteren Falles welche Spur, ob Staats- oder Privatbahnen, sei viel zu vielseitig, als daß solche Fragen anders als von Fall zu Fall entschieden werden könnten.

Abg. **Wilken**: In der Vorlage sei eine Bahn ent-

halten, von der noch nie die Rede gewesen sei, die Bahn von Barel nach Rodenkirchen. Er habe sich darüber gewundert, da er habe annehmen müssen, daß im Falle diese Bahn gebaut werde, der Bau der Bahn von Barel nach Nordenham unterbleiben werde. Diese Bahn sei aber immer beabsichtigt worden. Die Regierung habe im Jahre 1891 selbst gesagt, daß der Bau dieser Bahn nur eine Frage der Zeit sei. Auch die Petitionen, die eingegangen seien, hätten sich immer nur mit dieser Bahn befaßt. Als zwischen der Regierung und dem Landtage das Uebereinkommen getroffen worden sei, keine weiteren Bahnen zu bauen, ehe das Ergebniß der bisher bewilligten zu übersehen sei, hätten die betheiligten Kreise, nicht zufrieden mit dem Aufschub, eine Privatgesellschaft zur Uebernahme des Baues veranlaßt. Die Regierung habe aber die Konzession verweigert, da diese Strecke nur als Staatsbahn in Frage kommen könne. Im Frühjahr seien wieder 12 Petitionen eingelaufen, die um den Ausbau dieser Strecke gebeten hätten. Er hoffe, daß diese Strecke und nicht die Strecke Barel—Rodenkirchen gebaut werden würde. Die letztere berühre bei 22 km Länge nur die Gemeinden Schwei und Schweiburg, die erstere bei einer Länge von 32 km noch drei andere wohlhabende Gemeinden, Seefeld, Stollhamm und Abbehausen. Die geschäftlichen Beziehungen Barel's nach Nordenham würden nur durch letztere Bahn gefördert werden. Auch würden 8 km für eine Bahn von Nordenham nach Eckwarden durch den Bau dieser Bahn schon fertig sein. Wie wichtig die Bahn für Nordenham sein werde, würde von anderer Seite noch hervorgehoben werden.

Der Vicepräsident stellt im Einverständnisse mit dem Landtage auch den Antrag *Nr.* 7:

„Der Landtag wolle die für die Finanzperiode geforderte Summe von insgesammt 22 000 *M.* für das Jahr 1900 zur Verfügung stellen und die Staatsregierung ersuchen, die Vorarbeiten für den Ausbau neuer Bahnen möglichst zu beschleunigen, und wenn das Betriebsergebniß der jetzt im Bau begriffenen Bahnen sich übersehen lasse, einem einzuberufenden außerordentlichen Landtage eine Vorlage über den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Bahnnetzes zu machen“,

und den Antrag *Nr.* 8:

Der Landtag wolle die auf den Bau neuer Bahnstrecken sich beziehenden Petitionen:

1. der Gemeinde Garrel,
2. der Gemeinde Bösel,
3. der Gemeinde Edewecht,
4. des Abgeordneten Dauen,
5. der Stadt Barel,
6. der Stadt Friesoythe,
7. der Stadt Cloppenburg,
8. des Handels- und Gewerbevereins Barel,
9. des Handels- und Gewerbevereins Nordenham,
10. des Handelsvereins Brake,
11. des Handels- und Gewerbevereins Fever,
12. des Handels- und Gewerbevereins Rodenkirchen,
13. der Gemeinde Schwei,

14. der Kommission Severscher Gemeinden, der Staatsregierung als Material überweisen, mit zur Berathung.

Abg. **Meyer** (Westerstede): Er freue sich, daß alle Anträge gemeinsam zur Berathung gestellt worden seien. Dadurch werde es möglich, allgemeine Gesichtspunkte hervorzuführen. Die Absicht, für die Vorarbeiten die unendliche Zeit von drei Jahren in Aussicht zu nehmen, habe in den betheiligten Kreisen große Enttäuschung hervorgerufen. Bei den langen Vorverhandlungen und bei den günstigen Ergebnissen der Bahnen habe man erwarten können, daß etwas energischer vorgegangen werde. Nächstens werde die Südbahn ganz dem Betriebe übergeben sein. Dann lasse sich übersehen, welche Einwirkung die Nebenbahnen auf das Gesamtergebniß unserer Bahnen haben. Dann müsse man aber auch um so eher zu einer Entscheidung gelangen, als es sich um dringende Bedürfnisse, ja theilweise um die Beseitigung von Nothständen, handele. Daß die Vorarbeiten in einem halben Jahre ausgeführt werden könnten, sei ihm nicht zweifelhaft. Nur dürfe man die Techniker nicht mehr in Anspruch nehmen, als nöthig sei. Was die allgemeine Richtung angehe, so sei sie, da Schwierigkeiten des Geländes nirgends zu überwinden seien, eine rein wirthschaftliche Frage. Dieselbe lasse sich leicht lösen, wenn man Männer zuziehe, die die Sache übersehen und Land und Leute kennen. Er nehme an, daß die Kommunalverbände Grund und Boden unentgeltlich hergeben sollten. Die Aufnahme eines Nivellements scheine ihm entbehrlich. Es genüge eine eingehende Befichtigung und ein Kostenanschlag nach Erfahrungssätzen. Man möge den Kopf darüber schütteln. Aber im Ammerlande habe er für  $1\frac{1}{2}$  Millionen Chausseen auf diese Weise gebaut. Die Erdarbeiten seien von einem erfahrenen Techniker ohne Aufnahme eines Nivellements in fünf Tagen geschätzt, und zwar ganz genau. Die Eisenbahntechniker würden ihm vielleicht einwenden, Chausseen seien keine Eisenbahnen. Aber der Voranschlag der Kosten der Erdarbeiten für eine Eisenbahn unterscheide sich, wie ihm auf beiden Gebieten erfahrene Männer bestätigt hätten, fast garnicht von denen für eine Chaussee. Wolle man nivelliren, so könne das mit Leichtigkeit innerhalb eines Sommers geschehen. Die Erdarbeiten spielten bei den Baukosten ohnehin nur eine geringe Rolle. Was die Hoch- und Oberbauten angehe, so erforderten sie örtliche Untersuchungen nur in geringem Umfange. Die Preise für Materialien seien gegeben. Es handle sich hier in der Hauptsache also um ein einfaches Rechenexempel. Wolle man noch die Rentabilität ermitteln, so werde man durch die lokalen Behörden und Vereine leicht den nöthigen Aufschluß erhalten können. Bei den Bauten der neunziger Jahre habe man die Vorarbeiten auch mehr so bei Wege lang gemacht. Bei der Strecke von Ahhorn nach Bechta habe man noch nicht 50 *M.* auf den km für Vorarbeiten verausgabt.

Die Strecke von Essen nach Friesoythe sei zu streichen. Er habe ein Urtheil, da er in der Gegend lange thätig gewesen sei. Abgesehen von der kleinen Gemeinde Markhausen entspreche sie nicht den Wünschen der Gemeinden. Außerdem verbinde sie nicht, wie die Linie Cloppenburg-Friesoythe, zwei größere Orte. Endlich würde sie die Kleinbahn zu



Grunde richten. Die Bahn von Cloppenburg nach Friesoythe werde aber nicht schmalspurig gebaut werden dürfen. Denn da sie vor allem dem Torfexporte dienen sollte, würde die Schwierigkeit, den Torf umzuladen, sie unrentabel machen. Die Entlastung des Oldenburger Bahnhofes werde durch eine schmalspurige Bahn nicht herbeigeführt werden. Wenn die Vollbahn die Gemeinden Garrel, Bösel und Edewecht berücksichtige, so werde sie einen über Erwarten großen Lokalverkehr haben. Die Entwicklungsfähigkeit dieser Gegend sei nicht so trostlos, wie man oft gemeint habe. Es gebe dort gute Forsten. Ferner habe Friesoythe Ueberfluß an günstigem Wiesenareal und Hochmoorflächen, wie kaum ein anderes Land. Es könne große Massen Torf auf den Markt werfen. Heute liege die Torfausfuhr allerdings darnieder. Aber darüber dürfe man sich nicht wundern, wie es das Gutachten der Eisenbahndirektion aus dem Jahre 1894 thue. Denn daß die Leute nicht 50 km weit für 2 Fuder Torf im Werthe von 15 *M.* fahren können, verstehe sich von selbst. Man habe ferner von der mangelnden Erzeugnißfähigkeit des Landes gesprochen. Dabei habe man nicht beachtet, daß man heute mit Kunstdünger die Erträge auf das Dreifache steigern könne. Heute seien nur die Transportkosten zu hoch. Daher sei die Moor- und Bodenkultur dort so gering. Tausend Pfund Heu kosteten in Cloppenburg 25 *M.*, in Friesoythe 15 *M.* Das Großvieh sei um 20 *M.* billiger als an den Bahnstationen. So stehe es fast mit allen Erzeugnissen. Da könne es nicht Wunder nehmen, wenn die Friesoyther im wahren Sinne des Wortes, nicht wie unsere Agrarier, Noth litten. Diesen heillosen Zuständen müsse ein Ende gemacht werden. Habe Friesoythe erst einmal eine Bahn, so werde es noch eine Perle des Herzogthums werden.

Der **Vizepräsident**: Er müsse zu seinem Bedauern den Redner unterbrechen, da er bereits länger als eine Viertelstunde gesprochen habe. Derselbe möge ganz kurz zum Schlusse kommen oder nachher noch einmal wieder das Wort ergreifen.

Abg. **Meyer-Westerstede**: Sich noch einmal wieder zum Worte zu melden, habe keinen Zweck, da aus einem Guffe gesagt werden müsse, was nöthig sei. Er rufe die Entscheidung des Landtages an.

Der **Vizepräsident**: Er frage den Landtag, ob der Buchstabe der Geschäftsordnung Anwendung finden solle.

Der Landtag erklärt sich in seiner Mehrheit dafür.

Der **Vizepräsident**: Er bitte den Redner also so kurz als möglich zum Schlusse zu kommen.

Abg. **Meyer-Westerstede**: Die Bahn von Friesoythe nach Westerstede müsse Edewecht berühren. Man dürfe es nicht machen wie bei der Bahn von Oldenburg nach Leer, wo man in der Hoffnung auf einen großen Durchgangsverkehr dem lokalen Verkehr nicht die gebührende Rücksicht habe zu Theil werden lassen. Was die Strecke von Scholt nach Westerstede angehe, so verzinsse sich heute schon die Kleinbahn mit 5%. Und dabei bewältige sie nur einen Bruchtheil des Gesamtverkehrs. Im Jahre 1895 sei festgestellt, daß nur  $\frac{1}{10}$  des Güterverkehrs die Schmalspur aufsuche und  $\frac{9}{10}$  sie mieden. Der Durchgangsverkehr auf dieser Strecke werde ganz bedeutend werden. Aller Verkehr

von Holland und Leer nach Budjadingen und Wilhelmshaven werde diese Bahn aufsuchen. Als Verbindung zwischen Barel und Butjadingen könne seiner Ansicht nach nur die Linie Barel-Nordenham in Frage kommen. Die Städte Barel, Zever und Nordenham hätten sich auch für diese Linie ausgesprochen.

Der **Vizepräsident**: Er bedaure, dem Redner dem Beschlusse des Landtages gemäß nunmehr das Wort entziehen zu müssen.

Abg. **Quatmann**: Er habe schon häufig zum Ausdruck gebracht, daß er sich über jeden weiteren Ausbau unseres Bahnnetzes freue. Im Einzelnen wolle er auf die vom Ausschusse ausgeschiedene Linie von Essen nach Friesoythe eingehen. Der Ausschuß sei nach gründlicher Prüfung zu dem Resultate gekommen, daß nur die Linie Friesoythe-Cloppenburg ausgebaut werden dürfe. Der Verkehr zwischen Cloppenburg und Friesoythe sei schon immer ziemlich rege gewesen, viel reger als der nach Essen. Auch würde die Bahn von Essen nach Friesoythe für die Cloppenburger einen großen Umweg bedeuten, die von Cloppenburg nach Friesoythe dagegen für die Bewohner Essens einen kleinen. Ferner sei die Strecke 12 km länger und führe durch eine öde Gegend. Endlich würde eine Staatsbahn von Friesoythe nach Essen die Cloppenburger Kleinbahn vernichten, welches man aber doch nicht wünschen könnte, sondern solche Unternehmungen seien zu fördern.

Abg. **Groß**: Er sei nicht der Ansicht, daß die Vorarbeiten so leicht zu machen seien. Er denke, daß das auch vom Regierungstische noch werde betont werden. Zeitweise seien allerdings die Vorarbeiten nur von einem Verwaltungs- und einem Vermessungsbeamten ausgeführt. Die Folgen hätten sich bei der Bahn von Oldenburg nach Brake gezeigt. Eine Wiederholung dieser Vorkommnisse werde der Landtag nicht wünschen. Der Abg. Wilken sei erstaunt gewesen, daß das Projekt Barel-Rodenkirchen so plötzlich aufgetaucht sei. Die Verbindung zwischen Brake und Barel sei aber schon in Aussicht genommen worden, als man die Bahn von Hude nach Brake gebaut habe. Erst später, als der Lloyd nach Nordenham gegangen sei, habe das andere Projekt sich gebildet. Eine Petition Brakes, eine Bahn von Barel nach Brake zu bauen, sei leider von der Regierung abgelehnt worden. Als Ausweg habe sie diese beiden Projekte vorgelegt. Er sei überzeugt, daß wenn die Vorarbeiten gründlich vorgenommen würden und sorgfältige Verhandlungen mit den Gemeinden stattfänden, sicherlich die Bahn Barel-Rodenkirchen gebaut werden würde. Auch für den Güterverkehr zwischen Barel und Nordenham werde diese Linie günstiger sein, da sie 3 km kürzer sei, als die andere. Die Gemeinden Schwei und Schweiburg würden auch nur Kosten übernehmen wollen, wenn man nach Brake baue. Wenn man die andere Strecke baue, so würden die besten Ländereien Schweiburgs durchschnitten werden. Auch Nordenham und Barel selbst würden sich besser stehen, wenn man nach Brake baue. Barel werde alsdann eine Verbindung mit beiden Häfen haben. Ihm sei unbegreiflich, daß Barel deshalb diese Linie nicht vorziehe. Ob es glaube, noch eine zweite Bahn nach Brake zu erhalten, sei ihm zweifelhaft. Schon jetzt werde aus der friesischen Wehde über Brake exportiert. Wenn die Küstenschiffer in Ellenserdamm im

Herbste wegen Eisnoth sich weigerten zu fahren, dann gingen viele Klinker aus dem Amte Barel über Brake.

Er bitte um Annahme des Ausschußantrages.

**Abg. Tanzen:** Man könne kaum die Bahnverbindung Nordenham-Barel befürworten, ohne den Anschein zu erwecken, daß man damit dem Lokalinteresse Nordenhams dienen wolle, und doch seien es ganz andere Gesichtspunkte, die für den Bau dieser Linie sprächen. Die großen Pieranlagen in Nordenham seien hergestellt, um dem in früheren Jahren dort vorhandenen Schiffsverkehr gerecht zu werden und weiteren Schiffsverkehr dorthin zu ziehen, damit dadurch den Oldenburger Bahnen ein lohnender Verkehr zugeführt werde. Das sei auch in hohem Maße bis zum Jahre 1894 gelungen. Von da an aber habe sich der Schiffsverkehr mehr nach Brake gezogen, sodaß dort Pierverlängerungen nöthig geworden seien, während die Nordenhamer Anlagen immer weniger benutzt worden seien und jetzt fast immer leer daliegen. Die Ursache dieser Verschiebung sei ausschließlich in der Frachtdifferenz zu suchen, die es ermögliche, die in Frage kommenden Güter billiger von Brake aus über die Bahn Brake-Oldenburg ins Inland zu befördern, als von Nordenham aus. Nehme diese Entwicklung ihren Fortgang, so könne es bei der stetigen Zunahme des Verkehrs keinem Zweifel unterliegen, daß wenn wir die unseren Bahnen durch den Schiffsverkehr gebotenen Vortheile ausnutzen wollten, eine weitere Ausdehnung der Braker Anlagen nur eine Frage der Zeit sei, während andererseits die Nordenhamer Anlagen nach wie vor unbenutzt bleiben würden.

Da scheine ihm denn doch noch ein ganz anderes Interesse in Frage zu kommen als das einfache Lokalinteresse der beiden Hafentorte, nämlich das allgemeine Staatsinteresse, das Interesse, zu versuchen, die jetzt unbenutzten staatlichen Anlagen an der Weser wieder nutzbar zu machen, bevor man an dem einem Ende in Brake weiterbaue und die Anlagen in Nordenham ihrem Schicksal überlasse. Ein solcher Versuch erscheine ihm um so gerechtfertigter, als diese Anlagen Summen gekostet hätten, die für unser Staatswesen schwer ins Gewicht fielen. Nun sei es unzweifelhaft, daß durch den Bau der Bahn Nordenham-Barel für ersteres ein nicht zu verachtendes Hinterland aufgeschlossen würde, nachdem dann von Nordenham aus zu billigeren oder ebenso billigen Frachtsätzen Güter befördert werden könnten, als von Brake aus. Die Folge würde eine nennenswerthe Zunahme des Schiffsverkehrs in Nordenham sein und zwar, wie er überzeugt sei, ohne Brake wesentlich zu schädigen. Denn diese Zunahme des Schiffsverkehrs in Nordenham würde bei der, wie er schon gesagt habe, stetig steigenden Zunahme des Schiffsverkehrs nur zur Folge haben, daß die staatlichen Anlagen an der Weser nach wie vor im Stande sein würden, jenen Verkehr zu bewältigen, ohne daß man zunächst weiterzubauen brauche.

Im Uebrigen biete diese Bahn die weiteren Vortheile, daß durch dieselbe Gemeinden berührt würden, die bisher ohne Bahnverbindung gewesen seien, namentlich die Gemeinde Seefeld, in der ausgedehnte Staatsgüter lägen, die durch die Bahn erheblich gewinnen würden. So würde u. a. auch die Möglichkeit einer lohnenden Verwerthung

des alten Augustgrodenbeichs zur Ziegelfabrikation geschaffen werden.

Alles in allem sei er der Ansicht, daß der Staat, wenn er als guter Haushalter handeln wolle, zunächst die Bahn Barel-Nordenham bauen müsse, falls überhaupt Bahnen gebaut würden.

Die Bahn Nordenham-Eckwarden habe die Regierung nicht in Betracht gezogen. Er sei dem Ausschusse dankbar, daß er das Versäumte nachgeholt habe. Als Hauptgrund gegen eine Bahn nach Butjadingen hinein werde immer angeführt, daß dieselbe nicht rentabel sei. Dieser Grund sei ihm um so unverständlicher, als gerade diese Bahn im Eisenbahngesetze von 1891 an erster Stelle als demnächst für den Bau in Aussicht zu nehmen angeführt sei. Man müsse sie also damals nicht für unrentabel gehalten haben. Inzwischen hätten sich die Verhältnisse in Butjadingen aber keineswegs nach der Richtung verändert, daß sie auf weniger Bahnverkehr schließen ließen. Das Umgekehrte sei der Fall. Uebrigens hätten sich bisher alle Rentabilitätsberechnungen von Bahnen, die noch nicht im Betriebe gewesen seien, als sehr trügerisch erwiesen.

Er bitte die Sache aber einmal von einer anderen Seite anzusehen. Schon 1891 sei diese Bahn von der Regierung in Aussicht genommen worden. Seit jener Zeit erwarte man naturgemäß in Butjadingen, daß bei einer Erweiterung unseres Bahnnetzes auch Butjadingen Berücksichtigung finden werde. Da sei es nicht zu verwundern, wenn Butjadingen sich benachtheiligt glaube, wenn nun auf einmal ein großes neues Bahnnetz in Aussicht genommen werde, welches alle Landestheile dem Verkehr anschließe und nur Butjadingen übergehe. Man werde das um so ungerechtfertigter finden, als in dem neuen Bahnnetze sich zweifellos Strecken befänden, die keine größere Aussicht auf Rentabilität böten, als diese Bahn.

Im Ausschusse sei eingewendet worden, die Linie, um die Butjadingen petitionirt habe, sei zu krumm, sie sei schon deswegen nicht bauwürdig. Darauf könne er nur erwidern, daß diese Linie in Vorschlag gebracht sei, erstens, weil sie im Eisenbahngesetz von 1891 genannt sei, zweitens, weil man Eckwarderhörne bislang als den natürlichen Endpunkt deshalb ansah, weil er allein einen durchgehenden Verkehr, und zwar von nicht geringer Bedeutung ermögli- che, und drittens, weil durch jene Linie fast alle größeren Ortschaften berührt werden würden.

Halte aber die Regierung eine andere Linie für richtiger, so bitte er diese in Aussicht zu nehmen. In Butjadingen werde man auch damit zufrieden sein. Unzufrieden aber würde man sein, wenn man ganz übergangen werde.

Er sei der festen Hoffnung, daß die Regierung die Vorarbeiten vornehmen lassen und auf Grund derselben zu dem Ergebnisse gelangen werde, daß die Bahn mindestens ebenso bauwürdig sein werde wie ein großer Theil der anderen in Aussicht genommenen Bahnen.

**Abg. Schulte:** Er wolle eine Angelegenheit zur Sprache bringen, die schon verschiedene Landtage beschäftigt habe und in der dem Landtage auch heute wieder eine Petition von Dinklage vorliege. Es handle sich um die Verbindung der Duisburger Bahn mit der Südbahn. Dadurch werde man den Durchgangsverkehr von Duisburg nach

Bremen gewinnen. Der Minister habe im vorigen Landtage gewisse Pläne entwickelt, darunter den einer Bahn von Lohne über Dinklage nach Quakenbrück. Inzwischen werde nun beabsichtigt, diese Bahn als Privatbahn zu bauen. Der Minister habe im Ausschusse erklärt, weshalb diese Bahn nicht als Staatsbahn gebaut werden könne. Er ersuche ihn, die Gründe auch im Plenum mitzutheilen.

**Abg. Ahlhorn-Hartwarderwarp:** Die vielen Petitionen bewiesen das Interesse des Landes an dem weiteren Ausbau des Bahnnetzes. Sein Standpunkt sei, daß die großen Ueberschüsse des Eisenbahnbetriebes den Wunsch der Landestheile, die noch keine Bahnen hätten, solche zu bekommen, erklärlich machten, und daß man diesem Wunsche willfahren müsse nach dem guten Sprichworte: „Gleiche Brüder, gleiche Kappen“. Auch das nördliche Butjadingen, das seine Einkommen- und Grundsteuer ebenso gut zahle, wie die mit Eisenbahnen beglückten Landestheile, habe ein Recht, an den Segnungen der Eisenbahnen zu participiren. Im Speziellen müsse er das Wort gebrauchen „Es ist manches auf der Welt, was sich so leicht nicht begreifen läßt“. Er begreife nicht, wie Mittel zu Vorarbeiten für Bahnen gefordert werden könnten, die doch nicht gebaut werden würden. Die Bahn von Varel nach Nordenham werde doch nicht gebaut werden. Wie dort die Vorarbeiten 90 *M.* für den km kosten könnten, begreife er auch nicht. Hügel gebe es dort doch überhaupt nicht, höchstens Maulwurfshügel. Was der Abg. Wilken zu Gunsten der Bahn von Varel nach Nordenham vorgebracht habe, sei ihm begreiflich gewesen, aber den Abg. Tanzen habe er nicht begriffen. Dieser habe gesagt, wenn der Staat ein guter Haushalter sei, so dürfe er nur von Varel nach Nordenham bauen. Aber diese Linie sei länger, als die von Varel über Rodenkirchen nach Nordenham, zumal wenn man erstere über Seefeld und Stollhamm baue. Die Frachten würden also theurer sein. Wie könne ein Umweg vortheilhaft sein? Der Varelser Handels- und Gewerbeverein denke an die alten, guten Zeiten Varels, als es eine aufblühende Stadt gewesen sei. Diese Zeiten seien vorüber. Es gebe auf dem Lande nicht mehr viele, die ihren Hofschnaider in Varel hätten. Auch auf dem Lande gäbe es Läden mit großen Schaufenstern. Wenn die Bahn von Varel nach Nordenham eine Route etwa nach Stollhamm einschlagen werde, so müsse sie durch das Moor gebaut werden und würde dann vom Süden, also von Brake aus, keine Frachten haben. Diamanten seien in Nordbutjadingen nicht zu holen, höchstens Kiebitzeier im Frühjahr.

**Abg. Dauen:** Das nordöstliche Zeverland wünsche an das bestehende Bahnnetz angeschlossen zu werden. Darüber, auf welche Weise der Anschluß herbeizuführen sei, beständen im Zeverlande zwei Strömungen. Der eine Strom bestehe aus den Bewohnern des nordöstlichen Zeverlandes selbst. Diese wollten nach Bant angeschlossen werden. Der andere Strom sei der Handels- und Gewerbeverein in Zever. Dieser wolle die Einkünfte aus dem nordöstlichen Zeverlande nicht verlieren. Am liebsten würde dieser sehen, wenn überhaupt keine Bahn gebaut werde. Wenigstens habe er 1891, als eine Bahn von Horumerfiel nach Bant in Frage gestanden habe, sich nicht bemüht, eine

andere Bahnverbindung in Anregung zu bringen. Wie sehr das nordöstliche Zeverland Recht habe, sich eine Bahnverbindung zu wünschen, gehe daraus hervor, daß das Land dort, obgleich es besser sei, als das Land in Sande oder Hohenkirchen, pro ha 400 *M.* billiger sei; ferner daraus, daß in Hooftiel Häuser, die in den fünfziger Jahren 36 000 *M.* gekostet hätten, jetzt für einen Preis von 8000 *M.* verkauft würden. Früher sei dieser Landstrich der rühmteste im ganzen Zeverlande gewesen. Alle Ausfuhr sei aus den nordöstlichen Sielen gegangen, Hooftiel sei der Sitz eines Amtes und eines Amtsgerichtes gewesen. Wenn man aber einmal eine Bahn baue, so komme nur eine Bahn nach Bant in Frage. Es sei richtiger, eine Verbindung zwischen 100 000 Menschen, als eine solche zwischen 10 000 Menschen herzustellen. Er bringe einen entsprechenden Verbesserungsantrag ein.

Um einen Vergleich zu brauchen: Die Bewohner des nordöstlichen Zeverlandes seien die Buren. der Handels- und Gewerbeverein in Zever seien die Engländer. Dieser wolle zwar nicht das Gold jener, denn Gold hätten sie nicht, aber er wolle doch ihre Nickel.

Der Vicepräsident stellt den Antrag des Abg. Dauen, dem Antrage *N.* 6 den Zusatz hinzuzufügen:

„und dabei zunächst die Linie Bant—Hooftiel—Stumpenser Mühle ins Auge zu fassen“,

mit zur Berathung.

**Abg. Soyler:** Die Aeußerungen des Abg. Meyer-Westerstede dürften nicht unwidersprochen bleiben, damit es nicht den Anschein habe, als ob der ganze Landtag seiner Ansicht sei. Der Abg. Meyer habe betont, daß die Vorarbeiten so leicht auszuführen seien. Er könne das seinerseits nicht beurtheilen. Andererseits habe aber auch die Regierung den Aeußerungen noch nicht widersprochen. Wenn der Abg. Meyer Recht hätte, so würde die Summe von 22 000 *M.* für die Vorarbeiten viel zu hoch sein. Derselbe habe gesagt, die Kostenanschläge könnten unter Zugrundelegung von Erfahrungssätzen gemacht werden, das könne man aber unmöglich zugeben, denn dann würde das Bewilligungsrecht des Landtages illusorisch werden, und die früheren Zustände wiederkehren. Der Abg. Groß habe diesen Ausführungen gegenüber schon auf die Bahn Oldenburg—Brake hingewiesen. Solche Vorkommnisse dürften sich doch auf keinen Fall wiederholen. — Es sei heute schon eifrig für und wider die eine oder die andere Linie debattirt. Namentlich hätten die Abg. Tanzen und Wilken die Vorzüge der Linie Varel-Nordenham und die Abg. Groß und Ahlhorn-Hartwarderwarp die Vorzüge der Linie Varel-Rodenkirchen schon lebhaft hervorgehoben. Aber die Grundlagen für diese Debatten sollten doch erst durch die Vorarbeiten gewonnen werden. Er halte die Erörterungen deshalb noch für etwas verfrüht. Da die Erörterungen aber einmal stattgefunden hätten, so könne er seinerseits sich nur dahin äußern, daß er die Linie Varel-Nordenham für zweckmäßiger halte. Denn erstens würden, wenn dieselbe gebaut werde, die Pieranlagen Nordenhams besser ausgenutzt werden und zweitens würde dadurch schon ein Theil der Linie Nordenham—Edwarden fertiggestellt sein. Wenn man nach Rodenkirchen baue, so würde diese Strecke

zusammen mit der von Nordenham nach Eckwarden länger sein, als die Strecke Nordenham-Barel und eine Abzweigung von dieser Strecke nach Eckwarden. Was nun die Bahn durch das nordöstliche Feverland angehe, so bedaure er, daß der Abg. Dauen, der sich im Ausschusse mit dem Ausschußantrage einverstanden erklärt habe, jetzt plötzlich mit einem neuen Antrage hervortrete. Er könne das nicht als korrekt bezeichnen. Er bitte um Ablehnung dieses Antrages. Man sei noch garnicht in der Lage, zu beurtheilen, wohin am besten gebaut werden könne.

Oberbaurath **Böhlk**: Nachdem der Herr Abg. Groß bereits bezüglich der Kosten von Vorarbeiten auf die Erfahrungen bei der Oldenburg—Brauer Bahn hingewiesen habe, habe er geglaubt, nicht ausdrücklich noch erklären zu brauchen, daß von Vorarbeiten bei Wege lang keine Rede sein könne. Beabsichtigt seien eingehende Vorarbeiten unter Einfluß der Prüfung jeder einzelnen Bahnlinie auch in Bezug auf ihre Rentabilität. Das erfordere Zeit und Geld, und er bitte daher keine Abstriche an der Gesamtsumme von 22 000 *M.* vorzunehmen. Sie würde möglicherweise nicht aufgebraucht werden, sofern ausreichendes Kartenmaterial bereits vorhanden sei. Das könne aber nicht verbürgt werden.

Abg. **Quatmann** (zur Geschäftsordnung): Es seien noch viele Abgeordnete vorhanden, die noch vieles auf dem Herzen hätten. Er beantrage deshalb Vertagung auf den Nachmittag.

Abg. **Groß** (zur Geschäftsordnung): Er hätte sonst nichts gegen eine Vertagung. Aber der Vicepräsident habe für den Nachmittag Urlaub erbeten, sodaß er die Leitung am Nachmittage werde übernehmen müssen. Er bitte deshalb, da er noch reden wolle, die Vertagung noch heranzuschieben.

Abg. **Meyer** (Westerstede) (persönlich): Er habe schon ein paar Mal das Unglück gehabt, von dem Abg. Hoyer mißverstanden zu werden. Bereits neulich beim Voranschlage der Eisenbahnbetriebskasse habe der Abg. Hoyer . . .

Der **Vicepräsident**: Das sei keine persönliche Bemerkung. Er müsse dem Abg. Meyer das Wort entziehen.

Der Antrag auf Vertagung wird abgelehnt. Es erhält das Wort der

Abg. **Meyer** (Westerstede): Er habe sagen wollen, daß der Abg. Hoyer bereits neulich beim Voranschlage der Eisenbahnbetriebskasse einen Kampf gegen Windmühlen geführt habe. Auch heute habe der Abg. Hoyer ihn mißverstanden. Seine Ausführungen seien nicht dahin gegangen, daß alle Vorarbeiten unter Zugrundelegung von Erfahrungssätzen zu bewerkstelligen seien. Er habe das nur von den Erdarbeiten ausgesprochen. Im übrigen habe er bezüglich der Oberbauten nur gesagt, daß Vorarbeiten in erheblichem Umfange zu vermeiden sein würden.

Minister **Seumann**, Exc.: Wenn er im jetzigen Stadium der Verhandlungen schon das Wort ergreife, so werde er dazu durch den Wunsch veranlaßt, dem Landtage den Standpunkt klarzulegen, auf welchem er als Finanzminister und Eisenbahnminister zu der Vorlage stehe, und zugleich auf einige in der Verhandlung von den Herren Vorrednern gemachte Aeußerungen zu antworten.

Wenn der Staatsregierung die ganze Summe von 22 000 *M.*, die sie mit 8000 *M.* für 1900 und mit je 7000 *M.* für 1901 und 1902 in den Voranschlag eingestellt habe, schon ungetheilt für das erste Jahr zur Verfügung gestellt werden solle, so könne ihr das nur willkommen sein, da sie dadurch freie Hand erhalte und nicht in Geldverlegenheit gerathe, wenn es ausführbar und angezeigt sein solle, schon im ersten Jahre der Finanzperiode mehr als 8000 *M.* zu verwenden. Wenn dann ferner die Staatsregierung weiter ersucht werden solle, die Vorarbeiten möglichst zu beschleunigen, so habe sie zwar auch dagegen nichts zu erinnern. Aber eine derartige Beschleunigung, daß die gesammten Voruntersuchungen schon in dem laufenden Jahre erledigt sein könnten, könne er nicht in Aussicht stellen, zumal er solche Voruntersuchungen nicht für so einfach und leicht halten könne, wie der Abg. Meyer (Westerstede). Er halte eine derartige Beschleunigung auch nicht für empfehlenswerth. Die Staatsregierung gehe nämlich davon aus, daß es sich sowohl im Interesse der Sache selbst als auch zum Zwecke der Vermeidung unnöthiger Mehrausgaben empfehle, die Voruntersuchungen durch die bei unserer Eisenbahnbehörde vorhandenen, mit den Verhältnissen des Landes näher vertrauten, bewährten Kräfte vornehmen zu lassen, nicht aber dazu auswärtige, in Betreff ihrer Leistungen mehr oder weniger unsichere und bei dieser Arbeit kaum zu kontrollirende Beamte zeitweilig gegen hohe Vergütung heranzuziehen.

Sodann scheine ihm die Vornahme dieser Voruntersuchungen auch überall nicht eine so dringliche zu sein. Die Staatsregierung stehe nämlich nach wie vor auf dem auch vom Landtage als richtig anerkannten Standpunkte, daß nicht eher an die Erweiterung unseres jetzigen, schon verhältnißmäßig großen Staatseisenbahnnetzes gegangen werden dürfe, als bis die genügende Rentabilität der jetzt im Betriebe und noch im Bau befindlichen Bahnen sich ergeben habe, und die Erweiterung des Netzes für die Finanzen des Landes nicht als gefahrdrohend erscheine. Dazu werde es aber, da die Bahn nach Hesepe bezw. nach Damme muthmaßlich nicht vor dem 1. Mai d. J. werde eröffnet werden können, doch seines Erachtens jedenfalls eines so langen Zeitraumes bedürfen, daß es selbst wenn das Betriebsergebniß ein genügend günstiges sein sollte, nicht möglich sein werde, dem Ersuchen des Antrages *N.* 7 entsprechend schon einem in dieser Finanzperiode zusammentretenden außerordentlich zu berufenden Landtage eine durchgearbeitete Vorlage über den weiteren Ausbau des Staatseisenbahnnetzes zu machen.

Eine Erfüllung dieses Theils des Ersuchens könne er demnach zu seinem eigenen Bedauern nicht in Aussicht stellen, und wolle deshalb nur bitten, aus dem Antrage *N.* 7 den letzten Theil von den Worten „und wenn das Betriebsergebniß“ ab, zu streichen.

Auch nach solcher Streichung werde die Staatsregierung, sofern er dann noch im Staatsministerium thätig sein sollte, den weiteren Ausbau des Staatseisenbahnnetzes nicht aus dem Auge verlieren und desfällige Anträge an den Landtag bringen, sobald ihr Zeit und Umstände dazu gelegen zu sein scheinen würden.

Im übrigen möchte er auch heute hier wiederholen,



daß aus der Vornahme der heute beschlossenen Voruntersuchungen nicht werde gefolgert werden dürfen, daß nun auch wirklich die betreffenden untersuchten Linien alsbald ausgebaut werden sollten, daß vielmehr die Voruntersuchungen, wie auch der Abg. Hoyer zutreffend bemerkt habe, zunächst nur als Grundlage bei Prüfung der Frage dienen sollten, ob und wie und eventuell in welchen Linien zu bauen sein dürfte. Es ergebe sich das ja schon klar daraus, daß verschiedene Konkurrenzlinien zur Voruntersuchung gestellt seien, von denen doch nur je nach dem Ergebnisse der Voruntersuchung die eine oder die andere, nicht aber beide, zur Ausführung kommen könnten. Er warne also, die Ansicht nach Hause in die Gemeinden mitzubringen, daß die Bahnen wirklich alle gebaut werden würden.

Er wolle noch auf zwei Anfragen eingehen.

Der Abg. Wilken habe angefragt, warum man jetzt die Bahn von Barel nach Rodenkirchen, von der sonst nie gesprochen worden sei, auf das Tapet bringe. Aber in der Vorlage des Jahres 1891 über den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes heiße es ausdrücklich:

„Ob eine demnächst voraussichtlich herzustellende direkte Eisenbahnverbindung zwischen Barel und der Unterweserbahn am angemessensten auf Brake, Rodenkirchen oder Nordenham zu führen sein würde, wird seiner Zeit Gegenstand eingehender Erwägung sein müssen.“

Daraus folge, daß man sich damals über den Endpunkt der Bahn noch in keiner Weise entschieden gehabt habe.

Der Abg. Schulte habe angefragt, warum man die Bahn von Dinklage nach Quatenbrück nicht projektire. Aber diese Bahn habe nie im Plane der Regierung gestanden, die Verhältnisse dort seien noch unfertig, es lasse sich noch nicht übersehen, wie diese Bahn als Konkurrenzbahn zu den vorhandenen Bahnen wirken werde, und wie sie von Essen aus weiter geführt werden solle. Es seien deshalb hier noch Erwägungen anzustellen, die augenblicklich nicht dringlich seien.

Abg. **Hug**: Er glaube, die Vorarbeiten würden sich etwas früher und schneller ausführen lassen, als in Aussicht gestellt, ohne daß darum bewährte Grundsätze über den Haufen geworfen werden brauchten. — Mit dem Aufschlusse des Südens und Südwestens sei er sehr einverstanden. — Die Durchführung der Bahn von Westerstede nach Barel und weiter bis zur Weser sei sehr wichtig, da alsdann die Emshäfen mit der Weser verbunden sein würden. Preußen mache zur Zeit große Anstrengungen für seine Emshäfen. — Nach seiner unmaßgeblichen Ansicht, sei die Bahn von Barel nach Nordenham der nach Brake vorzuziehen. Diamantenfelder seien im nördlichen Butjadingen allerdings nicht. Darin habe der Abg. Ahlhorn (Hartwarderwurp) recht. Aber viel Geld sei dort bei Nordenham in die Weser geworfen, das gehoben werden müsse. Auch müßten die Opfer, die Butjadingen seit Erbauung von Staatsbahnen für diese habe bringen müssen, endlich einmal wett gemacht werden. — Wenn diese Bahn gebaut werde, so lasse sich auch die Bahn von Nordenham nach Eckwarden besser ausführen. Er halte es nicht für richtig, daß die Staatsregierung von den Vorarbeiten für diese Bahn Ab-

stand habe nehmen wollen, weil sie nicht rentabel sei. Er habe beobachtet, daß der Dampferverkehr von Butjadingen nach Wilhelmshaven an Rentabilität immer mehr zunehme. Es sei Thatsache, daß die Stadt Wilhelmshaven, die ihren Dampfer vor 6 Jahren am liebsten verkauft haben würde, jetzt viel mit ihm verdiene. Wilhelmshaven warte nur auf die Bahnverbindung, um einen größeren Dampfer anzuschaffen. Es werde auch sicher zu einem wesentlichen Zuschusse bereit sein. — Was nun die Bahn durch das Seerland angehe, so sei er nicht so kirchthumpatriotisch, daß er ihren Endpunkt gerade nach Bant gelegt wissen wolle. Der Endpunkt möge vielleicht ebenso gut in Wilhelmshaven oder Sande liegen können. Das sei eine Frage der Voruntersuchung. Aber sie nach Sever zu führen, würde er für durchaus verkehrt halten. Dann solle man die Bahn lieber überhaupt nicht bauen. Er begreife recht wohl, daß Sever die zu befürchtende Verkehrsverminderung bedauere. Aber auf eine kleine Stadt könne man nicht solche Rücksicht nehmen. Auch sei es fraglich, ob eine Verkehrsverminderung überhaupt eintreten werde. Mit der Zeit werde man doch eine Abzweigung nach Sever machen müssen. — Wenn gesagt sei, die Bahn von Eckwarden nach Nordenham könne als Kleinbahn vom Amtsverbande gebaut werden, so glaube er nicht, daß der Amtsverband, wenn er zu der Bahn Barel—Nordenham schon Zuschuß geben müsse, geneigt sein werde, diese Bahn noch zu bauen.

Oberregierungs-rath **Gracpel**: Der Minister habe die Erwägungen der Regierung bereits vorgetragen. Er habe nur noch auf einen Punkt ausführlicher einzugehen.

Der Berichterstatter habe betont, daß man diese Position mit großem Vergnügen bewilligt habe. Dieser Gedanke habe durch die Reden aller Abgeordneten hindurchgeklungen. Es herrsche die Vorstellung, daß die Bauten bald ausgeführt sein würden.

Es handle sich aber heute nur um kleine Summen, bei Aufstellung der Kosten der Bauten werde es sich aber um große Summen handeln, sodaß die Deckungsfrage in den Vordergrund treten werde.

Außer den technischen Vorarbeiten würden vor dem Bau noch andere Arbeiten vorzunehmen sein.

Insbepondere werde in die Prüfung eingetreten werden müssen, was das Gesamtunternehmen leiden könne. Dazu sei aber eine Beobachtung der Ergebnisse des jetzigen Bahnnetzes nöthig. Es sei aber noch nicht einmal alles fertig, was im Jahre 1891 in Angriff genommen sei. Die Südbahn habe noch nicht den Anschluß an die Osnabrücker Bahn erreicht. Hoffentlich würden die bisher nicht eben günstigen Resultate der Südbahn dadurch wesentlich verbessert werden. Wenn man nach rascher Entwicklung strebe, so möge eine kurze Zeit der Beobachtung alsdann vielleicht ausreichen, jedenfalls dürfe diese Zeit aber nicht so kurz sein, daß das Ergebnis während derselben von Zufälligkeiten abhängen.

Dann werde zu prüfen sein, ob die günstige wirtschaftliche Entwicklung, deren man sich heute erfreue, anhalten werde.

Ferner werde man fragen müssen, was die neuen Bahnen kosten werden. Diese Berechnungen würden sehr

schwierig sein. Denn es würden nicht nur die Baukosten einzubeziehen sein, sondern auch die Betriebskosten. Diese ließen sich aber auch bei bereits in Betrieb befindlichen Bahnen für eine bestimmte Strecke nur zum Theil direkt ermitteln, während ein anderer Theil, nämlich die Kosten der Zentralverwaltung, des Zugbeförderungs- und Zugbegleitungsdienstes, die Kosten der Anschaffung, Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel und ein Theil der Kosten des Zentralbahnhofes Oldenburg, nach irgend einem Verhältniß auf die einzelnen Strecken vertheilt werden müßten. Das richtige Theilungsverhältniß stände aber keineswegs fest, sondern hier gebe es noch zweifelhafte Fragen und es müsse versucht werden, hierin noch zu befriedigenderen Ergebnissen zu kommen.

Eine weitere Frage sei, welche Einnahme man aus ihnen erzielen werde. In dieser Beziehung habe man heute viel Hoffnungsreiches gehört, er glaube, die nüchterne Wirklichkeit werde die hochgespannten Erwartungen auf ein bescheidenes Maß zurückführen. Lokale Anfragen könnten ohne Weiteres kein richtiges Bild geben. Wenn man Beteiligte fragen werde, wie viel sie der Bahn zubringen würden, so würde das Bestreben, eine Bahn zu bekommen, sicherlich zu recht hohen Angaben veranlassen.

Er glaube, das Ergebnis sorgfältiger Prüfung werde sein, daß man sich zu der Frage, ob das Gesamtunternehmen noch alle die neuen Bahnen tragen könne, sehr vorsichtig stellen müsse.

Eine weitere Frage sei, wie die Bahnen gebaut werden sollten. Vielleicht werde man sie bauen, wie die Bahnen des Jahres 1891, nämlich als Nebenbahnen und unter der Bedingung, daß die Gemeinden 10 % Zuschuß und den Grund und Boden hergäben. Das sei aber jedenfalls doch kein für alle Zeiten feststehender Modus. Man brauche nicht immer Nebenbahnen zu bauen, sondern könne auch Kleinbahnen bauen, allerdings Kleinbahnen mit Normalspur; denn gegen die Schmalspur scheine ja allseitige Abneigung zu herrschen. Die Nebenbahnen stünden unter der

Bahnordnung, die polizeiliche Vorschriften enthielte, welche bei ganz einfachen Verhältnissen nicht geboten seien. Es sei zu erwägen, ob man sich nicht wenigstens bei einigen der Bahnen den durch diese Vorschriften bedingten Kosten dadurch entziehen solle, daß man sie als Kleinbahnen baue. — Ebensovienig sei eine Beteiligung der Kommunen ein für alle Mal in der Form gegeben, daß dieselben 10 % der Baukosten und die Grunderwerbskosten zuschössen. Vielleicht würden unter den geplanten Bahnen solche sein, die so wenig lukrativ sein würden, daß eine andere Form gewählt werden müsse. Denn daß man später einmal die Steuerzahler zur Verzinsung der Eisenbahnschuld in Anspruch nehmen müsse, werde doch wohl nach allseitiger Meinung vermieden werden sollen. Es werde also auch zu untersuchen sein, ob man diese Bahnen oder doch einen Theil derselben, anstatt als Staatsbahnen, nicht lieber als Kommunalbahnen mit Staatszuschuß bauen solle. Wenn die Kommune baue, dann werde man nicht fünf bis sechs Züge täglich verlangen, man werde sich, vielleicht auch wie bei Pferdebahnen, mit einer Wagenklasse begnügen. Dazu werde man eine Steigerung der Einnahmen durch höhere Tarife erzielen können, während der Staat die niedrigen Tarife, soweit sie nicht Ausnahmetarife für einzelne Relationen seien, allen Strecken zukommen lassen müsse. Auch die preussischen Kreisbahnen hätten häufig höhere Tarife als die Staatsbahnen.

**Der Vicepräsident:** Er halte es an der Zeit, die Sitzung nunmehr auf 4 1/2 Uhr Nachmittags zu vertagen. Auf seinen Urlaub wolle er mit Rücksicht auf die vorangegangenen Erörterungen verzichten.

Der Landtag erklärt sich einverstanden.

Schluß des ersten Theiles der Sitzung 1 1/2 Uhr.

**Der Berichterstatter:**

**Koch.**

