

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

7. Sitzung, 15.12.1890

[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

XXIV. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Siebente Sitzung.

Oldenburg, den 15. December 1890, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Eisenbahnausschusses über die von der Großherzoglichen Staatsregierung dem Landtage mittelst Schreibens vom 16. September 1890, Anl. 14, gegebene Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg, sowie des Erneuerungsfonds für die Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung des Herzogthums Oldenburg nebst Vergleichen mit dem Voranschlag in der Finanzperiode 1885/87.
 2. Bericht desselben Ausschusses über das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 18. Oktober 1890, betr. nachträgliche Genehmigung von Hochbauten.
 3. Bericht desselben Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung des Artikels 12 B des Gesetzes vom 19. März 1883, betr. die Organisation der Eisenbahn-Verwaltung.
 4. Bericht desselben Ausschusses über den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891/93.
 5. Bericht desselben Ausschusses, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds für die Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891/93.
 6. Bericht des Finanzausschusses, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Fürstenthums Birkenfeld für die Jahre 1891, 1892 und 1893.
 7. Mündlicher Bericht desselben Ausschusses über den §. 30 f des Voranschlags des Herzogthums Oldenburg, Zuschuß an den Landeskulturfonds für Kanalbauten.
 8. Bericht desselben Ausschusses, betr. den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betr. Uebernahme der Beiträge verschiedener Pflichtinteressenten zur Beamten-Wittwen-Kasse auf die Staats- und andere Kassen.
 9. Bericht desselben Ausschusses, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Staatsgutskapitalienkasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891/93.

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertisch: Minister Flor, Minister Heumann, Geh. Oberregierungsath Nutzenbecher, Oberfinanzrath Deltermann, Ministerialrath Willich, Regierungsrath Bödeker, Regierungsrath Dugend, Finanzrath Ruhstrat, Geh. Oberregierungsath Bormann, Oberkammerrath Räder.

Nach Eröffnung der Sitzung erfolgt die Verlesung und Genehmigung des Protokolls der letzten Sitzung, die Mittheilung der Eingänge und die Genehmigung der Bertheilung der Letzteren an die Ausschüsse.

Es wird sodann in die Tagesordnung eingetreten und auf regierungsfreudig geäußerten Wunsch die Berathung der unter VI. und VIII. auf derselben verzeichneten Gegenstände vorweggenommen.

I. (VI. der Tagesordnung.) Bericht des Finanzausschusses, betreffend den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891/93.

Ausgaben des Fürstenthums Birkenfeld für die Jahre 1891, 1892 und 1893.

Berichterstatter Abg. Weis.

Der Präsident erklärt zunächst, daß er den Verzicht der Versammlung auf Verlesung des schriftlichen Berichtes, soweit ein solcher zu den Gegenständen der heutigen Tagesordnung erstattet sei, annehmen werde, falls dieselbe nicht ausdrücklich gewünscht werde.

Zum Ausschufsantrag 1 und §. 2 der Vorlage (Einnahmen von der Jagd) erhält das Wort

Minister **Seumann**: Der Ausschufbericht zu §. 2 enthalte die Bemerkung, es sei aufgefallen, daß stillschweigend wieder als Einnahme von der Jagd 3100 *M.* eingestellt seien, obgleich bekannt sei, daß nach Ablauf der jetzigen Pachtverträge im Jahre 1891 die Staatsjagden nicht wieder verpachtet werden sollten, daß man vielmehr beabsichtige, dieselben in staatliche Administration zu nehmen, und daß, wenn dieses geschehe, die Einnahme daraus erheblich geringer werden würde. Zur Erläuterung dieses Umstandes wolle er, um das Auffällige daran zu beseitigen, bemerken, daß in den letzten drei Jahren durchschnittlich 3417 *M.* einkommen seien. Die Regierung habe also den Vorschlag bereits niedriger angelegt und auch dem Provinzialrath gegenüber bereits erklärt, daß man nicht beabsichtige, sofort sämtliche Reviere in Selbstverwaltung zu nehmen, sondern einstweilen nur die an den Hochwald grenzenden Bezirke. Die Regierung sei zwar vom Staatsministerium ermächtigt worden, wegen des etwaigen Ausfalls bei solcher ausgedehnten Selbstverwaltung eine geringere Gesamtsumme einzustellen, sie sei aber der Meinung, daß bei der Ungewißheit der künftigen Pachtgebote es durchaus noch nicht sicher sei, ob nicht derselbe Betrag sich ergeben werde, wie früher, zumal auch das Wild sich stark vermehrt habe und ein bedeutender Abschuf nothwendig sein werde. Aus diesem Grunde habe die Staatsregierung kein Bedenken getragen, diese Summe von 3100 *M.* stehen zu lassen, womit sich übrigens auch der Provinzialrath einverstanden erklärt habe.

Abg. **Ahshorn**: Er müsse zugeben, daß der Bericht über diese Angelegenheit, welche im Ausschuf weitläufig besprochen sei, nicht ganz genau sei. Man habe das Hauptgewicht darauf gelegt, daß der durch das Wild sowohl im Walde als auf den angrenzenden Fluren angerichtete Schaden aufhöre, und er bitte daher, in den kommenden drei Jahren den Abschuf soweit zu fördern, daß dieser Zweck erreicht werde.

Abg. **Weis**: Zur Begründung der erwarteten Mindereinnahme wolle er nur darauf hinweisen, daß diese Einnahmen erst seit der Finanzperiode 1882/84 eine solche Höhe erreicht hätten, während sie früher nur 600 *M.* betragen. Die Steigerung rühre einzig und allein daher, daß von den reichen Jagdliebhabern aus der Umgegend, namentlich aus Saarbrücken, für die Jagden im Hochwalde Beträge gezahlt seien, deren Höhe mit dem Ertrage in keinem Verhältnisse stände. In Folge dessen müsse man sich jetzt wieder auf eine bedeutend niedrigere Einnahme als 3100 *M.* gefaßt machen.

Bei dieser Gelegenheit wolle er die Anfrage an die Staatsregierung richten, wie sie sich zu der vom Provin-

zialrath in seiner letzten Maiverammlung befürworteten Abänderung des Jagdgesetzes stelle. Die Regierung sei diesem Antrage bisher nicht näher getreten, man wünsche in Birkenfeld eine solche Abänderung aber allgemein.

Minister **Seumann**: Die verlangte Erklärung sei ja schon in der Herbstversammlung von der Regierung abgegeben worden. Nach dem darüber aufgenommenen Protokoll laute sie: „Auch sollen bei den noch zur Wiederverpachtung kommenden Staatswaldjagden nach Verfügung des Großherzoglichen Staatsministeriums zur Vermeidung von Waldschäden durch übermäßige Wildhege die Pachtbedingungen, soweit zulässig, verschärft und die Pachtperioden kürzer bemessen werden.“ Dazu habe er noch weiter zu bemerken, daß von einer Aenderung des Jagdgesetzes einstweilen abgesehen sei, da dieselbe für den Augenblick noch nicht erforderlich erscheine.

Abg. **Weis**: Die verlesene Verfügung beziehe sich nur auf die Staatsjagden. Im Provinzialrath sei aber besonders darauf hingewiesen worden, daß es auch für die Gemeinden wünschenswerth sei, wenn die Jagdpachtung einem der drei Letztbietenden übertragen werden könne.

Zu den Anträgen 2—5 wird das Wort nicht verlangt. Antrag 6 lautet:

Der Landtag wolle genehmigen, daß im §. 12, 3. Einkommensteuer, 115 600 *M.* für 1891, 116 400 *M.* für 1892 und 117 200 *M.* für 1893 eingestellt werden.

Minister **Seumann**: Er richte an den Landtag das Ersuchen, den Ausschufantrag nicht anzunehmen, sondern vielmehr der Regierungsvorlage zuzustimmen. Der Unterschied zwischen beiden liege ja darin, daß die Regierung um Einstellung von 25 % Zuschlag zur Einkommensteuer, daneben aber um die Ermächtigung bitte, den Zuschlag fallen lassen zu dürfen, falls ihr dies thunlich erscheine, während der Ausschuf denselben sofort gestrichen wissen wolle. Es sei ja eine Frage der Zukunft und könne zur Zeit nicht gesagt werden, wie die Finanzen des Fürstenthums sich gestalten würden. Wie die Sache augenblicklich liege, beziffere sich der Ueberschuf, abgesehen von 95 000 *M.* Landesvermögen und 90 000 *M.* Betriebsfonds, auf 530 000 *M.* Diese Summe ermächtige sich aber nach dem gegenwärtigen Vorschlage, auch wenn man den Zuschlag von 25 % einstelle, um etwa 212 000 *M.*, so daß sie am Ende dieser Finanzperiode nur noch 318 500 *M.* betragen würde. Diese Verminderung werde schon unter ganz gewöhnlichen Verhältnissen eintreten, und es seien dabei außerordentliche Ausgaben noch gar nicht in Betracht gezogen, abgesehen von 21 000 *M.*, welche zur Schuldentilgung verwendet werden sollten, denen aber dreimal 21 000 *M.* Vermögensabzehrung gegenüber ständen. Unter diesen Umständen müsse es bedenklich erscheinen, den Zuschlag ohne Weiteres zu streichen.

Sollten sich indeß die Reichsfinanzen ebenso günstig gestalten wie bisher, so werde die Regierung den Zuschlag sehr gerne fallen lassen. Das stehe aber nicht in Aussicht, wenigstens sei es sehr unsicher.

Er bitte ferner in Betracht zu ziehen, daß, wenn für die nächste Finanzperiode die erwähnte Verminderung eintrete, und in der zweitnächsten vielleicht der andere Theil

des Ueberschusses aufgezehrt werde, man vielleicht später 100 % Zuschlag werde erheben müssen, um nur die laufenden Ausgaben zu decken.

Außerdem sei der Betriebsfonds von 90 000 *M.* nach den Mittheilungen der Birkenfelder Regierung zu gering, so daß wahrscheinlich demnächst eine Erhöhung beantragt werden müsse, welche nur aus dem vorhandenen Kapital genommen werden könne. Die Einnahmen des Fürstenthums würden nämlich im Wesentlichen im Juni und December erhoben, in der ersten Hälfte des Jahres bis Juni müsse sich die Kasse also mit dem Betriebsfonds helfen.

Es sei ferner noch zu bedenken, daß, wenn die 25 % Zuschlag, im Ganzen dreimal 29 000 *M.*, nicht zur Einnahme gelangten, auch die im Voranschlag mit 10 000 *M.* eingestellten Zinsen sich um 1500 *M.* für jedes Jahr verringern würden, und daß andererseits für die nächste Finanzperiode noch einige notwendige Gehaltsaufbesserungen zu erwarten seien.

Die Regierung habe ja in der vorigen Finanzperiode von der ihr erteilten Ermächtigung den damaligen Zuschlag von 50 % auf 25 % zu ermäßigen, alsbald für die Jahre 1888 und 1889 Gebrauch gemacht, und werde diesmal ähnlich verfahren, sobald sich die Zustände derartig gestaltet hätten. Er bitte um Annahme der Regierungsvorlage.

Abg. Weis: Zum bessern Verständniß der gegenwärtigen Frage wolle er vorerst darauf aufmerksam machen, daß der Voranschlag für 1885/87 mit einem Guthaben von 105 000 *M.* abgeschlossen habe, nachher aber sei ein Kassenüberschuß von 300 000 *M.* geblieben. Ebenso habe der Voranschlag von 1888/90 mit einem Ueberschuß von 260 000 *M.* abgeschlossen, während man jetzt, trotz des für 1889 und 1890 eingetretenen Abstrichs von 25 % Steuerzuschlag, gar einen Kassenüberschuß aus 1890 von 530 000 *M.* herausgerechnet habe. Hiernach gewinne es fast den Anschein, als ob die Voranschläge mit Rücksicht auf den schon so lange bezahlten Steuerzuschlag aufgestellt würden; jedenfalls seien dieselben sehr unsicher, es sei immer ein bedeutender Unterschied zwischen dem Abschluß des Voranschlags und der wirklichen Abrechnung geblieben. So glaube er auch, daß der jetzige Voranschlag sich nicht bewähren, sondern wieder mit einem höhern Betrage, als dem jetzt festzustellenden zu Gunsten des nächsten Voranschlags abschließen werde.

Wenn man aber von obigen Zahlen absehen und auch einmal annehmen wolle, der Voranschlag enthalte die richtigen Summen, dann bleibe doch noch ein erheblicher Ueberschuß. Der Rechnungsüberschuß beziffere sich auf 530 000 *M.*, dazu 90 000 *M.* Betriebsfonds und 95 000 *M.* Landeskassenfonds, ergebe insgesammt 715 000 *M.* Wenn hiervon nun die 25 % Zuschlag abgezogen würden, so verbliebe ein Kassenbestand von rund 625 000 *M.* Die Birkenfelder dürften schon nach dem Staatsgrundgesetz verlangen, daß nicht in der Landeskasse eine Sparkasse mit unverhältnißmäßig hohen Summen gebildet werde. Man thue dies doch in den anderen Landestheilen nicht. Das Fürstenthum bitte daher, diesmal wenigstens die Probe zu machen, ob die 25 % nicht gestrichen werden könnten.

Minister Seumann: Der Herr Vorredner operire viel

mit „wenn“. Wenn dieses „wenn“ Wirklichkeit wäre, so würde die Regierung mit großer Freude dem Abstrich des Zuschlages zustimmen. Er müsse aber wiederholen, es sei noch durchaus unsicher, ob wirklich aus dem Reiche, durch dessen Ueberschüsse dieser Fonds wesentlich entstanden sei, auch diesmal große Summen zugeführt werden würden. Und weil die Regierung dies nicht wisse, könne sie die Verantwortung für die Aufhebung des Zuschlages nicht übernehmen, sondern müsse sie dem Landtage zuschieben, falls er den Ausschufsantrag annehmen sollte.

Abg. Tanzen: Es sei ja wahr, daß die für das Fürstenthum zu erwartenden Einnahmen sich auch schätzungsweise nicht feststellen ließen und daß die eingestellten Zahlen jeder Sicherheit entbehrten. Er wolle aber von solchen Vermuthungen absehen und sich auf die im Voranschlag enthaltenen Zahlen beschränken. Da finde er, daß, wenn man den Zuschlag von 25 % absehe, der gleiche Kassenüberschuß dem Fürstenthum verbleibe, welcher in der vorigen Finanzperiode in Aussicht genommen sei. Der diesmal in Wirklichkeit angesammelte erheblichere Ueberschuß stamme aus den Zuwendungen des Reichs, namentlich aus der Agrarzollgesetzgebung, durch welche das Fürstenthum besonders schwer belastet sei. Er habe daher geglaubt, daß man dem Fürstenthum eine Erleichterung wohl gönnen möchte, und wolle dieselbe gern verantworten. Schwierigkeiten könnten auch für die Verwaltung unmittelbar nicht entstehen; der Kassenüberschuß betrage nach seiner Rechnung etwa 231 000 *M.*, dazu komme der Betriebsfonds mit 90 000 *M.*, im Ganzen ständen also 321 000 *M.* zur Verfügung, welche Summe ausreichen werde, um Stockungen nicht entstehen zu lassen. Sollte sich aber am Schluß der Finanzperiode herausstellen, daß im Reich ungünstige Verhältnisse eingetreten seien, dann müsse wieder ein Zuschlag eingeführt werden. Der Gefahr, daß der Voranschlag in bedeutendem Maße durch die Finanzpolitik des Reiches beeinflusst werde, seien alle Landestheile ausgesetzt, nicht blos das Fürstenthum Birkenfeld. Die Verantwortung, welche das Ministerium dem Landtage zuschiebe, müsse dieser übernehmen.

In der darauf vorgenommenen Abstimmung wird der Ausschufsantrag angenommen, die Mehrforderung der Regierung dagegen abgelehnt.

Zu den Ausschufsanträgen 7—9 wird das Wort nicht verlangt.

Antrag 10 lautet:

Genehmigung des §. 16 der Einnahmen. (Forstbesoldungsbeiträge.)

Minister Seumann: Er habe die im Ausschufbericht zu Antrag 16 erwähnte Angelegenheit bereits vor dem Ausschuf besprochen und erklärt, daß diejenigen Forstflächen, welche gering bestockt seien, ebenso behandelt werden müßten, als die besser bestockten, zumal erstere mehr Arbeit machten als letztere und die Forstbeiträge zur Deckung der Kosten nicht einmal ausreichten. Er habe ferner erklärt, daß die im Bericht erwähnten Klagen, wonach auch nicht besorstete Flächen als solche behandelt würden, dem Staatsministerium nicht bekannt geworden seien. Sollten sie aber vorgebracht werden, so würden sie untersucht werden, und soweit sie sich als begründet herausstellten, Abhilfe finden. Indeß werde dabei wegen der Geringfügigkeit der Beiträge und



der großen Weiterungen der Untersuchungen auf Kleinigkeiten schwerlich Rücksicht zu nehmen sein.

Den Antrag 17 beantragt der Abg. Weis in folgender Fassung anzunehmen:

Der Landtag erklärt sich damit einverstanden, daß aus den Mitteln des §. 21 der Gemeinde Rohen jährlich 500 *M.*, den beim Bau der Siesbachthalstraße beteiligten Gemeinden jährlich 2000 *M.* gegeben werden, und ermächtigt die Staatsregierung, den Gemeinden Kronweiler und Niederbrombach zur Unterhaltung des Weges von Niederbrombach bis zum Bahnhof Kronweiler und zur Hauptreparatur der dortigen Nahebrücke entsprechende Zuschüsse bis zu 1000 *M.* jährlich aus den Mitteln des §. 66 der Ausgaben zu geben.

Zu Antrag 18—35 werden Bemerkungen nicht gemacht.

In der hierauf erfolgenden Abstimmung werden die Ausschußanträge 1—5, 6—16, 18—35 und anstatt des Ausschußantrages 17 der Antrag Weis angenommen.

II. (VIII. der Tagesordnung.) Bericht des Finanzausschusses, betreffend den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betreffend Uebernahme der Beiträge verschiedener Pflichtinteressenten zur Beamten-Wittwen-Kasse auf die Staats- und andere Kassen.

Berichterstatter Abg. Jaspers.

Die beiden Anträge des Ausschusses lauten:

№ 1.

Der Landtag wolle dem Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betreffend Uebernahme der Beiträge verschiedener Pflichtinteressenten zur Beamten-Wittwen-Kasse auf die Staats- und andere Kassen seine verfassungsmäßige Zustimmung geben.

№ 2.

Der Landtag wolle erklären: Großherzogliche Staatsregierung wird dringend ersucht, eine Aufhebung der Wittwen-, Waisen- und Leibrentenkasse in ernste Erwägung zu nehmen und dem nächsten ordentlichen Landtage eine diesbezügliche Vorlage zu machen.

Beide Anträge werden debattelos angenommen.

III. (I. der Tagesordnung.) Bericht des Eisenbahnausschusses über die von der Groß. Staatsregierung dem Landtage mittels Schreibens vom 16. September 1890, Anlage 14, gegebene Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg nebst Vergleichen mit dem Voranschlag in der Finanzperiode 1885/87.

Berichterstatter: Die Abgeordneten Groß und Hoyer.

Der Ausschußantrag:

Der Landtag wolle obigen Voranschlags-Ueberschreibungen, soweit erforderlich, nachträglich zustimmen und die Uebersichten über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse, sowie des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Betriebsverwaltung pro 1885/87 für erledigt erklären,

wird angenommen.

IV. (II. der Tagesordnung.) Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 18. October 1889, betreffend nachträgliche Genehmigung von Hochbauten.

Berichterstatter: Die Abgeordneten Groß und Hoyer.

Der Ausschußantrag:

der Landtag wolle zu den unter 1—13 angeführten Bauten, sowie zu der Bestreitung derselben aus den Mitteln des Erneuerungsfonds seine nachträgliche Genehmigung ertheilen,

wird ohne Debatte angenommen.

V. (III. der Tagesordnung.) Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung des Artikels 12 B. des Gesetzes vom 19. März 1883, betreffend die Organisation der Eisenbahnverwaltung.

Zu Antrag 1—9 wird das Wort nicht verlangt.

Antrag 10 lautet:

- i. 60 Lokomotivführer 1200—1900 *M.*,
 - 15 Lokomotivführergehilfen 1000—1350 *M.*,
 - im Ganzen nicht mehr als 120 000 *M.*,
- zu genehmigen.

Abg. **Ahlhorn**: Er nehme zu diesem Antrage das Wort, um, wie er es in jedem Landtage zu thun gewohnt sei, auch diesmal an die Eisenbahndirektion das Ersuchen zu richten, die den Lokomotivführern und Zugbegleitungsbeamten gezahlten Kilometergelder mit den auf den preussischen Bahnen üblichen auszugleichen. Der Unterschied, daß hier 45 und dort 60 *ƒ* für 100 Kilometer gezahlt würden, werde noch dadurch verschärft, daß die preussischen Beamten vielfach sehr lange Strecken auf Schnellzügen in kurzer Zeit durchführen und in Folge der wenig zahlreichen Stationen einen verhältnismäßig unbeschwerlichen Dienst hätten, während hier auf kurze Fahrten lange Zeit verwendet werde, und namentlich in den letzten Jahren noch eine ganze Reihe kleiner Stationen eingeschoben seien, so daß die Beamten kaum zur Ruhe kämen. Er bitte zu bedenken, daß sie bei ihrem angestrengten, verantwortungsvollen Dienst, welcher häufig auch an Sonntagen nicht unterbrochen werde, wohl das Recht auf Rücksichtnahme hätten. Es handle sich ja nur um eine winzige Summe. Er bitte die Eisenbahndirektion und das Staatsministerium dringend, seinem Ersuchen Folge zu geben.

Geh. Oberregierungsrath **Vormann** erwidert, daß die Eisenbahnverwaltung dem Herrn Vorredner für die Fürsorge sehr dankbar sei, mit welcher er der Eisenbahnbeamten gedacht habe. Es sei richtig, daß auf den preussischen Bahnen die Zugbeamten, da sie meist längere Strecken zu fahren hätten, ihre Nebenzüge leichter und schneller verdienten, als hier, wo sie meist sehr schnell am Ende ihrer Touren seien. Dafür seien aber in Preußen die Ruhepausen zwischen den einzelnen Dienstreisen länger und dauerten nicht selten volle halbe Tage, welche der Beamte außerhalb seines Wohnorts verbringen und an denen er sich theuer beköstigen müsse. Dadurch entstanden für ihn Ausgaben, welche die höheren Einnahmen größtentheils wieder aufhoben.

Außerdem hätten die Verhältnisse sich hier durch die Vermehrung der Züge zu Gunsten der Beamten geändert



und würden die Ruhepausen auf den Endstationen künftig noch mehr abgekürzt. Man müsse auch berücksichtigen, daß die Beamten hier sehr häufig ihren Wohnort wieder berührten und dann ihre Verpflegung aus der Familie beziehen könnten, wenn das auch manchmal nicht ohne Schwierigkeiten für die Haushaltungen der Beamten zu bewirken sei.

Ein Zugführer würde allerdings bei den hiesigen Betriebsanrichtungen nach preussischem Reglement jährlich 417 *M.* verdienen, wogegen derselbe bei gleicher Leistung nach hiesigem Reglement nur 312 *M.* bekomme. Beim Packmeister gleiche sich das aber viel mehr aus, da diese meist nur bei Personenzügen verwendet würden. Für diese betrage bei gleicher Leistung der Verdienst nach preussischem Reglement 421 *M.* gegen hier 394 *M.* jährlich, beim Schaffner 270 *M.* gegen 236 *M.* und beim Bremser gar 292 *M.* gegen 282 *M.* Seiner Ansicht nach seien daher die Sätze im Allgemeinen wohl befriedigend, und wenn die erwähnte Verkehrsverdichtung noch eintrete, so könnten die Beamten mit dem Nebenbezugsreglement wohl zufrieden sein. Sollten sich trotzdem aber noch erhebliche Unterschiede herausstellen, so würde die Anregung des Herrn Abg. Ahlhorn beachtet und demgemäß gehandelt werden.

Abg. **Hoyer**: Er wolle dem Herrn Abg. Ahlhorn gegenüber bemerken, daß die Differenz nicht für alle Beamtenklassen so hoch sei, wie er sie angegeben habe. Für Bremser und Packmeister bei Güterzügen seien die Bezüge gleich, für Schaffner stehe das Verhältnis so, daß hier 35 *s* gegen 40 *s* in Preußen gezahlt würden.

Abg. **Ahlhorn**: Er habe das ihm gegenüber Bemerkte schon im Bericht gelesen und wohl erwogen, halte es aber trotzdem für richtig, die Sätze den preussischen gleich zu machen. Auch im Gehalt seien die Zugbeamten keineswegs besonders günstig gestellt. Während z. B. die Bahnmeister um 500 *M.* erhöht seien, betrage ihre Gehaltserhöhung nach dem neuen Regulativ nur 100 *M.*, und dabei hätten sie einen ganz besonders schweren, verantwortungsvollen Dienst von früh Morgens bis spät in die Nacht und müßten außerdem gegen das Publikum immer höflich und zuvorkommend sein. Da rechtfertige sich eine angemessene Bezahlung. Er werde seinen Antrag immer wiederholen, bis er Erfolg damit habe.

Abg. **Tanzen**: Nach der bisherigen Debatte könne es fast den Anschein gewinnen, als ob der Landtag in seiner Mehrheit diese Sätze nicht für genügend halte. Er, Redner, theile diese Ansicht durchaus nicht. Vielmehr eröffne dies neue Regulativ eine derartige Aussicht auf die Erhöhung aller übrigen Regulative für Subalternbeamte, daß er nur mit einiger Sorge auf die weiteren Wirkungen der heutigen Beschlüsse sehen könne. Er glaube daher dem Gefühle Ausdruck geben zu müssen, daß man das vorgelegte Regulativ als ein vollständig ausreichendes zu erachten habe.

Abg. **Ahlhorn**: Er spreche nur für seine eigene Person, meine aber, daß z. B. eine Erhöhung von 100 *M.* doch wahrhaftig das Maß nicht überschreite. Er wiederhole seine Bitte um Erhöhung der Meilengelder.

Geh. Oberregierungsrath **Bormann**: Wenn er vorhin die Erwartung ausgesprochen habe, daß die Nebenbezüge

ausreichen dürften, so habe er dabei die jetzt zur Verhandlung stehende Gehaltserhöhung der meisten Beamtenkategorien in Rücksicht gezogen. Er wolle auf die einzelnen Sätze des neuen Gehaltsregulativs nicht eingehen und nur die eben berührte, den Bahnmeistern gewährte Gehaltsaufbesserung erwähnen. Diese hätten in ihren Bezügen bisher enorm niedrig gestanden und man strebe, sie erheblich zu erhöhen, weil man die besondere Wichtigkeit dieses Dienstes habe anerkennen müssen. Es werde beabsichtigt, dafür nur bestqualifizierte Leute heranzuziehen. Das könne man aber nur dann, wenn man ihnen auch gut auskömmliche Gehaltsätze bewillige. Dies sei um so nöthiger, als auch die Bahnmeister genöthigt seien, täglich ihre Strecken zu begehen und demnach viel von ihrem Hause abwesend seien, Nebenbezüge, wie Kilometergelder, Material-Ersparnißprämien u. s. w. aber nicht bekämen.

Weiter wird zur Berathung dieses Gegenstandes das Wort nicht ergriffen, auch nicht zu den Ausschußanträgen 11—14.

In der darauf vorgenommenen Abstimmung wird in Gemäßheit der Ausschußanträge die Regierungsvorlage unverändert angenommen.

Der Präsident theilt mit, daß Anträge zur zweiten Lesung dieses Entwurfs bis heute Abend 8 Uhr einzureichen sind.

VI. (IV. der Tagesordnung.) Bericht des Eisenbahnausschusses über den Vorschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891/93.

Berichterstatter: Die Abgeordneten Groß und Hoyer.

Vor dem Eintritt in die Einzelberathung erhält das Wort:

Geh. Oberregierungsrath **Mutzenbecher**: Er möchte sich zunächst erlauben, zum Eingange des Ausschußberichtes, welcher die demnächstige Besetzung der Stelle eines Eisenbahnreferenten beim Staatsministerium berühre, im Auftrage des wegen Krankheit hier heute leider nicht anwesenden Herrn Ministers zur Vermeidung etwa möglicher Mißverständnisse folgende Erklärung abzugeben:

„Wenn im Ausschußbericht gesagt ist, daß der Eisenbahnreferent der Eisenbahndirektion gegenüber eine ganz selbstständige Stellung erhalten müsse, so wird das in dem Sinne verstanden sein, daß er nicht etwa gleichzeitig bei der Eisenbahndirektion angestellt sein oder beschäftigt werden soll.“

Im Uebrigen kann es natürlich nicht in der Absicht liegen — und es würde das auch mit unserer Gesetzgebung nicht vereinbar sein —, dem Eisenbahnreferenten eine andere Stellung zuzuweisen, als die übrigen Referenten des Staatsministeriums nach dem Organisationsgesetz und der Geschäftsordnung haben. Aus diesem Grunde könnte insbesondere die Uebertragung einer selbstständigen Kompetenz oder Kontrolle gegenüber der Eisenbahndirektion an den Eisenbahnreferenten nicht in Frage kommen, sondern es hat die neue Einrichtung nur den Zweck, durch Zuordnung eines bisher nicht vorhandenen fachverständigen Referenten den Minister in Stand zu

setzen, die Ministerialaufsicht auch der Eisenbahnverwaltung gegenüber so zu üben, wie sie den übrigen Zweigen der Staatsverwaltung gegenüber nach der Organisation des Staatsministeriums geübt wird.

Es bedarf dabei im Hinblick auf die ganze Entstehungsgeschichte dieser Angelegenheit nicht der Bemerkung, daß die Lösung dieser Frage in keiner Weise durch ein Mißtrauen gegen unsere anerkannt bewährte Eisenbahnverwaltung beeinflusst ist, sondern daß es sich lediglich um die endliche Ausfüllung einer Lücke in unserer Organisation handelt, welche um so nothwendiger geworden ist, je mehr unser Eisenbahnwesen an Bedeutung für die Wohlfahrt des Landes und das Gleichgewicht des Staatshaushalts gewonnen hat."

Abg. **Hoyer**: Bezüglich der eben gehörten Erklärung wolle er bemerken und glaube damit die Ansicht des Ausschusses zu treffen, daß der Ausschuß sich vorbehalten müsse, dieselbe einer Erörterung zu unterziehen und, soweit nöthig, hier im Plenum darauf zurückzukommen.

Abg. **Groß**: Bezüglich der Erklärung des Herrn Regierungskommissars wolle er, Redner, welcher die betreffende Stelle des Berichts verfaßt habe, persönlich, nicht im Namen des Ausschusses, bemerken, daß der Ausdruck selbstständige Stellung nichts anderes habe sagen sollen, als was der Herr Regierungskommissar erklärt habe; selbstständig solle nur bedeuten, daß der Referent nicht abhängig sei von der Eisenbahndirektion.

Der **Präsident** konstatiert, daß beide Abgeordnete für ihre Person, nicht Namens des Ausschusses gesprochen hätten.

Abg. **Groß**: Zu dem Berichte des Eisenbahnausschusses, welcher so ausführlich wie möglich erstattet sei, erlaube er sich einige Worte vorab zu bemerken, wie mit Recht bei diesem wichtigen Bestandtheile des Etats, der an Bedeutung dem ganzen übrigen Voranschlage gleichkomme, immer üblich gewesen sei.

Dem Ausschusse sei, wie im Berichte ausgedrückt, die enorme für die nächste Finanzperiode angenommene Steigerung der Einnahmen, welche den früheren Voranschlag um eine Million jährlich übersteige, anfänglich recht bedenklich gewesen. Nach ernstlichen Erwägungen sei man aber dazu gekommen, dieselbe nicht so abnorm zu finden. Die vorhergehenden Jahre übersteigen den Voranschlag ja schon bis dreiviertel Million, die friedlichen Aussichten ließen erwarten, daß der Aufschwung einigermaßen ständig bleiben werde, dazu kämen neue Unternehmungen, der Vertrag mit dem Norddeutschen Lloyd, die erhebliche Erweiterung der Fabriken in Oldenburg und Delmenhorst, die Entstehung neuer industrieller Anlagen auf der Strecke Oldenburg-Bremen, sodaß man die auf 2% veranschlagte Erhöhung der Einnahmen wohl als richtig ansehen könnte. Selbstverständlich könne eine Verantwortung dafür weder vom Landtage noch von der Eisenbahndirektion übernommen werden, da es unmöglich sei, die Aussichten eines solchen kaufmännischen Unternehmens auf drei Jahre vorher zu veranschlagen. Uebrigens könne es auch für den Staat nicht sehr schlimm werden, falls jene Voraussichten nicht in Erfüllung gehen sollten. Die Staatskasse solle von den

erwarteten Mehreinnahmen nur einen minimalen Betrag mehr erhalten, 1 185 000 *M.* statt der früheren 1 152 000 *M.*, und somit könne, wenn die dem Voranschlag zu Grunde liegenden Annahmen sich als irrig erweisen sollten, eine Kalamität nicht entstehen, zumal dann auch die Ausgaben geringer sein würden.

Der Ueberschuß solle diesmal nicht, wie früher, dem Erneuerungsfonds, sondern einem zu bildenden Eisenbahnfonds zufließen, welchen die Regierung in Aussicht genommen und mit dem sich der Ausschuß einverstanden erklärt habe. Sollten die projektirten Bahnen indessen vielleicht nicht genehmigt werden, so werde der Ueberschuß einstreifen in den Kassen bleiben und seine Verwendung der Genehmigung des Landtags vorbehalten bleiben. Sonst wisse er zu dem ausführlichen Berichte einstweilen nichts hinzuzufügen, er werde aber bei den einzelnen Punkten gern zu weiterer Auskunftertheilung bereit sein.

Zu Antrag 2 (Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr) erbittet das Wort der

Abg. **Hoyer**: Er erlaube sich die Aufmerksamkeit des Landtags auf die ungünstige Lage zu lenken, in welcher sich die Stationen Huchtingen, Gruppenbühren und Delmenhorst in Bezug auf die Kohlentarife befänden, z. B. im Verhältniß zu den Stationen auf der Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg und Oldenburg-Nordenham. Andere Orte in der Nachbarschaft seien in der Lage, ihre Kohlen um 5 *M.* billiger als Huchtingen, um 4 *M.* billiger als Gruppenbühren und um 6 *M.* billiger als Delmenhorst zu beziehen. Das bedeute eine schwere Belastung für die Industrie jener Orte. Delmenhorst und Umgebung werde wahrscheinlich im nächsten Jahre 2000 Tons Kohlen gebrauchen, müsse dafür also 12 000 *M.* mehr zahlen. Das sei um so empfindlicher, als dadurch die Konkurrenz der Nachbarstationen begünstigt werde. Die Norddeutsche Wollkammerei in Delmenhorst müsse deswegen annähernd 5000 *M.* mehr bezahlen, als das gleichartige Unternehmen in Blumenthal. Wenn hier diese Summe auch nicht in's Gewicht falle, so liege das doch anders bei den vielen Ziegeleien der dortigen Gegend. Wenn der Besitzer einer solchen jährlich für Kohlenfrachten 5—600 *M.* mehr zu bezahlen habe, so sei er eben um so viel weniger leistungsfähig. Warum werde Delmenhorst denn schlechter behandelt, als andere Orte, das müsse doch Erbitterung erregen. Er wolle noch ein Beispiel erwähnen. In Hude werde ein Etablissement angelegt. Als bei demselben die Ortsfrage in Erwägung gezogen sei, habe man unter den Gründen gegen Delmenhorst und für Hude auch den angeführt, daß die Kohlentarife hierher billiger seien, als nach Delmenhorst. Man sehe daraus die Benachtheiligung Delmenhorsts.

Man wisse er allerdings sehr wohl, daß in Oldenburg die Eisenbahndirektion nicht einseitig vorgehen könne, sondern in gewissem Maße von der preussischen Eisenbahnverwaltung abhängig sei, er meine aber, es solle doch möglich sein, ebenso wie früher bei anderen Plätzen, auch für Delmenhorst günstigere Tarife zu erzielen.

Abg. **Schulze**: Die Klage, welche der Herr Kollege Hoyer vorgebracht habe, sei eine alte und werde nicht eher von der Tagesordnung verschwinden, als bis ausgleichende

Gerechtigkeit gewährt sei. Die Staatsbahnen seien doch namentlich dazu da, die ganze wirthschaftliche Lage des Landes zu heben, somit müsse die Verwaltung doch jedenfalls Wünschen, wie den hier geäußerten, Rechnung tragen, wenn außerhalb des Landes dicht an den Grenzen günstigere Bedingungen gewährt würden. Ueberall in der Nachbarschaft, auf dem rechten Weserufer und namentlich in ganz Ostfriesland zahlten die Interessenten günstigere Kohlenfrachten als in Oldenburg.

Wenn man früher vom Regierungstische gehört habe, daß die Frachten wegen der zu befürchtenden Mindereinnahmen nicht ermäßigt werden dürften, so sei das durchaus unrichtig. Denn die Geschichte der Kohlentarife beweise, daß mit der Ermäßigung derselben immer der Verbrauch enorm zugenommen habe. Man verlange ja weiter nichts, als mit der Industrie in der Nähe konkurrenzfähig zu bleiben, dazu sei aber Gleichheit der Tarife erforderlich. Er halte die Anführung von Zahlen nicht für nothwendig, die Thatsache stehe fest.

Er komme nun auf die Personentarife. Auch in Bezug auf diese sei man in Oldenburg nicht so günstig gestellt, wie auf den benachbarten Bahnen. Zunächst könne die allerärmste Bevölkerungsklasse hier nicht so billig fahren, wie in Preußen, weil die 4. Klasse fehle. Auch sonst seien unsere Sätze nur anscheinend billiger als in Preußen. Dort wickelte sich wenigstens $\frac{7}{8}$ des Lokalverkehrs mit Retourbilleten zu ermäßigten Preisen ab, sodaß man in Preußen in der 1.—3. Klasse thatsächlich eben so billig fahre, wie hier, während die billigste 4. Klasse uns fehle. Hier werde aber für denselben Preis weniger geleistet, man brauche nur den Zustand unserer Wagen zu erwähnen, an denen die Sparbarkeit sehr übel angebracht sei. Die Koupees seien nicht rein zu halten, namentlich falle es regelmäßig unangenehm in Bremen auf, daß man beim Umsteigen von den preußischen Zügen in Oldenburg meist alte, unreinliche Wagen vorfinde. Dazu komme die mäßige Beleuchtung, die schlechte Heizung und die langsame Beförderung, lauter Uebelstände, worüber ja auf unserer Bahn außerordentlich viel geklagt werde. Er erwähne ferner die ganze Beförderung auf der Strecke Hude-Nordenham, mit den schlechten Wagen, welche entweder überheizt oder zu kalt seien, dann den Verkehr zwischen Oldenburg und Neuschanz. Dort fahre gewöhnlich nur ein Wagen 2. Klasse mit einem Nichtraucherkoupee, einem Damenkoupee, einem nie besetzten Koupee 1. Klasse und nur einem Raucherkoupee, in welchem sich des halb häufig 8 Reisende drängen müßten. Wenn die Bahn unter schlechteren Bedingungen fahre, wie anderswo, dann dürfe man auch billigere Preise verlangen, angenehmer werde freilich eine ernstliche Besserung sein. Er bitte den Herrn Regierungskommissar, seinen Einfluß dahin geltend zu machen.

Geh. Oberregierungsrath **Vormann**: Er wolle zunächst dem Herrn Abg. Groß und dem Herrn Vorredner auf den ersten Theil ihrer Ausführungen, bezüglich der Kohlentarife antworten. Die oldenburgische Eisenbahnverwaltung sei bei dieser Angelegenheit nicht gänzlich frei in ihren Handlungen, sondern bei Herstellung der direkten Tarife gebunden an die Mitwirkung der Nachbarbahnen.

Der für Kohlen festgestellte Tariffuß sei wesentlich beeinflusst durch die außerhalb Oldenburgs zu durchfahrende Strecke, welche meistens länger sei als die oldenburgische. Demzufolge müsse man immer mit der preußischen Staatseisenbahnverwaltung diese Sätze feststellen. Richtig sei, daß schon seit verhältnißmäßig langen Jahren für die Strecke Rheine-Leer-Emden vom preußischen Minister besonders günstige Tarife gewährt seien, z. B. für Emden nur 45 *M.* pro 10 Tonnen. Diese Sätze auf oldenburgische Stationen zu übertragen, habe die preußische Verwaltung beständig abgelehnt, scheinem vielmehr diese überaus niedrigen Tarifsätze beseitigen zu wollen, nur habe sie dies bis jetzt wegen der ungünstigen Lage der Emshäfen noch nicht durchführen können.

Nun seien für die diesseitigen Bahnen nach zweierlei Richtungen hin Ermäßigungen vereinbart. Erstens seien bei Zügen von mindestens 50 000 kg, von einer Grube ab, auch für verschiedene Empfänger die Sätze gegen die Normaltarife um die volle Expeditionsgebühr ermäßigt, so daß beispielsweise der Normalfuß für Nordenham von 70 auf 56 *M.* herabgesetzt sei. Damit sei der gleiche Satz erreicht, welcher jenseits der Weser für Bremerhaven und Geestemünde gelte. Der gleiche Satz wirke rückwirkend für alle Weserhäfen, Brake, Elsfleth, Begeack und Bremen selbst. Neuerdings sei dieser Satz auch für Farge und dadurch beeinflusst, für Rönnebeck bewilligt. Der Grund für diese Bevorzugungen liege darin, daß man sich gesagt habe, alle diese an der Weser direkt gelegenen Stationen könnten ihren Bedarf auch durch englische Kohlen decken. Man habe daher den genannten Satz ermittelt, auf Grund dessen man hoffen könne, die englische Kohlenzufuhr nach Möglichkeit zurückzuhalten. Die Stadt Oldenburg habe lange nicht als ein solcher Ort gelten dürfen, nach dem englische Kohlen auf dem Wasserwege eingeführt werden könnten. Dies habe sich aber in letzter Zeit geändert, sodaß auch Oldenburg denselben Satz bekommen habe, und damit seien auch alle Stationen, welche dazwischen lägen, desselben theilhaftig geworden. Für Delmenhorst habe sich dasselbe nicht erreichen lassen, weil es leider keine Vorstation sei zu einem solchen Weserhafen; nur aus diesem Grunde sei es bisher davon ausgeschlossen. Es schwebten nun zur Zeit Verhandlungen, welche darauf abzielten, für Delmenhorst und die in ähnlicher Lage befindlichen Stationen, wie Gruppenbühren, eine Ermäßigung wenigstens soweit zu erzielen, daß eine Expeditionsgebühr von 3 *M.* in Wegfall komme. Für die Strecke Oldenburg-Leer seien die Sätze beeinflusst durch die billigeren Tarife der ostfriesischen Bahn. Demzufolge habe Augustfehn einen Satz von 53 *M.* gegen 56 *M.* in Nordenham! Er erwähne noch, daß daneben für die Kohlenzufuhr noch billigere Sätze in Geltung seien, z. B. für Nordenham 48 *M.*, was eine Ermäßigung noch von 8 *M.* bedeute. Diese Sätze aber etwa auch auf den freien Verkehr der Stationen zur Anwendung zu bringen, sei bis jetzt stets erfolglos angestrebt worden. Im Allgemeinen seien die oldenburgischen Stationen bis jetzt besser gestellt, als die preußischen. Auf der Linie Osnabrück-Diepholz-Bremen z. B. hätten die Stationen Hemelingen u. s. w. nicht die billigen Sätze, welche für die oldenburgischen Stationen erwirkt seien. Warum der preußische

Minister jenen die billigen Tarife nicht gewähre, sei von hier aus nicht zu übersehen; das Faktum sei aber vorhanden, und daraus könne man erkennen, daß die oldenburgische Verwaltung stets auf die Erwirkung niedriger Tarife bedacht gewesen sei. Er wolle übrigens noch einmal daran erinnern, daß noch Verhandlungen im Gange seien. Jedenfalls lasse sich die oldenburgische Eisenbahnverwaltung nicht durch die Furcht vor Mindereinnahmen von jeder mäßigen Herabsetzung der Tarife abhalten, sie vertraue vielmehr, daß, wenn es gelingen sollte, etwas billigere Sätze zu erwirken, die Verkehrssteigerung den Ausfall decken werde.

Was ferner die Neußerungen des Herrn Vorredners über den Personenverkehr angehe, so sei zunächst zu erwähnen, daß die Grundtagen der oldenburgischen Staats-eisenbahnen sich von den jetzt gültigen preussischen sehr erheblich unterschieden, indem sie 25% niedriger seien. Wenn nun gesagt werde, daß man mit preussischen Retourbillets, welche gegen die Normalpreise eine Ermäßigung von 50 bezw. 33 $\frac{1}{3}$ % genössen, billiger fahren könne, wie hier, so sei das nur so zu verstehen, daß der volle Preis für Hin- und Rückfahrt hier dem Preise des preussischen Retourbillets gleichstehe, indem der oldenburgische Satz 3 M für das hin und zurück befahrene Kilometer betrage und das preussische von 4 M um ein Viertel beim Retourbillet ermäßigt, also ebenfalls zu je 3 M berechnet werde. Nur sei die oldenburgische Bahn in der Beziehung etwas billiger als die preussische, als auch in Oldenburg auf Retourbillete eine allerdings geringe Ermäßigung gegeben werde, um einigermaßen anzureizen zu der erwünschten Erleichterung des Schalterverkehrs, die durch gleichzeitiges Lösen der Rückfahrkarte mit der Karte für die Hinfahrt eintrete. Es sei ferner erwähnt, daß bei uns die 4. Wagenklasse fehle. Wenn man sage, daß dadurch eine Verttheuerung für diejenigen Klassen der Bevölkerung eintrete, welche in der 4. Klasse fahren würden, so habe das allerdings eine gewisse Berechtigung. Aber auch in dieser Beziehung habe man in neuester Zeit wohl genügend für eine thunlichst billige Beförderung der Arbeiter gesorgt und zwar in Wagen 3. Klasse zu gleichen Sätzen, wie auf den preussischen Staats-eisenbahnen in der 4. Klasse, nämlich 1 $\frac{1}{2}$ —2 M pro km. Ferner würden bei diesen Billets häufig im Gegensatz zu dem sonst üblichen Verfahren, die genau berechneten Preise statt nach oben, nach unten abgerundet.

Anzuerkennen sei ferner, daß es der diesseitigen Verwaltung noch nicht gelungen sei, überall den Zustand der Wagen in Bezug auf Annehmlichkeit und Zweckdienlichkeit so herzustellen, wie es wünschenswerth sei. Aber gerade in dem gegenwärtigen Voranschlage sei die Neubeschaffung einer großen Anzahl von Wagen vorgesehen. Nach Herstellung derselben werde die Verwaltung in der Lage sein, für einen großen Theil des schnelleren Verkehrs Wagen besserer Konstruktion zu verwenden und die anderen Wagen den Werkstätten zur Anbringung von Verbesserungen zu überweisen. Er dürfe bitten, sich mit diesen Bestrebungen der Verwaltung einstweilen begnügen zu wollen, die Verwaltung werde allen Fleiß aufwenden, um in dieser Beziehung das Mögliche zu leisten. Wenn ferner darüber geklagt werde, daß die Züge zu langsam verkehren, so sei auch das zuzugeben. Die Oldenburgischen Bahnen seien

aber doch vor allen Dingen Lokalbahnen und müßten den Einwohnern vorzugsweise überall wo möglich Gelegenheit zum Ein- und Aussteigen gewähren. Dadurch trete eine Verlangsamung der Züge im Ganzen genommen ein, besonders wo die Haltestellen in kurzen Abständen aufeinander folgten. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit der Züge entspreche aber durchaus der auf den Nachbarbahnen. Mit der Vermehrung des Verkehrs werde es auch gelingen, eine Art schnellerer Züge einzuführen, vielleicht schon beim nächsten Sommerfahrplane.

Abg. **Feldhus**: Auch er wolle einige Klagen über die Personenbeförderung vorbringen. Mangelhaft sei namentlich die Verbindung zwischen Oldenburg und Leer. Der erste Zug von Oldenburg fahre vor acht Uhr, der zweite erst um halb vier Uhr, das mache einen Zwischenraum von 7 $\frac{1}{2}$ Stunden, in welcher sich keine Fahrgelegenheit biete. Des Nachmittags fahre ein Zug nach Oldenburg um 1 Uhr 20 Minuten und dann vor halb neun Uhr keiner wieder. Das seien bedeutend schlechtere Zustände als zur Zeit der seeligen Post, damals habe man doch alle 3—4 Stunden Fahrgelegenheit gehabt. Die Marktbesucher müßten oft stundenlang in Oldenburg stillliegen. Man begreife nicht, warum diese Gegend so zurückgesetzt werde, die Bahn sei doch eben so rentabel, wie die anderen Strecken.

Geh. Oberregierungs-rath **Bornann**: Es sei zwar richtig, daß während der Winterperiode ein sonst sehr zweckmäßiger Zug habe ausfallen müssen, es könne aber nicht unbedingt anerkannt werden, daß derselbe seine Rentabilität finden werde. Es mangle jetzt noch an Betriebsmaterial, man sei aber darauf bedacht, dieses zu ergänzen, und werde die Lücke ausfüllen, sobald die Ergänzung eingetreten sein würde. Möglicherweise werde es indeß gelingen, schon früher den Wünschen des Herrn Vorredners nachzukommen. Denn jetzt, wo der Eilgut- und Viehverkehr für dieses Jahr im Wesentlichen abgeschlossen sei, werde man vielleicht daran denken können, mit Hilfe eines verschobenen Güterzuges auch ohne Vermehrung des Materials eine Aenderung der Züge eintreten zu lassen.

Abg. **Groß**: Er habe ursprünglich nur die Absicht gehabt, über die Personentarife zu sprechen, er werde aber durch die Bemerkungen des Herrn Eisenbahndirektors veranlaßt, auch noch auf die Kohlentarife zurückzukommen. Es sei zuzugeben, daß die Eisenbahndirektion sich alle mögliche Mühe gebe, und gern bemerkt worden, daß in Zukunft Herabsetzungen des Tarifs nicht wegen zu befürchtender Mindereinnahmen unterbleiben sollten. Es handele sich immer wieder um die unglückselige Behauptung der Abhängigkeit der Bahnverwaltung von Preußen. Es müsse sich doch eine Aenderung erreichen lassen, denn der preussische Eisenbahnminister werde doch offensbare Ungerechtigkeiten nicht aufrecht zu erhalten gewillt und in der Lage sein, wenn seitens Oldenburg energisch dagegen gewirkt werde. Die friesischen Häfen seien der englischen Konkurrenz bei weitem nicht so ausgesetzt, wie z. B. Delmenhorst.

Durch die im neuen Tarif eingetretene Ermäßigung von 70 auf 56 M . für Nordenham, welche ungeheuer bedeutend sein solle, sei Brake wieder eingeschlachtet. Damit die Endstation mit Bremerhaven gleichgestellt werde, würden die 19 km von Brake, die 30 km von Elsfleth nach Nor-

denham umsonst gefahren. Ferner solle der Ort Delmenhorst zurückgesetzt werden, weil er zufällig nicht unmittelbar am Flusse liege, er werde dadurch aber schwer geschädigt. Wenn, wie gesagt, solche Unregelmäßigkeiten energisch vorgebracht würden, so werde die preussische Bahnverwaltung schon nachgeben.

Wenn der Herr Eisenbahndirektor in Bezug auf den Personenverkehr gesagt habe, daß die Arbeiter thunlichst billig fahren sollten, und daß bei ihnen die Preise deswegen nach unten abgerundet würden, so habe er, Redner, die Beobachtung gemacht, daß das in seiner Gegend, bei Brake, nicht der Fall sei. Es kämen in dieser Beziehung eigenthümliche Sachen vor. Bei der 3. Klasse trete nämlich auf manchen Strecken, z. B. zwischen Brake-Sürwürden oder Rodenkirchen-Nordenham eine Ermäßigung für Retourbillete nicht ein, während auf kürzeren Strecken, wie Rodenkirchen-Sürwürden, solche Ermäßigungen vorkämen und diese auf den erwähnten Strecken für die 2. Klasse überall beständen. Der Tarif setze sich ja zusammen aus der Expeditionsgebühr und den Kilometergebühren und jene Unregelmäßigkeiten würden wohl auf der Abrundung beruhen. Wenn aber die 2. Klasse auf den bezüglichen Strecken Vergünstigungen erhalte und die 3. nicht, so müsse das auf der 3. Klasse um so mehr Erbitterung erregen. Er bitte um Abstellung dieser Mißstände, zumal jene Strecke vielfach von Arbeitern befahren werde. Er habe diese Beschwerden schon verschiedentlich auf den Eisenbahnkonferenzen vorgebracht, man sei darauf aber nie eingegangen, sondern habe ihm entgegengehalten, daß es eine ungeheure Arbeit sein würde, die Karten sämtlich umdrucken zu lassen. Er habe hieraus aber schließen müssen, daß auch anderwärts dergleichen vorkäme, und richte deshalb das Ersuchen an die Staatsregierung, hier Abhilfe zu schaffen.

Geh. Oberregierungsath **Vormann**: Der Herr Abgeordnete Groß werde ihm erlauben, auf die zur Sprache gebrachten Einzelheiten an dieser Stelle nicht einzugehen. Es werde indessen der Eisenbahnverwaltung die direkte Mittheilung jeder fühlbar gewordenen Beschwerde sehr erwünscht sein, damit sie dieselbe einzeln untersuchen könne. Im Uebrigen werde die Staatsregierung die Sache in Erwägung nehmen und die Antwort seiner Zeit ertheilen.

Abg. **Soyer**: Auch er freue sich zu hören, daß für die Eisenbahnverwaltung bei Herabsetzung von Tarifen in Zukunft die Befürchtung von Mindereinnahmen nicht mehr allein ausschlaggebend sein werde. Der Herr Eisenbahndirektor habe die niedrigen Kohlentarife für die Strecken Oldenburg-Nordenham, sowie Oldenburg-Wilhelmshaven aus der Absicht, die englische Konkurrenz fernzuhalten, erklärt. Das treffe aber doch auf Stationen wie z. B. Hahn, Jaderberg und Wüstring nicht zu, welche sämtlich billigere Tarife hätten als Delmenhorst. Die Regierung würde wohl günstigere Ergebnisse haben erzielen können, wenn sie bei den Verhandlungen mit der preussischen Verwaltung energischer vorgegangen wäre.

Dem Herrn Abgeordneten Schulze müsse er darin beistimmen, daß bei uns im Personenverkehr schlechter gefahren werde, als anderswo, namentlich lasse die Sauberkeit der Wagen häufig zu wünschen übrig. Theilweise

Berichte. XXIV. Landtag.

herrsche auch Wagenmangel, namentlich sei solcher auf der Station Bremen-Altstadt verschiedentlich fühlbar geworden. Das enthalte eine große Belästigung des Verkehrs. Er, Redner, wisse allerdings wohl, daß wir von Bremen aus Sparsamkeitsrücksichten nicht zu viel Wagen ablaufen lassen dürften, aber solche Rücksichten hätten doch auch ihre Grenzen. Im Uebrigen nehme er dankbar Akt von der Erklärung der Eisenbahndirektion, daß sie bemüht sein werde, den vorgebrachten Klagen Abhilfe zu schaffen, und spreche die Hoffnung aus, daß die in Aussicht gestellte Tarifiermäßigung von 3 M. bald erwirkt werden möge.

Geh. Oberregierungsath **Vormann**: Es werde den Herrn Abgeordneten vielleicht angenehm sein, sich nach der graphischen Darstellung auf der von ihm mitgebrachten Karte über die Tarifverhältnisse zu unterrichten. Als Nordenham den billigen Satz bekommen habe, seien alle die dazwischen liegenden Stationen mit daran gekommen, denn, wenn die rückliegenden Stationen die billigeren Sätze hätten, so könnten die vorliegenden nicht theurer gefahren werden. Barel und Wilhelmshaven mit den Vorstationen hätten die niedrigeren Tarife schon früher gehabt. Leider komme dabei Delmenhorst nicht in Betracht. Er dürfe noch kurz erwähnen, daß man sich die größte Mühe gebe, überall genügend Wagen einzustellen. In Bremen werde das Verhältniß für die Benutzung des Bahnhofes ermittelt durch die Zahl der eingeführten Wagen, man suche daher die Zahl der Wagen dem Verkehre möglichst genau anzupassen. Leider lasse sich das Bedürfniß nicht immer vorher richtig abmessen. Jedenfalls sei in Neustadt-Bremen stets Abhilfe getroffen. Und in neuerer Zeit seien die früher leider nicht immer ungetrübten Beziehungen zu der Nachbarbahn so geregelt, daß man bei wirklicher Bedrängniß dort Wagen bekommen könne.

Abg. **Schulze**: Die Gewerbetreibenden werde es mit Befriedigung erfüllen, daß man sich wieder an die Eisenbahndirektion wenden könne, um die Aufhebung von Ungleichheiten zu erlangen, was unter der früheren Direktion keinen Erfolg mehr gehabt habe. Es gebe aber auch noch eine große Reihe von Beschwerden. Er erwähne nur die von Bremen für die oldenburgischen Seehäfen zur Anwendung kommenden Ausnahmetarife, welche hier noch nicht existirten.

Um übrigens auf die Personentarife noch kurz zurückzukommen, wolle er bemerken, daß auch nach den Ausführungen des Herrn Regierungskommissars die ärmsten Klassen theurer führen als in Preußen. Die Arbeiterzüge seien nicht zahlreich, theilweise auch nicht hinreichend bekannt. Auf die Dauer werde man sich dem nicht entziehen können, entweder billigere Preise oder die 4. Klasse einzuführen, namentlich da künftig die ärmeren Klassen in Oldenburg eine höhere Einkommensteuer würden zahlen müssen als in Preußen.

Geh. Oberregierungsath **Vormann**: Er wolle nur auf die letzte Bemerkung des Herrn Vorredners antworten. Er habe bisher vermieden zu erwähnen, daß gerade in neuester Zeit Verhandlungen angeknüpft seien, um volle Gleichheit der Preise auf allen deutschen Bahnen herzustellen, das Ergebniß derselben müsse man abwarten. Aber schon jetzt dürfe man die freundige Erwartung hegen, daß



in Folge dessen die Fahrpreise noch niedriger sich stellen würden als jetzt. Bei den Bemühungen, die 4. Klasse auch hier einzuführen, bitte er, doch zu berücksichtigen, daß die Verwendung Wagen 4. Klasse gerade gegenwärtig in Preußen eingeschränkt werden solle. Es sei schon dahin gekommen, daß man in der 4. Klasse Sitzplätze eingeführt habe, dies sei auch in Oldenburg auf den Strecken, wo diese Klasse schon bestehe, nämlich zwischen Quakenbrück und Osnabrück, sowie zwischen Leer und Neuschanz bereits geschehen. Es sei das eine Annäherung der 4. Klasse an die 3., welche die gänzliche Beseitigung jener vorbereite.

Abg. **Jen:** Er wolle einen Wunsch vorbringen, an dem namentlich die Landwirtschaft sehr interessirt sei. Er bitte nämlich, daß bei der großen Anzahl neu zu beschaffender Güterwagen für eine hinreichende Zahl von Viehwagen gesorgt werde, und daß diese möglichst nach holländischem Muster eingerichtet werden möchten, welches namentlich in Bezug auf Lüftung große Vortheile enthalte.

Geh. Oberregierungsrath **Vormann:** Bei der Beschaffung neuer Wagen sei allerdings auf weitere Viehwagen keine Rücksicht genommen, Oldenburg sei in der Erfüllung seiner dem Staatswagenverbande gegenüber bestehenden Verpflichtungen nur zurück in der Stellung gedeckter und offener Güterwagen. Das schließe indeß nicht aus, daß auch auf eine wesentliche Verbesserung der Viehwagen Bedacht zu nehmen sei. In Folge vieler erhobener Klagen namentlich über holländische Wagen habe Oldenburg Verhandlungen über vorzunehmende Verbesserungen herbeigeführt, und der Staatswagenverband sei damit beschäftigt, die Verbesserungen allgemein durchzuführen.

Zu Antrag 3—9 wird das Wort nicht genommen.

Zu Antrag 10, welcher lautet:

der Landtag wolle Titel IV. c., Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör, Pos. 107—109

pro 1891	1892	1893
13 100 M.	13 100 M.	13 100 M.

genehmigen,

erhält das Wort der

Abg. **Jürgens:** Auch ihm möge gestattet sein, einige Wünsche zum Ausdruck zu bringen, welche um so mehr berechtigt sein dürften, als sie sich seiner Auffassung nach auf die Betriebssicherheit einer Strecke bezögen. Bekanntlich sei ein Theil der Bahn Sever-Carolinensiel auf eine Amtsverbandschauffee gelegt. Die dadurch herbeigeführte große Unsicherheit des Chauffeeverkehrs steige noch erheblich durch die Thatsache, daß eine Einfriedigung, welche beide Körper trenne, nicht hergestellt sei. Neben dem Chauffeeverkehr leide namentlich auch die Betriebssicherheit der Bahn insofern, als doch nicht ausgeschlossen sei, daß Fuhrwerke mit den Zügen kollidirten. Abhilfe lasse sich seiner Ansicht nach am ehesten durch eine Verbesserung der Signaleinrichtungen schaffen, namentlich durch Herstellung eines Läutewerks. Da an beiden Endpunkten der Chauffee Wärtterhäuser ständen, so seien die Bahnwärter beim Herannahen eines fahrplanmäßigen Zuges im Stande und angewiesen, die Passanten darauf aufmerksam zu machen. Anders verhalte es sich bei nicht fahrplanmäßigen Zügen, welche zwar nicht häufig führen, aber doch immerhin vorhanden seien.

Er habe häufig beobachtet, daß diese unerwartet eintreffenden Züge für den Chauffeeverkehr besonders gefährlich seien. Die Einrichtung eines Läutewerks, vielleicht von Sever her, werde diese Gefahr außerordentlich vermindern.

Geh. Oberregierungsrath **Vormann:** Die Eisenbahnverwaltung halte es für ihre erste Pflicht, für die Sicherheit des Bahnbetriebes zu sorgen. Indessen sei das Bedürfniß, gerade dort eine solche Einrichtung zu treffen, bisher nicht hervorgetreten. Sollte dies aber in Zukunft geschehen, so würden unbedingt Maßregeln getroffen werden, ob in der vorgeschlagenen Weise, oder etwa durch andere — einfachere — mechanische Vorrichtungen, das könne er zur Zeit mit Bestimmtheit noch nicht angeben.

Abg. **Ahlhorn:** Er habe nichts gegen die Einrichtung eines Läutewerks, welches die Gefahr übrigens nicht ausschließen werde. Den jetzigen Uebelstand hätten die Severaner übrigens selbst verschuldet, indem sie eine derartige Bahnanlage bewilligt hätten. Neben der Chauffee eine Eisenbahn anzulegen, sei ein verkehrtes Prinzip, welchem er nie zustimmen werde, und er habe auch damals sehr bedauert, daß der Amtsverband hierzu seine Einwilligung gegeben habe.

Abg. **Jen:** Er könne sich den Ansichten des Herrn Abg. Jürgens, seines Landsmannes, nur anschließen. Es handele sich nicht so sehr um die sogenannten fahrplanmäßigen Züge, welche bekannt seien und vermieden werden könnten; viel schlimmer seien die unregelmäßigen Züge, welche durchaus nicht selten seien. So erinnere er sich aus der Zeit, als die Verlängerung der Strecke bei Carolinensiel in Ausführung gewesen sei, daß die Arbeiter regelmäßig mit einem Wagen und einer Lokomotive dahin gebracht seien. Man sehe sich in solchen Fällen häufig überrascht und komme in große Verlegenheit, namentlich wenn man junge Pferde habe. Die Ausweichplätze, welche ja in letzter Zeit in recht befriedigender Weise angelegt seien, reichten nicht immer aus.

Was die Aeußerung des Herrn Abg. Ahlhorn über die Zweckmäßigkeit solcher Bahnanlagen angehe, so habe er, Redner, allerdings selbst bei dem Bau der Bahn Sever-Wittmund den Antrag gestellt, die Bahn von der Chauffee zu trennen und sei damit durchgedrungen. Er freue sich dieses Erfolges noch heute. Die Verhältnisse änderten sich aber mit den Zeiten und das Bessere sei des Guten Feind. Er würde heute noch mehr solche Strecken bauen, dabei allerdings die Herstellung einer Einfriedigung zur Bedingung machen. Er unterstütze den Antrag Jürgens dahin, daß er bitte, mindestens für unregelmäßige Züge ein Warnungssignal aufstellen zu lassen.

Abg. **Jürgens:** Wenn der Herr Regierungs-Commissar das Bedürfniß nicht fühlbar finde, so müsse er, Redner, erwidern, daß die Anwohner es um so mehr empfunden hätten. Ob die Sicherheit durch eine Befriedigung hergestellt werden könnte, wisse er nicht, eine solche sei jedenfalls sehr kostspielig und daher wohl ausgeschlossen. Man solle vielmehr Bedacht darauf nehmen, daß die Wärtter im Stande seien, auf das Herannahen nicht fahrplanmäßiger Züge aufmerksam zu machen, jetzt wüßten sie das selber nicht. Er habe noch im letzten Jahre Gelegenheit gehabt, die Folgen einer solchen Kollision zu beobachten, z. B. bei



einem Leichentransport; das Chaos sei unbeschreiblich gewesen. Solche Fälle würden sich aber wiederholen. Er bitte daher die Verwaltung dringend um größere Sicherheit gewährend, wenn auch nur primitive Einrichtungen.

Antrag 11 lautet:

Der Landtag wolle Titel V. a., Kosten der Züge, Pos. 110

pro 1891	1892	1893
250 000 M.	250 000 M.	250 000 M.

genehmigen.

Geh. Oberregierungs-rath **Vormann**: Ausnahmsweise sei bei dieser Position vom Ausschusse der Antrag gestellt, die im Regierungsantrage enthaltene Summe zu erniedrigen. Er möchte dringend bitten, daß man gerade bei dieser Position sich einverstanden erklären möge mit dem von der Eisenbahnverwaltung ermittelten und von der Staatsregierung vorgeschlagenen Satze. Wenn irgendwo, herrsche hier große Unsicherheit; die Preise seien schwankend, gingen möglicherweise in die Höhe, vielleicht auch herunter. Das Letztere sei aber unwahrscheinlich, erheblich werde jedenfalls die Ermäßigung kaum sein. Die Summe sei aber so angelegt, daß man den in Aussicht genommenen Verkehr eben damit bewältigen könne. Sollte es der Verwaltung gelingen, was sie sich zur besonderen Aufgabe mache, die Einkaufspreise herabzudrücken, so werde sich von selbst eine Ermäßigung des Satzes ergeben. Ein bestimmtes Versprechen könne natürlich in dieser Beziehung nicht gegeben werden. Es stehe aber zu befürchten, daß die Summe von 250 000 M., wenn sie angenommen werden sollte, namentlich gegenüber der hoffentlich noch eintretenden Verkehrssteigerung nicht ausreichen werde. Dann werde eine Ueberschreitung derselben sich als nothwendig erweisen, diese möchte man aber gern vermeiden.

Abg. **Hoyer**: Der Ausschuß habe allerdings einen geringeren Betrag eingestellt, als die Regierung gefordert habe, diese Herabsetzung aber im Bericht eingehend motivirt. Dem Ausschuß hätten die von der Eisenbahndirektion abgeschlossenen Kohlenkontrakte vorgelegen, nach denselben habe die Eisenbahndirektion in diesem Sommer zu einer sehr unglücklichen Zeit für die nächsten 12 Monate auf 2000 Wagonladungen abgeschlossen, auf 585 mehr, als im Vorjahre gebraucht wären. Man müsse annehmen, daß damit der Mehrbedarf gedeckt sei. Nach seiner, des Redners, Ansicht habe die Regierung in der bewilligten Summe genügende Deckungsmittel auch für einen etwaigen vermehrten Bedarf, da sie bessere Kontrakte werde abschließen können. Wie ihm mitgetheilt worden, sei bei der letzten Submission der badischen Staatsbahnen die Tonne mit 10 M. bezahlt, während die hiesige Direktion mit 13—14,50 M. abgeschlossen habe. Das mache eine Differenz von circa 70 000 M.

Antrag 12—15 geben zu Bemerkungen keinen Anlaß.

Zu Antrag 16 (Verwendung der Betriebsüberschüsse) erhält das Wort der

Abg. **Hoyer**: Wenn es dem Staate nicht gar zu viel Geld kostete, so könnte der Landtag mit einer gewissen Befriedigung auf die Resultate der Bahnen Essen-Löningen

und Zever-Carolinenfiel zurücksehen. Die 47 $\frac{1}{2}$ % seien ein Griff, der viel für sich hätte, habe man damals gesagt; aber es sei ein Griff ins Blaue gewesen. Der Staat würde sich jedenfalls besser gestanden haben, wenn er die Bahnen für eigene Rechnung gebaut hätte, wie das ja damals im Landtage bezüglich der Bahn Zever-Carolinenfiel einstimmig befürwortet sei. In den im Bericht angegebenen Betriebskosten von 25 130 M. für Essen-Löningen und 35 990 M. für Zever-Carolinenfiel seien die Gehälter der Beamten der allgemeinen Verwaltung noch nicht mitbegriffen. Eine verhältnißmäßige Repartition derselben hätte aber auch auf diese Bahnen stattfinden müssen und wäre dann das Ergebniß noch ungünstiger für den Staat gewesen. Den einen Erfolg verspreche er sich aber davon, daß die Regierung, wenn der Landtag wieder einmal den Antrag eines Ausschusses einstimmig befürworte, demselben keinen so beharrlichen Widerstand entgegenzusetzen werde, wie in diesem Falle vor drei Jahren. Die Verantwortung würde bei solchen Mißerfolgen doch reichlich groß sein. Die Gemeinde Löningen erhalte anschlächlich für die nächste Finanzperiode jährlich durchschnittlich 21 600 M., sie habe eine Anleihe aufgenommen und müsse dafür etwa 17 000 M. jährlich an Zinsen und Amortisation bezahlen, sie verdiene daher ungefähr 4000 M., während der Staat 1889 über 8000 M. zugesetzt habe und demnächst auch noch wohl erhebliche Zuschüsse zu leisten haben werde. Wenn die Rente des Bankhauses für die Bahn Zever-Carolinenfiel sich nur auf 3,22 % stelle, so komme das daher, daß die Zuwegungen zu dieser Bahn sehr mangelhaft seien. Würden diese vervollständigt, so werde der Ertrag sich bedeutend heben und auch diese Bahn für den Unternehmer rentabel werden. Auch hier hätte der Staat besser gethan, die Bahn selbst zu übernehmen, in welchem Falle auch der große Betrag für Gelbanschaffungskosten theilweise weggefallen wäre.

Zu Antrag 17:

der Landtag wolle in der letzten Zeile der Nummerung hinter „Positionen“ die Worte „innerhalb desselben Titels“ einschalten, erklärt der

Abg. **Hoyer**: Er wolle nur bemerken, daß die Staatsregierung auf die vom Ausschuß vorgeschlagene Beschränkung der Ueberrechnung auf die einzelnen Titel bereitwilligst eingegangen sei.

Es wird hierauf zunächst über Antrag 11 des Eisenbahnausschusses abgestimmt, welcher angenommen wird. Die zu Position 110 von der Regierung gestellte Mehrforderung im Betrage von 44 000 M. wird dagegen abgelehnt.

Im Uebrigen werden die Anträge 1—10 und 12—17 in einer Abstimmung angenommen.

VII. (V. der Tagesordnung.) Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Erneuerungsfonds für die Eisenbahnbetriebsverwaltung des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891/93.

Berichterstatter Abg. Hoyer.

Zum Antrag 1 des Eisenbahnausschusses, welcher auf künftige Beseitigung des Erneuerungsfonds als solchen geht, erklärt

Geh. Oberregierungsrath **Bormann**: Die Regierung werde diesen Antrag in Erwägung nehmen und eventuell beim Voranschlage 1894/96 berücksichtigen.

Abg. **Soyer**: Die Gründe, welche den Ausschuß zur Stellung dieses Antrages veranlaßt hätten, seien ja größtentheils ausführlich im Berichte wiedergegeben, er könne sich daher kurz fassen. Bei Schaffung dieses Fonds sei gesagt, daß diejenigen Ausgaben, welche eine Erweiterung der Anlagen und Vermehrung der Betriebsmittel in sich schlossen, nur ausnahmsweise aus demselben gedeckt werden sollten, falls genügende Mittel vorhanden seien. Man habe daraus in neuerer Zeit aber viele Aufwendungen gemacht, welche weit über den gedachten Zweck hinausgingen. So seien für Nordenham allein in den letzten Finanzperioden 231 316 *M.* und 524 000 *M.* verausgabt. Ebenso habe man sehr umfangreiche Beträge, zusammen ca. 1 800 000 *M.*, daraus für die nächsten Finanzperioden zur Anschaffung von Lokomotiven und Güterwagen und zu Erweiterungen des Bahnhofes in Oldenburg in Aussicht genommen. In Bezug auf diese Summen habe man sich nun sagen müssen, daß sie doch eigentlich mit dem Zwecke des Erneuerungsfonds in keinem Zusammenhange ständen, daß sie vielmehr in vollem Maße als ein weiteres Anlagekapital anzusehen seien. Wenn derartige Summen dem Erneuerungsfonds zur Last fielen, so sei der Ueberschuß nicht festzustellen, den die Bahnen nach Abzug der Verzinsung des Kapitals und der Erneuerungsaufwendungen brächten.

Die Regierung lege allerdings jedesmal einen Voranschlag vor, sei aber nicht verpflichtet, sich daran zu halten. Es unterblieben manchmal Anschaffungen, deren Ausführung vom Landtage beschlossen sei, während für andere Maßregeln, welche nicht im Voranschlage vorgesehen seien, erhebliche Summen aufgewandt würden, beispielsweise allein in der letzten Finanzperiode 365 000 *M.* Wenn solche Ueberschreitungen stattfänden, so werde eine Kontrolle des Landtags unmöglich gemacht. Es könne nicht die Absicht des XVIII. Landtags gewesen sein und sei sicherlich nicht die Meinung des jetzigen, der Regierung solche Summen zur freien Verfügung zu stellen. Er bitte daher den Antrag anzunehmen.

Der Antrag 1 des Eisenbahnausschusses wird angenommen, und zwar wie der Präsident auf Ersuchen des Abg. **Groß** feststellt, einstimmig.

Antrag 2 lautet:

Der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die Kosten der nach dem Abkommen mit dem Norddeutschen Lloyd in Nordenham hergestellten Anlagen zum veranschlagten Betrage von 524 000 *M.* auf die dem Erneuerungsfonds überwiesenen extraordinären Betriebsüberschüsse der Eisenbahnverwaltung übernommen werden.

Das Wort erhält dazu der

Abg. **Schulze**: Die Einstellung dieses Postens gebe ihm Gelegenheit zu einigen Betrachtungen über die Zukunft der Nordenhamer Anlagen. Wenn in früheren Zeiten hier die Rede davon gewesen sei, Nordenham zu einem Hafen auszubauen, so habe sich dagegen jedesmal ein sehr heftiger Widerstand erhoben. Die Ansichten hätten sich inzwischen

etwas geändert. Es gehe schon aus den Verhandlungen mit der englischen Gesellschaft hervor und sei bei dieser Gelegenheit ausdrücklich anerkannt worden, daß es gewiß wünschenswerth sei, in Nordenham einen Hafen zu haben, während man früher dies sogar als ein Unglück betrachten zu müssen geglaubt habe. Wenn man dagegen heute die Ansicht ausspreche, daß eine weitere Ausdehnung der Anlagen in Nordenham erforderlich sei, werde man nicht mehr als Sonderling betrachtet, sondern finde vielfache Unterstützung.

Man habe es heute als ein großes Glück anzusehen, daß Oldenburg mit dem Scheitern der englischen Gesellschaft das volle Verfügungsrecht über Nordenham wiedergewonnen habe. Der Nutzen habe sich schon in diesem Jahre gezeigt, denn im Falle der Ausführung jenes Planes wäre der Norddeutsche Lloyd nicht nach Nordenham gekommen. Hiermit sei aber die Entwicklung Nordenhams in ein neues Stadium getreten. Denn wenn der Vertrag mit dem Lloyd für das oldenburgische Eisenbahnwesen große Vortheile bringen werde, so sei es Aufgabe der Staatsregierung, nicht nur diese Vortheile zu erhalten, sondern die günstige Gelegenheit auch voll auszunutzen. Zu diesem Zwecke werde es zunächst erforderlich sein, die Pieranlagen weiter auszudehnen. Man müsse sich mit diesem Gedanken bei Zeiten vertraut machen. Es sei ja häufig die Frage aufgeworfen, ob der Lloyd dauernd in Nordenham bleiben oder ob er nach Ablauf der fünfjährigen Vertragsfrist wieder fortgehen werde. Wenn man ihn fesseln wolle, so dürfe man die Hände nicht in den Schooß legen, sondern müsse Einrichtungen schaffen, welche er denen in Bremerhaven vorziehe. Seiner, **Kedners**, Ansicht nach könne man in Nordenham mit außerordentlich geringen Mitteln Einrichtungen treffen, welchen Bremerhaven trotz der kostspieligsten Bauten nicht gleichzukommen vermöge, und wenn man diese Anlagen schaffe, so sei er fest überzeugt, daß man den Lloyd nicht wieder verlieren werde.

Es erwache nun aber noch eine andere Aufgabe. Während der Lloyd jetzt mit seinen Schnelldampfern Nordenham anlause, werde es in der ganzen Welt bekannt. Es sei auch kein Platz der Nordsee so günstig für große Schiffe, und man werde es bald erleben, daß solche Schiffe in größerer Zahl Nordenham aufsuchten. Da aber zur Zeit der Lloyd fast die ganzen Anlagen in Anspruch nehme, so fänden andere Schiffe häufig dort keinen Platz, und es könne sich daher leicht ereignen, daß sie nach Bremerhaven oder Geestemünde fahren müßten. Das dürfe sich nicht oft wiederholen, und man dürfe den übrigen Schiffsverkehr von Nordenham nicht verdrängen. Er, **Kedner**, halte es daher nicht für richtig, drei Jahre zu warten, bevor man die nothwendigen Einrichtungen dafür treffe.

Beim weiteren Ausbau Nordenhams werde sich auch als nothwendig herausstellen, daß dort ein Hafen angelegt werde, möglichst nicht ein Hafen mit Schleusenthüren, sondern ein sogenannter Niedrigwasserhafen, in welchem die Schiffe frei verkehren könnten. Ein solcher Bau werde wahrscheinlich über die Kräfte Oldenburgs hinausgehen, aber er sei davon überzeugt, daß das Reich ein ganz erhebliches Interesse daran habe, dort eine große Anlage entstehen zu

sehen, auch mit Rücksicht auf die Kriegsmarine, welche sonst in der Weser keinen guten Platz finden könne, um die Ausfallschiffe zu versammeln. Es sei daher anzunehmen, daß es zu Hilfe kommen werde, wenn Oldenburg nur energische Anstrengungen mache, den außerordentlich günstigen Platz weiter auszubauen und sich nutzbar zu machen. Der Herr Minister sei heute im Hause nicht anwesend und er, Redner, könne daher eine Antwort auf seine Anregung nicht erwarten. Aber die Sache eile ja durchaus nicht, und er werde sich freuen, wenn die Regierung bei einer anderen Gelegenheit darauf zurückkommen wolle.

Zu Antrag 3 und 4 wird das Wort nicht verlangt.

Zu Antrag 5 erklärt der

Berichterstatter Abg. **Soher**: Dieser Antrag könnte in der letzten Hälfte zu Mißdeutungen Anlaß geben, er erlaube sich daher, denselben in folgender etwas anders redigirter Fassung zu überreichen:

Der Landtag wolle den Ankauf des Stürken'schen Hauses in Nordenham aus den Mitteln des Erneuerungsfonds genehmigen, und im Uebrigen zu dem Voranschlag des Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung für die Finanzperiode 1891/93 seine Zustimmung ertheilen, mit der Bedingung, daß die Verwendung des aus den 10% der Brutto-Einnahmen der Betriebskasse sich etwa ergebenden Ueberschusses über die in Einnahme gestellten

pro 1891	pro 1892	pro 1893
544 900 M.	548 650 M.	552 900 M.

der Genehmigung des Landtags unterliegt.

Ferner wolle er aber nicht in seiner Eigenschaft als Berichterstatter die Aufmerksamkeit der Eisenbahndirektion auf die Zustände des Bahnhofes Delmenhorst lenken. Die Verhältnisse desselben seien räumlich so beschränkt, daß es nach seinem Dafürhalten nothwendig sein werde, dort Abänderungen zu treffen. Einen bestimmten Antrag wolle er indeß nicht stellen. Wenn es der Bahnverwaltung nicht gelungen wäre, zwei dortige Etablissements zur Anlegung eines Privatgleises zu veranlassen, so wäre sie schon jetzt zu Erweiterungen gezwungen gewesen. Wie groß der Verkehr in Delmenhorst sei, ersehe man aus der Vorlage 28 und aus den vorhin angeführten Zahlen, wonach die dortigen Stationen 2000 Waggons Kohlen beziehen, davon allein Delmenhorst 1900 Waggons, 485 Waggons mehr, als die ganze Bahnverwaltung 1889 zu ihrem Bedarf bezogen habe.

Er müsse noch einen anderen Umstand zur Sprache bringen. Nördlich vom Bahnhof sei eine Ueberwegung, welche täglich schätzungsweise von 9—10 000 Menschen passirt werde. Da an dieser Stelle aber häufig rangirt werde, so komme es vor, daß die Leute 10 Minuten zu warten hätten. Dies seien aber zu $\frac{1}{5}$ Arbeiter und denen könne es passiren, daß sie in der Mittagszeit auf dem Hin- und Rückweg nach und von Hause 5—10 Minuten warten müßten. Es sei aber doch recht hart, diesen Leuten ihre geringe freie Zeit noch zu beschränken. Es sei schon seit 5—6 Jahren von einer Unter- oder Ueberführung die Rede, und die Stadt würde wohl einen gewissen Zuschuß dazugeben. Er,

Redner, sei allerdings der Ansicht, daß, wenn der Verkehr so hemmend wirke, es auch Sache der Eisenbahn sei, für Abhülfe zu sorgen. Er möchte die Staatsregierung namentlich im Interesse der Arbeiter um Vornahme entsprechender Maßregeln ersuchen.

Geh. Oberregierungs-rath **Vormann**: Die mißlichen Verhältnisse des Delmenhorster Bahnhofes seien der Direktion sehr wohl bekannt gewesen. Gerade in der Anerkennung davon sei die Bahnverwaltung besonders willfährig gewesen, den Wünschen der Interessenten in den letzten Verhandlungen wegen der Anschlußgleise mehr entgegen zu kommen, als sonst geschehen sein würde. Durch deren Anlage sei aber eine erhebliche Entlastung des Bahnhofes eingetreten, sodaß man nicht erwarten dürfe, daß schon jetzt eine Erweiterung nothwendig sein werde. Immerhin sei dies bei der großen Expansionskraft der dortigen Fabriken nicht ausgeschlossen, in diesem Falle werde man aber für rechtzeitige Abhülfe Sorge tragen.

Die erwähnte Ueberwegung sei ein großer Mißstand und müsse beseitigt werden, weil namentlich den Arbeitern dabei viel Zeit verloren gehe. Es seien in der Beziehung auch schon Proben gemacht worden, ob es möglich sei, durch eine Unterführung dem Nothstande zu begegnen. Man habe davon aber abgesehen, weil in einem Tunnel während des größten Theiles des Jahres Wasser stehen würde. Dagegen seien Erwägungen im Gange, im Ganzen eine mäßige Erhöhung des Bahnplanums auszuführen, um dann eine Unterführung möglich zu machen. Im Falle der Verwirklichung werde man einen Zuschuß seitens der Stadt gern annehmen.

Abg. **Soher**: Die Stadt Delmenhorst habe allerdings in früheren Jahren einen Zuschuß in Aussicht gestellt. Ob sie dazu aber auch heute noch bereit sei, könne er mit Bestimmtheit nicht behaupten. Immerhin werde es nicht unmöglich sein, sie dazu zu bewegen. Der Staat könne wohl einmal etwas für Delmenhorst aufwenden, denn wie man aus dem Verzeichniß der für die Stationen von der Verwaltung aufgewendeten Kosten ersehen könne, nehme Delmenhorst in dieser Beziehung den niedrigsten Platz ein, indem hier die Kosten nur 4% der Staatseinnahmen betragen.

Nachdem zu Antrag 6 das Wort nicht verlangt ist, werden die Ausschußanträge 2—6 in einer Abstimmung angenommen.

VIII. (VII. der Tagesordnung.) **Mündlicher Bericht desselben Ausschusses über den §. 30 f. des Voranschlages des Herzogthums Oldenburg, Zuschuß an den Landes-Kultur-fonds für Kanalbauten.**

Berichterstatter Abg. **Tanzen**: Bei der Berathung des Voranschlages sei die Beschlusfassung über diesen Paragraphen ausgesetzt worden, weil der Finanzausschuß nicht in der Lage gewesen sei, vor Eingang der von der Staatsregierung in Aussicht gestellten besonderen Begründung, darüber zu entscheiden. Auch jetzt sei es noch nicht möglich gewesen, die von der Regierung inzwischen gemachte Vorlage durchzuberathen, und dies müsse einem späteren Theile der Session vorbehalten bleiben. In dem Bestreben aber, thunlichst den Voranschlag noch vor dem Feste festzustellen,

habe der Ausschuss geglaubt, die Einstellung der hier fraglichen 35 000 *M.* unbedenklich beantragen zu dürfen. Eine oberflächliche Durchsicht der Vorlage habe nämlich den Finanzausschuss davon überzeugt, daß, abgesehen von den für Neuanlagen aufzunehmenden Anleihen die gewöhnliche Unterhaltungslast der Kanäle überhaupt nicht aus den Einnahmen des Landeskulturfonds bestritten werden könne und daß auf einen Zuschuß aus der Landeskasse durchaus gerechnet werden müsse. Die Stellung des Landtags zu dieser Vorlage bleibe dadurch völlig unberührt. Während nach einem mit der Regierung getroffenen Abkommen früher zu solchem Zwecke jährlich 10 000 *M.* ausgeworfen seien, habe die Regierung schon während der letzten Periode 35 000 *M.* gefordert. Damals habe ein Theil des Ausschusses für die Beibehaltung des alten Satzes sich ausgesprochen, dieselbe könne aber gegenwärtig nicht mehr in Frage kommen. Auch er, Redner, welcher vor drei Jahren gleichfalls für die niedrigere Summe gestimmt habe, sei jetzt für die Bewilligung der 35 000 *M.*, da er sich überzeugt habe, daß dieser Zuschuß durchaus erforderlich sei, um nur einen Theil der gewöhnlichen Unterhaltungslast, wie auch der Aufwendungen für Amortisation und Verzinsung zu decken. Nach Fertigstellung der Kanalbauten und nach Abschluß der Anleihen für dieselben werde später der Beitrag aus der Staatskasse sich leicht auf 135 000 *M.* jährlich steigern. Der Antrag des Ausschusses laute:

Der Landtag wolle zum §. 30 des Voranschlags der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891/93 jährlich 35 000 *M.* bewilligen.

Er empfehle dem Landtage die Annahme dieses Antrages. Indessen dürfte derselbe verständlicher und genauer sein, wenn hinter dem Worte „Voranschlag“ eingeschoben würde „der Ausgaben“. Er bitte den Herrn Präsidenten, den Antrag dahin ändern zu wollen.

Der veränderte Antrag des Ausschusses wird angenommen.

IX. Bericht des Finanzausschusses, betreffend den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Staatsgutskapitalienkasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1891/93.

Berichterstatter: Abg. Meyer.

Zu Antrag 2 (Ausgaben) erklärt

Oberfinanzrath **Seltermann**: Er wolle nur eine kurze Bemerkung zu §. 3 der Ausgaben machen, welcher die Kosten für die Anfertigung eines Wirtschaftsplans enthalte. Im Ausschussberichte sei gesagt, daß die jetzigen Anträge in einem gewissen Widerspruch ständen zu der früher von der Staatsregierung hergegebenen Begründung. Das treffe nicht zu. Man habe damals angenommen, daß die ganze Arbeit durch das vorhandene Beamtenpersonal, unter Anordnung vorübergehender Vertretung, hergestellt werden könne und ohne daß weiterer Aufwand erforderlich sein werde. Das stelle sich jetzt anders, man müsse die feste Anstellung von zwei Beamten beantragen und werde mutmaßlich auch nach Fertigstellung der Forsteinrichtung weitere Aufwendungen zur regelmäßigen Beaufsichtigung zu machen haben. Die Regierung sei bei den früheren Voranschlägen auf das

Gutachten der Forstverwaltung angewiesen gewesen, nach welchem die gemachten Angaben gerechtfertigt gewesen seien. Wenn diese sich nun als irrig herausstellten, so möge man doch berücksichtigen, daß der ganze Gegenstand für die Staatsregierung neu gewesen und sich von vornherein nicht habe genau übersehen lassen, wie es denn auch nothwendig gewesen sei, die mit der Ausführung des Geschäfts beauftragten Beamten vorher zu ihrer Instruktion mehrere Monate lang nach auswärtig zu schicken.

Abg. **Meyer**: Er würdige die Gründe des Herrn Regierungskommissars und habe denselben nichts hinzuzusetzen.

Abg. **Funch**: Ihn könnten die Ausführungen des Herrn Regierungskommissars nicht voll und ganz befriedigen. Er begrüße zwar mit großer Freude die Einrichtung des Forstbetriebes, aber wenn man an eine Arbeit herangehe, dann müsse man sich über die Ausdehnung derselben vorher ganz klar werden. Die Neuheit der Sache lasse er als Entschuldigung nicht gelten.

Er nehme sogar an, daß man auch in den nächsten drei Jahren mit der ganzen Betriebseinrichtung nicht fertig werden würde und würde bereit sein, auch für die fernere Ausdehnung zu stimmen; er würde es aber gern gesehen haben, wenn man schon vor drei Jahren ein klares Bild bekommen hätte. In der späteren, regelmäßigen Kontrolle erblicke er einzig und allein den Nutzen der angebahnten Betriebseinrichtung. Mit der Aufstellung eines Wirtschaftsplanes sei die Einrichtung nicht durchgeführt.

Die drei Anträge des Ausschusses werden hierauf angenommen, womit die Tagesordnung erledigt ist.

Der **Präsident**: Die Vertagung des Landtages, welche bekanntlich stattfinden müsse, werde seiner Ansicht nach am besten am 20. d. M. beginnen. Was die Wiedereröffnung der Verhandlungen angehe, so habe er auf eingezogene Erkundigungen hin von allen Seiten den Wunsch gehört, man möge den Zeitpunkt des Zusammentritts nicht zu nahe legen. Er habe daher in dem Glauben, die Stimmung des Landtags richtig aufzufassen, dem Ministerium mitgetheilt, daß man wünsche, der Zusammentritt möge etwa am 29. Januar 1891 erfolgen; eine Berufung auf 3—4 Wochen werde ausreichen. Die längere Vertagung rechtfertige sich namentlich mit Rücksicht auf die Herren Gemeindevorsteher, deren es sechs im Landtage gebe und welche besonders in diesem Jahre wegen der Altersversicherung nach Neujahr stark beschäftigt seien. Er bitte sich hierüber zu äußern.

Abg. **Ahlhorn**: Wenn er auch den Wiederbeginn der Tagung lieber etwas früher angesetzt gesehen hätte, so sei er doch gewohnt, seine persönliche Bequemlichkeit dem allgemeinen Wunsche unterzuordnen und erkläre sich mit dem genannten Termine einverstanden.

Abg. **Hausing**: Da auf den 2. Februar ein katholischer Festtag falle, so möchte er empfehlen, erst nach diesem Tage wieder zusammenzutreten.

Abg. **Soyer**: Er bitte, den Termin doch nicht gar zu weit hinauszuschieben und lieber den Vorschlag des Herrn Präsidenten anzunehmen.

Die Versammlung erklärt sich hierauf mit der Vertagung bis zum 29. Januar 1891 einverstanden.



Der Präsident schlägt vor, die nächste Sitzung am Mittwoch, den 17. d. M., abzuhalten und auf die Tagesordnung die Berichte über die Abänderung des Einkommensteuergesetzes zu setzen.

Abg. Funch bittet, diese Sitzung wenigstens bis zum Donnerstag, den 18. d. M., zu verschieben.

Abg. Schröder unterstützt den Antrag Funch.

Abg. Ahlhorn bittet, die Sitzung, wenn möglich, um 9¹/₂ Uhr anzufangen.

Die Vorschläge der Abgeordneten Funch und Ahlhorn werden genehmigt.

Der Berichterstatter:

Stein.

