

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

4. Sitzung, 27.02.1893

[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

der

2. Versammlung des XXIV. Landtags des Großherzogth. Oldenburg.

Vierte Sitzung.

Oldenburg, den 27. Februar 1893, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Vorbericht des Eisenbahnausschusses zu den ihm zugewiesenen Vorlagen, insbesondere zu Vorlage 11.
 2. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse, sowie des Eisenbahn-Erneuerungsfonds in der Finanzperiode 1888/90.
 3. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Staatsregierung vom 15. Januar 1893, betr. Mehraufwendung für Herstellung der Pier- und sonstigen Anlagen auf Bahnhof Nordenham im Jahre 1891 und 1892.
 4. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Ueberschreitungen des Erneuerungsfonds.
 5. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. den zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion einerseits und der Firma E. C. Schramm & Co. in Bremen andererseits, über den Ankauf von Schuppen in Nordenham abgeschlossenen Vertrag vom 23. December 1891 / 6. Januar 1892.
 6. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Einstellung des Bau's der Linie Nordenham-Blexerdeich.
 7. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die Verträge zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion und der Firma vormals August Korff zu Bremen und der Firma J. Matth. Gilde-meister daselbst.
 8. Berichte der Mehrheit und Minderheit des Eisenbahnausschusses über die Mittheilungen des Staatsministeriums vom 15. Januar 1893, betr. die Ausführung des Gesetzes vom 13. März 1891 über den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes.
 9. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Ueber-sicht über die bisherigen Verwendungen für den Eisenbahnaufonds über die aus diesem Fonds in der Finanzperiode 1891/93 noch zu bestreitenden Ausgaben und über die zur Verfügung stehenden Deckungsmittel.
 10. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition des Gemeinderathes Lohne, betr. den Ausbau der Linie Bechta-Lohne bis Hesepe mit Verzichtleistung auf den zehnpromcentigen Zuschuß.
 11. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzog-thum Oldenburg, betr. die Aufnahme einer Anleihe.
 12. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. die projektirte Eisenbahn Bierfeld-Türkismühle.
 13. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Petition des Gemeinderathes der Gemeinde Blexen um Erbauung einer eisernen Anlegebrücke bei Blexen.
 14. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition des Lehrers a. D. Becker und Bewohner der Umgegend von Brücken (Fürstenthum Birkenfeld), betr. Schutz der Vögel.

15. Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses über die Petition resp. Beschwerde des Stadtmagistrats in Zeber, wegen einer Einschätzung zur Einkommensteuer.
16. Geheim. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die geheime Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung vom 7. Februar 1893, betr. die Anstellung eines Eisenbahndirektors.

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertische: Seine Excellenz Minister Janßen, Minister Flor, Minister Heumann, Oberregierungsrath Dugend, Finanzrath Wöbs, Regierungsrath Becker.

Nach Eröffnung der Sitzung wird zunächst das Protokoll der dritten Sitzung vorgelesen und genehmigt.

Als Eingänge werden verkündet: Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. die Eröffnung eines weiteren Kredits bei der Centralkasse wegen der Landtagskosten. Geht ad acta.

Es wird sodann in die Tagesordnung eingetreten. Zu allen den Punkten, wo schriftliche Ausschußberichte erstattet sind, verzichtet der Landtag auf deren Vorlesung.

I. Vorbericht des Eisenbahnausschusses zu den ihm zugewiesenen Vorlagen, insbesondere zu Vorlage 11.

Es nimmt zuerst das Wort:

Minister **Janßen** Exc.: Meine Herren! Der Bericht des Eisenbahnausschusses hat in Anlaß der unliebsamen Vorgänge, auf welche die Vorlagen Nr. 6 und 8 sich beziehen, das Verhalten der Staatsregierung in der Entwicklung dieser Angelegenheiten einer Kritik unterzogen, auf welche ich zunächst mit einigen Worten erwidern möchte. Ich konstatiere dabei vorab, daß das Staatsministerium und speziell der Minister des Innern in die volle verfassungsmäßige Verantwortlichkeit für diese Vorgänge eintritt und nicht daran denkt, einen Theil dieser Verantwortung auf den Eisenbahndirektor abzuleiten. Ich vermag jedoch nicht anzuerkennen, daß in der Behandlung dieser Dinge von Seiten der Staatsregierung wesentlich anders hätte verfahren werden können, als verfahren worden ist, und insbesondere nicht, daß irgend etwas versäumt worden wäre, wodurch jene Vorgänge hätten verhindert werden können. Man wird ja fragen: Wie war es möglich, daß, während zwischen Nordenham und Flagbalgerstel der Bahnbau in vollem Gange war, man darüber in Oldenburg nichts erfuhr? Wie war es möglich, daß ungenehmigte Bauten in Nordenham ohne Kenntniß des Ministers ausgeführt wurden? Das, meine Herren, war dadurch möglich, daß diejenige Behörde, welche pflichtmäßig das Staatsministerium über den Fortgang der Bauten und dabei eintretende Zwischenfälle hätte unterrichten müssen, dies pflichtwidrig verabsäumte und in ihren Dispositionen eigenmächtig vorging, die vorgesezte Behörde über die wirkliche Lage der Dinge im Dunkeln lassend. Aus diesem Hergange kann, wie mir scheint, ein Vorwurf gegen das Staatsministerium bei gerechter Würdigung der Verhältnisse nicht hergeleitet werden, denn unmöglich ist der Minister in der Lage, von seinem Standort aus die Ausführung genehmigter Bauten auf ihre Ueber einstimmung mit den genehmigten Projekten fortlaufend zu kontrolliren, und eben so wenig stehen ihm nach den bestehenden organisatorischen Einrichtungen Organe zu Gebote,

welchen er eine solche Kontrolle übertragen könnte! Noch weniger ist der Minister im Stande, selbst die Baustellen seines Ressorts daraufhin zu revidiren, ob dort etwas vorkommt, was nicht in der Ordnung ist. In diesen Dingen muß sich das Staatsministerium wie jede Regierung auf die Pflichttreue und Loyalität derjenigen Behörden, welchen die Ausführung von Bauten übertragen ist, in erheblichem Umfange verlassen können — und es kann das ja auch, abgesehen von eklatanten Ausnahmefällen wie den vorliegenden, Gottlob unbedenklich — es muß den zuständigen Behörden das Vertrauen schenken dürfen, daß seine Verfügungen so zur Ausführung gelangen, wie sie erlassen sind, und wo von dieser Richtschnur abgewichen wird, muß sich das Staatsministerium halten an die persönliche Verantwortlichkeit des ausführenden Beamten. Das ist geschehen. Nachdem jene Vorgänge dem Staatsministerium auf anderem Wege bekannt geworden waren, ist sofort eingeschritten, es sind diejenigen Maßnahmen ergriffen worden, welche nothwendig waren, um den Sachverhalt nach allen Seiten hin klarzulegen, und es ist dann ohne Verzug die Konsequenz aus der danach sich ergebenden Situation gezogen. Der schuldige Beamte ist zur Rechenschaft gezogen und durch Dispositionsstellung im Interesse des Dienstes (Art. 47c. des Civilstaatsdienergesetzes) aus seiner Stellung entfernt unter ausdrücklichem Vorbehalt aller Schadensersatzansprüche, welche in Folge der vorgekommenen Eigenmächtigkeiten und Kompetenzüberschreitungen dem Staate erwachsen sein möchten. Damit ist nach dieser Seite hin geschehen, was nach gewissenhafter Ueberzeugung der Staatsregierung den Umständen nach geschehen konnte; ohne ihr. Zuthun Geschehenes ungeschehen zu machen, vermochte sie nicht.

Es ist sodann gerügt worden, daß die Ueberweisung der Baugelber für die Bahn Nordenham-Blexerdeich an die Eisenbahndirektion stattgefunden habe vor definitiver Feststellung der Projekte und Kostenanschläge. Gewiß, m. H., hätte man in diesem Punkte mißtrauischer sein können, und wenn man den Verlauf der Dinge vorausgesehen hätte, würde man damit ohne Zweifel zurückgehalten haben, obgleich dadurch in der Sache schwerlich etwas geändert worden wäre. Aber als jene Ueberweisung zugleich mit der Ueberweisung anderer Baugelber für den Bedarf des Jahres 1891 auf Anfordern der Eisenbahndirektion erfolgte, ging man davon aus, und durfte davon ausgehen, daß die Inangriffnahme des Baues in allernächster Zeit bevorstehe, das Projekt der an sich einfachen Anlage stand in seinen Grundlagen fest, Beschleunigung des Baues wurde mit Rücksicht auf die Lloydverhältnisse dringend gewünscht, der Bau sollte noch in den Sommermonaten vollendet werden, und so galt die endgültige Feststellung der nach Annahme des Staatsministeriums längst vorbereiteten Pläne und Kostenanschläge für eine Sache, welche sich in naher Zeit

Berichte. XXIV. Landtag, 2. Versammlung.

rasch erledigen werde. Unmöglich aber konnte die Eisenbahndirektion aus dieser Ueberweisung die Befugniß herleiten, nun über diese Gelder nach ihrem Ermessen zu verfügen; denn in einer vorhergegangenen Verfügung des Staatsministeriums vom März 1891 war ihr ausdrücklich aufgegeben, zunächst die speziellen Projekte und Kostenanschläge zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen, und nachdem alsdann die Sache sich in die Länge zog, weil neue Projekte des Eisenbahndirektors sich damit verquickten, der Eisenbahndirektion in besonderen Anlässen noch zweimal — im August und December 1891 — eingeschärft worden, daß mit der Ausführung des Baues nicht begonnen werden dürfe vor definitiver Genehmigung der Pläne und Kostenanschläge. Auf diese Ueberweisung der Gelder hat sich denn auch der Eisenbahndirektor zur Rechtfertigung seines Vorgehens niemals berufen, sondern stets die allerdings unhaltbare und namentlich in Beziehung auf den Brückenbau geradezu unfaßbare Behauptung vertreten, daß die zwischen Nordenham und Flagbalgersiel gemachten Aufwendungen überhaupt nicht auf das Baukonto Nordenham-Blexerdeich gehörten, sondern auf das Konto des Süßwasserkanals, da jene Arbeiten angeordnet seien, um die aus dem Kanal gewonnene Erde in angemessener Weise abzulagern. Die verwendeten Erdmengen wurden dabei als Schuttmassen bezeichnet, während thatsächlich, wie sich nachher herausstellte, ein nahezu vollständig ausgebildeter Bahnkörper vorhanden war. Weiter ist in dem Ausschußbericht gerügt worden, daß das Staatsministerium nicht schon aus den Kassenübersichten der Eisenbahnverwaltung aus den beiden letzten Quartalen des Jahres 1891 erkannt habe, daß der Bau Nordenham-Blexerdeich im Gange sei, indem diese Uebersichten ein Konto Nordenham-Blexerdeich mit mehr oder minder erheblichen Aufwendungen aufwiesen. Diese letztere Thatsache ist zutreffend, aber mir, m. H., damals nicht bekannt geworden. Daß bei der Revision der Uebersichten die Aufmerksamkeit nicht auf diesen Punkt gelenkt ist, dafür trifft nach den angestellten Ermittlungen das Revisionsverfahren keinerlei Schuld, sondern es hat das seinen zufälligen Grund gehabt in der getrennten Behandlung der Akten über die Bewilligung der Kredite und über die Genehmigung der Projekte, von welchen die letzteren nicht zur Kenntniß des Revisionsbureaus gelangt waren, so daß dasselbe die Sachlage nicht vollständig über sah. Es ist dies ein Mangel, welcher für die Zukunft thunlichst abzustellen sein wird. Mir ist die Sache fremd geblieben, sonst würde ich auf Klärung des Sachverhalts schon damals hingewirkt haben. Uebrigens bemerke ich, daß noch im März 1892 vom Eisenbahndirektor das Vorhandensein eines Bahnkörpers zwischen dem Bahnhof Nordenham und dem Flagbalger Sieltief beharrlich bestritten wurde und erst durch eine ministerielle Besichtigung an Ort und Stelle in aller Form außer Zweifel gestellt werden mußte. — Ich gestatte mir sodann, m. H., noch auf einen Punkt aufmerksam zu machen: Wenn seiner Zeit die Eisenbahndirektion die Ermächtigung beantragt hätte, mit dem Bau der Strecke Nordenham-Flagbalgersiel schon vor definitiver Feststellung der Projekte und Kostenanschläge beginnen zu dürfen, etwa mit der Begründung, daß diese Strecke auf alle Fälle feststehe, und also der Feststellung des Gesamtprojekts nicht präjudicirt werde, sowie daß dadurch eine er-

wünschte Beschleunigung des Baues angebahnt und zugleich baldigste Gelegenheit zur Verwerthung der Erdmasse aus dem Kanal gegeben werde, so würde das Staatsministerium schwerlich Bedenken getragen haben, diese Ermächtigung zu ertheilen. Man würde also auch in diesem Falle mit einem fertigen Stück Bahn sozusagen dahergeessen haben; denn in die gegenwärtige schiefe Lage ist die Sache nur dadurch gekommen, daß, als im vorigen Frühjahr die bekannten Verträge zwischen dem Norddeutschen Lloyd und dem Staate Bremen veröffentlicht wurden, die Staatsregierung zu dem Beschluß gelangte, auf den Bau der ganzen Bahn einstweilen zu verzichten. Da war man in einer gewissen Verlegenheit mit dem, was bereits gemacht war und jetzt nur noch eine beschränkte Verwendung finden konnte. Im Jahre 1891 dachte an eine solche Eventualität Niemand. Ich glaube hiernach nicht, m. H., daß in der Behandlung dieser Angelegenheiten von Seiten der Staatsregierung etwas verschuldet worden ist, wengleich ich zugebe, daß in der einen oder anderen Beziehung vielleicht anders disponirt sein würde, wenn man schon damals den Verlauf der Dinge so übersehen hätte, wie man ihn jetzt rückblickend übersieht. Aber wo käme das nicht vor in menschlichen Verhältnissen?

Ich komme sodann, m. H., zu der naheliegenden und vollberechtigten Frage: Was ist geschehen, um ähnliche Vorkommnisse für die Zukunft unmöglich zu machen? Was kann in dieser Beziehung noch weiter geschehen? Der Ausschußbericht beklagt, daß darüber nicht gleichzeitig in den Vorlagen *Nr.* 6 und 8 eine Mittheilung gemacht sei; allein in die Anordnung dieser Vorlagen paßte sich diese Materie nicht recht hinein, und das Staatsministerium hat deshalb die erforderlichen Mittheilungen hierüber zunächst an den Ausschuß vorbehalten, wo ja auch diese Seite der Sache unfehlbar zur Sprache kommen mußte.

Es ist in dieser Beziehung zunächst darauf hinzuweisen, daß inzwischen die veränderte Einrichtung des Eisenbahndepartements beim Staatsministerium ins Leben getreten ist, welche für sich schon eine gewisse Garantie gegen die Wiederholung ähnlicher Vorgänge gewährt. Während bis dahin für die Bearbeitung dieses umfangreichen Departements dem Minister außer der Unterstützung des Revisionsbureaus Arbeitskräfte überhaupt nicht zur Verfügung standen, und deshalb die Ministerialaufsicht über das Eisenbahnwesen naturgemäß nur eine beschränkte sein konnte, verfügt derselbe jetzt über die volle Arbeitskraft eines eigenen Referenten und eines eigenen Rechnungsbeamten, und es ist demnach nunmehr das Staatsministerium in der Lage, die Ministerialaufsicht über die Eisenbahnverwaltung in derselben Weise zu üben, wie solche auf den anderen Gebieten der Staatsverwaltung geübt wird. In dem Ausschußbericht wird getadelt, daß diese schon Ende 1887 angebahnte Einrichtung erst so spät ins Leben gerufen sei. Allein das war nicht Schuld der Regierung, sondern lag in den Verhältnissen. Die Regierung ist schon im Anfang des Jahres 1888 an die Sache herangetreten, es sind dann nacheinander zwei Kombinationen, welche eingeleitet waren und von welchem die zweite schon in der Ausführung begriffen war, aus besonderen Gründen nicht zur Durchführung gelangt, und als vor etwa dritthalb Jahren beschlossen wurde, den administrativen Hilfsarbeiter der Eisenbahndirektion als Referenten

an das Ministerium heranzuziehen, erforderte die zweckmäßige Durchführung dieser Kombination nach Lage der Verhältnisse einen längeren Zeitaufwand, so daß die veränderte Einrichtung nicht vor dem 1. Januar 1892 ins Leben treten konnte.

Was sodann die in Frage kommenden Maßnahmen im Geschäftskreise der Eisenbahnverwaltung selbst angeht, so ist nicht in Abrede zu stellen, daß die Einrichtungen des Kassen- und Rechnungswesens der Eisenbahnverwaltung, welche auf dem Rechnungsplan von 1875 beruhen und unter den früheren Verwaltungen keinerlei Veranlassung zur Beanstandung gegeben haben, unter den eigenartigen Verhältnissen der letzten Jahre nicht so funktioniert haben wie sie hätten funktionieren sollen und müssen, und daß in dieser Handhabung erhebliche Mängel und Lücken hervorgetreten sind, davon Abstellung dringend geboten schien. Es sind demnach alsbald nach jenen Vorgängen diese Vorschriften einer eingehenden Revision unterzogen und es sind dabei diejenigen Gatteln geschaffen, welche nothwendig sind, aber nach menschlichem Ermessen auch ausreichen, um ähnliche Vorkommnisse für die Zukunft unmöglich zu machen und namentlich zu verhindern, daß wiederum Gelder verwendet werden, welche nicht bewilligt sind, oder bewilligte Gelder zu anderen Zwecken als zu welchen sie bewilligt waren.

Außerdem ist, da der Eindruck bestand, daß ein Theil der hervorgetretenen Uebelstände in der Geschäftsüberlastung des Revisionsbüreaus der Eisenbahnverwaltung seinen Grund habe, die Einrichtung des Rechnungsbüreaus einer Umgestaltung unterworfen, es ist das Revisionsbüreau auf seine eigentliche Aufgabe — die verantwortliche Prüfung der Rechnungen vor der Anweisung — beschränkt, und sind davon besondere Büreaus für die Aufstellung der Rechnungen und für das Rechnungswesen der Materialverwaltung abgetrennt. Diese Aenderung tritt mit dem 1. April d. J. in Kraft.

Endlich ist die Geschäftsordnung der Eisenbahndirektion selbst in einer durchgreifenden Revision begriffen, durch welche bezweckt werden soll, sowohl den Geschäftsgang innerhalb der Direktion fester zu ordnen und gegen willkürliche Anfechtungen sicher zu stellen, als die Zuständigkeit der Eisenbahndirektion gegenüber dem Staatsministerium fester zu begrenzen.

Wenn diese Reformen zur Durchführung gelangt sein werden, ist nach der Ueberzeugung der Staatsregierung das Haus wohlverwahrt und — ganz abgesehen von anderen Gründen, welche dies unwahrscheinlich erscheinen lassen — nicht zu befürchten, daß ähnliche abnorme Vorgänge sich jemals wiederholen könnten, wie diejenigen, welche die letzte Verwaltung kennzeichnen. — Es ist nun ja vollkommen begreiflich, wenn auch der Eisenbahnausschuß vom Standpunkte des Landtags nach diesen Vorkommnissen auf Schaffung und Verstärkung solcher Garantien besteht und in dieser Richtung den Antrag *N* 2 gestellt hat, welcher einerseits auf die Einrichtungen des Rechnungswesens, andererseits auf die innere Organisation der Eisenbahndirektion sich bezieht. Ich bin ermächtigt zu erklären, daß die Staatsregierung diesen Antrag nach beiden Richtungen einer eingehenden Prüfung unterziehen und über das Ergebnis derselben dem nächsten ordentlichen Landtage eine Mittheilung eventuell mit den entsprechenden Anträgen machen wird.

Gestatten Sie mir endlich noch, m. H., mit einem Worte einen Punkt zu berühren, welcher mit den Vorlagen *N* 6 und 8 nicht in unmittelbarem Zusammenhang steht. Ich stehe heute nicht zum ersten Male an dieser Stelle, um unangenehme und verfahrenre Eisenbahn-Angelegenheiten vor dem Landtage zu vertreten. Wie kommt es, daß sich bei uns diese Dinge mit ominöser Regelmäßigkeit immer von neuem wiederholen? Das, m. H., hat seinen Grund nicht allein in der etwaigen Unzulänglichkeit des Ministers und seiner Geschäftsführung, sondern in den großen Schwierigkeiten der Sache selbst. Wo giebt es — ich bitte diese Behauptung zu kontrolliren — in Deutschland oder irgendwo sonst einen Staat von 260 000 Einwohnern, der ein eigenes, ausgedehntes Eisenbahnwesen von einem Umfange von 400 bis 500 km besitzt? Schon hierdurch treten an die Oldenburgische Regierung Aufgaben und Anforderungen heran, von welchen die Regierungen anderer Staaten von gleicher Größe von vornherein verschont bleiben. Hängt nun an diesem Eisenbahnwesen ein so komplizirtes Objekt wie Nordham, mit mehr oder minder unberechenbaren Ansprüchen, so steigern sich dadurch diese Aufgaben und Verantwortlichkeiten zu solchem Umfange, daß der Minister — ich spreche aus langjährigen Erfahrungen — wohl manchmal fragen mag: Wo sind dazu hier die Mittel und die Kräfte? Zum Glück ist es ja bis dahin im Ganzen gelungen, dieser Aufgaben Herr zu werden, und es ist zuversichtlich zu hoffen, daß das auch in Zukunft der Fall sein werde. Wenn nun aber neben diesen sachlichen Schwierigkeiten noch Perioden eintreten, in welchen der Eisenbahndirektor, welcher von Rechtswegen der Vertrauensmann des Ministers sein muß, dies aus irgend welchem Grunde nicht ist, sondern in unverantwortlicher Weise hinter dem Rücken des Ministers auf eigene Faust losoperirt, dann ist es kaum anders zu erwarten, als daß vorübergehend Zustände sich ergeben, in welchen Schwankungen, Anomalien, vielleicht auch Fehlgriffe vorkommen, für welche, wie ich vorhin anerkannt habe, der Minister die Verantwortlichkeit trägt, die aber thatsächlich seiner Einwirkung entzogen sind. — In so ungewöhnlichen Verhältnissen und so schwierigen Uebergangszeiten muß der Minister, wenn er seiner Aufgabe gewachsen bleiben soll, nothwendig rechnen dürfen auf die Stütze der Landesvertretung, um Schwierigkeiten zu überwinden, welche unter normalen Verhältnissen nicht vorhanden sein würden. Ob die Absicht besteht, diese Stütze zu gewähren, scheint nach manchen Ausführungen, Wendungen und Ausdrücken der Ausschußberichte zweifelhaft, vielleicht wird es gefolgert werden dürfen aus der Thatsache, daß sämmtliche Anträge der Regierungsvorlagen dem Landtage zur Annahme empfohlen sind. Ich habe diese Abschwefung mir erlauben zu dürfen geglaubt, weil ich Werth darauf lege, meine Stellung zu diesen Dingen vollständig klar zu legen.

Berichterstatter Abg. **Soyer**: Er habe zunächst der allgemeinen im Lande herrschenden Erregung über die den Landtag gegenwärtig beschäftigenden Vorkommnisse Ausdruck zu geben, einer Erregung, die durchaus berechtigt sei, und die noch höher gegangen wäre, wenn man gleich anfangs die jetzt bekannt gewordenen erschwerenden Nebenumstände gewußt hätte. In weiten Kreisen des Publikums verstehe man es nicht, daß derartige Uebergriffe in einem geordneten Staats-

wesen möglich seien, daß mit den Mitteln des Landes so leichtfertig verfahren werden konnte, daß aber andererseits auch eine Kontrolle der Staatsregierung fast ganz gefehlt habe.

Jeder Staatsbürger würde bei der geringsten Pflichtverletzung unnachlässiglich zur Rechenschaft gezogen, jede andere Behörde suche, auch wenn es sich um geringfügige Anschaffungen handele, vorher die vorgeschriebene Genehmigung des Staatsministeriums nach. Hier dagegen liege grobe Pflichtverletzung vor, seien Hunderttausende ausgegeben, ohne zu fragen, ob man dazu berechtigt war, ja ohne genau zu untersuchen, ob diese Ausgaben so nothwendig waren. Sodann auf das Einzelne eingehend, bezeichnet Redner die Angabe des Staatsministeriums, daß der angefangene Ausbau der Bahnstrecke Nordenham-Blexerdeich eine wünschenswerthe Ergänzung der Nordenhamer Bahnhofsanlagen bilde, als naiv, und glaubt, daß eben der Umstand dem Ministerium zum Vorwurfe zu machen sei, daß es über das eigenmächtige Vorgehen des Eisenbahndirektors so lange im Dunkeln geblieben sei. Wenn es dem Staatsministerium an den geeigneten Hülfskräften fehle, um eine durchgreifende Kontrolle zu üben, so sei er überzeugt, daß der Landtag zu solchem Zwecke stets anstandslos die nöthigen Mittel bewilligt haben würde. So aber habe man dreiviertel Jahr bauen können, ohne daß der Minister darum wußte, während sonst jeder einigermaßen kundige Mann davon Kenntniß hatte. Die Einzelheiten dieser Angelegenheit würfen ein eigenthümliches Licht auf das Verhältniß zwischen der Eisenbahndirektion und dem Staatsministerium. Die im Juli 1891 hergegebene Quartalsübersicht habe bereits Ausgaben für den Bau dieser Bahn enthalten. Im April 1891 seien die Vorarbeiten für den Bahnbau beim Staatsministerium beantragt worden, im Februar 1891 sei aber schon mit dem Bau begonnen gewesen und erst im Februar 1892, nachdem bereits über 32 000 M. für den Bau ausgegeben, sei die Genehmigung des Staatsministeriums nachgesucht worden. Zum Bericht dieserhalb aufgefordert, habe der Eisenbahndirektor dann erklärt, daß er bei einer Besichtigungsreise gefunden habe, daß der Bahnbau zwischen Nordenham und Blexerdeich bereits im Gange sei. Wenn der Minister sage, daß die Staatsregierung den zuständigen Behörden Vertrauen entgegenbringen müsse, so finde er das sehr erklärlich, da man bei den Beamten, besonders in einer derartigen Stellung, ein gewisses Pflichtgefühl voraussetze. Wenn aber Fälle vorkämen, wie die bekannte Mappengeschichte, mußte der Minister sich sagen, daß das Pflichtgefühl bei dem Eisenbahndirektor nicht im erforderlichen Maße vorhanden sei; das Vertrauen hätte aufhören, dagegen aber eine verschärfte Kontrolle der Thätigkeit des Eisenbahndirektors stattfinden müssen. Das dies nicht geschehen sei, mache er der Staatsregierung zum Vorwurf.

Wir hätten ein Eisenbahn-Organisationsgesetz, welches eine kollegiale Geschäftsbehandlung nur als Ausnahme zuließe. Nach den §§. 4 und 5 der Eisenbahngeschäftsordnung dagegen sollte man annehmen, daß alle wichtigen Sachen im Kollegium zur Entscheidung kämen, aber das sei hier nicht der Fall gewesen. Die Geschäftsordnung sei sehr verbesserungsbedürftig, aber sie habe doch einige gute Bestimmungen, darunter auch die, daß die Berichte der Eisen-

bahndirektion ans Staatsministerium nicht bloß vom Eisenbahndirektor, sondern auch von dem betreffenden Decernenten unterzeichnet werden müßten: dieses sei nicht geschehen, und das Staatsministerium habe die Unterlassung nicht beanstandet. Man sollte ferner annehmen, daß der von der Eisenbahndirektion aufzustellende jährliche Etat des Erneuerungsfonds vor Beginn des Jahres, also der für 1892 bereits im Jahre 1891, festgesetzt und dem Ministerium zur Genehmigung unterbreitet würde. Thatsächlich sei der Etat für 1892 aber erst im Laufe des Jahres 1892, nachdem schon ein erheblicher Theil der darin vorgesehenen Arbeiten ausgeführt gewesen sei, dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegt worden; auch diese Unregelmäßigkeit falle dem Staatsministerium zur Last, weil dasselbe die Eisenbahndirektion zur rechtzeitigen Vorlegung hätte anhalten müssen.

Die hier besprochenen Vorkommnisse würden jedenfalls dann vermieden worden sein, wenn die Staatsregierung eher, und nicht erst im Jahre 1892, zur Anstellung des vom Landtage so sehr gewünschten Referenten in Eisenbahnsachen beim Ministerium geschritten sei. Nachdem das Gehalt für den Referenten 1887 vom Landtage bewilligt sei, habe man zunächst Vormann für diese Stelle in Aussicht genommen, diesen Plan habe die Staatsregierung später aufgegeben und Vormann an Ramsauer's Stelle zum Eisenbahndirektor gemacht, die Stelle des Referenten aber vorläufig nicht besetzt, weil es an einer tüchtigen einheimischen Kraft gefehlt habe. So richtig es nun auch im Allgemeinen sei, die Inländer zu bevorzugen, so habe hier doch dem Landtage vor allen Dingen an einer möglichst raschen Besetzung der Stelle gelegen, und da hätte man denn, wenn eine geeignete inländische Persönlichkeit nicht so schnell zu bekommen war, lieber zu einer tüchtigen auswärtigen Kraft greifen sollen. Er verwahre sich übrigens gegen die Annahme, daß seine Worte eine Spitze gegen die Person des jetzigen Referenten, des Herrn Regierungsraths Becker, enthalten sollten; derselbe nehme sich vielmehr nach allgemeiner Ansicht des Ausschusses der ihm obliegenden nicht leichten Arbeit voll und ganz an. Als Redner die Vorlagen zu Hause durchgelesen, wäre er zu der Ueberzeugung gekommen, daß Schuld an diesen Uebelständen mit die Thatsache sei, daß der Eisenbahndirektor, und nicht nur der letzte, sondern auch die früheren, dem Staatsministerium über den Kopf gewachsen seien, daß der Minister in Eisenbahnanangelegenheiten sich den ihm zustehenden Einfluß habe nehmen lassen, was um so bedenklicher gewesen sei, weil die Einnahme aus dem Eisenbahnbetriebe einen so großen Einfluß auf unser ganzes Budget ausübe. Er sei erfreut über die vom Herrn Minister gegen Wiederholung derartiger Vorkommnisse in Aussicht gestellten Garantien. Schärfere Bestimmungen für die Revisions- und Kontrollbureaus seien erlassen, außerdem solle eine nähere Begrenzung der Kompetenz der Eisenbahndirektion, sowie eine Verbesserung der Geschäftsordnung vorgenommen werden, welche letztere dann aber auch genau gehandhabt werden müsse. Er vermisse aber unter den beabsichtigten Vorkehrungen die Maßregel, daß die Revisions- und Kontrollbureaus dem Staatsministerium direkt unterstellt werden sollten. Hierauf lege der Ausschuß ganz besonderes Gewicht, und hoffe er, daß der Landtag sich dieser Ansicht anschließen würde. Wenn er auch volles Vertrauen

zu den Revisions- und Rechnungsbeamten habe, so seien doch unter dem gegenwärtigen Zustande Fälle möglich, wo diese Beamten aus erklärlichen Rücksichten sich scheuen könnten, den Wünschen des Eisenbahndirektors, ihres Vorgesetzten, entgegenzuhandeln. Er hoffe, daß das Staatsministerium sich diesen Erwägungen anschließen werde.

Der Antrag **Nr. 1** des Ausschusses bezwecke die civilrechtliche und die disciplinarische Verfolgung des früheren Eisenbahndirektors. Das Rechtsbewußtsein des Volkes sei durch die geschilderten Vorgänge auf's Tiefste verletzt, man finde es unbegreiflich, wie der schuldige Direktor fern vom Schuß ruhig lebe; der Landtag habe die Pflicht und sei es seiner Würde schuldig, dafür zu sorgen, daß die Sache nicht begraben, sondern an's Licht gezogen und die geschehenen Uebergreife bestraft würden. Der Herr Minister habe in der Ausschußsitzung gesagt, daß eine dienstgerichtliche Verfolgung nicht zum Ziele führen würde, weil Vormann nicht aus Böswillen, sondern aus Uebereifer gehandelt habe. Dieser Auffassung könne er indessen nicht beipflichten. Seiner Meinung nach liege genügend belastendes Material vor. Der Eisenbahndirektor habe trotz des Verbotes des Staatsministeriums den Bahnbau in Angriff genommen, habe Gelder ohne Genehmigung ausgegeben, habe Verträge, wie den Pachtvertrag mit der Firma Korff, abgeschlossen und in Vollzug gesetzt und erst ein halbes Jahr später dem Ministerium davon Kenntniß gegeben. Das sei kein Uebereifer mehr, sondern grobe Pflichtverletzung. Wenn über derartige Vorgänge keine Untersuchung eingeleitet, keine volle Klarheit geschaffen werde, dann könne man sich nicht wundern, wenn das Vertrauen zu der Staatsregierung und ihren Organen einen argen Stoß erleide.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker** gibt zu, daß man die Bahnstrecke Nordenham-Flagbalgeriesel, wenn sie nicht schon da wäre, jetzt nicht mehr bauen würde, weist aber die Schlussfolgerung zurück, daß der vorhandene Bahnkörper ohne Nutzen sei; vielmehr sei die Regierung nach wie vor der Ansicht, daß derselbe ein sehr zweckmäßiges Ausziehgeleis, mithin eine wünschenswerthe Ergänzung der Bahnhofsanlagen in Nordenham bilde.

Abg. **Jürgens**: Es sei dem Landtage ein Bouquet von Eisenbahnvorlagen überreicht, deren Verhandlung weder für die Verwaltung noch für die Landesvertretung annehm, auch für den Steuerzahler wenig ermuthigend sei. Er könne die tiefgehende Erregung im Lande über die aufgedeckten Vorgänge in der Eisenbahnverwaltung bestätigen; er könne aber andererseits auch bestätigen, daß man weder im Lande noch im Landtage die Absicht habe oder den Wunsch daran knüpfe, eine Krisis herbeizuführen. Er könne daher die vorhin vom Herrn Minister gestellte Frage, ob der Landtag bereit sei, die Staatsregierung in dieser schwierigen Lage zu unterstützen, mit Ja beantworten, müsse allerdings dabei voraussetzen, daß die Wünsche, welche die Landesvertretung hier im Interesse des Landes äußere, bei der Staatsregierung volle Berücksichtigung fänden. — Die zur Verhandlung stehenden bedauerlichen Vorkommnisse, die sich hoffentlich nie wiederholen möchten, seien nicht lediglich auf Fehler an der Spitze der Verwaltung zurückzuführen, sondern es hätten sich technische Beamte so unbotmäßig und ungehorsam gezeigt, daß dabei alle Machtbefugnisse der

oberen Verwaltungsbehörde aufhörten. Hieran müsse er die Forderung knüpfen, daß der schuldige Beamte zur Rechenschaft gezogen werde, eine Forderung, die allgemein im Lande ausgesprochen werde, darum stimme er mit Freunden dem Ausschußantrage **Nr. 1** zu. Im Interesse nicht nur der Bevölkerung, sondern auch des Beamtenstandes selbst sei es dringend geboten, auf jede gesetzlich zulässige Weise den früheren Eisenbahndirektor zur Rechenschaft zu ziehen, insbesondere sei gemäß Art. 70 §. 1 des Civilstaatsdienergesetzes vorzugehen; wenn dann Vormann nach Art. 73 §. 2 um seine Verabschiedung nachsuche, so habe er sich damit selbst gerichtet.

Minister **Jansen** Exc.: Er habe sich absichtlich über den Ausschußantrag **Nr. 1** vorhin noch nicht ausgesprochen, weil er die Debatte habe abwarten wollen. Der Antrag bezwecke, den Eisenbahndirektor erstens civilgerichtlich und zweitens dienstlich zur Verantwortung zu ziehen. Ob und wie weit man im Wege des Civilprocesses vorgehen solle, sei wesentlich eine Frage der Opportunität. Was die dienstliche Verfolgung betreffe, so sei die Staatsregierung nach eingehender Prüfung einstimmig zu der Ansicht gelangt, daß die Ueberweisung der Sache an das Dienstgericht keinen Erfolg haben werde, immerhin solle die Frage auf die vom Landtage gegebene Anregung hin nochmals in Erwägung gezogen werden. Zweifelhaft sei namentlich, ob nach der gemäß Art. 47c des Civilstaatsdienergesetzes erfolgten Dispositionstellung das dienstgerichtliche Verfahren überall noch gesetzlich zulässig sei. Im Uebrigen könne er auf die Gründe, weshalb von einem Disciplinarverfahren kein Erfolg zu erwarten sei, hier nicht eingehen, da ihn das zu tief in das Gebiet des Persönlichen hineinführen würde.

Was ferner den vom Abg. Hoyer geäußerten Wunsch nach einer unabhängigeren Stellung des Revisionsbureaus angehe, so vermöge er sich zur Zeit kein Bild davon zu machen, wie die Sache gestaltet werden könnte, die Staatsregierung werde indessen auch diesen Punkt in's Auge fassen und einer eingehenden Prüfung unterziehen.

Er wolle noch kurz einige in der bisherigen Debatte zur Sprache gekommenen Einzelheiten berühren.

Für die Mappengeschichte lehne er die Verantwortlichkeit ab. Von den weitergehenden Plänen betreffs Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Oldenburg habe er erst Kenntniß erhalten, als es ausgeschlossen gewesen sei, den Landtag noch mit der Sache zu befragen, deshalb habe er die erforderlichen Anträge bis zur jetzigen Vorlage zurückgestellt. Wie es möglich gewesen sei, daß der vormalige Eisenbahndirektor damals als Regierungskommissar dem Eisenbahnausschuß des Landtages gegenüber die Summe von 750 000 *M.* als Maximum des Gesamtaufwandes für den Umbau des Oldenburger Bahnhofs bezeichnete, während ihm bekannt war, daß der spätere, weit höhere Kostenschlag damals bereits an das Staatsministerium abgesandt war, das halte auch er, in Uebereinstimmung mit dem Eisenbahnausschuße, für unfahbar.

Abweichungen von der Geschäftsordnung seien allerdings vorgekommen, so oft aber solche glaubhaft zu seiner Kenntniß gelangt seien, habe er, wie er aus den Akten nachweisen könne, stets den Eisenbahndirektor aufmerksam gemacht und Abhülfe verlangt. Daß dieses fruchtlos gewesen, sei einer

der Gründe, welche zur Lösung des Verhältnisses geführt hätten. Es sei richtig, daß die Berichte der Eisenbahndirektion öfters nur von dem Direktor und nicht, wie nach der Geschäftsordnung vorgesehen, zugleich auch von dem betreffenden Departementair unterzeichnet worden seien; er habe hieraus anfangs keinen Verdacht entnommen, da sich die bezügliche Bestimmung der Geschäftsordnung wegen der häufigen dienstlichen Abwesenheit der Direktionsmitglieder doch nicht ganz durchführen lasse. Als ihm aber bekannt geworden, daß das öftere Fehlen der zweiten Unterschrift seinen Grund darin hatte, daß der Departementair bei der Abfassung des Berichtes überall nicht mitgewirkt habe, da sei er eingeschritten und habe verlangt, daß die Vorschrift wegen der zweiten Unterschrift künftig genau befolgt, event. der Grund der Verhinderung des Decernenten angegeben werde.

Daß, wie der Abg. Hoyer meine, die Eisenbahndirektion dem Staatsministerium über den Kopf gewachsen sei, könne er nicht einräumen. Es sei richtig, daß der ehemalige Eisenbahndirektor nach seiner eigenthümlichen Auffassung von seiner Stellung mehrfach in einer Weise operirt habe, die sich der Kontrolle des Staatsministeriums entzog; dies sei aber Schuld der Verhältnisse. Wo es zu seiner, des Ministers, Kenntniß gekommen sei, daß der Eisenbahndirektor die vom Staatsministerium gegebenen Instruktionen überschritten habe, sei er stets sofort eingeschritten und habe Remedur eintreten lassen. Er habe sich daher bei gewissenhafter Prüfung keine Vorwürfe zu machen.

Der Berichterstatter Abg. **Hoyer** stellt den Zusatzantrag:

Dem Antrage **Nr. 1** des Ausschusses in der dritten Zeile hinter „ersuchen“ hinzuzufügen „unter Einholung eines Rechtsgutachtens“.

Abg. **Jaspers**: So sympathisch ihn auch die Aeußerungen des Herrn Ministers berührt hätten, so sei er dadurch doch nicht nach allen Richtungen hin befriedigt. Auf Einzelheiten einzugehen, würde ihn zu weit führen, auch beherrsche er dazu die schwierige Materie nicht gründlich genug. Er wolle nur darauf aufmerksam machen, wie groß die Erregung im Lande sei, wie ernst allgemein die Sache aufgefaßt werde; in den breiten Massen des Volkes könne man es naturgemäß nicht verstehen, wie es möglich war, daß ein Beamter Derartiges thun und dann noch mit einem Wartegelde abziehen konnte, daß er in einem verhältnismäßig hohen Alter angestellt und nach wenigen Jahren unglücklicher Thätigkeit mit einer Rente entlassen werden konnte. Die Masse des Volkes behandle selbstverständlich die Sache vorwiegend als eine persönliche, darum sei schon im Interesse der allgemeinen Beruhigung die Einleitung des dienstgerichtlichen Verfahrens, selbst wenn dasselbe wenig Erfolg verspreche, dringend zu wünschen. Man möge dabei erwägen, daß schon jetzt Stimmen laut würden, welche sprächen, das dienstgerichtliche Verfahren werde nur deshalb nicht eingeleitet, weil die Staatsregierung die Vertheidigung des angegriffenen Vormann scheue. Er selbst glaube dies zwar nicht, habe es aber von verschiedenen Seiten gehört und fürchte, daß diese Meinung leicht breiteren Boden gewinnen könnte, was er sehr bedauern würde. Solchem Mißtrauen müsse der Boden entzogen

werden. Ob das Verfahren einen Erfolg habe, möge ja zweifelhaft sein, namentlich da die Regierung sich durch die Dispositionsstellung etwas präjudicirt haben möchte. — Andererseits müsse es aber doch im Interesse des auf's Schärffste angegriffenen Beamten selbst liegen, daß ihm Gelegenheit zur Vertheidigung gegeben werde. Darum bitte er, den früheren Eisenbahndirektor, wenn irgend möglich, vor dem Dienstgericht zur Verantwortung zu ziehen. — Unter allen Umständen müsse aber ein civilrechtliches Verfahren eingeleitet werden. Die Folge, daß dem Beamten sein Vermögen und ein Theil seines Wartegeldes entzogen werde, sei zwar eine Härte, die er aber, wenn das Gericht gegen ihn spreche, voll verdient habe. Es würde ein Exempel dafür sein, daß die Verantwortlichkeit des Beamten nicht bloß auf dem Papier stehe.

Minister **Jansen** etc. stellt es dahin, ob das dienstgerichtliche Verfahren noch eingeleitet werden könne, und verspricht diese Frage zu prüfen. Er verwahrt sich gegen die mögliche Unterstellung, als wenn die Staatsregierung die Vertheidigung des Eisenbahndirektors scheute. Uebrigens sei demselben vor seiner Dispositionsstellung gemäß Art. 47 c. des Civilstaatsdinergegesetzes im vollen Maße Gelegenheit gegeben worden, sich zu vertheidigen.

Abg. **Schröder** stimmt dem Abg. Jaspers darin bei, daß das dienstgerichtliche und das civilrechtliche Verfahren gegen den Eisenbahndirektor einzuleiten sei, und zwar nicht bloß darum, weil über den Gegenstand im Lande Klarheit geschaffen werden müsse, sondern auch aus folgendem Grunde. Der Abg. Jürgens habe erklärt, daß der Landtag die Staatsregierung stützen wolle, dem stimme Redner bei; solle aber diese Stütze wirksam sein, dann müsse auch das Ansehen der Staatsregierung erhalten bleiben, dieses leide aber, wenn ein ihr unterstellter Beamter sich ein Verhalten, wie hier der Eisenbahndirektor, zu Schulden kommen lasse, ohne dafür disciplinarisch zur Verantwortung gezogen zu werden. Was die Frage nach einer civilrechtlichen Verfolgung Vormanns angehe, die der Herr Minister als eine Opportunitätsfrage bezeichne, so müsse er doch darauf dringen, daß auch auf diesem Wege vorzugehen versucht werde. Uebrigens sei im Volke die Ansicht verbreitet, daß auch noch andere Beamte schuldig seien; ob dies wahr sei, übersehe er zur Zeit nicht, er stelle es aber zu einer gerechten Prüfung, ob es noch jetzt im Dienste des Staates Beamte gebe, die ihren dienstlichen Aufgaben nicht gewachsen seien, und ob es nicht geboten sei, die Beamten, die die Stelle, welche sie bekleideten, nicht bekleiden sollten, nöthigen Falls durch Pensionirung aus dem Dienste zu entfernen. Ferner schließe er sich der Forderung des Abg. Hoyer, die Revision auf eigene Füße zu stellen, durchaus an: nur eine selbständige Kontrol-Stelle könne und werde wirklich kontroliren. Wenn der Herr Minister die Ueberlastung des Revisionsbüreaus hervorhebe, so habe man im Gegentheil im Publikum den Eindruck, daß die Eisenbahnbüreaubeamten nicht allzu sehr überlastet seien. Redner faßt endlich die Forderungen, die der Landtag an die Staatsregierung zu machen habe, dahin zusammen: verbesserte Aufsicht und Kontrolle, civilrechtliche und disciplinarische Verfolgung Vormanns, verstärkte Einwirkung des Landtages auf die Geschäfte der Eisenbahn und die Staatsgeschäfte

im Ganzen; in der letzteren Richtung behalte er sich noch weitere Ausführungen vor.

Abg. Meyer: Wie die Vorredner, so habe auch er bei Einsicht in die Vorlagen einen geradezu niederschmetternden Eindruck erhalten; zwar sei die Thatsache, daß der Eisenbahndirektor wegen Unregelmäßigkeiten in seiner Geschäftsführung zur Disposition gestellt worden, schon vorher bekannt gewesen, auch seien im Publikum allerlei Gerüchte umgegangen von Ueberschreitungen der Voranschläge, von ungenehmigten Ausgaben u. a., aber dieses seien bis dahin eben nur Gerüchte gewesen, bei denen noch immer die Hoffnung blieb, daß die wirklichen Thatsachen ihnen nicht entsprächen. Die Vorlagen aber hätten ergeben, daß die Thatsachen hinter den Gerüchten nicht allein nicht zurückgeblieben, sondern sie noch überträfen.

Der weitere Eindruck, den die Vorlagen verursachten, sei der gewesen, daß allgemach das Eisenbahnwesen einen Umfang und eine Ausdehnung angenommen habe, daß es dem Staate gewissermaßen über den Kopf zu wachsen drohe, namentlich wenn man erwäge, daß ähnlich bedauerliche Vorkommnisse die Vertretung des Landes auch früher schon beschäftigt.

Er sei daher anfangs überzeugt gewesen, daß der Landtag sich nur sehr zögernd für die Nachbewilligungen aussprechen würde. Durch die sorgfältige und eingehende Prüfung indessen, die die Vorlagen im Ausschusse erfahren hätten, desgleichen durch die Ausführungen des Herrn Ministers sei eine gewisse Beruhigung bei ihm eingetreten, so daß er jetzt im Stande sei, im Wesentlichen für die Annahme der Vorlagen zu stimmen.

Was nun den gegenwärtigen Ausschußbericht anlange, so schließe er sich bezüglich des Antrags *N^o 1* den Vorrednern **Abg. Hoyer**, **Saspers**, **Jürgens** und **Schröder** an; es sei der Masse des Volks geradezu unverständlich, daß bei uns Gesetze und Zustände bestünden, die ein disciplinarisches und ein civilrechtliches Verfahren im vorliegenden Falle unmöglich machen sollten; er richte daher die dringende Bitte an die Staatsregierung, den Antrage Folge zu geben. Mit dem Zusatz: „unter Einholung eines Rechtsgutachtens“ sei er einverstanden.

Zu dem Antrage *N^o 2* sei er der Meinung, daß die Durchführung der beabsichtigten Maßregeln wesentlich geeignet seien, für die Zukunft Ueberschreitungen vorzubeugen, aber die Einrichtung einer Kontrolle habe nur dann Bedeutung, wenn die Kontrollstelle unabhängig sei; der gegenwärtige Zustand, wonach selbe unter der Eisenbahndirektion stehe, sei geradezu unnatürlich.

Im Uebrigen würden sich unsere gesammten Staats- und Finanzverhältnisse wesentlich einfacher gestalten, wenn der Staat mit den Finanzen der Eisenbahn gar nichts zu thun hätte. Er stelle in dieser Richtung folgende Idee, ohne für jetzt deren Durchführung zu verlangen, zur geneigten Erwägung anheim: Ob es nicht möglich sei, daß der Staat unter Vorbehalt der Oberleitung und gegen einen den jetzigen Einkünften entsprechenden Pachtbetrag den Betrieb der Eisenbahnen an eine Privatgesellschaft in Pacht gebe, wie dies auch in Holland Praxis sei. Die Ausführung dieser Idee möchte ihre Schwierigkeiten haben, für unmöglich aber halte er sie nicht. — Wenn beide Kon-

trahenten sich gut dabei stünden, was bliebe dann noch zu wünschen übrig? Etwas kleine Uebelstände, die sich daraus ergeben möchten, könne man gerne in den Kauf nehmen gegen die damit verbundene durchgreifende Vereinfachung. — Es sei dies übrigens nur eine hingeworfene Idee; Redner habe sie hier heute nur deshalb schon zum Ausdruck bringen wollen, weil er nicht wisse, ob er dem nächsten Landtage angehören werde.

Er stimme für die Ausschußanträge.

Reg.-Comm. Regierungsrath Becker: Ueber die Behauptung der Herren **Abg. Schröder** und **Meyer**: nur durch eine selbständige Kontrollstelle könnte es verhindert werden, daß Gelder verausgabt werden, die nicht bewilligt sind, könne man verschiedener Meinung sein, jedenfalls aber gehe der **Abg. Meyer** zu weit, wenn er sage, das Gegentheil sei unnatürlich. Bei anderen Staatsbahn-Verwaltungen stehe das Revisionsbureau auch unter der Direktion. Seitens der Staatsregierung sei schon darauf hingewiesen, daß, um künftigen unliebsamen Vorgängen vorzubeugen, die Bestimmungen des Rechnungsplans für die Eisenbahn-Verwaltung verschärft seien und ferner noch eine grundlegende Reform ins Leben treten werde, nämlich die Maßregel, daß das Revisionsbureau auf seine eigentliche Aufgabe: die Revision der Rechnungen, beschränkt, und davon die Aufstellung der Rechnungen und das Rechnungswesen der Materialverwaltung losgelöst werde.

Abg. Schulze erwidert dem Vorredner, daß, wenn man in anderen Staaten ein direkt unter dem Staatsministerium stehendes Kontrollbureau entbehren könne, dieses doch in Oldenburg anders liege. Er sehe in einer derartigen Organisation das einzige Mittel, um Uebergriffe, wie sie bisher häufig gewesen seien, — er erinnere nur daran, daß der frühere Eisenbahndirektor **Buresch** eine Million für Nordenham ohne Wissen des Ministers ausgegeben habe, — für die Zukunft zu vermeiden. Es müsse eben nothwendig eine Einrichtung getroffen werden, wonach alle Ausgaben, die die Eisenbahn mache, dem Minister sofort bekannt würden.

Das Schlußwort erhält:

Der Berichterstatter **Abg. Hoyer:** Wenn Herr Regierungsrath **Becker** den Bahnkörper zwischen Nordenham und dem Flagbalgerstel als ein wünschenswerthes Ausziehgeleise bezeichne, so werde diese Ansicht vielleicht nach 25 Jahren zutreffen aber nicht jetzt. — Die **Meyer'sche** Idee sei interessant anzuhören, aber doch nicht ernstlich ins Auge zu fassen. — Die Meinung des Herrn Ministers keinen Erfolg haben werde, den Eisenbahndirektor zur Verantwortung zu ziehen, habe den Redner jetzt veranlaßt, den Zusatzantrag zu dem Antrage *N^o 1* zu stellen. Der Landtag selbst sei nicht in der Lage, die Rechtsfrage zu prüfen, weil ihm die Zeit und das ausführliche Material fehle, darum sei der einzig mögliche Ausweg, daß er die Staatsregierung auffordere, ein Rechtsgutachten darüber einzuholen.

Der Landtag sei gerne bereit, das Staatsministerium zu unterstützen und einer Krisis vorzubeugen, aber dann verlange er auch, daß das Staatsministerium auf die hier im Interesse des Landes geäußerten Wünsche eingehe.

Die Ausschußanträge:

Antrag *N* 1:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, eine genaue Untersuchung zu veranlassen, namentlich in Bezug auf die Frage, ob und inwieweit der letzte Eisenbahndirektor dienstgerichtlich oder civilrechtlich zur Verantwortung zu ziehen ist, auch dem nächsten ordentlichen Landtage das Ergebnis der Untersuchung mitzutheilen, mit dem Zusatz „unter Einholung eines Rechtsgutachtens“ nach dem Worte „ersuchen“ in Zeile 3 des Abklatzsches, und der

Antrag *N* 2:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten ordentlichen Landtage Mittheilung zu machen, welche Kontrollen eingeführt sind und in welcher Weise die Kompetenz der Eisenbahndirektion näher präcisirt ist,

werden hierauf einstimmig angenommen.

II. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse, sowie des Eisenbahn-Erneuerungsfonds in der Finanzperiode 1888/90.

Der Berichterstatter Abg. **Soyer** bemerkt, daß es in dem Bericht auf S. 108 des Abklatzsches in Zeile 10 von unten nicht „54 000“ sondern „540 000“ heißen müsse.

Der Ausschußantrag:

Der Landtag wolle vorstehend verzeichnete Hochbauten nachträglich genehmigen, sowie zu den vorliegenden Voranschlagsüberschreitungen soweit erforderlich nachträglich seine Zustimmung erteilen,

wird ohne Debatte angenommen.

III. Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben der Staatsregierung vom 15. Januar 1893, betr. Mehranwendung für Herstellung der Pier- und sonstigen Anlagen auf Bahnhof Nordenham im Jahre 1891 und 1892.

Zunächst erhält das Wort der

Berichterstatter Abg. **Groß**: Er habe zunächst auf einen Irrthum in dem Ausschußbericht aufmerksam zu machen. Die auf S. 128 des Abklatzsches im letzten Absatze erwähnte Grundpacht von 30 *ſ* pro qm beziehe sich bloß auf die Schuppen der Firma Schwoon & Co., der Lloyd zahle nur 10 *ſ*. Derselbe zahle für einen offenen Lagerplatz nebenan auch 30 *ſ* pro qm und habe er anzunehmen geglaubt, daß der Lloyd für den bedeckten Raum mindestens dasselbe zahle, nachträglich sei ihm mitgetheilt, daß dieses irrthümlich sei.

Man habe hier wieder einmal das alte Lied, das ewig neu bleibe: die Ueberschreitung der Voranschläge bei durch die Baudirektion ausgeführten Wasserbauten. Immer und immer habe der Eisenbahnausschuß Vorsicht anempfohlen, immer und immer wieder habe die Staatsregierung gesagt, daß bei Aufstellung der Kostenanschläge mit großer Sorgfalt verfahren werde. Bei dieser bedeutenden Ueberschreitung des Voranschlags falle noch besonders erschwerend ins Gewicht, daß 3 Monate vor der Verhandlung über die Verlängerung des Lloydpiers, der erste Lloydpier, ein durchaus gleichmäßiges Bauwerk, fertig geworden sei, der Ausschuß deshalb, nachdem der Eisenbahndirektor erklärte, er sei mit

den veranschlagten Kosten ausgekommen und auf Grund der gemachten Erfahrungen seien die Kosten der Verlängerung sorgfältig veranschlagt, nicht habe umhin können, dieser Versicherung Glauben zu schenken. Und nun stelle sich heraus, daß die Kosten des ersten Piers reichlich 60 000 *M.* höher wie der Voranschlag gewesen und die Kosten der Verlängerung gar reichlich 179 000 *M.*, fast $\frac{1}{3}$ mehr wie veranschlagt, gewesen seien!

Dies sei nur dadurch zu erklären, daß dem Eisenbahndirektor die Kosten des ersten Piers, obgleich wie gesagt derselbe 3 Monate vor der Verhandlung über die Verlängerung dem Verkehr übergeben sei, gar nicht bekannt gewesen, daß ferner gar keine wirkliche Veranschlagung der geplanten Verlängerung stattgefunden habe, sondern einfach in den Tag hinein gebaut worden sei. Nicht einmal eine Besichtigung des Ufers scheinere stattgefunden zu haben, so sei, wie ihm bekannt, man lustig von Süden zu bauen angefangen, sei dann an eine der Schlingen gekommen, welche der 2. Deichband zum Schutze der Ufer errichte und sei auf das Vorhandensein dieses doch so in die Augen fallenden mächtigen Bauwerks anscheinend erst aufmerksam geworden, als es nicht gelang, die eisernen Pfähle durch das Flechtwerk der Schlinge einzublasen und man genöthigt war, die Hilfe eines Bauunternehmers zur Ausführung eines wohl sehr kostspieligen Holzzwischenbaues anzunehmen, auch sei dann die Hilfe der Weserkorrektoren zur Wegbaggerung der besagten Schlinge angerufen worden, gewiß auch mit großen Kosten und leider zu spät, so daß noch jetzt zur Gefahr der Schifffahrt sich ein Theil der Schlinge außerhalb des Piers in die Weser erstrecke. Dies zur Illustration der ganzen Bauweise!

Im Uebrigen scheinere der Eisenbahndirektor weitere größere Pläne gehabt zu haben, denn nur damit ließe sich die Anschaffung von Materialien, die weit über das Maaß des Bedürfnisses hinausgegangen, erklären, so seien z. B. eine ganz kolossale Menge fertiger Pierpfähle übrig geblieben, ferner 189 Kubikmeter, sage Kubikmeter 3zöllige Bohlen, welche genügen würden, einen weiteren Pier von 300 Meter Länge und 8 Meter Breite zu bedecken!

Die gesammten übrig gebliebenen Materialien seien in der Vorlage auf *M.* 61 800 veranschlagt, Ausfälle seien dabei wohl nicht zu befürchten, da die sogen. Rammflotte, deren Anschaffungswerth zu reichlich 48 000 *M.* beziffert werde und welche nach der Aussage des Herrn Regierungscommissars sich in durchaus gutem Zustande befinde, gar nicht mit veranschlagt sei.

Im Uebrigen habe der Ausschuß, da ja das Geld doch einmal ausgegeben und an der Sache nichts mehr zu ändern sei, nicht umhin können, die Ueberschreitung zur Genehmigung zu empfehlen und bäte, er den Antrag desselben anzunehmen.

Abg. **Jaspers**: In der Vorlage und im Ausschußbericht sei von einem bedauerlichen, bei den Pierbauten in Nordenham vorgekommenen Unglücksfall die Rede, er bitte die Gelegenheit benutzen zu dürfen, diesen Fall hier von einer anderen, von der kriminellen Seite zu betrachten. Er sei sich wohl bewußt, daß man sich immer auf ein sehr delikates Gebiet begeben, wenn man im Landtage die Justizpflege zur Sprache bringe; für ihn sei im vorliegenden Falle

die Schwierigkeit um so größer, als er die Akten nicht in Händen gehabt habe und darum nur auf Gerüchte angewiesen sei. Er habe nicht die Absicht, einen Angriff gegen die Regierung oder den untersuchungsführenden Beamten zu unternehmen oder sonst irgend Jemand zu verdächtigen; sein Zweck sei nur, der Regierung Gelegenheit zu geben, sich gegen ein im Publikum aufkommendes Mißtrauen zu verteidigen. — Im August 1890 sei bei dem Pierbau plötzlich, bei stillem Wetter, ein Baugerüst gebrochen und 30—40 Arbeiter in die Weser gestürzt, 9 davon habe man als Leichen herausgezogen. Unter den Kameraden, bald auch in der weiteren Bevölkerung sei ein Wuthschrei darüber erschollen, die allgemeine Frage sei gewesen: Wer muß dafür büßen? Denn daß ein Schuldiger vorhanden, sei allgemein nicht bezweifelt worden. Der Bruch des Gerüstes lasse nur 2 Erklärungen zu: entweder sei die Konstruktion falsch oder das Material schlecht gewesen: in beiden Fällen liege ein Fehler der Bauverwaltung vor, der gesühnt werden müsse. Eine kurz darauf von der Oldenburger Zeitung gebrachte, von der Eisenbahndirektion herrührende Notiz: es sei Niemand schuld, habe geradezu wie eine Verhöhnung des Publikums erschienen, weil damals wegen Kürze der Zeit noch gar keine Untersuchung des Unfalls stattgefunden haben konnte. Aber schon damals sei das Mißtrauen wach geworden, daß überall nichts darnach kommen werde. Allerdings sei darauf die Staatsanwaltschaft eingeschritten, sie habe eine Besichtigung an Ort und Stelle vorgenommen und technische Gutachten eingefordert, die letzteren seien zu verschiedenen Ergebnissen gelangt; einer von den Gutachtern, ein hiesiger Ingenieur, welcher sich dahin ausgesprochen habe, daß allerdings ein Verschulden vorliege, habe nachher noch ein Privatgutachten einer auswärtigen Autorität zu den Akten liefern wollen, die Staatsanwaltschaft habe dieses aber zurückgewiesen. Er bemerke übrigens, daß er für diese Thatsachen nicht einstehen könne, da er sie nur gerüchtweise gehört habe. Weiter habe man sich dann erzählt, daß die Staatsregierung die über den Unglücksfall erwachsenen Akten eingezogen habe, daß dieselben bis an die höchste Stelle gelangt seien. Dann habe es auf einmal geheißt, die Untersuchung sei eingestellt. Nach seiner Meinung würde es richtiger gewesen sein, wenn die Staatsanwaltschaft die Sache der beschließenden Strafkammer unterbreitet hätte, dann wäre alles Mißtrauen vermieden worden sein, weil die Strafkammer ein unabhängiges richterliches Kollegium sei, während die Staatsanwaltschaft von dem Justizminister abhängig sei. — Gerüchtweise werde als der Schuldige nicht derjenige Unterbeamte bezeichnet, unter dessen Namen die Untersuchung geführt sei, sondern ein anderer, in nahen Beziehungen stehender, kurz zuvor ausgezeichnete Beamter, dessen Thätigkeit auch vorher schon im Publikum ungünstig beurtheilt worden sei. Durch die Einstellung des Verfahrens habe nun die Kritik freien Spielraum bekommen und sich zu den schärfsten Ausdrücken, bis zu dem Worte Kabinetts-Justiz, verfliegen. Er sei überzeugt, daß von der Justizverwaltung nicht auf den Gang der Untersuchung eingewirkt sei. Durch diese Erörterung habe er der Justizverwaltung Gelegenheit geben wollen, zu erklären, daß das Mißtrauen im Publikum unbegründet, und daß, soweit die Staatsregierung wisse, von keiner Seite auf den Gang der

Berichte. XXIV. Landtag, 2. Versammlung.

Untersuchung eingewirkt sei. Er bitte den hier anwesenden Herrn Minister Flor, eine bezügliche Erklärung abzugeben.

Minister Flor: Es sei vorgeschrieben, daß bei Untersuchungen gegen Beamte wegen Vergehen in Ausübung ihres Amtes die Staatsanwaltschaft an den Oberstaatsanwalt Bericht erstatte, in dessen Ermessen es gestellt sei, ob er dem Staatsministerium Mittheilung machen wolle. Im vorliegenden Falle sei diese Mittheilung gemacht, das Staatsministerium habe darauf an den Oberstaatsanwalt zurückgeföhrt, daß es keine Veranlassung finde, in den Lauf der Untersuchung einzugreifen.

Wie er aus den Ausführungen des Herrn Abg. Jaspers entnommen habe, gehe im Publikum das Gerücht, daß die Einstellung der Untersuchung durch eine Einwirkung der Staatsregierung veranlaßt worden sei; es wäre nun aber doch in der That im höchsten Grade bedenklich gewesen, in dieser Sache aus nebensächlichen, etwa aus Verwaltungsgründen, auf den Gang der Untersuchung einzuwirken, es wäre dies zugleich höchst kurzfristig gewesen, denn man würde dadurch, was man vielleicht hätte vermeiden wollen, erst recht hervorgerufen haben. Solange er die Justizverwaltung geleitet, und seines Wissens auch früher, sei niemals vom Minister in eine anhängige Untersuchung eingegriffen worden. — Der Herr Abg. Jaspers finde es auffällig, daß die Staatsanwaltschaft hier keine gerichtliche Voruntersuchung beantragt habe. Nach den Vorschriften der Strafprozeßordnung sei dies nicht auffällig. Denn darnach könne eine Voruntersuchung nur dann stattfinden, wenn eine bestimmte Person soweit belastet sei, daß sie als Beschuldigter bezeichnet werden könne, wenn das nicht zu erreichen sei, so müsse die Staatsanwaltschaft die Untersuchung weiterführen oder, wenn kein Erfolg zu erwarten sei, einstellen. Diese Bestimmung sei eine scharf aus dem Anklageprinzip gezogene Konsequenz, er halte sie für wenig glücklich, und die allerdings weniger konsequente Einrichtung des früheren Oldenburgischen Strafprozesses, wo auch ohne Nennung eines bestimmten Beschuldigten generell eine Voruntersuchung stattfinden konnte, für zweckmäßiger, namentlich in Fällen wie dem vorliegenden. Die Einzelheiten dieses Falles habe er nicht so genau im Gedächtniß, um näher und mit Sicherheit darauf eingehen zu können. Nach Abschluß der Untersuchung seien die Akten eingefordert, um sie im Verwaltungsinteresse einzusehen; dabei sei er zu der Ansicht gelangt, daß, wenn auch nach dieser oder jener Richtung noch Untersuchungs-handlungen hätten vorgenommen werden können, doch das Resultat immer ein negatives geblieben wäre.

Reg.-Comm. Reg.-Rath **Becker** verweist wegen der vom Abg. Groß gemachten Berichtigung auf die Seite 27 der gedruckten Vorlagen und bemerkt, daß der Lloyd nur 10 s pro □m Pacht für diejenigen auf seine Kosten ausgeführten Baulichkeiten zahle, zu denen der Grund und Boden nicht aufgehöhrt worden sei. Der geringere Satz sei daher angemessen.

Die im Ausschußbericht auf S. 127 des Abklatzches erwähnten 355 000 M. sodann seien, wie aus der Vorlage hervorgehe, nur auf die nördliche und die südliche Pier-Erweiterung zu beziehen; für Querverbindung und Schrägverbindung sei nichts veranschlagt. Er wolle dies nur zur



Vermeidung von Zweifeln bemerken, sachlich mache es keinen Unterschied.

Berichterstatter Abg. **Groß**: Er habe absichtlich 688 m, also die ganze Länge des jetzt vorhandenen Piers, hineingesetzt, um zu illustrieren, daß die Eisenbahndirektion hätte wissen müssen, daß mit einer Schrägverbindung nach dem Lande der Betrieb nicht aufrecht zu erhalten sein werde und daß bei einer solchen Länge des Piers die nördliche Querverbindung schon um der Festigkeit des Piers willen nötig sein werde.

Abg. **Jürgens** bestätigt zunächst den vom Abg. **Jaspers** geschilderten Eindruck, den der Nordenhamer Unglücksfall im Lande allgemein gemacht habe. Nach den Erklärungen des Herrn Ministers sei zwar anzunehmen, daß keine strafbare Handlung im Sinne des Strafgesetzbuches vorliege. In der seiner Zeit von der Großherzoglichen Eisenbahndirektion erlassenen offiziellen Bekanntmachung über die Vorkommnisse in Nordenham war aber eine Anklage gegen die Bauleitung enthalten, indem darin der Unglücksfall insbesondere auf den Umstand zurückgeführt wurde, daß durch das Anhäufen der Arbeiter an einem Plage des Gerüstes zur Abgabe ihrer Werkzeuge dasselbe zu schwer belastet und deshalb eingestürzt sei. Der Unglücksfall scheine hiernach dadurch verursacht zu sein, daß viele Arbeiter sich nach demjenigen Punkte des Gerüstes, wo die Kisten mit dem Arbeitszeug angebracht waren, zusammendrängten. Diesen Zusammenlauf hätte aber die Bauleitung, wenn sie dort solche Anlagen anbrachte, vorher bedenken und die geeigneten Vorkehrungen treffen müssen. Dadurch, daß dieses unterlassen sei, habe der den Bau leitende Beamte eine derartige Unfähigkeit bewiesen, daß man ihn nothwendig hätte zur Rechenschaft ziehen und sich nicht mit seiner Verletzung hätte begnügen müssen; unfähige Beamte solle man lieber zur Disposition stellen als weiterarbeiten lassen.

Minister **Jansen** Exc.: Der Minister des Innern habe nach Einstellung der Untersuchung die Akten daraufhin eingesehen, ob für ihn ein Grund zum Einschreiten vorliege. Aus den Akten habe er die Ansicht gewonnen, daß nach dem Ergebnis der Untersuchung keinem Beamten, auch der Bauleitung nicht, ein Vorwurf zu machen sei; darum habe er sich darauf beschränken müssen, Maßnahmen zu treffen, um für die Zukunft derartige Vorfälle thunlichst unmöglich zu machen.

Der Antrag des Ausschusses:

der Landtag wolle die Erhöhung der für die Erweiterung der Pier-, Gleis- und sonstigen Anlagen in Nordenham bewilligten Mittel um *M.* 178 939,84 nachträglich genehmigen und sich damit einverstanden erklären, daß diese Ueberschreitung zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds verrechnet wird,

wird hierauf angenommen.

IV. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Ueberschreitungen des Erneuerungsfonds.

Zunächst erhält das Wort:

Berichterstatter Abg. **Soyer**: Vorab bemerke er, daß in dem Ausschußberichte auf S. 205 des Abklatsches aus Versehen der Posten: „Nr. 54 de 1893 Errichtung eines Gebäudes für Diensträume in dem Garten des Eisenbahn-

Direktions-Gebäudes in Oldenburg 8000 *M.*“ weggelassen worden sei.

Er sei nicht in der Lage, zu allen einzelnen Nummern der Anlagen Aufklärung zu erteilen, könne aber die Versicherung abgeben, daß der Ausschuß sich seiner mühseligen Arbeit mit eingehender Sorgfalt unterzogen habe. Im einzelnen nehme er auf den schriftlichen Bericht Bezug. Er freue sich, daß der Erneuerungsfonds, der die Zwecke, zu denen er geschaffen, doch nie recht erfüllt habe, jetzt in den letzten Zügen liege.

Man brauche aus der Vorlage der Staatsregierung nur den Passus herauszugreifen, der über Ausführungen handle, die unter Position B III 8 fallen, um sich zu sagen, daß es in der bisherigen Weise nicht weiter gehen könne. Das Staatsministerium gebe jetzt, wenn man zwischen den Zeilen lese, zu, daß die technischen Untersuchungen früher nicht so ange stellt seien, wie es hätte geschehen müssen, daß namentlich die Voranschläge und Kostenanschläge nicht mit der nöthigen Sorgfalt ausgearbeitet worden seien. Der Ausschuß sei schon vor Jahren dieser Ansicht gewesen und freue sich, daß das Staatsministerium ihm darin jetzt, allerdings leider zu spät, beitrete. Es sei eine Nichtachtung des Landtages, wenn man z. B. für eine Position die Summe von 500 000 *M.* verlange und dabei sage, daß die Berechnung auf gründlicher Veranschlagung beruhe, dann statt dessen eine Million aus gebe, und schließlich nach 2 Jahren noch weitere 500 000 *M.* mehr verlange. Die Rücksicht auf das Bewilligungsrecht des Landtages werde dabei ganz außer Acht gelassen. Unsere Techniker legten es geradezu darauf an, das Vertrauen des Landtages zu verlieren, entweder seien sie ihrer Aufgabe nicht gewachsen oder es sei ihnen nicht Ernst damit. Die Vorlage 11 weise eine so mangelhafte Untersuchung des Oberbaues, ein solches Maß von Unkenntniß der erforderlichen Bedürfnisse für Erweiterungen und Ergänzungen auf, daß man sagen müsse: So etwas darf nicht vorkommen! Im Ausschuß habe man auch eingehend über die Thätigkeit der Bezirksinspektoren verhandelt. — Der Ausschuß halte es für unzweckmäßig, wenn den vier Bezirksinspektoren neben ihren eigentlichen Obliegenheiten auch noch die Aufsicht über größere Bauten, z. B. in Nordenham, wie auch über den Bau neuer Bahnen, übertragen werde. Dieselben seien nach ihrer Instruktion verpflichtet, ihre Strecken 1- bis 2mal monatlich zu begehen, thatsächlich solle dies, wie der Herr Minister früher einmal im Landtage erklärt habe, noch häufiger geschehen; es sei diese häufigere Begehung, wie auch eine Ueberwachung der Strecken bis ins Kleinste im Interesse der Betriebssicherheit geboten. Wenn ihnen nun daneben die Aufsicht über Bauten übertragen werde, so müsse nothwendig bei der Länge der Strecken entweder die Streckenaufsicht, oder die Bauaufsicht leiden. Ein monatlich 2maliges Begehen der Strecke, wie es von dem Herrn Minister s. Zt. als durchaus nothwendig hingestellt sei und vom Ausschuß auch für erforderlich erachtet wird, sei dann kaum ausführbar.

Was nun die einzelnen Anträge betreffe, so hoffe der Ausschuß zwar, daß in Folge der Anstellung des Referenten beim Ministerium die Kostenanschläge künftig mit mehr Sorgfalt aufgestellt werden würden; nach den gemachten Erfahrungen aber könne man es dem Ausschuß nicht ver-

denken, wenn er zunächst noch etwas mißtrauisch sei und daher den

Antrag *N*. 1 stelle:

der Landtag wolle beschließen, die Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, die Kostenanschläge der Eisenbahndirektion einer sachverständigen Revision unterziehen zu lassen, bevor dieselben an den Landtag gelangen.

Was den Antrag *N*. 2 betreffe:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten ordentlichen Landtage geeignete Vorschläge zu machen, die eine jährliche Festsetzung der Voranschläge der Eisenbahnbetriebskasse und des Eisenbahnaufwands ermöglichen,

so sei allerdings nicht zu verkennen, daß, wenn der Eisenbahndirektion der gute Wille fehle, wenn sie eigenmächtig vorgehe und es an einer ordentlichen Kontrolle mangle, auch bei jährlicher Festsetzung des Eisenbahnbudgets Ueberschüsse vorkommen könnten. Mit der 3jährigen Feststellung aber gehe es auf keinen Fall so weiter. Es träten oft plötzliche Bedürfnisse hervor, die auf 3 Jahre nicht voraussehen seien, denen aber, manchmal im Interesse der Eisenbahnverwaltung selbst, entsprochen werden müsse. Selbstredend könne das auch bei jährlicher Feststellung des Eisenbahnbudgets passiren, aber bei weitem nicht in dem Maße wie bisher. Der für 3 Jahre aufgestellte Voranschlag sei gar kein Voranschlag mehr, sondern völlig ein Griff ins Dunkel. Es würden regelmäßig erhebliche Summen bewilligt, aber die Regierung binde sich erfahrungsmäßig nicht daran, weder was die Summen, noch was den Zweck anbelangt. Dadurch würden Ueberschreitungen so häufig, daß das Bewilligungsrecht des Landtages geradezu illusorisch werde. Darum sei es nothwendig, das Eisenbahnbudget jährlich festzusetzen; dasselbe lasse sich nach Ansicht des Ausschusses sehr wohl aus dem Gesamtbudget aussondern. Erst nach dieser Errungenschaft werde man wieder freudig an die Arbeit im Eisenbahn-Ausschusse herantreten können.

Redner bittet endlich die Regierung, das finanzielle Ergebnis der Ausschachtung des Süßwasserkanals dem nächsten ordentlichen Landtage mitzuthemen.

Minister **Jansen** *Ex.*: Die Staatsregierung habe in der Vorlage einen gedrängten Rückblick über die Geschichte des vor 18 Jahren gegründeten Erneuerungsfonds gegeben; daß derselbe seinem Zwecke in sofern nicht genügt habe, als es nicht gelungen sei, eine hinreichende Reserve anzusammeln, sei nicht lediglich Schuld der Staatsregierung, wie es im Ausschußberichte heiße, vielmehr liege es daran, daß die Mittel dieses Fonds im Einverständnis zwischen Staatsregierung und Landtag für Erweiterungen und Ergänzungen mehr in Anspruch genommen worden sei, als seinem eigentlichen Zwecke entsprochen hätte. Trotzdem würde der Fonds jetzt für die laufende Finanzperiode noch gereicht haben, wenn es nicht wider Erwarten in Folge der Verkehrszunahmen der letzten Jahre angezeigt gewesen wäre, mit der Erneuerung des Oberbaues und mit dem Umbau des Bahnhofs in Oldenburg rascher vorzugehen; nur auf diesem Punkte liege die Ueberschreitung. Diese Mehrkosten hätten hauptsächlich den Anlaß zur Berufung des außerordentlichen Landtages gegeben, man habe sie bei Aufstellung

des letzten Voranschlags nicht voraussehen können, könne sie aber jetzt nicht vermeiden. Es dränge sich die Frage auf: hätte man das vor 18 Jahren nicht ändern können? Die Antwort laute: Ja, das hätte man; es wäre richtiger gewesen, das Kapital der Ergänzungen und Erweiterungen ganz aus dem Plan des Erneuerungsfonds auszuschneiden und diesen auf die eigentliche Erneuerung und die Ansammlung eines Reservefonds zu beschränken. Daß man damals nicht darauf verfallen sei, habe seinen Grund in durchschlagenden finanzpolitischen Erwägungen: man würde sonst die Mittel für Neuanlagen und Ergänzungen stets durch Anleihen haben aufbringen müssen, und dadurch wäre die Staatsschuld noch weiter erhöht worden, während man so bei eintretendem Bedürfnis auf die bereiten Mittel des Erneuerungsfonds greifen könnte.

Was sodann die getadelte Ungenauigkeit der Kostenanschläge betreffe, so sei allerdings die Eisenbahndirektion nicht von Vorwurf freizusprechen. Die Staatsregierung sei dem erwähnten Uebelstande gegenüber in einer schwierigen Lage, da eine technische Prüfung der Anschläge beim Staatsministerium nicht möglich sei, er werde aber auf administrativem Wege auf eine genauere Ausarbeitung der Kostenanschläge hinwirken, was bei der jetzt verstärkten Einwirkung des Staatsministeriums auf die Geschäfte der Eisenbahndirektion sich leichter durchführen lassen werde, als bisher. Den Antrag *N*. 1 werde das Staatsministerium gerne prüfen und somit möglich berücksichtigen, er gebe aber anheim, die dem nächsten Landtage zu machenden Vorlagen abzuwarten, indem er hoffe, daß diese den Wünschen des Landtages genügen werden.

Die Thätigkeit der Bezirksinspektoren sei genau durch eine Dienstanzweisung geregelt. Daß ihre Verwendung zur Beaufsichtigung von Bauten manches gegen sich habe, sei nicht zu verkennen, dieses Verfahren werde aber durch den Mangel an anderen geeigneten technischen Kräften veranlaßt. Er werde künftig in jedem einzelnen Falle erwägen, ob eine derartige Heranziehung derselben zu Nebenfunktionen möglich, oder ob es geboten sei, hierfür andere Kräfte zu gewinnen. Bisher habe das Staatsministerium den Anträgen, die die Eisenbahndirektion in dieser Richtung gestellt habe, entsprochen.

Der Antrag *N*. 2 habe vom Standpunkte des Departements des Innern manche Vorzüge, hänge aber eng zusammen mit der Frage nach den Budgetperioden für das gesammte Budget, und sei davon nicht zu lösen.

Abg. Ahlhorn ist für den Antrag *N*. 1. Er glaube nicht, daß die Bezirksinspektoren mehrmals monatlich ihre Bahnstrecken begingen, er habe wenigstens noch niemals einen auf dem Bahnkörper gehen sehen. Die bezügliche Vorschrift müsse daher besser gehandhabt werden. Mit der Bauaufsicht hätten sie soviel nicht zu thun, die könnten sie unterwegs auf ihren Reisen wohl abmachen; aber sie thäten ihre Pflicht nicht: wenn alle Unterbeamten so viel arbeiteten wie die Minister, so würde man nicht darüber zu klagen haben, daß die vorhandene Geschäftslast nicht bewältigt werden könnte. Er sei dafür, die Beamten gut zu bezahlen, aber dafür müßten sie auch etwas leisten; darum halte er es für richtig, möglichst alles in Akkord zu geben, dabei stehe sich der Staat und auch die Arbeiter besser.

Was den Antrag *N^o 2* betreffe, so werde er, obgleich er ein Feind einjähriger Finanzperioden sei und sie immer bekämpft habe, für diesen Antrag stimmen, vorausgesetzt, daß keine weiteren derartigen Anträge gestellt würden, da darnach die Eisenbahnangelegenheiten alle Jahr bewilligt werden sollten.

Abg. Schröder: Diese Vorlage sei insofern von allen die wichtigste, als sie Klarheit darüber schaffe, welche Summen in den letzten Jahren nöthig gewesen seien, welche Ueberschreitungen stattgefunden hätten, und welche Beträge noch erforderlich seien. Sie erbringe den Beweis, daß es bisher nicht möglich gewesen sei, die Voranschläge für 3 Jahre auch nur mit einiger Sicherheit aufzustellen. Daraus ergebe sich die Nothwendigkeit, das Eisenbahnbudget alljährlich festzusetzen. Wenn der Herr Minister die Loslösung der Eisenbahnfinanzen aus dem übrigen Staatshaushalt für nicht wohl möglich halte, so gebe es nur einen Ausweg: man dürfe nicht auf halbem Wege stehen bleiben, sondern müsse ganze Arbeit machen, indem man mit der Einwirkung des Landtages auf die Eisenbahnfinanzen zugleich seine Einwirkung auf das Budget überhaupt stärke; man müsse, von der in Art. 145 des Staatsgrundgesetzes gegebenen Möglichkeit Gebrauch machend, allgemein die dreijährige Finanzperiode in eine einjährige verwandeln und dadurch dem Landtage die Möglichkeit geben, jedes Jahr von dem Stande der Staatsfinanzen Kenntniß zu nehmen und Kontrolle zu üben, in einer Weise, wie es seinen Wünschen und seinem Ansehen entspreche. Die gegenwärtige Vorlage zeige, daß unter Umständen eine Nichtachtung des Landtags-Votums eintreten könne, die der Landtag sich nicht gefallen lassen dürfe. Wenn sich die Einführung einjähriger Finanzperioden im Wege der gewöhnlichen Gesetzgebung nicht ermöglichen lasse, so dürfe man selbst vor einer Abänderung des Staatsgrundgesetzes zu diesem Zwecke nicht zurückschrecken.

Redner beantragt:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten ordentlichen Landtage, bei dessen Zusammentritt, sofort eine Vorlage zu machen, welche auf Grund des Art. 145 des Staatsgrundgesetzes bestimmt, daß unter Beibehaltung der dreijährigen Wahlperiode nicht nur alljährlich ein ordentlicher Landtag stattzufinden habe, sondern auch die im Art. 190 des Staatsgrundgesetzes auf drei Kalenderjahre festgesetzte Finanzperiode in eine einjährige umgeändert werde.

Die Gründe, die für diesen Antrag sprächen, faßt er wie folgt zusammen: 1) Die Rücksicht auf das Eisenbahnwesen: dort sei eine jährliche Aufstellung des Voranschlags ganz unumgänglich nothwendig, 2) den Umstand, daß die Finanzen Oldenburgs wesentlich abhängig seien einerseits von den Zuschüssen vom Reich, andererseits von der Höhe der Matrikular-Beiträge, beides wisse man nicht auf 3 Jahre vorher. Bisher habe man die muthmaßlichen Beträge in den Voranschlag eingestellt, und sei mit diesem Griff einigermaßen gut ausgekommen, das werde aber in Zukunft wohl anders werden, da die Zuschüsse in Zukunft wohl geringer werden würden in Folge der Herabsetzung der Zölle, die Matrikular-Beiträge dagegen eher steigen als

fallen würden, 3) die Erwägung, daß das Land von dem Landtage erwarte, daß er seine Schuldigkeit thue, indem er eine ausgiebige Kontrolle über die Staatsfinanzen übe und damit sein Ansehen und seine Ehre wahre.

Der Schröder'sche Antrag wird mit zur Berathung gestellt.

Minister Seumann: Meine Herren! In Betreff des unter 2 vorliegenden Antrages hat sich selbstverständlich die Staatsregierung zwischen vorgestern und heute über ihre Stellung zu demselben noch nicht schlüssig machen können, Sie werden sich aber überzeugt halten können, daß, wenn Sie den Antrag annehmen, sein Gegenstand einer sorgfältigen Prüfung unterzogen werden wird. Mir für meine Person würde der Antrag im Allgemeinen ganz sympathisch sein, wenn er sich so leicht und einfach ausführen ließe, wie es auf den ersten Anblick nach seinem Wortlaut der Fall zu sein scheint. Aber, m. H., der in dem Antrage ausgesprochene Wunsch einer jährlichen Vorlegung und Feststellung des Eisenbahn-Budgets wird zunächst nur nach Aenderung unseres Staatsgrundgesetzes ermöglicht werden können, da ja bis jetzt der Eisenbahn-Voranschlag nur ein integrierender Theil unseres Gesamtvoranschlages ist, dieser aber verfassungsmäßig stets für 3 Kalenderjahre im Voraus festgestellt werden soll. Wenn aber durch Aenderung des Staatsgrundgesetzes die Abzweigung des Eisenbahn-Budgets ermöglicht werden sollte, dann würde es sich fragen, ob dann nicht der große Apparat des gesamten Landtags für das ganze Großherzogthum doch zu groß sein würde für den einen Zweck der Feststellung der Einnahmen und Ausgaben eines einzelnen Verkehrsunternehmens des Herzogthums. Ich möchte glauben, daß es dazu insbesondere der Mitwirkung der Abgeordneten aus den Fürstenthümern überall nicht bedürfen würde. Die Fürstenthümer selbst würden wohl gern auf die Mitwirkung ihrer Abgeordneten zu einem Gegenstande verzichten, der sie selbst so gut wie gar nicht berührt, und würden sie ohne Schaden die Kosten sparen können, die ihnen die Absendung ihrer Abgeordneten verursachen würde. Wenn sie diese Kosten auch nicht direkt zu tragen haben würden, vielmehr dieselben zunächst aus der Centralkasse des Großherzogthums zu bezahlen wären, so hätten sie doch ihren entsprechenden Antheil an diesen Centralausgaben in den sog. Quoten beizutragen, und würde sich dieser wohl annähernd mit den durch die Absendung ihrer Abgeordneten erwachsenden Mehrkosten decken. Auch möchte ich glauben, daß die Herren Abgeordneten aus den Fürstenthümern ihrerseits selbst lieber zu Hause bleiben würden, als daß sie alljährlich zur Sommer- oder Winterfrische nach Oldenburg kommen müßten, um hier das Eisenbahn-Budget für das Herzogthum mit festzustellen, was ihnen doch sachlich ferner läge und für sie kein so besonderes Interesse böte.

Was sodann den Antrag des Herrn Abg. Schröder auf einjährige Finanzperiode betrifft, so möchte ich doch bitten, diesen Antrag abzulehnen, und zwar wegen der mit einjährigen Budgets verbundenen größeren, erheblichen Weiterungen und Arbeitsvermehrungen, Zeitaufwendungen für alle Betheiligte und Kosten.

Zunächst würden die Kosten für die Landtage erheblich steigen. In den letzten 3 Finanzperioden haben dieselben



durchschnittlich etwa 39 000 *M.*, à Jahr 13 000 *M.* betragen. Rechnet man davon etwa 6000 *M.* für die Provinzialräthe ab, dann bleiben für die Finanzperiode ca. 33 000 *M.* Bei jährlichen ordentlichen Landtagen würde man diese Kosten auf mehr als das Aunderthalbfache, vielleicht mehr als das Doppelte veranschlagen können. Sodann würden durch die jährliche Aufstellung der Voranschläge die Arbeiten beim Staatsministerium so wachsen, daß noch mehrere Beamte dazu erforderlich sein würden, und ob auch selbst die Minister, vor allem der Minister des Innern, dann noch im Stande sein würden, die ihnen obliegende Geschäftsmasse zu bewältigen, möchte ich nicht ohne Weiteres mit Ja beantworten.

Wenn sodann der Herr Abg. Schröder die Einführung einjähriger Finanzperioden, insbesondere auch mit der Abhängigkeit unserer Finanzen vom Reiche, mit der Unsicherheit der dem Großherzogthum aus der Reichskasse zufließenden Einnahmen und der in die Reichskasse zu zahlenden Matrikularbeiträge begründet, welche deren jährliche Feststellung in unserem Budget erforderten, und wenn er dabei bemerkt, daß wir zwar bisher bei der vorsichtigen Veranschlagung unserer Einnahmen und Ausgaben nicht in Verlegenheiten gekommen seien, daß aber die Reichsausgaben und damit die Matrikularbeiträge muthmaßlich erheblich wachsen könnten: so möchte ich doch darauf hinweisen, daß der Landtag auf die Reichs-Ausgaben und -Einnahmen von hieraus gar keinen Einfluß auszuüben im Stande ist, und daß wir auch bei Einführung einjähriger Finanzperioden keinen Pfennig mehr oder weniger zu zahlen haben würden, als jetzt bei dreijährigen Finanzperioden. Nur formell würden wir in unser Budget vielleicht zutreffendere Beträge einstellen können, aber auch dies würde nicht weit reichen. Ich darf wohl darauf hinweisen, daß bei uns die Finanzperiode mit dem 1. Januar beginnt und der Landtag Anfangs November zusammenkommen soll, um die Voranschläge vor Neujahr festzustellen. Dabei würden wir auch bei einjähriger Finanzperiode den nächstjährigen Reichshaushalts-Etat noch gar nicht zu Grunde legen können. Denn das Reichs-Rechnungsjahr läuft von April zu April, und dieser Etat pflegt erst zu Ende März festgestellt zu werden. Wir würden also, um ihn für unseren Voranschlag verwenden zu können, mit der Aufstellung des Entwurfes desselben bis zum April jeden Jahres warten müssen, dann könnte der Voranschlag etwa bis zum Juni aufgestellt werden, und würde sodann der Landtag zu dessen Berathung erst zum Juni oder Juli berufen werden können. Ob aber unsere Herren Abgeordneten, insbesondere die Landwirthe, geneigt sein würden, alljährlich gerade in der heißen und arbeitsvollen Sommerzeit auf 6 Wochen nach Oldenburg in den Landtag zu kommen, das muß ich deren eigener Erwägung überlassen.

In Bezug auf die ferner hervorgehobene Unsicherheit der vorgängigen Veranschlagung des Eisenbahnbudgets für 3 Jahre würde ja ohne Zweifel eine jährliche Veranschlagung in manchen Beziehungen angenehmer sein und zutreffender sein können, materiell aber würde auch solche alljährliche Veranschlagung für die Landeskasse schwerlich von Erheblichkeit sein; die erforderlichen Ausgaben müßten in dem einen wie dem andern Fall gemacht werden, und was

etwaige ungenehmigte und und unmotivirte Ueberschreitungen anbetrifft, so würden sie, wenn sie überhaupt vorkommen, auch durch die alljährliche Feststellung des Voranschlages nicht unmöglich gemacht werden, bei nothwendigen Mehrausgaben würde aber durch Berufung eines außerordentlichen Landtages geholfen werden können. Man wird aber doch annehmen dürfen, daß fortan bei zu erwartender ordnungsmäßiger Eisenbahn-Verwaltung solche unbefugte Ueberschreitungen überall nicht wieder vorkommen, jedenfalls wird man das Gegentheil erst mal abwarten dürfen.

Schließlich möchte ich noch bemerken, daß wir mit der Einführung einjähriger Finanzperioden eine ziemlich isolirte Stellung unter den Staaten des deutschen Reichs einnehmen würden. Soviel mir bekannt, haben einjährige Budgets, abgesehen von den Hansestädten, in denen ganz eigenartige Verhältnisse obwalten, nur der größte und der kleinste Staat, Preußen und Schaumburg-Lippe, alle andern haben zweijährige, wie Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden, vielleicht auch Braunschweig, oder dreijährige, wie die meisten übrigen Staaten, einzelne, m. Wissens Sachsen-Coburg-Gotha und Schwarzburg-Sondershausen, vierjährige. Wenn aber andere Staaten mit solchen längeren Perioden auszukommen vermögen, so werden bei ordnungsmäßiger Geschäftsführung auch wir dies können.

Ich wiederhole also meine Bitte um Ablehnung des Antrags des Herrn Abg. Schröder.

Abg. **Sten** steht im Allgemeinen auf dem Standpunkte des Ausschusses. Er vermißt zu seinem Bedauern unter den für 1893 geplanten Hochbauten den Bau einer Viehwagen-Waschanstalt in Fever. Durch die bezügliche Erklärung des Herrn Regierungskommissars im Ausschusse sei er nicht befriedigt, glaube vielmehr, daß Fever als diejenige Station, welche den größten Viehverkehr im ganzen Herzogthum habe, wohl ein Entgegenkommen in dieser Hinsicht erwarten könne, zumal wo man andererseits, an der Weser, unbedenklich Millionen ausbebe.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Wie er bereits im Ausschusse erklärt, habe die Eisenbahndirektion nach eingehender Prüfung es für richtiger gehalten, die Viehwagen-Waschanstalt in Sande zu bauen. Ob sie dort zur Ausführung komme, hänge von weiterer Prüfung ab.

Die vom Herrn Berichterstatter Abg. Hoyer gewünschte Auskunft über den Süßwassertanal könne er erst im nächsten Landtage geben, zur Zeit sei es noch nicht möglich, da das Konto noch nicht abgeschlossen sei.

Zu dem Passus in dem Bericht: „Seit 1887 sind 4 Pläne für Erweiterungen des Bahnhofes Oldenburg ausgearbeitet, wovon 2 dem Landtage vorgelegen haben und zwar der von 1889 und der jetzige“ (auf S. 201 des Abklatztes), bemerke er, daß auch der Plan von 1887 dem Landtage vorgelegen habe, wofür er sich auf den derzeitigen Ausschussbericht beziehe.

Dem Herrn Abg. Ahlhorn endlich erwidere er, daß die Bezirksinspektoren nach ihrer Dienstamweisung allerdings mindestens einmal im Monat ihre Strecken zu begehen, auch über ihre Dienstthätigkeit ein Tagebuch zu führen hätten, auch werde seit einiger Zeit eine verschärfte Kontrolle geübt. Der Grundsatz, die Arbeiten in Alford zu geben,

werde thatsächlich, soweit möglich, bei Neubauten und bei Erdarbeiten beobachtet.

Abg. Jaspers: Er wolle hinsichtlich des Schröder'schen Antrages nicht weiter auf das Für und Wider eingehen, sondern nur darauf hinweisen, daß die Einführung einjähriger Finanzperioden durch eine einfache Gesetzesänderung, ohne Aenderung des Staatsgrundgesetzes, geschehen könne, da schon das Staatsgrundgesetz selbst die Möglichkeit einer derartigen staatlichen Entwicklung ins Auge fasse. Er fasse den Antrag des Herrn Abg. Schröder so auf, daß er für den Fall, daß sich die Reform auf andere Weise nicht durchführen lasse, eine Aenderung des Staatsgrundgesetzes beabsichtige, daß er aber, wenn dies möglich sei, auf dem Wege der gewöhnlichen Gesetzgebung die Einführung einjähriger Finanzperioden erreichen wolle. Seiner Meinung nach sei für Oldenburg die Einführung einjähriger Finanzperioden zu einer Nothwendigkeit geworden; wenn der Herr Minister einwände, daß wir damit in Deutschland ziemlich allein dastehen würden, so entgegne er hierauf, daß Oldenburg auch thatsächlich wegen seines ausgedehnten Eisenbahnnetzes eine Ausnahmestellung in Deutschland einnehme. Unter den Landtagsabgeordneten sei die Frage in den letzten Tagen viel erwogen worden, man habe dabei auch die Gegengründe, und zwar auch noch andere als die von der Staatsregierung vorgebrachten, eingehend erörtert. Trotz dieser Gegengründe sei bei den Abgeordneten eine ernste und entschlossene Stimmung für die Einführung einjähriger Budgetperioden aufgekommen. Der Landtag habe den ernststen und ehrlichen Willen, mit der Staatsregierung in gutem Einvernehmen zu leben, aber hierzu sei er nur in der Lage, wenn ihm die nöthige Einwirkung auf die Staatsgeschäfte gesichert bleibe. Unter den jetzigen Verhältnissen sei der Landtag kaum im Stande, die auf ihm lastende Verantwortlichkeit zu tragen, und die Abgeordneten fänden keine innere Befriedigung mehr in ihrer Thätigkeit.

Er gebe darum in aller Ehrerbietigkeit der Staatsregierung anheim, den Kampf, zu dem der Landtag ernstlich entschlossen sei, nicht aufzunehmen!

Abg. Althorn: Er sei immer der Ansicht gewesen, daß man mit dreijährigen Finanzperioden ganz gut auskomme, dieselben hätten nie Grund zu Klagen gegeben außer in Bezug auf Eisenbahnangelegenheiten, aber hier könnten Uebergriffe auch bei einjährigen Finanzperioden vorkommen. Gegen die Neuerung sprächen sehr viele Gründe. Viele Leute würden dann Bedenken tragen, ein Mandat wieder anzunehmen, der Landtag würde eine ganz andere Physiognomie bekommen. Die Abgeordneten müßten Leute sein, die mitten im wirklichen Leben stehen, die frisch aus dem Volke genommen, während der Landtagsitzungen sich mit Eifer der Landtagsgeschäfte annähmen, und wenn der Landtag aus sei, daran nicht weiter dächten und zu ihrer gewohnten Thätigkeit zurückkehrten. So sei es bislang auch gewesen; wenn man aber einjährige Finanzperioden einführe, so würden Berufsparlamentarier im Landtage aufkommen, und das sei gewiß nicht wünschenswerth.

Zudem habe man jetzt einen neuen Eisenbahndirektor in Aussicht, der Referent beim Ministerium in Eisenbahnsachen habe sich bis soweit als tüchtig bewährt, darum solle man erst einmal 3 Jahre warten, ob sich die Ver-

hältnisse nun nicht auch so zur Zufriedenheit gestalten würden. — Man müsse allerdings über die wohlervorbenen Rechte des Volkes wachen, und solche unversehrt auf die Nachkommen vererben, aber auf der anderen Seite dürfe man auch die Prerogative der Krone nicht antasten.

Der gegenwärtige Rechtszustand reiche vollkommen aus, Fehlgriffe könnten immer vorkommen, bei einjährigen Finanzperioden so gut wie sie bisher vorgekommen, alle unsere Eisenbahndirektoren, die wir nacheinander gehabt hätten, 4 an der Zahl, seien so zu sagen keines natürlichen Todes gestorben.

Er sei für den Ausschußantrag *N* 2 und gegen den Schröder'schen Antrag.

Er habe auch früher immer jene Neuerung, die im vorigen Landtage von dem damaligen Abg. Thorade empfohlen worden, bekämpft, und glaube nicht, daß die jetzt dafür vorgebrachten Gründe überzeugend seien.

Auch sei zu bedenken, daß die Kosten des Landtages, die schon jetzt für 3 Jahre bei einmaliger Zusammenkunft über 50 000 *M.* betragen, durch die Einführung einjähriger Finanzperioden, namentlich bei der über kurz oder lang zu erwartenden Erhöhung der Diäten auf 15 *M.*, wohl bis auf 150 000 *M.* für den gleichen Zeitraum steigen würden, denn ob man einen Voranschlag auf 1 oder 3 Jahre aufstelle, würde ziemlich einerlei sein, zudem müßten im Ministerium dann auch noch neue Kräfte eingestellt werden. Die alten guten einfachen Verhältnisse sollte man konserviren, bislang wären wir immer gut dabei gefahren.

Minister Seumann: Dem von mir gegen die Einführung einjähriger Finanzperioden Geäußerten möchte ich zunächst noch hinzufügen, daß mit ihrer Einführung staatsgrundgesetzlich der ständige Landtagsausschuß wegfallen würde. Die Einrichtung des ständigen Landtagsausschusses ist aber doch eine sehr angemessene, besonders auch für die Staatsregierung erwünschte. Ohne sein zustimmendes Gutachten würde in manchen Fällen das Staatsministerium schwerlich die Verantwortlichkeit für eine ihm für das Landesinteresse wünschenswerth erscheinende, dringliche gesetzliche oder finanzielle Maßregel übernehmen mögen, und die Maßregel würde also unterbleiben, oder es müßte ein außerordentlicher Landtag berufen werden, und dazu wäre vielleicht der Gegenstand wieder nicht bedeutend genug. Mit dem zustimmenden Gutachten des ständigen Landtagsausschusses aber würde das Staatsministerium viel ruhiger die Verantwortlichkeit für seine betreffenden Schritte übernehmen können, und das würde wieder den Interessen des Landes entsprechen. Ich bemerke noch, daß der ständige Landtagsausschuß, so viel mir erinnerlich, z. B. in der letzten Finanzperiode trotz zweimaliger außerordentlicher Berufung des Landtags dreimal versammelt gewesen ist, daß derselbe doch aus vom Landtage selbst aus seiner Mitte gewählten Vertrauenspersonen besteht, und daß m. W. der Landtag noch niemals eine vom Ausschusse abgegebene gutachtliche Erklärung nicht gutgeheißen hat.

Dem Herrn Abg. Jaspers aber erwidere ich, daß m. W. ja doch z. B. auch Bayern, Sachsen, Württemberg, Baden eine umfangreiche staatliche Eisenbahnverwaltung haben, trotzdem aber dort einjährige Finanzperioden nicht

für erforderlich erachtet sind. Ob bei uns einjährige Finanzperioden ohne alle Aenderung des Staatsgrundgesetzes eingeführt werden können, möchte ich in diesem Augenblick nicht mit Sicherheit entscheiden. Anscheinend wird eine Aenderung nicht notwendig sein. Im Uebrigen kann ich nur bedauern, daß der Herr Abg. Zaspers sofort mit einem „ernstlichen Kampfe“ droht, den der Landtag in dieser Frage mit der Staatsregierung zu führen gewillt sei. Der Ausdruck „Kampf“ sollte doch überall in diesem Saale nicht gebraucht werden. Von einem Kampfe habe ich bisher hier nichts gehört, und ich für meine Person würde einen solchen aufs höchste beklagen; ich kann mir aber einen solchen auch überall nicht denken, da ich mit dem ganzen Staatsministerium davon ausgehe, daß beide Theile, Staatsregierung und Landtag, nicht als mit einander kämpfende Partheien anzusehen sind, sondern als in gemeinsamer Thätigkeit für des Landes Beste arbeitende Faktoren.

Abg. **Meyer**: Er sei gegen die Einführung einjähriger Finanzperioden. Er gebe zu, daß die vom Herrn Abg. Schröder dafür beigebrachten Gründe der Erwägung werth seien, und daß die jährliche Feststellung des Budgets bei dem bedeutenden Einfluß der Eisenbahnangelegenheiten auf die gesammten Staatsfinanzen und bei der verstärkten Abhängigkeit Oldenburgs von den Reichsfinanzen gewisse Vorzüge habe; er glaube aber, daß solche Vorkommnisse wie die gegenwärtig in Frage stehenden auch bei einjährigen Finanzperioden denkbar seien und hoffentlich auch vermeidbar bei dreijährigen.

Der vorige Landtag habe erst die Anstellung des Referenten beim Staatsministerium durchgesetzt, dieser Posten sei Anfangs des vorigen Jahres besetzt; man möge doch erst einige Jahre warten, ob sich diese Einrichtung und die jetzt neuerdings von der Staatsregierung getroffenen Maßregeln bewähren. Er glaube, daß die 3jährige Feststellung des Budgets nach wie vor genügen werde. Er werde wesentlich durch dieselben Gründe wie der Abg. Ahlhorn bewogen, gegen die Veränderung zu stimmen. Er sei der Ueberzeugung, daß es für ein Staatswesen wie Oldenburg, insbesondere das Herzogthum, das einzig angemessene sei, daß diejenige Bevölkerungsklasse, die in der Hauptsache die Staatslasten zu tragen habe, die Klasse der Grundbesitzer, das Element sei, aus welchem naturgemäß die Mehrzahl der Landesvertreter hervorgehe. Vielen aber von dieser Klasse sei es nicht möglich, sich alljährlich 6 bis 7 Wochen lang in Oldenburg aufzuhalten. So lange aber werde auch bei einjährigen Finanzperioden jedes Mal der Landtag dauern, denn die Durchberathung des Etats erfordere so ziemlich die gleiche Zeit, ob er nun für 3 oder für 1 Jahr festgestellt werde; auch bisher sei man damit nie früher als bis Weihnachten fertig geworden, voraussichtlich werde auch bei einjährigen Perioden dann die ordentliche Versammlung des Landtages jedes Jahr von Anfang November bis Weihnachten dauern. Sieben Wochen lang jährlich sich dem Geschäfte und der Häuslichkeit zu entziehen, dazu seien aber sehr Viele nicht in der Lage. — Hierzu kämen die Mehrkosten, die der Landtag dann für die Landeskasse im Gefolge haben würde, dadurch allein könne schon mancher vielleicht sonst in Folge der dreijährigen Perioden entstehende

Verlust gedeckt werden. Es sei ihm interessant zu hören, daß fast alle anderen deutschen Staaten, die doch auch zum Theil große Eisenbahneze zu verwalten hätten, und auf deren Budget die Eisenbahn-Verhältnisse einen gleich großen Einfluß hätten wie bei uns, mit mehrjährigen Finanzperioden auskämen. Er halte es auch noch aus einem besonderen Grunde für gefährlich, das bäuerliche Element im Landtage herabzudrücken. Es bestehe in ganz Deutschland eine mächtige Bewegung, wesentlich getragen von den Landbewohnern, die auf eine gerechtere Vertheilung der Staatslasten abzielen, insbesondere darnach strebe, das bewegliche Vermögen in gleichem Maße, wie den Grundbesitz zur Besteuerung heranzuziehen, die im Königreich Preußen zur Zeit bereits zu dem Plane einer wirklich gerechten Steuerreform geführt habe, bei uns bedauerlicherweise aber in manchen Kreisen, speciell auch bei der Staatsregierung, nicht gerade sympathisch beurtheilt werde. Redner erhoffe eine Annäherung der Standpunkte und die Durchführung von Reformen in dieser Richtung auch bei uns; dies setze aber voraus, daß die daran interessirten Berufsstände hinreichend im Landtage vertreten seien, was, wie er fürchte, bei einjährigen Finanzperioden schwerlich der Fall sein werde.

Dem Ausschußantrage **N^o 2**, der nur in Bezug auf das Eisenbahnbudget eine jährliche Feststellung erstrebe, würde er sich an und für sich wohl anschließen können, nun aber der weitergehende Schröder'sche Antrag gestellt sei, trage er Bedenken, weil auch der Ausschußantrag schließlich doch leicht die allgemeine Einführung einjähriger Finanzperioden zur Folge haben könne. Zunächst würde der Antrag **N^o 2** zu einem jährlichen Eisenbahnlandtag führen, bei dem eine Betheiligung der Fürstenthümer überflüssig wäre, da diese nicht interessirt seien; daneben hätte man denn alle drei Jahre den Gesamtlandtag für das Großherzogthum. Wenn hierdurch unser ganzes Staatswesen nicht in einer gar zu weitgehenden Weise complicirt würde und eine solche Einrichtung überhaupt für absolut undurchführbar anzusehen sei, was er im Augenblick nicht vollständig übersehe, so wäre vielleicht auf dieser Basis ein Ausgleich möglich. Zunächst müsse er auch gegen den Ausschußantrag **N^o 2** stimmen.

Abg. **Schröder** bemerkt im Anschluß an den Vorredner: Er meinte, daß auch die Fürstenthümer nach wie vor in dem demnächstigen jährlichen Landtage vertreten sein sollten, es würde da immer außer dem Staats- und Eisenbahnbudget auch kleinere Vorlagen zu verhandeln geben, welche die Fürstenthümer interessirten, die Staatsregierung werde ihre Vorlagen eben auf die drei Jahre zu vertheilen haben.

Gerade das Beispiel von Preußen und Schaumburg-Lippe spreche für seinen Antrag: weil nicht nur der größte, sondern auch der kleinste deutsche Staat einjährige Finanzperioden habe, deshalb müßten solche auch für uns durchführbar sein.

Er glaube ferner einen Widerspruch in den Erklärungen des Herrn Ministers des Innern und des Herrn Finanzministers konstatiren zu müssen: der erstere habe den bedeutenden Umfang unseres Eisenbahnwesens betont, der letztere aber die Eisenbahnfinanzen als weniger wesentlich hingestellt.

Wenn sodann der Herr Minister Heumann den ständigen Landtagsausschuß hervorhebe und ausführte, daß derselbe gut funktioniert habe, so müsse er bemerken, daß der Landtag die Sympathien der Staatsregierung für denselben keineswegs theile, sondern ihn nur als einen Nothbehelf ansehe. Wenn man einwende, der Landtag habe ja immer oder fast immer die vom ständigen Ausschusse gemachten Bewilligungen nachträglich gutgeheißen, so entgegne er: wir heißen heute auch schließlich so und so viele Hunderttausende und Millionen gut, weil wir nicht anders können. Der Würde des Landtags aber entsprächen solche Nachbewilligungen nicht.

Das Bedürfnis nach Einführung einjähriger Finanzperioden sei schon durch die mehrfach im Landtage erfolgte Anregung anerkannt. Die Mehrkosten seien im Vergleich für die Wichtigkeit der Sache nicht erheblich.

Er bitte, über seinen Antrag namentlich abstimmen zu lassen.

Minister Heumann: Was den vom Herrn Abg. Schröder betonten Widerspruch zwischen meiner Erklärung und der des Herrn Ministers des Innern über die Möglichkeit abgetrennter einjähriger Voranschläge für die Eisenbahnverwaltung betrifft, so muß ich von dem Herrn Abg. ganz mißverstanden sein. Mir ist wenigstens ein solcher Widerspruch nicht ersichtlich: der Herr Minister des Innern hat die Ablösung des Eisenbahn-Budgets vom allgemeinen Budget als nach dem Staatsgrundgesetz unzulässig bezeichnet, und ich meinerseits habe nur erklärt, daß mir persönlich der betreffende Antrag im Allgemeinen sympathisch sei, wenn er nur so leicht ausführbar wäre, ferner daß die Staatsregierung sich über den Antrag noch nicht habe schlüssig machen können, daß aber nach meiner Meinung nur durch eine Aenderung des Staatsgrundgesetzes eine solche Trennung zu ermöglichen sein würde.

Abg. Hoyer: Der Herr Minister des Innern habe die Ansicht ausgesprochen, daß der Ausschußantrag Nr. 2 fast identisch mit dem Verlangen nach einjährigen Finanzperioden sei. Er, Redner, sei nicht für die Einführung der letzteren, aus den vom Herrn Abg. Ahlhorn angeführten Gründen; andererseits aber halte er eine jährliche Festsetzung des Eisenbahn-Budgets für unbedingt erforderlich: könne er diese nicht haben ohne allgemein 1jährige Finanzperioden einzuführen, lasse sich das Eisenbahnbudget aus dem allgemeinen Etat nicht herauslösen und das müsse er nach den Ausführungen des Herrn Ministers annehmen, so nehme er die einjährigen Finanzperioden mit in den Kauf. Er stimme darum für den Schröderschen Antrag.

Abg. Funch: Der Herr Minister des Innern habe ausgeführt, daß eine Trennung des Eisenbahnbudgets von dem übrigen Finanzwesen nicht möglich sei, er, Redner, bedaure das. Auf die Aeußerung des Herrn Ministers hin habe er, obgleich persönlich kein Freund von einjährigen Finanzperioden, doch, da er beim Eisenbahnbudget eine jährliche Festsetzung für unumgänglich nothwendig halte, für den Schröderschen Antrag stimmen und, wie der Herr Abg. Hoyer sich ausdrücke, die einjährigen Finanzperioden mit in den Kauf nehmen wollen. Nach den Ausführungen des Herrn Abg. Taspers aber habe der Schrödersche Antrag eine so weittragende Bedeutung, daß er doch Bedenken

trage, ihn anzunehmen, darum habe er es vorgezogen, selbst den folgenden Antrag zu stellen:

Der Landtag wolle beschließen, die Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, in nähere Erwägung zu ziehen, ob nicht insbesondere in Rücksicht auf die Voranschläge für die Eisenbahnen auf die Einführung jährlicher Finanzperioden Bedacht zu nehmen sei und dem nächsten ordentlichen Landtage hierüber Mittheilung und event. Vorlage zu machen.

Der Antrag wird sofort mit zur Berathung gestellt.

Abg. Wallroth: Als er in die heutige Sitzung gekommen, habe er die Absicht gehabt, für den Ausschußantrag Nr. 2 zu stimmen, in der Ueberzeugung, daß es nothwendig sei, den Haushaltsplan für die Eisenbahn jährlich festzustellen. Er hätte gewünscht, daß sich dieses einrichten ließe ohne Aenderung der 3jährigen Finanzperioden; nach den Erklärungen des Herrn Ministers erscheine es aber zweifelhaft, ob dieses möglich sei. Gegen den Schröderschen Antrag habe er Verschiedenes einzuwenden, wahrscheinlich würden bei einjährigen Finanzperioden die der Staatsregierung zur Verfügung stehenden Arbeitskräfte nicht ausreichen, was größere Ausgaben zur Folge haben werde, die durch das jährliche Tadeln des Landtags erwachsenen Kosten würden nicht unerheblich sein, auch halte er für wahrscheinlich, daß bei Einführung einjähriger Finanzperioden, also auch jährlicher Landtage, sehr viel mehr unbedachte und ungerechtfertigte Anliegen und Wünsche an den Landtag herantreten würden als bislang, die sonst garnicht laut geworden wären, es würden auch leicht mehr Ausgaben bewilligt und überhaupt Manches angerührt, was besser unterbliebe; bei dem jetzigen langsameren Tempo würden solche Uebereilungen vermieden. Die Befürchtung des Abg. Ahlhorn, daß wir bei einjährigen Finanzperioden Berufsparlamentarier in den Landtag bekommen würden, theile er allerdings nicht. Er bedaure, daß man diesen so sehr wichtigen Gegenstand, der, wenn er sich recht erinnere, in der ersten Tagung dieses Landtages und am Schlusse des vorigen nur gestreift worden sei und jetzt erst seit wenigen Tagen in Abgeordnetenkreisen lebhafter erörtert wurde, heute so unvorbereitet zur Verhandlung gebracht habe. Ihm erscheine der vom Abg. Funch gestellte Vermittlungsantrag annehmbar.

Abg. Ahlhorn: Er sei stets dafür gewesen, die Kompetenz des ständigen Landtagsausschusses möglichst eng zu begrenzen, für das Ministerium möge derselbe angenehm sein, für den Landtag sei er es aber oft nicht, da dieser moralisch an die gutachtlichen Erklärungen des Ausschusses gebunden sei. — Die von dem Herrn Abgeordneten Schröder befürwortete Einführung einjähriger Finanzperioden sei allerdings schon öfter im Landtage zur Sprache gekommen, aber der Landtag habe noch nie bestimmte Stellung zu der Frage genommen. — Wenn man in anderen Staaten, z. B. Baden, das doch auch ein großes Eisenbahnnetz habe, mit 3jährigen Finanzperioden auskomme, so sei es bei uns auch möglich. — Einen Kampf gegen das Ministerium wolle der Landtag nicht, das liberale Ministerium komme dem Landtage immer entgegen, darum müsse auch umgekehrt der Landtag dem Ministerium entgegenkommen. Er sei zwar dafür, daß man Uebelstände, wo sie sich zeigten, scharf rüge, aber einen Kampf heraufzubeschwören, das halte er nicht für recht. —

Er werde für den Abg. Funch'schen Vermittelungsantrag stimmen.

Abg. Weis: Er habe sich gewundert, daß der Herr Finanzminister in seinen Ausführungen gegen den Schröder'schen Antrag in erster Linie die Rücksichten auf die Abgeordneten aus den Fürstenthümern geltend gemacht habe, noch mehr aber daher, daß derselbe dabei weniger auf die Unbequemlichkeiten, die für die Abgeordneten mit der Reise und dem längeren Aufenthalt in Oldenburg verbunden seien, hingewiesen habe, als vielmehr auf deren angebliche Unkenntniß mit den oldenburgischen Verhältnissen und, in wohlwollend versteckter Weise, auf die Unthätigkeit derselben, der sie sich bei Einführung einjähriger Finanzperioden hier hingeben würden. Soweit hierin ein Vorwurf für die Abgeordneten des Fürstenthums Birkenfeld liegen sollte, weise er denselben hiermit entschieden zurück. Die Abgeordneten aus den Fürstenthümern seien stets und regelmäßig dem Ruf zum Landtag gefolgt und hätten nach bestem Wissen und Gewissen bei den Berathungen in den verschiedenen Ausschüssen mitgearbeitet, auch glaube er, daß es keine bedeutende Schwierigkeit für sie mit sich bringe, sich in die Verhältnisse des Herzogthums Oldenburg hineinzuarbeiten.

Abg. Jaspers: Er bedaure, daß der Herr Finanzminister sich durch den Ausdruck „Kampf“ verletzt fühle, und erkläre hiermit, daß ihm beim Gebrauche dieses Wortes die Absicht einer Verletzung fern gelegen habe; er habe nur die Absicht gehabt, im Interesse des Friedens dem Herrn Minister offen und ehrlich die Stellung des Landtages kundzugeben.

Warum, wie der Abg. Funch meine, durch seine, des Redners, Erklärungen die Situation verändert sein solle, das verstehe er nicht; wenn man einmal sachlich von der Zweckmäßigkeit der einjährigen Finanzperioden überzeugt sei, so sei der Schröder'sche Antrag das einzig richtige, wenn man fürchte, damit zu weit zu gehen, so sei man eben noch nicht voll überzeugt. — Er werde daher, wie schon gesagt, für den Schröder'schen Antrag stimmen.

Abg. Jürgens findet es begreiflich, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen die Erwägung, wie man die Wiederholung der bekannnten unliebsamen Vorkommnisse vermeiden könne, auch zu einem Antrage auf Einführung einjähriger Finanzperioden geführt habe. Er glaube aber, daß wenn die Vorlagen nicht mit größerer Sorgfalt ausgearbeitet, nicht besser vorbereitet an den Landtag kämen als bisher, dann auch die jährliche Feststellung des Budgets nichts helfen würde. Die Nothwendigkeit einjähriger Finanzperioden vermöge er überall nicht anzuerkennen, die Frage sei ja in den letzten Tagen in Abgeordnetenkreisen vielfach ventilirt worden, die für die Neuerung geltend gemachten Gründe hätten zwar einiges bestechende, die Gegengründe, wie sie von den Herren Abg. Ahlhorn und Meyer ausgeführt worden, seien aber doch überwiegend. Auch er glaube, daß die mit einer jährlichen Berufung des Landtages verbundenen Belästigungen manche geeignete Persönlichkeit bewegen würden, ein Mandat abzulehnen. Wenn auch bei der geringen Höhe des Diätenjahres, dessen Erhöhung bei der herrschenden Sparsamkeit nicht zu erwarten stehe, das Aufkommen von Berufsparlamentariern nicht gerade zu befürchten sei, so sei doch Gefahr vorhanden, daß denjenigen

Berichte. XXIV. Landtag, 2. Versammlung.

Männern, die durch ihre Lebensstellung zu dem Mandat vor Allen berufen seien, die Annahme eines solchen erheblich erschwert werden würde und somit die Befürchtung entstehe, daß die Landesvertretung keine den Verhältnissen unserer Bevölkerung entsprechende Zusammensetzung behalte. — Daß unter dem jetzigen Zustande der Abgeordnete die auf ihm ruhende Verantwortlichkeit nicht mehr tragen könne, habe er noch nicht empfunden: er sei immer aus dem Landtage mit dem sicheren Gefühl nach Hause zurückgekehrt, daß er seine Schuldigkeit gethan habe. Er bitte daher, den Schröder'schen Antrag abzulehnen. Es sei nicht richtig, auf die Staatsregierung einen Druck ausüben zu wollen. Immerhin halte er die heute angeregten Fragen der weiteren Erwägung werth, und werde daher für den Funch'schen Vermittelungsantrag stimmen.

Minister Seumann: Dem Herrn Abg. Weis gebe ich gern die Versicherung, daß ich ihn als Abgeordneten aus dem Fürstenthum Birkenfeld weder für unkundig noch für unlustig habe erklären wollen, sondern nur für uninteressirt in Betreff der Eisenbahnverwaltung des Herzogthums. Dem Herrn Abg. Jaspers erwidere ich, daß ich den von ihm gebrauchten Ausdruck „Kampf“ nach der von ihm abgegebenen Erklärung gern in dem Sinne verstehen will, in welchem er ihn verstanden zu sehen wünscht.

Schließlich möchte ich noch bemerken, daß mir doch erwünscht gewesen wäre, wenn die Absicht auf Stellung eines so bedeutsamen Antrages wie der auf einjährige Finanzperioden, mir vorher mitgetheilt worden wäre, zumal wenn derselbe, wie ich höre, schon vorher unter den betreffenden Herren Abgeordneten berathen und beschlossen ist. Ich würde dann vielleicht sofort noch Gelegenheit zum Vortrag über denselben im Staatsministerium gefunden haben, jedenfalls aber im Stande gewesen sein, mich auf die heutige Versammlung eingehender vorzubereiten. Ich bitte deshalb wiederholt, meinen heutigen Angaben, insbesondere über die Länge der Finanzperioden in anderen Staaten, nur als „meines Wissens“ gegebene ansehen zu wollen.

Abg. Funch bemerkt zur Richtigstellung gegen den Abg. Jaspers: Seine Stellung zu der aufgeworfenen Frage sei dieselbe geblieben wie vorher und habe in dem von ihm gestellten Antrage ihren richtigen Ausdruck gefunden. Er habe nicht sagen wollen, daß die Stimmung im Landtage sich wesentlich geändert hätte, er habe aber wohl Veranlassung gehabt, an das von Herrn Jaspers Gesagte anknüpfen zu dürfen und dem gegenüber zu betonen, er glaube, daß allein durch ein beiderseitiges Entgegenkommen von Staatsregierung und Landtag Nutzbringendes für das Land geschaffen werden könne, und habe deshalb alles vermeiden wollen, was dazu führen könnte, einen Kampf heraufzubeschwören.

Abg. Meyer konstatirt zunächst, daß seine Behauptung: daß auch einjährige Budgetperioden nicht vor Ueberschreitung der Voranschläge schützen würden, in der bisherigen Debatte nicht widerlegt sei, und bittet nochmals, doch erst abzuwarten, welche Folgen das neue Institut des Referenten beim Staatsministerium haben werde. Die Einführung einjähriger Finanzperioden würde eine Vermehrung des Parlamentarismus zur Folge haben, von dem wir jetzt

schon mehr als genug hätten, er brauche nur hinzuweisen auf den Gemeinderath, der sich ein- bis zweimal monatlich versammle, dann auf die 12 Amtsräthe des Herzogthums, die Provinzialräthe der Fürstenthümer, auf den Landtag und endlich noch den Reichstag; das sei wahrhaftig mehr als zur Wohlfahrt des Volkes gut sei, denn auf das Sprechen und das Repräsentiren allein komme es doch nicht an. — Dem Funch'schen Antrage könne er nicht zustimmen, er stehe auf demselben Standpunkt wie der Herr Abg. Saspers: wer überzeugt sei, daß einjährige Finanzperioden besser seien, der möge für den Schröder'schen Antrag stimmen, wer dagegen sei, solle auch nicht für den Funch'schen Vermittelungsantrag stimmen. — Er bitte daher alle Gegner der einjährigen Finanzperioden, auch den Funch'schen Antrag abzulehnen.

Abg. **Schulke** bittet seinerseits die Anhänger der einjährigen Finanzperioden, offen für den Schröder'schen Antrag zu stimmen und den Funch'schen Antrag abzulehnen. Letzterer bleibe noch hinter dem Ausschußantrag *N* 2 zurück, indem der Ausschuß doch wenigstens bestimmt anerkenne, daß für das Eisenbahnbudget eine jährliche Feststellung nothwendig sei, diese Nothwendigkeit habe nicht sowohl in der Gefahr von Ueberschreitungen bei Bauten ihren Grund, als vielmehr in der Unmöglichkeit, die Ausgaben des Erneuerungsfonds und der Betriebskasse auf 3 Jahre voranzubestimmen. — Der Funch'sche Antrag sei zwecklos: die Antwort auf die Frage, die er stelle, habe man heute schon vom Regierungstisch gehört; man wisse jetzt, daß die Staatsregierung auf eine Loslösung des Eisenbahnbudgets aus dem gesammten Staatshaushalt nicht geneigt sei einzugehen; wozu dann noch die Möglichkeit dieser Einrichtung zur Erwägung stellen? — Man müsse sich vielmehr jetzt reinlich und nett entscheiden. Die Gegner der einjährigen Finanzperiode hätten doch theilweise, wie z. B. der Herr Abg. Ahlhorn, anerkannt, daß für das Eisenbahnbudget eine jährliche Feststellung nothwendig sei; damit aber fielen ihre Gründe gegen die allgemeine Einführung einjähriger Finanzperioden in nichts zusammen, denn die jährliche Festsetzung des Eisenbahnbudgets allein würde ziemlich die gleichen Kosten und Unbequemlichkeiten mit sich bringen, wie die jährliche Aufstellung des Gesamtbudgets. Er bitte daher, den Schröder'schen Antrag anzunehmen.

Abg. **Dohm** schließt sich dem Vorredner an. Wie schon der Herr Abg. Saspers angedeutet, gewähre es den Abgeordneten sehr wenig Befriedigung, alle 3 Jahre nach Oldenburg herkommen und zu dem, was inzwischen geschehen, da sagen zu müssen, während sie innerhalb der 3 Jahre gar keine Einwirkung auf die Geschäfte ausüben könnten. Regelmäßige jährliche Landtage würden nicht mehr kosten und für die Abgeordneten weniger unbequem sein, als der jetzige Zustand mit den vielen, häufig zu ganz ungelegener Zeit einberufenen außerordentlichen Landtagsversammlungen.

Abg. **Quatmann**: Er könne die Einführung einjähriger Finanzperioden nicht empfehlen, die dafür vorgebrachten Gründe hätten ihn nicht erschüttert. Er warne davor, gerade jetzt, unter dem Eindrucke der gegenwärtigen Anlagen, einen derartigen Schritt zu thun. Es sei zu hoffen, daß

die heute gegebenen Anregungen zur Klärung der Sache und zur Ermöglichung eines befriedigenden Resultats im nächsten Landtage dienen möchten.

Die Verhandlung über die Ausschußanträge *N* 1 und 2 und über den Schröder'schen und den Funch'schen Antrag wird hierauf geschlossen und zur Debatte gestellt der

Ausschußantrag *N* 3:

Der Landtag wolle zu den oben aufgeführten Hochbauten seine Zustimmung ertheilen, auch die aus dem vorstehenden Bericht sich ergebenden Ueberschreitungen genehmigen und den auf *M*. 1212 524.31 berechneten Mehrbedarf des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung für die Finanzperiode 1891/93 zu Lasten des Eisenbahnaufonds bewilligen.

Abg. **Groß**: Er benutze diese Gelegenheit, um auf eine dem vorigen Landtage überreichte Petition der Oldenburger Rahnschiffer zurückzukommen, worin diese sich darüber beklagten, daß die Bedienung der Eisenbahnbrücken bei Oldenburg so schlecht sei, daß sie oft Tage lang dort warten müßten. Der Landtag habe die Petition damals der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen. Er habe nun zu seinem Bedauern von Schiffern erfahren, daß keine Aenderung eingetreten sei.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Die Petition des Rahnschiffers Pundt und Genossen sei erledigt. Die Eisenbahnverwaltung habe die Anstellung eines zweiten Brückenwärters nicht für nöthig erachtet, es seien aber Einrichtungen getroffen, welche eine raschere und leichtere Vertheidigung des Brückenwärters mit dem Bahnhofspersonal ermöglichen, auch sei angeordnet, daß der Brückenwärter ein Verzeichniß zu führen habe, in das alle Durchlässe unter genauen Zeit- und anderen Angaben eingetragen würden. Eine in Gemeinschaft mit den städtischen Behörden vorgenommene Besichtigung habe dann auch ergeben, daß die Brücke gut funktionire, und habe der Stadtmagistrat anerkannt, daß die Eisenbahnverwaltung allen berechtigten Wünschen nachgekommen sei. Die Staatsregierung habe darauf die Petition durch eine schriftliche Antwort erledigt, in der die Petenten aufgefordert seien, wenn etwa künftig wieder Unregelmäßigkeiten vorkommen sollten, sich an die Eisenbahndirektion zu wenden. Fernere Klagen seien darauf nicht laut geworden.

Abg. **Groß**: Durch die von der Regierung getroffene Maßregel sei eine Statistik angeordnet, aber keine Abhülle geschaffen, die vom Herrn Regierungskommissar erwähnte telephonische Verbindung der Brücke mit dem Bahnhof habe auch schon vorher bestanden. Die Klage der Schiffer gehe eben dahin, daß die Brücke nicht rasch genug geöffnet werde, und zwar auch, wenn keine Züge führen: hierauf habe der Herr Regierungskommissar noch keine Antwort gegeben.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Seit Vornahme der geschilderten Maßregeln seien keine Beschwerden mehr vorgekommen. Daraus müsse man schließen, daß die Uebelstände gehoben seien. Die Telephonverbindung sei allerdings schon früher dagewesen. Das Verzeichniß diene nicht nur zu statistischen Zwecken, sondern vor Allem zur Kontrolle des Wärters.



Abg. **Schulze**: Daraus, daß die Schiffer sich nicht weiter beschwert hätten, könne man noch nicht schließen, daß eine Besserung eingetreten wäre. Er wisse von Hörensagen wie auch aus eigener Anschauung, daß der Zustand nicht so sei, wie es wünschenswerth wäre, und daß die Schiffer nach wie vor unzufrieden seien. Der Verkehr auf den Brücken nehme von Jahr zu Jahr zu, die Schiffer könnten nur bei Hochwasser hindurchschleusen, wenn dann der Wärter nicht bereit sei, so müßten sie eine ganze Tide warten. Sie beschwerten sich bloß deshalb nicht, weil sie glaubten, daß das nichts nütze; die Eisenbahndirektion werde sich eben auf die Angaben der Unterbeamten verlassen, gelegentlich wohl mal eine Probe anstellen und sich dann dabei beruhigen, daß alles in Ordnung sei. — Er bitte dringend, hier Abhilfe zu schaffen, namentlich einen zweiten Wärter anzustellen; von dem jetzt vorhandenen einen Wärter bekämen die Schiffer oft die Antwort zu hören: er riskire es nicht, beide Brücken zu öffnen. — Man müsse doch den Schiffsverkehr nach Möglichkeit erleichtern; wie werde es sonst nach Durchführung der Hunte-Korrektion gehen? Ein größeres Schiff würde dann, wenn der Zustand so bliebe, wohl einmal nach Oldenburg kommen, zum zweiten Male aber gewiß nicht wieder.

Abg. **Ahlhorn**: Er kenne die Verhältnisse nicht so genau, fürchte aber, daß die Uebelstände sich mit jedem Jahre verschlimmern würden; man könne doch unmöglich verlangen, daß die Eisenbahnzüge so lange halten sollten, bis die Schiffe durchgelassen seien. Dem Fehler könne seiner Ansicht nach damit leicht abgeholfen werden, daß man den neuen Hafen unterhalb der Eisenbahnbrücken anlege.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Die Staatsregierung werde die Sache in erneute Erwägung ziehen und soweit irgend möglich Abhilfe schaffen. Der Ausspruch des Herrn Abg. Schulze; man beschwere sich nicht, weil das Beschweren nichts nütze, gehe doch reichlich weit angesichts der Thatfache, daß die Eisenbahndirektion in Verfolg der angebrachten Petition Abhilfe zu schaffen bestrebt gewesen sei. Daß die Eisenbahndirektion sich auf ihre Unterbeamten verlassen habe, sei unrichtig, da eine genaue Kontrolle in letzter Instanz von der Eisenbahndirektion ausgeübt werde. Ob ein zweiter Wärter anzustellen sei, sei in Erwägung gezogen worden, das Ergebnis sei gewesen, daß das keinen wesentlichen Nutzen haben werde, zumal für Nothfälle Vorsorge getroffen sei. Wie sich die Sache mit Rücksicht auf die demnächstige Huntekorrektur gestalten werde, das sei im Einzelnen noch nicht geprüft worden; im Allgemeinen scheine es, daß sich dabei größere Mißstände nicht ergeben würden.

Abg. **Schulze**: Er habe nur gesagt, die Petenten gelangten zu der Ansicht, daß Beschweren nichts nützen würde. — Zu verdienen sei ihnen dieses übrigens nicht.

Abg. **Groß**: Er bedauere, daß er heute dieselbe Antwort erhalten habe, wie vor 2 $\frac{1}{2}$ Jahren. Auch damals habe es geheißt, die Anstellung eines zweiten Wärters sei erwogen, aber nicht für nöthig befunden worden, da in Nothfällen der Bahnwärter ausbilden könne. Die Klagen richteten sich nun aber gerade dagegen, daß das Durchlassen nicht rasch genug ginge, und dem lasse sich nur dadurch

abhelfen, daß die Bedienung der Brücken verstärkt würde.

Abg. **Jürgens**: Der gegenwärtige Antrag *N^o 3* veranlasse ihn auch, auf die erste Versammlung dieses Landtags zurückzukommen, damals seien auch für Umbau und Erweiterung des Bahnhofsgebäudes in Fever, sowie für Erweiterungen des Oberbaues, welche durch die Weiterführung der Bahn nach Wittmund und Carolinensiel als nothwendig sich erwiesen hätten, erhebliche Summen bewilligt, ausgeführt sei davon wenig, es sei auch nicht weiter die Rede davon, vielmehr würden jetzt andere Anträge von der Staatsregierung gestellt.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Die fraglichen Summen seien in den Etat für 1893 nicht eingestellt worden, weil die Staatsregierung angenommen habe, daß diese Arbeiten gegen noch dringendere Forderungen zurückzustellen seien. Für die Finanzperiode 1894/96 aber würde die Ausführung der für Fever projektierten Bauten in erster Linie beabsichtigt.

Berichterstatter Abg. **Hoyer**: Er freue sich, daß vom Regierungstische aus für den nächsten Landtag die Abrechnung über das finanzielle Ergebnis der Ausschachtungsarbeiten am Süßwasserkanal in Aussicht gestellt sei. — Entgegen der Auffassung des Herrn Ministers bleibe er dabei, daß an der ungünstigen Entwicklung des Eisenbahn-Erneuerungsfonds doch die Staatsregierung schuld sei. Der Landtag sei gar nicht in der Lage gewesen, hieran etwas zu ändern, die Staatsregierung habe die Voranschläge aufgestellt, die stets bewilligt seien, und der Landtag mußte annehmen, daß seitens der Regierung die Bedürfnisse des Erneuerungsfonds richtig geschätzt seien. — Der Herr Minister habe für die Zukunft bessere Voranschläge in Aussicht gestellt: der Landtag müsse aber doch darauf dringen, daß die Voranschläge zunächst noch einer Superrevision unterzogen würden. Woher die dafür nöthigen technischen Kräfte zu nehmen, das sei Sache des Staatsministeriums, eventuell müsse hier Rath geschafft werden, er, Redner, würde für Maßregeln, welche zur Einrichtung dieser Superrevision dienen, gerne die nöthigen Geldbewilligungen befürworten.

Es werden hierauf die Ausschufsanträge *N^o 1* und *3* und an Stelle des Ausschufsantrages *N^o 2* in namentlicher Abstimmung mit 21 gegen 10 Stimmen der Schröder'sche Antrag angenommen, womit der Funch'sche Antrag wegfällt. — Für den Schröder'schen Antrag stimmen die Abgeordneten Dohm, Feldhus, Groß, Gruben, Hanken, Hansing, Hoyer, Jaspers, Jken, Kasch, Klein, Plagge, Schröder, Schulze, Wallrichs, Weis, Wenke, Wilken, Zerhusen, Zöhler; dagegen die Abgeordneten Burlage, Funch, Jürgens, Rückens, Meyer, Pancraz, Quatmann, Roggemann, Wallroth, Ahlhorn.

V. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. den zwischen der Großherzoglichen Eisenbahndirektion einerseits und der Firma G. C. Schramm & Co. in Bremen andererseits, über den Ankauf von Schuppen in Nordenham abgeschlossenen Vertrag vom 23. December 1891 / 6. Januar 1892.

Der Berichterstatter Abg. **Wallrichs**: Die näheren Verhältnisse seien aus der Vorlage 7 bekannt, im Uebrigen beziehe er sich auf den schriftlichen Bericht. Durch die ganze Sachlage ziehe sich, wie ein rother Faden leuchtend die Wahrheit hindurch, daß der kaufmännische Scharfsinn der Firma Schramm allen juristischen Gepflogenheiten der abschließenden wie der genehmigenden Behörden weit überlegen gewesen sei. Der Kassandrablick der Firma Schramm habe schon lange das Unheil vorausgesehen, daß der Transport des Petroleums in Barreln mehr und mehr abnehmen und anstatt dessen der Transport in Tankschiffen sich zu einer Achtung gebietenden Macht entfalten werde, und sie habe sich diesen Umstand zu Nuze zu machen gewußt. So sei jenes verhängnißvolle Abkommen getroffen, wonach die an die Eisenbahndirektion zu zahlende Pacht anstatt auf 20 \mathcal{M} für's Quadratmeter auf 3 \mathcal{M} für jeden gelagerten Barrel jährlich festgesetzt wurde. Die Folge sei gewesen, daß die Gesamtpacht mit raschen Schritten von 5704 \mathcal{M} auf 40 \mathcal{M} herabsank; so habe sich der Faden, der sich durch diese Vorgänge hindurchziehe, später in ein Netz verwandelt, in welchem der Bremer Kaufmann die Eisenbahnverwaltung auf ihrem eigenen Grund und Boden gefangen habe. — Jetzt heiße es von zwei Uebeln das kleinere wählen, indem man den Vergleich genehmige, wodurch das Pachtverhältniß aufgelöst werde und die Eisenbahndirektion an die Firma Schramm 115 000 \mathcal{M} für die Schuppen zahlen müsse. Um aber für künftig die Wiederholung solcher Vorgänge zu vermeiden, müsse man der Eisenbahnverwaltung die Flügel beschneiden, damit diese nicht wieder auf Grund solcher Verträge auf eigenem Grund und Boden gefangen gehalten werde und wir nicht wieder gezwungen seien, für deren Befreiung ein theures Lösegeld zahlen zu müssen.

Minister **Jansen** weist dem Vorredner gegenüber darauf hin, daß doch in den ersten Jahren des Pachtverhältnisses die Eisenbahndirektion glänzende Geschäfte gemacht habe, indem sie zu Zeiten eine Pacht von jährlich 6000 \mathcal{M} bezog, wozu noch der bedeutende Frachtgewinn kam. Zuletzt sei sie allerdings in den allgemeinen Niedergang des Petroleumgeschäftes mit verstrickt worden, das habe man aber nicht voraussehen können.

Der Berichterstatter Abg. **Wallrichs** hält dem gegenüber den Tadel aufrecht, daß die Behörden, als sie die veränderte Pachtberechnung vereinbarten, nicht die Möglichkeit ins Auge gefaßt hätten, daß bei einem Rückgange des Petroleumgeschäftes der Fall eintreten könne, daß der Pächterertrag sich auf Null reduziere. Richtiger wäre es doch wohl gewesen, wenn in dem abgeschlossenen Nebenabkommen ein gewisser Minimalsatz der zu zahlenden Pacht bezw. der zu lagernden Barrel angegeben worden sei, weil dadurch die Möglichkeit ausgeschlossen würde, daß schließlich gar keine Pacht mehr erhoben werden könne.

Es tritt hierauf von 2 $\frac{1}{2}$ —5 Uhr Nachmittags eine Pause ein.

Nachmittags um 5 Uhr wird die Sitzung wieder eröffnet.

Am Ministertisch: dieselben wie Vormittags, mit Ausnahme des Ministers Flor.

Zu Punkt V der Tagesordnung wird der Antrag des Ausschusses:

Der Landtag wolle dem Vertrage mit der Firma E. C. Schramm & Co. in Bremen vom 23. Dezember 1891/6. Januar 1892 seine Zustimmung ertheilen und sich damit einverstanden erklären, daß die nach Maßgabe desselben zu zahlende Summe von 115 000 \mathcal{M} nebst Zinsen zu 3 $\frac{1}{2}$ % vom 1. August 1891 an aus den Mitteln des Eisenbahnbaufonds bestritten werde,

angenommen.

VI. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Einstellung des Bau's der Linie Nordenham-Blexerdeich.

Der Ausschuss stellt folgende Anträge:

Antrag \mathcal{N}° 1:

Der Landtag wolle genehmigen, daß von der Ausführung des Bau's der Linie Nordenham-Blexerdeich nach Maßgabe des Artikels 1d des Gesetzes vom 13. März 1891, betr. den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, abgesehen werde.

Antrag \mathcal{N}° 2:

Der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die durch Anleihe für Rechnung des Eisenbahn-Baufonds für diesen Zweck schon beschaffte Summe von 455 000 \mathcal{M} nebst den erwachsenen Zinsen — nach Abzug der nach Maßgabe der Anlage bereits verwendeten Summen — zur Deckung der nach den Vorlagen der Staatsregierung, betreffend den Bedarf des Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung für 1893, und betreffend Ueberbreitung der Bewilligungen für den zweiten Lloydpier in Nordenham, sowie betreffend den Ankauf der Schramm'schen Schuppen daselbst — vorbehaltlich der Genehmigung dieser Vorlagen — sich ergebenden, aus dem Eisenbahn-Baufonds zu befriedigenden Bedürfnisse mit verwendet werde.

Der Berichterstatter Abg. **Funch**: Der Hergang sei aus der Vorlage und dem Bericht bekannt. Im Ausschusse sei die Frage erwogen worden, ob man die Bahn in ihrem jetzigen Bestande liegen lassen oder nicht lieber abrechnen solle, durch die Ausführungen des Regierungs-Kommissars habe der Ausschuss sich aber überzeugt, daß die Bahnstrecke zwischen Nordenham und dem Flagbalgersiel, wenn auch augenblicklich ziemlich nutzlos, doch bei weiterem Ausbau der Nordenhamer Anlagen und bei steigender Entwicklung des Verkehrs als Ausziehgleis nicht zu entbehren, und in Zukunft vielleicht für die Anschließung des Außengrodens durch industrielle Anlagen von Bedeutung sein werde. — Wegen der Brücke beim Flagbalgersiel sei eine Vereinbarung mit dem Sielachtsausschusse getroffen worden, wonach die Brücke vorerst geduldet werde.

Abg. **Schröder**: Das in den Ausschussanträgen erwähnte Gesetz bestimme in Art. 1, daß eine Bahn von Nordenham nach Blexerdeich bis zur Stelle des jetzigen Anlegers gebaut werden solle, im Widerspruch damit beantrage der Ausschuss unter \mathcal{N}° 1, daß von dem Ausbau der Bahn abgesehen werde, während in der Vorlage nur beantragt werde, bis weiter von dem Ausbau abzusehen. Der



Wortlaut der Vorlage lasse die Möglichkeit offen, daß demnächst, sobald die Verhältnisse sich darnach gestalten, der Ausbau noch stattfinden könne, der Antrag des Ausschusses schließe dieses aus. Er halte deshalb den Ausschußantrag in dieser Fassung nicht für annehmbar und beantrage:

Der Landtag wolle im Ausschußantrage **Nr. 1** vor dem Worte „abgesehen“ die Worte „bis weiter“ einschalten.

(Der Antrag wird sofort mit zur Berathung gestellt.)

Abg. **Schröder**, fortgehend: Er erlaube sich die Anfrage an die Regierung, ob derselben bekannt sei, daß, wie in den Zeitungen zu lesen stehe, eine deutsche Gesellschaft sich in Nordenham niederlassen wolle; wenn das der Fall sei, so sei das ein weiterer Grund, den vom Redner gestellten Antrag anzunehmen.

Minister **Jansen** Exc.: Es liege dem Staatsministerium seit etwa 8 Tagen eine Offerte in der vom Herrn Abg. Schröder bezeichneten Richtung vor, welche augenblicklich noch der Erwägung unterliege. Einzelheiten mitzutheilen sei er zur Zeit nicht in der Lage.

Abg. **Groß**: Er sei im Ausschusse gegen den Antrag **Nr. 1** gewesen, habe aber davon abgesehen, einen Minderheitsantrag zu stellen. Er habe seiner Zeit für den Bau der Bahn gestimmt, aber nicht nur im Interesse des Lloyds, sondern hauptsächlich auch, um dem linken Weserufer, insbesondere dem Norden Butjadingens, den Weg nach seinem Hauptabgabebiet, Bremerhaven und Geestemünde, zu erleichtern. Gegenwärtig sei sein Vorschlag im Ausschusse: die Worte „bis weiter“ mitaufzunehmen, abgelehnt, indem die Mehrheit des Ausschusses betont habe, daß die Bahn früher überhaupt vom Landtage nur darum bewilligt sei, weil der Minister erklärte, wenn sie nicht genehmigt werde, so fielen alle anderen Bahnen mit. Er freue sich über den jetzt vom Herrn Abg. Schröder gestellten Antrag, weil es darnach möglich bleibe, ohne neue Gesetzes-Vorlage die Bahn später weiter zu bauen, wobei dann allerdings die Mittel neu zu bewilligen wären. Er hoffe, daß es ohne alle Frage später noch einmal hierzu kommen werde. Darum bitte er, für den Schröder'schen Antrag zu stimmen. — Auf die Verbindung des linken und des rechten Weserufers gedenke er heute noch einmal zurückzukommen, und behalte sich weitere Anträge in dieser Hinsicht vor.

Abg. **Hoyer**: Der Eisenbahnausschuß habe sich mit großer Mehrheit für die Streichung der Worte „bis weiter“ entschieden, um dadurch seiner Ueberzeugung Ausdruck zu geben, daß in absehbarer Zeit für die Vollendung der Bahn kein Bedürfnis vorliegen werde. Was die Interessen des nördlichen Butjadingens betreffe, die Herr Abg. **Groß** betone, so habe man darüber im vorigen Landtage widersprechende Ansichten gehört. Ein Bedürfnis für den Ausbau werde auch dann nicht vorliegen, wenn die Verhandlungen mit der neuen englischen Gesellschaft zu einem Abschlusse führten, da diese doch ihren Sitz in Nordenham nehmen werde.

Er empfehle, den Ausschußantrag ohne den Zusatz anzunehmen und bitte darüber namentlich abzustimmen.

Abg. **Schulke** spricht für den Schröder'schen Antrag, auch er habe im Ausschusse für den Zusatz gestimmt, zumal

er überzeugt sei, daß die Bahn doch in nicht zu ferner Zeit gebaut werden müsse.

Abg. **Wallrichs**: Durch die jetzt bekannt gewordenen näheren Umstände habe er seine Ansicht geändert und werde für den Schröder'schen Antrag stimmen.

Abg. **Groß** berichtigt den Abg. Hoyer dahin, daß die fragliche Gesellschaft keine englische sondern eine deutsche sei, was der

Abg. **Hoyer** für gleichgültig erklärt.

Es erhält das Schlusswort der

Berichterstatter Abg. **Junch**: Seines Erachtens seien keine ausschlaggebende Gründe angeführt für den Schröder'schen Antrag, den Bahnbau festzunageln. Im Grunde sei es ziemlich einerlei, welche Fassung man wähle, da die Mittel ja auf jeden Fall erst neu wieder würden bewilligt werden müssen, also jedenfalls ein Landtagsbeschluss nöthig wäre. Der Ausschuß halte es für richtiger, den Zusatz zu streichen, weil jetzt über die damals bewilligten Gelder anderweit verfügt werden solle. — Der Grund, aus dem man damals die Bahn zu bauen beschloßen habe, sei weggefallen, neue Gründe dafür hätten sich nicht geltend gemacht, namentlich seien besondere Wünsche der Bevölkerung nicht laut geworden. — Der Ausschuß stehe auf dem Standpunkt, daß die vorhandene Bahnstrecke nur ein Zubehör zum Nordenhamer Bahnhof sei.

Der Schröder'sche Zusatzantrag wird hierauf in namentlicher Abstimmung mit 16 gegen 15 Stimmen angenommen. Dafür stimmen die Abg. Dohm, Feldhus, Groß, Gruben, Hansing, Jaspers, Kasch, Klein, Plagge, Schröder, Schulze, Wallrichs, Wallroth, Weis, Wilken, Ahlhorn, dagegen die Abg. Junch, Hanken, Hoyer, Iken, Jürgens, Kückens, Meyer, Pancraz, Quatmann, Roggemann, Wenke, Zerhusen, Zöhler, Alfs, Burlage.

Hierauf werden der Ausschußantrag 1 mit dem Zusatz und der Ausschußantrag 2 angenommen.

VII. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses, betreffend die Verträge zwischen der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion und der Firma vormals August Korff zu Bremen und der Firma J. Matth. Gildemeister daselbst.

Der Berichterstatter Abg. **Iken** hat dem schriftlichen Ausschußbericht wenig mehr hinzuzufügen: man stehe hier eben vor einer vollendeten Thatfache. Anzuerkennen sei, daß diese Verträge für die Eisenbahndirektion weniger ungünstig als der mit der Firma Schramm geschlossene seien. Er hoffe dringend, daß die Staatsregierung künftig derartige Verträge nur mit Zustimmung des Landtages abschließen werde. Er bitte den Ausschußantrag anzunehmen:

Der Landtag wolle den Eingangs erwähnten Verträgen, soweit erforderlich, seine Zustimmung ertheilen.

Abg. **Hoyer**: Als er sich die Eisenbahnvorlagen in Delmenhorst angesehen, da sei ihm die Eisenbahnverwaltung wie ein Engel vorgekommen, der mit Vorliebe über Nordenham schwebe und dort seinen Goldregen ausschütte. Nach anderen Stationen, die es viel nöthiger hätten wie Nordenham, verirre der Engel sich nicht, höchstens beglücke er noch mal die Station Oldenburg.



Nordenham habe bis jetzt folgende Kosten verursacht:	
Erste Anlage	M. 1 723 000
außerordentlich bewilligt bezw. verwendet	
1884/87	" 319 000
1888/90	" 606 986
1891/93	" 888 949
Bahn Nordenham-Flagbalgerfiel	" 67 000
Schrammsche Anlagen	" 115 000

zuf. M. 3 719 935

Außerdem in jeder Finanzperiode erhebliche Aufwendungen aus den Mitteln des Erneuerungsfonds, z. B. 1888/90 M. 104 919.57. Wenn man in Summa reichlich 4 000 000 M. annehme, so sei das nicht zu hoch gerechnet. Von direkter Rentabilität könne dabei keine Rede sein, die verlange er auch nicht; aber wenn man für Handel und Schifffahrt Opfer bringe, so dürfe man dabei doch auch nicht vergessen, daß Oldenburg nicht allein aus Nordenham bestehe: wir hätten auch noch andere Plätze, die eine bessere Berücksichtigung wohl vertragen könnten. Gerade wer eine ruhige Weiterentwicklung Nordenhams wünsche, thue wohl, in der Bewilligung von Mitteln Maß zu halten, weil sonst im Lande eine unmuthige Stimmung gegen den Ort aufkäme, die seinem Aufblühen nur schaden würde. Der Firma Korff seien sehr günstige Bedingungen gewährt, nach §. 3 des Vertrages vom 28. Febr./12. März 1889 werde der Grund und Boden für die zu legenden Anschlußgleise von der Eisenbahndirektion ohne Pachtgeld zur Verfügung gestellt, auch für die dazu erforderlichen Schwellen, Schienen und Kleineisenzeug der Pächterin nichts berechnet. Ein Entgegenkommen gegen industrielle Unternehmungen sei ja sehr gut, aber dann müsse man auch gleiches Recht gegen Alle üben, und das geschehe nicht, die Linoleumfabrik in Delmenhorst z. B. habe für ein 900 m langes Anschlußgleis 20 700 M. bezahlen müssen.

Abg. **Gross**: Im Bericht stelle der Ausschuß am Schluß das dringende Ersuchen an das Staatsministerium, für die Zukunft solche Verträge von seiner Genehmigung und der Zustimmung des Landtags abhängig machen zu wollen. Er glaube im Namen des Ausschusses zu sprechen, wenn er erkläre, daß damit nur gesagt sein solle, daß künftig beim Abschluß von Verträgen die Genehmigung des Landtages vorbehalten bleiben müsse. Die vorherige Zustimmung des Landtages einzuholen, das werde häufig nicht angehen, da man beim Abschluß von Verträgen nicht zwei oder drei Jahre warten könne, sondern die gegebenen Chancen ausnützen müsse.

Wenn sodann der Herr Abg. Hoyer gleiches Recht für alle verlange, so stimme er dem von ganzem Herzen zu, wäre die Staatsregierung auf die einstimmig gefaßte Resolution des Landtags von 1881, die Verwaltung der Hafenanlagen Nordenham und Elsfleth von der Eisenbahndirektion abzuzweigen, eingegangen, würde solches nicht vorkommen, die Regierung habe hierzu leider bisher keine Neigung gezeigt. Die Verschiedenheit in der Behandlung erzeuge viel böses Blut, der Abg. Hoyer habe ein Beispiel aus Delmenhorst angeführt, er, Redner, könne aus Brake noch mehr Beispiele beibringen, wie dieser Platz gegen Nordenham zurückgesetzt werde. Man dürfe aber das Kind

nicht mit dem Bade ausschütten, denn die Hafenanlagen in Nordenham seien auch von großem Nutzen für die Einnahme der Eisenbahn gewesen. Der Güterverkehr von Nordenham sei seit 1890 bis 1891 von 85 000 auf 242 000 M. gestiegen, wie denn überhaupt die drei Hafenanlagen Nordenham, Brake und Elsfleth schon einen ganz ansehnlichen Schiffsverkehr brächten, der dann selbstverständlich eine Hebung des Eisenbahnverkehrs zur Folge habe. Der Seeverkehr der genannten drei Häfen, ohne den Personenverkehr, habe im Jahre 1890 240 000 M. betragen, der Gesamtverkehr der Eisenbahn Hude-Nordenham 744 000 M., i. J. 1891 der Seeverkehr 469 000 M., der ganze Bahnverkehr der Strecke 968 000 M. Die Hälfte des Verkehrs auf der genannten Bahnstrecke beruhe mithin auf der Verbindung mit der See: ohne die Häfen würde diese Bahn gar nicht bestehen können. Darum bedürfe der Seeverkehr wohl der Ermunterung, und sei es gerechtfertigt, dafür erhebliche Gelder zu bewilligen, die dann ja durch einen erhöhten Bahnverkehr wieder eingebracht würden, ganz abgesehen von der Stärkung der Steuerkraft der Bewohner der Hafenanlagen.

Abg. **Hoyer** betont, daß er durchaus nicht gewillt sei, das Kind mit dem Bade auszuschütten, und empfiehlt gegenüber den vom Vorredner für den Seeverkehr angeführten Zahlen einige Vorsicht. In Nordenham stünde einer Jahreseinnahme der Eisenbahn von 351 784 M. eine Ausgabe von 36 697 M. gegenüber, während z. B. in Delmenhorst die jährliche Einnahme 487 085 M. und die Ausgabe nur 23 000 M. betrage.

Abg. **Schulze**: Man dürfe sich wegen Nordenhams nicht einem so großen Pessimismus hingeben, wie dies vielfach geschehe, es sei ein erst im Aufblühen begriffener Platz, und eine Zunahme des Verkehrs sei dort direkt durch Einwirkung der Behörden zu erreichen. — Er bedauere es, daß die Eisenbahndirektion auf einen neuerdings gestellten ferneren Antrag der Firma Korff, das Terrain für die Tankanlagen durch Aufhöhung einer weiteren Fläche und Bau einer Schlenge zu vergrößern, nicht eingegangen sei, da hierdurch eine bedeutende Hebung des Verkehrs würde herbeigeführt worden sein, und die Anlagelkosten sich durch die zu erhebenden Pachtgelder wohl verzinst haben würden.

Dem Herrn Abg. Hoyer erwidere er, daß es ganz angebracht sei, das Füllhorn auch über die Stadt Oldenburg etwas auszuschütten, die Einnahmen dieser Station habe im Jahre 1891: 1 282 000 M. betragen, gegenüber einer Gesamteinnahme von etwa 7 000 000 M. für Oldenburg würden mithin verhältnismäßig nicht mehr Mittel verwendet als für andere Stationen auch.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Die Firma Korff habe der Eisenbahndirektion vorgeschlagen, unter den jetzt dem Landtage vorliegenden Bedingungen eine Erweiterung der verpachteten Fläche vorzunehmen. Die Staatsregierung habe indessen geglaubt, hierauf nicht eingehen zu können.

Berichterstatter Abg. **Fren**: Die Besorgniß des Herrn Abg. Gross, daß das in dem Bericht gestellte Verlangen, in Zukunft solche Verträge von der Zustimmung des Landtages abhängig zu machen, die Verhandlungen bezüglich künftiger solcher Verträge in die Länge ziehen würde, halte er für unbegründet: er meine nicht, daß dazu eigens der

Landtag berufen werden sollte, sondern halte es für genügend, daß der ständige Landtagsauschuß befragt werde.

Den Neußerungen der Herren Vorredner über die Einnahmen der einzelnen Stationen gegenüber müsse er bemerken, daß bei den Stationen nur angeschrieben würde was unfrankirt dort eingehe, was dagegen unfrankirt abgehe und was frankirt ankomme, würde nicht angeschrieben, also alles das nicht, was die Spediture in Elsfleth, Brake und Nordenham absendeten und was sie frankirt empfangen. Die Folge sei, daß in den Jahresübersichten der Verkehr der 3 genannten Hafenplätze zu niedrig, der von Oldenburg und Delmenhorst, wo die dort gelegenen Fabriken die Frachten meist selbst bezahlten, zu hoch angegeben sei. — Demnach sei auf die von Herrn Abg. Schulze für die Station Oldenburg angegebenen Zahlen kein großes Gewicht zu legen. Jeder Station das zuzuschreiben, was ihr zukomme, das gehe nicht an, es würde das allein ein Bureau von 8 bis 10 Leuten erfordern. — Von maßgebender Seite sei ihm obiges mitgetheilt und bestätigt worden, daß die veröffentlichten Einnahmezahlen kein zutreffendes Bild von dem Verkehr der einzelnen Stationen gäben.

Minister **Jansen** Exc. knüpft an den Schlußsatz des Ausschußberichtes an: das Staatsministerium habe Fürsorge getroffen, daß derartige Verträge wie die vorliegenden nicht wieder abgeschlossen werden könnten ohne Genehmigung des Staatsministeriums. Ob die Genehmigung des Landtages einzuholen sei, sei von dem Inhalte der Verträge abhängig. Eventuell werde dann im Einzelfall die Frage zu prüfen sein, ob die Sache dem ordentlichen Landtage vorzubehalten, oder das Gutachten des ständigen Ausschusses einzuholen, oder der Vertrag erst nachträglich dem Landtage zur Genehmigung vorzulegen sei.

Abg. **Jürgens**: Er hätte geglaubt, daß das Ziffernmaterial in den Jahresübersichten auf glaubwürdigen Grundlagen beruhte, er sei übrigens auch der Meinung, daß die vom Herrn Abg. Groß angeführten Thatsachen das Verhältniß nicht wesentlich alterirten, es würden doch wohl auf den anderen Stationen auch im Verhältniß ebensoviele Waaren frankirt eingehe wie an den Hafenplätzen, und so die Sache sich ausgleichen.

Im Uebrigen bemerke er, daß er schon in der ersten Verhandlung dieses Landtages stark angegriffen worden sei, als er wegen Nordenhams zu Vorsicht rieth; er spreche jetzt wiederum, obgleich ihm als Laie vielleicht kein Urtheil zuerkannt werde, die Meinung aus, daß man offenbar zu sehr bestrebt sei, künstlich den Platz Nordenham hochzubringen, da es doch außer anderen Vorbedingungen für einen Seehandelsplatz an dem Hauptfaktor, nämlich an dem Großhandel im Lande, fehle, auch sei dazu nicht das nöthige Kapital im Lande, und solange wir auf fremdes, insbesondere Bremer Kapital angewiesen seien, kämen wir zu nichts. Was er damals befürchtet habe, daß der Lloyd nicht lange dort bleiben werde, sei jetzt zur Thatsache geworden. Er wisse es dem Abg. Hoyer Dank, daß er gleichfalls davor warne, allzu große Summen für Nordenham zu verwenden. — Im Uebrigen sei er gerne bereit, für die Hebung von Handel und Schifffahrt etwas zu thun.

Abg. **Schröder** tritt dem Vorredner entgegen und den Abg. Groß und Schulze bei. Man möge bei großen kaufmännischen Verträgen nicht allzu starre Formen wählen, Vorsicht sei zwar nöthig, aber man müsse doch immer bedenken, daß man es mit kaufmännischen Unternehmungen zu thun habe, und daß hier der Bürokratismus übel angebracht sei. Wenn der Herr Abg. Jürgens bei uns die Vorbedingungen für die Entwicklung eines Seehandels vermittele, so müsse man eben diese Vorbedingungen schaffen; wenn im Lande sich kein genügendes Kapital biete, so müsse man auswärtiges Kapital heranziehen. Nach seiner Ansicht habe Nordenham von allen Weserhäfen die größte Zukunft, und werde, wenn auch zur Zeit unproduktiv, noch einmal eine bedeutende Einnahmequelle werden.

Da übrigens alle Vorredner Lokalinteressen zur Sprache gebracht hätten, so erlaube auch er sich, hier auf Elsfleth hinzuweisen. Es habe sich bereits ein bedeutender Verkehr vom Inlande über Elsfleth nach Helgoland entwickelt, die Vorrichtungen aber, diesen Verkehr zu erleichtern, seien recht primitiver Natur, einige Unternehmer hätten sich selbst solche schaffen müssen. Die Eisenbahn habe einst Elsfleth den Seeverkehr genommen, sie könne ihm aber auch wieder zur Blüthe verhelfen. Die Station liege unglücklich, innerhalb eines Halbkreises, vor allem sei zu wünschen, daß dort eine dem Seeverkehr dienende Gleisverlängerung hergestellt werde.

Reg.-Comm. Regierungsrath **Becker**: Die Staatsregierung und die Eisenbahndirektion hätten stets ihr Augenmerk auf den Verkehr in Elsfleth gerichtet. Wie aus der Vorlage, betr. den Mehrbedarf des Erneuerungsfonds für 1891/93, zu ersehen sei, seien 13 000 *M.* zur Erweiterung der dortigen Gleisanlagen bewilligt, und sei daher nicht zu befürchten, daß die Station vernachlässigt werde.

Abg. **Junch**: Es sei mit der Firma Korff vereinbart, daß die von dieser vorgeschossenen Baukosten des Piers mit 25 489 *M.* 64 *g* allmählich amortisirt werden und der Pier dann in das Eigenthum des Oldenburgischen Staates übergehen solle. Der Ausschuß habe das Bedenken, daß die Vereinbarung der Genehmigung des Landtages bedürft hätte, er persönlich hielte es für das richtigste, wenn die Firma den Pier auf eigene Rechnung gebaut hätte, und dem Staat außerdem eine jährliche Pachtsumme gezahlt hätte. Jetzt laufe der Staat die Gefahr, daß nach Ablauf des Vertrages mit der Firma Schramm nicht nur kein direkter Nutzen, sondern vielleicht direkte Ausgaben für Beseitigung der Pieranlage erwachsen. Was wolle man mit Nordenham? Einnahmen erzielen für das Land, zunächst für die Eisenbahn, die dort liegenden Staatsgründe in einer für das Land nutzbringenden Weise verwerthen; es handele sich mithin um kaufmännische Anlagen, darum müßte hier auch ein kaufmännisches und nicht bürokratisches Verfahren obwalten; dabei müsse man aber auch darauf sehen, das Land nicht zu sehr zu belasten. Er halte es nicht für den richtigen Standpunkt, den die Staatsregierung einnehmen sollte, wenn sie kostspielige Anlagen mache, in der Hoffnung, daß die Kosten sich reichlich verzinsen würden, vielmehr müsse sie hauptsächlich darauf bedacht nehmen, den Grund und Boden möglichst hoch durch Verpachtungsverträge zu verwerthen, ohne zu viel

Geld hineinzustecken. Uebrigens wünsche er dem Orte ein fröhliches Gedeihen und hoffe, daß die darauf verwandten 4 Millionen nutzbringend angelegt sein möchten. Er glaube nicht, daß Nordenham durch den Wegzug des Lloyds veröden werde; bei den vorhandenen Anlagen, bei dem Namen, den sich der Hafen einmal erworben, stehe mit Sicherheit zu erwarten, daß dort bald wieder ein reger Verkehr aufblühen werde. Er hoffe, daß die Staatsregierung nach wie vor diesem Plage ihr Augenmerk zuwenden möge, allerdings sei eine gewisse Wachsamkeit dabei erforderlich. Redner stimmt endlich dem Abg. Groß darin bei, daß die Einnahmen, welche der Eisenbahn bisher aus Nordenham erwachsen seien, nicht unbedeutend seien; er wünsche, daß die heutige Verhandlung dazu beitragen möge, den Eindruck, als ob Nordenham ein verlorener Posten sei, zu verwischen.

Abg. Jürgens: Der Einwurf des Herrn Abgeordneten Schröder: man müsse die Vorbedingungen für einen Seehandel schaffen, passe für amerikanische Verhältnisse, wo überhaupt Handel und Verkehr sich erst entwickeln solle, aber nicht für unsere Verhältnisse, wo die einzelnen Plätze einander Konkurrenz machten; hier müsse man, soweit ein Verkehr vorhanden sei und seine Bedürfnisse geltend mache, ihn schützen und fördern, aber nicht versuchen, künstlich durch Anlagen einen Verkehr heranzuziehen.

Als einen verlorenen Posten wolle er indessen Nordenham nicht bezeichnen.

Minister Jansen Exc.: Die Staatsregierung bezweifle nicht, daß die Grundlagen des Verkehrs in Nordenham gesunde seien, und daß das Gedeihen des Ortes nicht davon abhängig sei, daß der Lloyd dort verbleibe. Bei Erbauung des Piers habe die Staatsregierung sich in denjenigen Grenzen gehalten, daß dieselben auch, wenn der Lloyd sich von dort weggezogen habe, für den Verkehr und die Schifffahrt zu verwerthen seien. Die ausgezeichnete Lage Nordenhams, vor allem seine Wassertiefe, die ihm stets vor Bremerhaven und Geestemünde einen Vorsprung sichere, werde voraussichtlich einen genügenden anderweitigen Verkehr dort hinziehen, so daß man keine Veranlassung habe, sich wegen der Zukunft des Plazes pessimistischen Gedanken hinzugeben.

In seinem Schlußwort weist der

Berichterstatter **Abg. Iken** noch auf die günstige Lage Nordenhams hin, die ihm immer eine hervorragende Bedeutung für die Schifffahrt sichern werde, auch wenn der Lloyd sich dauernd von dort wegziehe; letzteres sei übrigens gar nicht wahrscheinlich, da der Lloyd dadurch sich die Gefahr einer Konkurrenz in Nordenham schaffen würde. Es sei ja bedauerlich, daß zu theuer gewirthschaftet worden sei, doch hoffe er, daß die Zustände sich bessern würden. Endlich spricht Redner dem Minister des Innern seinen Dank aus für seine Erklärung, daß in Zukunft solche Verträge nur mit Zustimmung des Staatsministeriums und soweit angezeigt des Landtages abgeschlossen werden würden.

Der Antrag des Ausschusses wird hierauf angenommen.

VIII. Bericht der Mehrheit und Minderheit des Eisenbahnausschusses über die Mittheilungen des Staatsministeriums vom 15. Januar 1893, betr. die Ausführung

des Gesetzes vom 13. März 1891 über den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes.

Es wird zunächst zur Verhandlung gestellt:

1. der Ausschufsantrag, betr. die Eisenbahn von Oldenburg nach Brake, die Südbahn u. s. w., dahingehend:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, den baldigen Beginn des Ausbaues sämtlicher genehmigter Eisenbahnlinsen, mit Ausnahme der Linie Nordenham-Blexerdeich, dadurch herbeizuführen, daß schon vor Feststellung der definitiven Kostenanschläge die Verhandlungen mit den beteiligten Kommunal-Verbänden wegen Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen, zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake, eingeleitet werden, —

ferner dem nächsten ordentlichen Landtage die definitiven Kostenanschläge der im Gesetz vom 13. März 1891 genehmigten Bahnen, mit Ausnahme der Linie Nordenham-Blexerdeich und der Barelser Ringbahn, vorzulegen.

Der Berichterstatter **Abg. Schulze** nimmt zunächst das Wort: Die meisten Vorlagen hätten Enttäuschung und Unzufriedenheit erregt, und so auch diese. Daß bezüglich der Ausführung des Gesetzes von 1891 bisher noch fast nichts geschehen sei, habe man ja schon vorher gewußt; nun erfahre man, daß auch in der nächsten Zeit noch nichts geschehen werde. Dennoch sei daran, daß die Staatsregierung auf Anregung des Ausschusses noch bei dem gegenwärtigen außerordentlichen Landtage die Ergänzung der Mittel zu dem Braker Bahnbau beantragt habe, die Hoffnung zu knüpfen, daß in Zukunft diese Angelegenheit ein etwas rascheres Tempo annehmen werde. Der Ausschuf sei nun der Meinung, daß zunächst Verhandlungen mit den Kommunalverbänden wegen der Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastrungen angeknüpft werden müßten, er glaube, daß die dem vorigen Landtage vorgelegten Kostenanschläge hierfür eine genügende Grundlage bieten würden, und daß es nicht erst, wie die Regierung meine, der Aufstellung der vollständigen, definitiven Kostenanschläge, die jedenfalls einen Zeitraum von 2—3 Monaten erfordern werde, bedürfe: der annähernd richtige Betrag werde sich schon ermitteln lassen, zumal da der für gewöhnlich unsicherste Faktor, der Grunderwerb, hier wegfalle, indem die Gemeinden den Grund und Boden für die Bahn selbst hergeben müßten. — Wenn der Ausschuf ferner im zweiten Absatz beantrage, dem nächsten ordentlichen Landtage die definitiven Kostenanschläge vorzulegen, so meine er damit nicht, daß die Verhandlungen auch mit den an der Südbahn interessirten Gemeinden bis nach Vorlegung der Kostenanschläge hinausgeschoben würden, er erwarte vielmehr, daß auch diese Verhandlungen schon jetzt begonnen würden, damit die Sache nicht auf die lange Bank geschoben werde. — Bei der Braker Bahn hoffe der Ausschuf, daß noch in diesem Jahre mit dem Bau angefangen würde.

Minister Jansen Exc.: Bisher habe die Staatsregierung die Erfahrung gemacht, daß die Gemeinden sich schwer dazu herbeiließen, eine bestimmte Verpflichtung zu übernehmen, so lange ihnen nicht ziffernmäßig angegeben werde,

welche Forderung an sie gestellt würde, dieses sei aber nur möglich an der Hand der definitiven Kostenanschläge. Aus diesem Grunde sei die Anknüpfung der Verhandlungen bisher noch aufgeschoben worden. Die Staatsregierung werde aber auf die jetzt vom Landtage gegebene Anregung hin den Versuch machen, auf der Grundlage der bis jetzt gemachten Vorarbeiten in Betreff der Bahn von Oldenburg nach Brake mit den beteiligten Gemeinden eine Verständigung zu erzielen: Es werde sich dann ja zeigen, ob Geneigtheit zur Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastung bei den Gemeinden vorhanden sei. — Was die Südbahn und die Bahn von Delmenhorst nach Wildeshausen anlange, so sei die Eisenbahndirektion bald nach Schluß des letzten Landtags mit der Anfertigung der Projekte und Kostenanschläge beauftragt worden, und es sei zu erwarten, daß dieselben demnächst fertiggestellt sein würden.

Daß die Ausführung des Gesetzes vom 23. März 1891 nicht so rasch vor sich gehe, wie es wünschenswerth erscheine, das habe, wie auch in der Vorlage hervorgehoben, seinen hauptsächlichsten Grund in dem gegenwärtig herrschenden Mangel an Technikern. Der Ausschuß scheinete das Gewicht dieses Faktors zu unterschätzen, er, Redner, könne sich dafür auf die Erfahrungen sowohl der Eisenbahnverwaltung wie der Baudirektion beziehen, wie außerordentlich schwer es zur Zeit falle, selbst gegen reichliche Vergütung, die sich dann doch auch immer in bestimmten Grenzen halten müsse, geeignete technische Hilfskräfte zu gewinnen.

Abg. **Feldhus**: Warum heiße es im ersten Absätze des Ausschußantrages: „zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake“? Es sei wünschenswerth, daß gleichzeitig die Verhandlungen wegen der Südbahn angeknüpft würden, da diese umständlicher und vermuthlich zeitraubender sein würden.

Abg. **Schulze**: Der Grund, weshalb der Ausschuß sich dafür ausgesprochen habe, daß man zunächst bei der Braker Bahn anfangen möge, bestehe darin, weil hier die Vorbereitungen am weitesten gediehen, namentlich schon Kostenanschläge aufgestellt seien, auch habe diese Bahn die gesetzliche Priorität für sich.

Abg. **Ahlhorn** glaubt, daß man auch wegen der Südbahn längst mit den Verhandlungen hätte beginnen können, man dürfe doch auch den Süden, insbesondere Wildeshausen, diese Dase in der Wüste, nicht vernachlässigen. Er richte die Frage an die Staatsregierung, ob beabsichtigt werde, die Bahn noch in der nächsten Finanzperiode zu bauen?

Minister **Jansen** Exc.: Die Staatsregierung habe die Absicht, auch mit dem Bau der Südbahn, sofern die gesetzlichen Voraussetzungen vorlägen, thunlichst noch in der nächsten Finanzperiode zu beginnen. Er erinnere übrigens daran, daß das Zustandekommen dieser Linie auch noch dadurch bedingt sei, daß mit Preußen eine Verständigung erzielt werde wegen der Strecke Neuentfurchen-Hesepo.

Abg. **Santen**: Er bedaure ebenfalls sehr, daß wegen des Baues der Braker Bahn noch keine weiteren Schritte gethan und noch nicht einmal mit den Kommunen in Verbindung getreten sei. Durch die Verzögerung sei eine ziemliche Gleichgültigkeit und Laueheit in der Bevölkerung einge-

Berichte. XXIV. Landtag, 2. Versammlung.

treten, man sage sich, es werde doch wohl nichts mehr davon kommen. Daß der bisherige Kostenanschlag um 200 000 M. zu niedrig sei, stehe der Anknüpfung der Verhandlungen mit den Kommunen durchaus nicht im Wege. Er sei überzeugt, daß, wenn man damit gleich nach Erlaß des Gesetzes begonnen hätte, die Opferwilligkeit der Gemeinden viel größer gewesen wäre als jetzt, wo der Eifer schon mehr geschwunden sei. Wenn auch der Ausschuß empfehle, die erforderlichen Mehrkosten zu bewilligen, so zweifelte er doch, ob der Plan zu Stande kommen werde, wenn von den Kommunen solch' unerschwingliche Opfer verlangt würden. Im Publikum werde allseitig gehofft, daß die Regierung die Vorbelastung erheblich ermäßigen werde; auch wegen der Südbahn liege ja dem Landtage eine bezügliche Petition vor.

Minister **Jansen** Exc.: Er würde sehr bedauern, wenn die Verhandlungen mit den Gemeinden dadurch erschwert würden, daß dieselben sich in der vom Herrn Vorredner angedeuteten Richtung Täuschungen hingäben. Die Staatsregierung sei nicht in der Lage von dem im Gesetze aufgestellten Grundsätze, wonach die Ausführung der Bahnen davon abhängig sei, daß die beteiligten Kommunalverbände die festgesetzte Vorbelastung übernehmen, irgendwie abzugehen, um so weniger, nachdem auf jener Grundlage bereits der Bau der Barelter Ringbahn in Angriff genommen und zum Theil vollendet sei.

Abg. **Rückens** bittet den Herrn Minister, die Verhandlungen mit den Gemeinden doch baldigst anzuknüpfen, da denjenigen Gemeinden, die zu einem Zuschusse bereit seien und die schon seit Jahren bestrebt seien, eine Bahnverbindung zu erhalten, sehr daran gelegen sei, endlich zu erfahren, ob das Projekt zu Stande komme und ob sie auf diesem Wege zu dem gewünschten Ziele gelangen würden; ob der Bau selbst ein Jahr früher oder später fertig werde, sei weniger wichtig. In dem Ausschußantrage sei ihm der Passus: „zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake“ nicht verständlich. Sollten erst, wenn die Verhandlungen wegen der Braker Bahn zu Ende seien, die Verhandlungen wegen der Südbahn beginnen? Die ersteren Verhandlungen könnten sich leicht so in die Länge ziehen, daß dann überall keine Zeit übrig bleibe, um noch bis zum Herbst, wo der Landtag wieder zusammenkomme, die Verhandlung hinsichtlich der Südbahn zu erledigen. Er sehe nicht ein, warum die Verhandlungen nicht gleichzeitig geführt werden könnten, und beantrage deshalb:

In dem ersten Ausschußantrage die Worte „zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake“ zu streichen.

Der Antrag wird sofort mit zur Berathung gestellt. —

Um die Verhandlungen mit den Gemeinden einleiten zu können, werde nicht erforderlich sein, daß ganz genaue Kostenanschläge vorlägen; es werde genügen, wenn annähernd feststehe, wie hoch sich die Baukosten pro Kilometer belaufen würden, die Höhe der von den einzelnen Gemeinden aufzubringenden Summen würde sich dann ziemlich genau feststellen lassen. Bestimmte Summen würde man allerdings den Gemeinden nennen müssen, sollten die Verhandlungen von Erfolg sein.

Was die Richtung anlange, so sei bezüglich der Süd-



bahn nicht daran zu denken, daß die jetzt abgesteckte Linie die Zustimmung der Gemeinden fände; von der Gemeinde Dötlingen würde nur die äußerste Westseite berührt. Viele Gemeinden würden die Bewilligung eines Zuschusses zweifellos davon abhängig machen, daß die Bahn eine ihren Interessen entsprechende Richtung erhalte. Darum würde es sich empfehlen, ähnlich wie bei der Barelker Ringbahn, für die Feststellung der Richtung eine gewisse Basis aufzustellen, etwa dahin, daß die Bahn eine solche Kürze haben müsse, daß der durchgehende Verkehr nach Delmenhorst gesichert bleibe; im Uebrigen möge man den Wünschen der Gemeinden thunlichst entgegenkommen.

Abg. **Soyer** betont zunächst gegen den Abg. Rückens, daß es sehr wohl darauf ankomme, ob die Bahn Delmenhorst-Bechta bezw. Lohne-Hesepe ein Jahr früher oder später fertig werde, jedenfalls hoffe er, daß sie in der nächsten Finanzperiode vollendet würde. Er nehme mit dem Herrn Abg. Schulze an, daß die Bahn Oldenburg-Brake eine gewisse Priorität für sich habe, dies habe der Ausschuß mit den Worten: zunächst u. s. w. andeuten wollen. Daß erst das Ende der Verhandlungen wegen dieser Bahn abgewartet und erst dann die Verhandlungen mit den an der Südbahn gelegenen Gemeinden begonnen werden sollten, das sei mit den betreffenden Worten nicht gemeint. Er bitte die Staatsregierung, wegen der Südbahn möglichst rasch eine Verständigung mit Preußen anzubahnen. Dem Herrn Abg. Ahlhorn danke er für die der Bahn Delmenhorst-Wildeshausen entgegengebrachten Sympathien. Dem Abg. Rückens erwidere er, daß die Bahnverbindung Osnabrück-Bechta-Delmenhorst-Bremen, so wie sie sich nach dem Gesetze von 1891 gestalten werde, um 15 km kürzer sei, als die Strecke Osnabrück-Diepholz-Bremen. Innerhalb dieser Grenze müsse man den Gemeinden gewisse Abweichungen zugestehen: es sei dies nothwendig, um die Zuschüsse zu erhalten.

Abg. **Schröder** hält den Rückens'schen Zusatzantrag für überflüssig, da nach dem Ausschufsantrage die Verhandlungen wegen der Braker Bahn nur zunächst „eingeleitet“, nicht zunächst „zu Ende geführt“ werden sollten. Er bedauere, daß man bezüglich dieser Bahn nicht schon eher mit den Gemeinden in Verbindung getreten sei, da die anfangs dafür vorhandene Begeisterung in der Bevölkerung sich schon sehr abgekühlt habe, so daß die Regierung jetzt auf mehr Schwierigkeiten stoßen würde, als früher. — Die jetzt abgesteckte Linie halte er nicht für zweckmäßig: bis Loy halte sie die Geest fest, dann aber laufe sie in mächtigem Schlangenzuge nach Brake und weiche dabei gerade demjenigen Boden aus, der einen festen Untergrund gewähre, vermeide anfangs auch die bewohnten Orte. Daß die gesetzliche Vorbelastung nicht erlassen werden könne, sei klar. Uebrigens solle man dazu nicht nur die von der Bahn durchschnittenen Gemeinden, die so schon schwer belastet seien, sondern vor Allem auch das indirekt interessirte Hinterland heranziehen.

Abg. **Meyer**: Er verstehe den Rückens'schen Zusatzantrag so, daß damit nicht der Braker Bahn die Priorität abgesprochen, sondern nur darauf hingewirkt werden solle, daß möglichst bald mit sämmtlichen beteiligten Gemeinden, wegen der Südbahn auch mit der preussischen Regierung, verhandelt werde. Namentlich die Verhandlungen mit

Preußen bitte er bald einzuleiten, da von der Verständigung mit der preussischen Regierung ja nach dem Gesetze das Zustandekommen des ganzen Unternehmens abhänge. Er beantrage:

Hinter den Worten „Oldenburg-Brake“ die Worte „sowie mit der preussischen Regierung, wegen der Modalitäten der Durchführung durch preussisches Gebiet“ hinzuzufügen.

Der Antrag wird sofort mit zur Berathung gestellt.

Dem Herrn Abg. Ahlhorn wisse er Dank für die dem Süden entgegengebrachten Sympathien. Die Bahn Lohne-Hesepe habe, wenn sie auch hinter der Braker Bahn zurückstehen müsse, doch vor der Bahn Delmenhorst-Wildeshausen-Bechta entschieden die Priorität; bis Lohne sei die Bahn gebaut, diese Sackbahn sei aber ungenügend und nicht einträglich: viele Verkehrsinteressenten der Lohner Bahn zögen es vor, ihre Ausfuhrgegenstände, trotz des Bestehens dieser Bahn, auf der Achse bis Diepholz zu schaffen, um den Anschluß an die Hamburg-Venloer Bahn zu gewinnen. In dem Berichte werde die Bahn Delmenhorst-Bechta vor der Südbahn genannt, er hoffe nicht, daß dies zur Folge hätte, daß in der Ausführung die Südbahn hinter jener Bahn noch zurückstehen werde, vielmehr bitte er, sobald die mit dem an der Braker Bahn beschäftigten Kräfte verfügbar würden, in erster Linie den Bau der Südbahn Lohne-Hesepe mit Abzweigung nach Damme in Angriff zu nehmen. Die jetzt abgesteckte Luftlinie werde schwerlich durchführbar sein, auch dürfe man gegenwärtig keinen durchschlagenden Werth mehr auf eine ganz direkte Verbindung zwischen Osnabrück und Delmenhorst legen, sondern möge ruhig den lokalen Interessen entgegenkommen; letzteres liege doch in der Natur der Sache, da ja die Gemeinde, wenn man den Grund und Boden mit hinzurechne, ca. $\frac{1}{3}$ der Baukosten tragen müßten. Er gebe dabei anheim, falls der jetzige Plan die Zustimmung der interessirten Kommunalverbände, was durchaus nicht ausgeschlossen, nicht finden sollte, auf das ältere Projekt zurückzugehen und von Lohne über Steinfeld und Damme zu bauen, dann ließe sich die Dammer Zweigbahn entbehren. Er bitte, seinen und den Rückens'schen Antrag anzunehmen.

Abg. **Rückens** glaubt, daß man die Verhandlungen mit den Gemeinden in Betreff der Bahnen Bechta-Wildeshausen-Delmenhorst und Lohne-Hesepe auch schon eher beginnen könne, bevor eine endgültige Verständigung mit Preußen erzielt sei. — Seine Bedenken gegen den Passus „zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake“ hält er durch die Ausführungen des Abg. Schröder nicht für widerlegt. Wenn dieser Passus weiter nichts sagen sollte, als daß die Verhandlungen wegen der Braker Bahn bloß eher eingeleitet werden sollten, dann sei er völlig überflüssig, denn einleiten könne man die Verhandlungen wegen der einen Bahn heute und die wegen der anderen Bahn morgen; wenn man die Worte in diesem Sinne auffasse, so sei es gar nicht zu verstehen, warum der Ausschuß die Verhandlungen wegen der Braker Bahn zunächst eingeleitet wünsche. — Es empfehle sich daher auf jeden Fall, den fraglichen Passus als völlig überflüssig wegzulassen.

Abg. **Ahlhorn** gesteht der Braker Bahn die Priorität

zu, bittet aber, wegen der Südbahn sofort Verhandlungen mit Preußen anzuknüpfen, was jeden Tag geschehen könne, und hofft, daß die Regierung schon diesen Herbst dem Landtage wegen des Baues der Bahn Delmenhorst-Wildeshausen-Behta oder der Bahn Lohne-Hesepe eine Vorlage machen werde. — Was die Brake Bahn anlange, so könne er der Staatsregierung hier einen Vorwurf nicht ersparen. Er wiederhole dringend seine Bitte, mit beiden Bahnen rasch vorzugehen.

Minister **Jansen** etc.: Er wiederhole, daß die Staatsregierung wegen der Bahn von Oldenburg nach Brake nur deshalb mit den Gemeinden noch nicht in Verhandlung getreten sei, weil die endgültigen Kostenanschläge noch nicht festgestellt seien, nach dem vom Landtage heute ausgesprochenen Wünsche werde die Staatsregierung aber den Versuch machen, auf Grund der bis jetzt vorliegenden Kostenanschläge eine Einigung mit den Gemeinden zu erzielen. Nach den bisherigen Erfahrungen fürchte er allerdings, daß dieser Versuch auf Schwierigkeiten stoßen werde.

Was die Südbahn anlange, so erinnere er daran, daß beide Strecken, Delmenhorst-Wildeshausen-Behta und Lohne-Hesepe, nach dem Gesetze vom 13. März 1891 abhängig seien von einer Verständigung mit Preußen. Die Preussische Regierung habe übrigens prinzipiell bereits ihre Genehmigung zu dem Bau der Bahn von der Landesgrenze bis Hesepe ausgesprochen. Die Eisenbahndirektion sei bereits seit länger mit den Vorarbeiten für die beiden Strecken der Südbahn beschäftigt, sobald das Projekt dem Staatsministerium vorgelegt werde, werde dieses weitere Maßnahmen veranlassen.

Abg. **Funch**: Wenn in den Kreisen, welche an der Bahn von Oldenburg nach Brake theilhaftig seien, wirklich eine gewisse Lauheit eingetreten wäre, so sei das nicht zu verwundern, nachdem man sie so lange habe warten lassen. Um so mehr freue es ihn jetzt von dem Herrn Minister zu hören, daß die Staatsregierung bereit sei, nunmehr in nächster Zeit in die Verhandlungen mit den Gemeinden einzutreten. Er glaube, daß die nöthigen technischen Kräfte für den Bau wohl zu gewinnen seien, man müsse denselben eben eine höhere Vergütung anbieten, der Unterschied zwischen solcher Vergütung für auf unbestimmte kurze Zeit angestellte Techniker und der Befoldung der als Staatsdiener angestellten Techniker werde dadurch ausgeglichen, daß die Letzteren pensionsberechtigt seien. Er bitte die Staatsregierung, die Aufstellung der endgültigen Voranschläge mehr als bisher zu fördern und dann möglichst bald die schon vorher zu beginnenden Verhandlungen mit den Interessenten zum Abschluß zu bringen. — Dem Herrn Abg. Schröder erwidere er, daß die abgesteckte Linie den Bodenverhältnissen wie auch den bisher laut gewordenen Wünschen der Interessenten entspreche, kleinere Abweichungen von dem vorläufigen Plane übrigens durchaus nicht ausgeschlossen seien.

Abg. **Jaspers** spricht noch der Staatsregierung gegenüber den Wunsch aus, künftig den Kostenanschlägen, welche dem Landtage vorgelegt würden, kurze Skizzen beizulegen.

Der Berichterstatter Abg. **Schulze** bittet in seinem Schlußwort, den Rückens'schen Antrag abzulehnen; die Einschaltung: „zunächst im Bereiche der Linie Oldenburg-Brake“, habe ihren guten Sinn, weil hier die Verhand-

lungen sofort beginnen könnten, während bei der Südbahn die Vorarbeiten noch nicht so weit gediehen seien.

Es wird hierauf der Rückens'sche Antrag abgelehnt, der Ausschußantrag mit dem vom Abg. Meyer beantragten Zusatz angenommen.

Es werden hierauf

2. zur Verhandlung gestellt die Anträge des Ausschusses, betreffend die Bahnen in der Friesischen Wehde (Vareler Ringbahn).

Die Ausschlußmehrheit hat beantragt: der Landtag wolle

1. sich mit dem Inhalte sub Ziffer 2 des Schreibens des Staatsministeriums vom 15. Januar 1893 einverstanden erklären,
2. über die Petition des Gemeinderathes zu Neuenburg zur Tagesordnung übergehen, und
3. die Eingabe des Gemeindevorstehers **Ahlhorn** zu Zettel für erledigt erklären.

Der Berichterstatter Abg. **Schulze** stellt zu diesem Mehrheitsantrage Namens der Mehrheit des Ausschusses den Zusatzantrag:

Der Landtag wolle die nach Feststellung des Ausschußberichts im Ausschuß eingegangene zweite Petition der Gemeinde Neuenburg vom 20. Februar d. J., betr. die Bewilligung der Gelder zum Ausbau einer Eisenbahn von Grabstede nach Neuenburg, durch Annahme des Mehrheits-Antrages für erledigt erklären.

Die Ausschlußminderheit (Wallrichs) hat beantragt: Antrag **Nr. 1.**

Der Landtag wolle erklären, daß eine Bahn Bockhorn-Zettel im Gesetz nicht vorgesehen sei und die Mittel zum Ausbau dieser Strecke verweigern.

Antrag **Nr. 2.**

Der Landtag wolle die Staatsregierung auffordern, behufs Fortführung der Bahn innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Linien mit den betreffenden Gemeinden weitere Verhandlungen zu eröffnen.

Zunächst erhält das Wort der Berichterstatter der Mehrheit, Abg. **Schulze**: Die Staatsregierung beabsichtige, die Bahn in zwei Linien auszubauen, einmal in der Richtung Varelerhaven, Varel, Borgstede (mit Abzweigung nach Bramloge), Seghorn, Bockhorn, Zettel, sodann in der Richtung Ellenjerdammerfjel, Ellenjerdamm, Bockhorn, Grabstede. Einzelne Theile dieser Strecken seien bekanntlich schon vollendet. Dazu lägen nun zwei Petitionen der Gemeinde Neuenburg vor, wovon die erste das vorstehende Projekt ablehne, die zweite aber den Bau einer Bahn Neuenburg-Grabstede verlange. Durch diese zweite Petition würde die erste aufgehoben, mithin der Bericht der Ausschlußminderheit hinfällig, indem Neuenburg dadurch, daß es erkläre, sich anschließen zu wollen, seinen Widerstand gegen das Projekt aufhebe. — Die jetzige Einrichtung werde nach Erklärung der Staatsregierung zwei Betriebe erfordern, was aber die Ringbahn nach dem alten Projekt auch gethan haben würde. Der Ausschuß habe namentlich die Frage zu prüfen gehabt, ob das gegenwärtige Projekt im Einklang mit dem Gesetze vom 13. März 1891 stehe, und sei, wie in dem Berichte

näher ausgeführt, in seiner Mehrheit zu der Ueberzeugung gelangt, daß die jetzt beschlossenen Veränderungen sich als solche Modifikationen der ursprünglichen Linie darstellten, wie sie nach dem Gesetze zulässig seien. — Der Bau einer Bahn Neuenburg-Grabstede könne in Landtage jetzt nicht wohl beschlossen werden, da die Staatsregierung so wie so in der Lage sei, diese Bahn zu bauen, wenn die Gemeinde die gesetzliche Vorbelastung übernehmen wolle.

Der Berichterstatter der Minderheit, Abg. **Wallrichs**, bleibt bei seinen Anträgen. Er bestreitet, daß die Regierung befugt sei, den Rahmen des Gesetzes von 1891 zu durchbrechen, da ein Gesetz nur in Uebereinstimmung mit dem Landtage, durch ein neues Gesetz, beseitigt werden könne. Der Wortlaut des Gesetzes von 1891 aber schließe den Bau einer Bahn von Bockhorn nach Zetel entschieden aus, insbesondere könne man sich für die Zulässigkeit derselben auch nicht auf die Bestimmung berufen, daß die Ringbahn auch in Theilstrecken ausgebaut werden könne; die jetzt beschlossene Bahn Bockhorn-Zetel sei eben keine „Theilstrecke“ der im Gesetze beabsichtigten Bahn, sondern eine ganz andere Linie. „Vareler Ringbahn!“ „Vareler Ringbahn!“ das sei die schöne hoffnungsvolle Zukunftsmusik gewesen, die die Staatsregierung den Bewohnern der „Friesischen Wehde“ in den wohlklingenden Akkorden:

„Wirthschaftliches Bedürfnis!“

„Landwirthschaftliches Interesse!“

„Hebung der Ziegelfabrikation!“ —

sowohl in der Vorlage vom 17. November 1887, als auch in der Vorlage vom 16. Oktober 1890 habe ertönen lassen. Aber, m. H., wie ist es jetzt geworden? Aus der beabsichtigten Ringbahn sei jetzt ein polypenarmiges Ungethüm entstanden, die daran geknüpften freudigen Hoffnungen, namentlich im Interesse der durch Auffahren von Aei zu kultivirenden Haidflächen und Möre, seien zum großen Theil gescheitert. Die früher einmüthigen Interessen der Gemeinden Neuenburg und Zetel seien zersplittert und die Gemüther von Mißmuth erfüllt und ein fortwährendes Mißverhältniß werde in den Gemeinden Neuenburg und Zetel unter der jetzigen Generation bestehen bleiben. Redner glaubt, daß der Bahnbau Zetel-Bockhorn nicht allein ungesetzlich sei, sondern zugleich die berechtigten Interessen Neuenburgs empfindlich verletze, eine Zurücksetzung, welche diese Gemeinde um so weniger verdiene, als sie sich nie geweigert habe, die gesetzliche Vorbelastung zu übernehmen, vielmehr habe sie einen Zuschuß von 41 000 M. bewilligt. Allerdings habe sie nicht sofort den Anschluß beschlossen, allein dies sei ihr nicht zu verübeln, da sie bei ihren geringen Mitteln eine so große Ausgabe sehr reiflich habe erwägen müssen, auch hätten die übrigen Gemeinden ebenfalls zuerst lange Zeit eine ablehnende oder doch zuwartende Stellung zu dem Bahnbau eingenommen. Wenn die Staatsregierung in der Anlage 7 sage, daß sie durch die Bahn Bockhorn-Zetel jetzt der Mühe überhoben sei, ein zweites Anschlußgleise in Ellenserdamm herzustellen, so könne er durch amtliche Aktenstücke nachweisen, daß das Amt mit den drei Gemeinden gar nicht auf dieser Basis verhandelt habe: — Zetel-Ellenserdamm, sondern es sei mit den drei Gemeinden so verhandelt, daß die Bahn, von Zetel ausgehend, unweit Steinhausen, in der Nähe des sogenannten Schneckenweges, die von Bock-

horn nach Ellenserdamm führende Bahn treffen solle. Dar- nach wäre es Pflicht des Amtes gewesen, bevor es auf den neuerdings von Zetel gemachten Vorschlag einging, erst bei der Gemeinde Neuenburg anzufragen, ob diese sich jetzt zum Bau entschließen wolle. Dies Verfahren hätte der Amtshauptmann, der, wie es in der alten Beamten-Instruktion heiße, ein Vater seines Amtes sein solle, selbst dann beobachten müssen, wenn wirklich seitens der Vertreter der Gemeinde vorher ein Versehen begangen sein sollte, diese Herren seien sonst doch nicht so, die wüßten einen Gemeindevorsteher wohl zu finden, wenn er mit irgend einem Gemeindevorsteher ständig sei. Er sei überzeugt, daß die Staatsregierung, wenn sie über alle Einzelheiten bei den bezüglichen Verhandlungen genau berichtet worden wäre, niemals den Bau der Linie Bockhorn-Zetel beschlossen haben würde, weil damit offenbar Neuenburg in ungerechtfertigter Weise zurückgesetzt und vernachlässigt werde. Er bitte daher, für den Minderheitsantrag zu stimmen.

Abg. **Ahlhorn** nimmt hierauf den Amtshauptmann in Varel mit warmen Worten gegen die Angriffe des Vorredners in Schutz; derselbe habe nicht allein für das ganze Amt, sondern auch ganz besonders für die Gemeinde Neuenburg stets Wohlwollen und Pflichteißer in hohem Maße geübt. Der Amtshauptmann hätte als Beamter sehr viel gewirkt, von Elsfleth aus hätte er die Chaussee nach Großenmeer gebaut, auch daß die Amtsverbands-Chaussee im Amte Varel ausgebaut worden sei, wäre sein Verdienst, und daß die Ringbahn überhaupt gebaut sei, hätte die Friesische Wehde ihm mit zu verdanken, wenn dann eine Gemeinde das ganze Unternehmen zu vereiteln suche, so könne man dem Amtshauptmann nicht verdenken, wenn derselbe dann auf andere gesetzliche Mittel Bedacht nehme. Der Amtshauptmann hätte ein sehr großes Amt zu verwalten, doch hätte derselbe noch nie einen Auditor gehabt wie die jüngeren Herren Amtshauptleute, dieselben könnten von ihm lernen, und wäre unser Amtshauptmann bei seinen Eingeseffenen sehr beliebt. Redner geht dann des näheren auf den Gang der bezüglichen Verhandlungen ein und konstatiert dann, daß bei der Uebernahme der zur Ergänzung noch erforderlichen 20 000 M. seitens des Amtsverbandes kein Zwang ausgeübt sei, indem diese fast einstimmig, nur gegen die Stimmen von Sade, Schweiburg und Neuenburg beschlossen sei, und die ersten beiden Gemeinden auch jetzt ganz zufrieden seien, da der Amtsrath auch wohl mal Anlagen beschließen werde, woran die beiden Gemeinden das meiste Interesse haben, und gelangt zu dem Schluß, daß die Gemeinde Neuenburg, an sich schon günstig gestellt, da bis auf 5 km die Bahn herangerückt sei, ohne dazu gezahlt zu haaben, in keiner Weise benachtheiligt sei, es vielmehr ihrem eigenen zuwartenden Verhalten zuzuschreiben habe, daß sie jetzt den ihr einst gebotenen Anschluß nach Bockhorn verpaßt habe. Uebrigens halte er es für die Gemeinde für ebenso vortheilhaft, nach Zetel anzuschließen, wegen der zwischen Neuenburg und Zetel gelegenen Ziegeleien. Er bitte daher dringend, die Mehrheitsanträge anzunehmen.

Minister **Jansen** Exc.: Nach den Ausführungen des Herrn Vorredners glaube er sich der Pflicht überhoben, die Angriffe des Herrn Abg. Wallrichs auf den Amtshauptmann in Varel auch seinerseits noch zurückzuweisen.



Er mache darauf aufmerksam, daß sich bezüglich der hier in Betracht kommenden Rechtsfrage der Ausschuß mit allen gegen eine Stimme der Ansicht der Regierung angeschlossen habe.

Abg. **Schröder** stimmt mit dem Herrn Minister in dem letzten Punkt nicht überein und glaubt, daß die Strecke Borgstede-Bramloge nach dem Gesetze überhaupt nicht, die Strecke Bockhorn-Grabstede aber nur dann hätte gebaut werden dürfen, wenn man von Grabstede weiter über Neuenburg nach Zetel gebaut hätte. Uebrigens verkenne er keineswegs die Schwierigkeiten, die sich der Durchführung des Ringprojektes entgegenstellen, und daß dieselbe gerade auch durch die Lässigkeit der Gemeinde Neuenburg erschwert sei. Er glaube aber doch, daß man jetzt, wo die Gemeinde Neuenburg zum Bahnbau bereit sei, Rücksicht auf sie nehmen solle; man müsse bedenken, daß die Gemeinde stets in dem Glauben gelebt, die Bahn könne nicht zu Stande kommen, ohne Neuenburg zu berühren, und andererseits bei ihren geringen Mitteln — sie habe bekanntlich nicht einmal eine eigene Kirche — nur nach langer Ueberlegung sich zu dem Opfer entschließen konnte; wenn man dieses erwäge, so erscheine die zuwartende Haltung Neuenburgs in einem milderen Lichte. Er bedauere es, daß die Bahn Bockhorn-Zetel beschlossene sei, ohne Vorfrage bei Neuenburg; hätte man diese Vorfrage gethan, so würde vermuthlich unter dem Drucke der Thatfachen Neuenburg sich schon damals zum Bau entschlossen haben. Jetzt habe man 3 Sackbahnen, was bedeutende Erschwernisse für den Betrieb befürchten lasse. Wenn nun die Minderheit Ablehnung der Mittel für die Bahn Bockhorn-Zetel verlange, so müsse er allerdings bezweifeln, ob der Landtag hierzu befugt sei, er stelle sich also auf den Boden der Mehrheitsanträge, wünsche aber eine größere Rücksicht auf Neuenburg und einen Druck auf Zetel. Letztere Gemeinde baue unter Außerachtlassung ihrer zwischen Zetel und Neuenburg gelegenen Ziegeleien auf Bockhorn, während es doch im Interesse des Verkehrs dringend wünschenswerth sei, als Bindeglied eine Linie Neuenburg-Zetel zu schaffen. Redner stellt deshalb den Antrag:

Der Landtag erklärt sich mit dem Inhalte sub Ziffer 2 des Schreibens des Staatsministeriums vom 15. Januar 1893 einverstanden, erwartet jedoch, daß die Gemeinden Zetel und Neuenburg seitens der Staatsregierung angehalten werden, nicht nur die bislang beschlossenen Eisenbahnstrecken Zetel-Bockhorn und Neuenburg-Grabstede, sondern auch die Strecke Neuenburg-Zetel zum Ausbau zu bringen, dabei aber endgültig auf die Linie Zetel-Ellensferdamm bezw. Steinhäusen zu verzichten.

Der Antrag wird sofort mit zur Berathung gestellt.

Abg. **Groß**: Ueber die Angelegenheit der Vareler Ringbahn habe der Ausschuß lange und eingehend berathen und sei in seiner Mehrheit unter Berücksichtigung der früheren Landtagsverhandlungen zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Linie Bockhorn-Zetel eine nach dem Gesetze zulässige Modifikation des anfänglichen Projektes sei. Anfangs habe er allerdings den Eindruck empfunden, als wenn die Gemeinde Neuenburg schlecht behandelt wäre, als wenn man sie etwa für ein Versehen des Gemeindevorstehers hätte

büßen lassen; bei näherer Betrachtung aber sei er zu der entgegengesetzten Auffassung gelangt. Die Gemeinde Neuenburg habe einfach geglaubt, ohne Berührung Neuenburgs würde es überhaupt nicht gehen, habe daher gewartet, daß man ihr entgegenkommen werde, und über diesem Warten den günstigen Zeitpunkt verpaßt. Wenn sie nun in Folge dessen leiden müsse, so geschehe ihr kein Unrecht, sie habe sich das selbst zuzuschreiben. Wenn sie ihre jetzige Bereitwilligkeit früher gezeigt hätte, so würde die Staatsregierung mit beiden Händen zugegriffen haben, so aber könne man es der Staatsregierung nicht verdenken, wenn sie sagte: nun wenn ihr nicht wollt, so bauen wir erst mal nach Zetel. Redner bittet den Abg. Schröder, seinen Antrag fallen zu lassen, derselbe habe keinen Zweck, da die darin angeführten Linien im Rahmen des Gesetzes lägen, und man die Art und Weise der Verhandlungen ruhig der Staatsregierung überlassen könne.

Abg. **Feldhus**: Die Wallrichs'schen Anträge seien ihm im ganzen sympathisch, doch stimme er aus Zweckmäßigkeitgründen für die Mehrheitsanträge, in der Hoffnung, daß dann die Lücke Zetel-Neuenburg sich schon von selbst schließen werde; das wirthschaftliche Bedürfniß weise mit Nothwendigkeit hierauf; die Mehrheitsanträge würden allen theilhaftigen Interessen gerecht.

Abg. **Ahlhorn**: Der Schröder'sche Antrag erschwere nur die Sache. Eine Bahn Zetel-Neuenburg könne auch so jeden Tag gebaut werden, dieselbe sei billiger als eine Bahn Neuenburg-Bockhorn. Für Neuenburg sei vom Amte geschehen, was geschehen konnte, die Gemeinde habe sich aber immer renitent gezeigt. Wenn der Colleague Schröder sich auf ihre geringe Leistungsfähigkeit berufe, so habe sie diese selbst verschuldet, dadurch, daß sie sich als kirchliche Gemeinde selbstständig gemacht habe und auch würden die Neuenburger auch in kirchlicher Hinsicht noch immer vom Staate unterstützt, da die Staatsregierung der Gemeinde die Kirche im alten Schlosse unentgeltlich bis weiter zur Verfügung gestellt habe, die Neuenburger verpachteten jetzt die Sitze in der Kirche und bezögen hieraus ihre meisten Einnahmen.

Abg. **Jürgens**: Beim Lesen der Vorlage 10 habe er den Eindruck empfunden, daß die beschlossenen Modifikationen dem Gesetze vom 13. März 1891 nicht entsprächen. Von dieser Ansicht sei er nicht abgekommen, sie werde von anderen Abgeordneten getheilt, sei auch gewissermaßen in dem Bericht der Ausschußmehrheit anerkannt, indem dieser wesentlich nur aus Zweckmäßigkeitgründen die Abweichungen gutheiße. Er bedaure, daß durch Neuenburgs zögerndes Verhalten heute unbefriedigende Zustände beständen, für die Neuenburg jetzt als Sündenbock verantwortlich gemacht werde. Der Herr Abg. Ahlhorn übersehe, daß auch Zetel sich erst ablehnend gegen den Vorschlag des Amtes Barel verhalten habe. Die leitenden Behörden hätten sich durch den Unmuth über Neuenburg zu sehr bestimmen lassen; das Verhalten des Amtshauptmanns beim Abschluß der Verträge könne er nicht als richtig bezeichnen, er halte es nicht für angemessen, daß man eine Gemeinde, die sich aus finanziellen Gründen etwas lässig gezeigt habe, im entscheidenden Augenblicke ganz ignorire und damit gewissermaßen maßregelte. Der Schröder'sche Antrag sei ihm sympathisch, weil er Aussicht biete, daß die Ringbahn geschlossen und dadurch

der Betrieb vereinfacht werde, auch die Interessen Neuenburgs genügend wahrgenommen würden.

Abg. **Jaspers**: Er sei von Anfang an gegen die Vorbelastung der Gemeinden gewesen und finde seine Meinung jetzt bewährt. Erst stelle man ein Projekt auf, das anscheinend den Interessen Aller entspreche, dann bei den Verhandlungen mit den Gemeinden werde daraus ein ganz anderes Projekt, bloß wegen eines geringen einmaligen Zuschusses, zu dem die eine oder andere Gemeinde sich verstehe. Er stimme für den Schröder'schen Antrag, weil derselbe nur eine Erwartung ausspreche, er selbst habe Anfangs beabsichtigt, einen anderen Antrag zu stellen, und zwar dahin, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten Landtage ein neues Projekt vorzulegen; er habe dies aber unterlassen, weil man in solchem Ersuchen vielleicht ein Mißtrauen erblicken könnte.

Der Berichterstatter der Ausschufsminderheit, Abg. **Wallrichs**: Wenn der Herr Abg. Ahlhorn die Neuenburger auf den Anschluß an Zetel verweise, so frage er: wer trägt die Kosten für die Strecke von der Neuenburger Gemeindegrenze bis Zetel? Er bleibe bei seiner Auffassung, daß Neuenburg gemahregelt worden sei; die Gemeinde habe sich niemals ablehnend verhalten. Er bitte um namentliche Abstimmung über die Minderheitsanträge.

Der Berichterstatter der Ausschufsmehrheit, Abg. **Schulze**, bittet, den Schröder'schen Antrag abzulehnen. In der ersten Petition der Gemeinde Neuenburg werde beklagt, daß die Bahn nicht von Neuenburg über Zetel nach Ellerferdamm, sondern, dem klaren Wortlaut des Gesetzes zuwider, von Zetel nach Bockhorn gebaut werde, so daß die Neuenburger den Hafen Ellerferdammersiel nur auf dem Umwege über Bockhorn würden erreichen können. Nach dem klaren Wortlaute des Gesetzes habe er nun vergebens gesucht, man müßte ihn denn schon in der Ueberschrift finden wollen. Dagegen sei seiner Zeit bei Berathung des Gesetzes sowohl in der Vorlage als auch in dem Ausschufbericht gesagt, daß die genauere Feststellung der Richtung den Verhandlungen mit den Gemeinden vorbehalten bleibe, und nur festgehalten, daß Ellerferdammersiel und Varelerhaven berührt werden müßten, man habe also mit der Möglichkeit gerechnet, daß Orte aus dem projektierten Netz ganz ausfallen könnten, und dies nur bezüglich der beiden Häfen unbedingt vermeiden wollen. — Bedauerlich sei es ja, daß Neuenburg nach Ellerferdamm den Umweg über Bockhorn machen müssen, aber wie könnte das verhindert werden? Zetel allein habe die Linie Zetel-Ellerferdamm nicht bauen, Neuenburg hätte sich daran beteiligen können, habe es aber nicht gethan. Die Gemeinde habe sich eben um nichts bekümmert, diese Thatsache sei auch durch die Ausführungen des Berichterstatters der Minderheit nicht widerlegt. Wenn man jetzt im Sinne des den Ausbau des ganzen Ringes erstrebenden Schröder'schen Antrages beschlösse, wem sei damit gedient? wer werde die Kosten des Grunderwerbes tragen? wer eine Vorbelastung übernehmen? Auch biete das jetzige Projekt keine größeren Unbequemlichkeiten für den Betrieb, als das Ringbahn-Projekt; die Linie Borgstede-Bramloge schade nicht, sei vielmehr als Zuführungsgleis willkommen, und es sei wünschenswerth, daß noch mehr solche Zuführungsgleise angelegt würden. —

Er bitte, die Ausführung dieser nützlichen Bahn nicht zu erschweren, sondern für die Mehrheitsanträge zu stimmen.

Es wird hierauf der Schröder'sche Antrag *N^o 1* abgelehnt, womit der Schröder'sche Antrag *N^o 2* von selbst wegfällt, der Mehrheitsantrag sowie der zur zweiten Neuenburger Petition gestellte Zusatzantrag werden angenommen. Damit sind die Anträge der Minderheit beseitigt.

IX. Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Uebersicht über die bisherigen Verwendungen für den Eisenbahnbaufonds, über die aus diesem Fonds in der Finanzperiode 1891/93 noch zu bestreitenden Ausgaben und über die zur Verfügung stehenden Deckungsmittel.

Der Berichterstatter, Abg. **Schulze**, verweist auf die Vorlage, S. 51 der gedruckten Anlagen, mit dem Bemerkten, daß der Posten auf S. 52, zweite Spalte unter c.: „an den Erneuerungsfonds der Eisenbahn-Verwaltung“, nach den heutigen Beschlüssen nicht 1 315 875, sondern nur 1 212 524 *M.* lauten müsse, und daß sich dadurch die Deckungsmittel um 103 351 *M.* erhöhen.

Der Antrag des Ausschusses:

Der Landtag wolle beschließen, die Vorlage für erledigt zu erklären, wird hierauf ohne Debatte angenommen.

Punkt X. wird von der heutigen Tagesordnung abgesetzt.

XI. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Aufnahme einer Anleihe.

Der Ausschuf beantragt:

Antrag *N^o 1*:

Zu Artikel 1 unter Ziffer 3 den mit 1 315 875 *M.* angegebenen Betrag auf 1 212 524 *M.* abzuändern.

Antrag *N^o 2*:

Zu Artikel 1 als Ziffer 4 nachzufügen:

4. des Mehrbedarfs, welchen die Eisenbahn von Oldenburg nach Brake über die in dem Anleihegesetze vom 19. März 1891 mit 1 350 000 *M.* vorgesehene Summe erfordert, bis zum Betrage von 250 000 *M.*

Antrag *N^o 3*:

den Gesamtbetrag des Anleihebetrages anstatt wie in der Vorlage auf 1 230 635 *M.* auf rund 1 377 500 *M.* festzusetzen.

Antrag *N^o 4*:

Den Gesetzentwurf mit diesen Aenderungen anzunehmen.

Eine Einzelberathung wird nicht gewünscht. Es erhält das Wort der

Berichterstatter Abg. **Schulze**: Die Bestreitung der heute bewilligten Ausgaben mache eine Anleihe erforderlich, und dies bilde den Gegenstand der Vorlagen 19 und 20. — Es betrügen:

die Kosten zum Ankaufe der Schramm'schen Schuppen 123 050 *M.*,

die Mehrkosten der Pier-, Gleis- und sonstigen Anlagen in Nordenham rund 178 940 *M.*,

der Mehrbedarf des Eisenbahn-Erneuerungsfonds nach den heutigen Beschlüssen 1 212 524 *M.*, zusammen ergebe das 1 514 514 *M.*

Davon würden gedeckt durch die infolge der Eistirung des Bahnbaues Nordenham-Blexerdeich ersparten Gelder rund 387 230 *M.*, blieben also noch zu decken 1 127 284 *M.* Wenn man hierzu noch die für den Bau der Braker Bahn bewilligten 250 000 *M.* (vgl. Vorl. 20) hinzusetze, so betrage der Gesamtfehlbetrag 1 377 284. Diese Summe, auf 1 377 500 abgerundet, ergebe den Betrag der Anleihe. — Der Nachsatz 4 zu Art. 2 folge aus Vorlage 20. — In den Vorlagen werde der Mehrbedarf der Erneuerungsfonds höher angenommen, als er sich nach den heutigen Beschlüssen stelle, daher der Antrag *N* 1. Infolgedessen stelle sich der Anleihebetrag, den die Vorlage 19 zu 1 230 635 *M.*, die Vorlage 20 nach Hinzurechnung der Kosten der Braker Bahn zu 1 480 635 *M.* angebe, jetzt auf rund 1 377 500 *M.*

Abg. **Jaspers:** Er sei zwar grundsätzlich dagegen, für solche Aufwendungen, welche nicht Kapitalvermehrungen seien, die Mittel durch Anleihe aufzubringen, indem er es für richtiger halte, solche aus den laufenden Einnahmen zu bestreiten; da aber die Betriebsüberschüsse an den Baufonds abgeführt würden, so komme es auf eins hinaus, da sonst um so mehr für Bauten angeliehen werden müsse. Daher trage er kein Bedenken, die Ausschußanträge anzunehmen.

Abg. **Meyer** hält das bezüglich eines Theils der neuen Bahnprojekte beobachtete Verfahren, wonach ein Landtag den Bau von Eisenbahnen beschließe und der andere die Gelder dazu erst bewilligen müsse, für unzweckmäßig: das Richtige und natürliche sei, daß derselbe Landtag, der den Bau einer Eisenbahn genehmige, auch die Mittel dazu bewillige. Den Einwurf: dies sei nicht möglich, weil die Kosten erst veranschlagt werden müßten, halte er nicht für stichhaltig: ein specieller Kostenschlag sei nicht erforderlich, um die Mittel für einen Bahnbau zu bewilligen, wie denn ja auch der gegenwärtige Landtag die Mehrkosten der Braker Bahn bewilligt habe, ohne daß dieselben speciell veranschlagt seien.

Allerdings hoffe er, daß auch zu den übrigen bisher genehmigten Bahnen die Staatsregierung und der nächste Landtag die Gelder bewilligen möchten, er hoffe, daß er sich der Zustimmung des Landtages und der Staatsregierung erfreue, wenn er dieser Zuversicht hiermit Ausdruck gebe.

Die Ausschußanträge werden hierauf angenommen.

Die noch übrigen Punkte XII. bis XVI. werden von der heutigen Tagesordnung abgesetzt.

Schluß der Sitzung 8¹/₂ Uhr Abends.

Der Berichterstatter:

Hoyer.

