

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

8. Sitzung, 15.12.1893

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

Stenographischer Bericht

über

die Verhandlungen

des

XXV. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Achte Sitzung.

Oldenburg, den 15. December 1893, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1894/96.
 2. Bericht des Finanzausschusses zu dem Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 26. October 1893, betr. die Einnahmen und Ausgaben der Staatsguts-capitalienkassen der Fürstenthümer Lübeck und Birkenfeld für die Finanzperiode 1894/96.
 3. Bericht des Verwaltungsausschusses zu dem Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. die vom XXIV. Landtage zur Erwägung verstellte Aufhebung der Wittwen-, Waisen- und Leibrentenkasse.
 4. Bericht des Justizausschusses über eine Vorstellung des Stadtmagistrats zu Neve vom 6. November 1893, betr. die Bestimmung über die Verwendung der Aufkünfte des sog. Zerbit'schen Legats.
 5. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Zusammenstellung der Resultate der Einkommensteuerschätzung pro 1890, 1891—1893.
 6. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes, betr. Aenderungen des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 8. März 1876, betr. die Unterstützungsanstalt für die Wittwen und Waisen der evangelischen Volksschullehrer.

Vorsitzender: Vicepräsident Gros.

Präsident: Ich eröffne die Sitzung und ersuche Herrn Schriftführer Weber, das Protokoll der letzten Sitzung zu verlesen.

(Geschicht.)

Präsident: Werden Erinnerungen gegen das Protokoll erhoben?

Abg. **Wente:** Im Protokoll ist ein kleiner Schreibfehler vorhanden. In Bezug auf den Ankauf bei der Irrenanstalt muß es heißen Hausmann Köster statt Köhler.

Präsident: Werden sonst noch Erinnerungen erhoben? Es geschieht nicht und erkläre ich das Protokoll für genehmigt.

Eingänge sind nicht weiter mitzutheilen. — Herr Zehusen hat einen achttägigen Urlaub gewünscht, der ihm ertheilt worden ist.

Sodann wird in die Tagesordnung eingetreten.

I. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahn-Betriebskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1894/96.

Auf Verlesung des Berichts wird verzichtet.

Präsident: Ich stelle die Anträge des Ausschusses 1 und 2 gleichzeitig zur Berathung.

Es erhält das Wort

Berichterstatter Abg. **Schulze:** Die Staatsregierung

hat uns diesmal ein ausführliches Material vorgelegt und der Ausschuß hat seinerseits die Sache außerordentlich gründlich berathen und die Resultate seiner Arbeiten im Bericht vorgelegt, so daß die Berichterstatter sich wohl gestatten dürfen, auf längere Ausführungen zu verzichten. Wir werden natürlich gern auf etwaige weitere Fragen Auskunft geben. Ganz im Allgemeinen möchte ich sagen, daß die Einnahmen als mäßig steigend angenommen worden sind, und es liegt wohl keine Gefahr darin, diese etwa um 2% erhöhten Einnahmen anzunehmen.

Zu den Ausgaben unter Titel 1 und 2 möchte ich kurz darauf hinweisen, daß die persönlichen Ausgaben ganz erheblich höher veranschlagt worden sind. Wenn Sie die Zahl der persönlichen Ausgaben zusammenziehen, so erhalten Sie für 1894: 2 121 730 *M.*, für 1895: 2 202 150 *M.*, für 1896: 2 278 350 *M.* gegen den Voranschlag für 1891/93 mit 1 670 000, 1 790 820 und 1 740 090 *M.*, also jährlich $\frac{1}{2}$ Million Steigerung. Es ist dem Ausschusse nicht möglich gewesen, genau zu prüfen, ob so erhebliche Steigerungen eintreten werden. Bei dreijährigen Voranschlägen sind die einzelnen Posten aber mit großer Vorsicht zu berechnen und man wird genügend Mittel für persönliche Ausgaben bewilligen müssen, denn es läßt sich nicht übersehen, wie sich der Betrieb in einem so langen Zeitraum gestalten und wie viel Personal man gebrauchen wird. Gewiß läßt sich aber bei diesen Positionen sparen, und ich glaube, der Landtag wird dem zustimmen, wenn ich die Hoffnung ausspreche, daß die Eisenbahn-Direction bedacht sein wird, möglichst die Anschlagssummen nicht zu erreichen.

Sodann habe ich einen kleinen Fehler zu berichtigen. Auf Seite 272 Antrag 1 muß nach den Worten: „in den zutreffenden Positionen der persönlichen Ausgaben“ eingeschaltet werden: „sowie Pos. 132 der Ausgaben“. Das ist ein Schreibfehler. Die Formulierung des Antrags geht von Herrn Groß aus, der ursprünglich das Referat übernommen hatte. Der Ausschuß wird voraussichtlich damit einverstanden sein, daß das berichtigt wird.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Zu dem Berichte des Eisenbahnausschusses möchte ich bemerken, daß über diesen Antrag schon im Ausschusse verhandelt ist, indem meinerseits bemerkt wurde, daß, wenn er gestellt würde, die Regierung darauf eingehen würde. Es bezog sich dieser Antrag aber nur auf die Positionen 15, 38 und 42 der Einnahmen, sowie auf Position 132 der Ausgaben, für welche nach dem neuen Buchungsplane die getrennte Verbuchung der Einnahme- bzw. Ausgabebeträge für Bahnhof Nordenham vorgeschrieben ist.

Antrag 1 müßte demnach lauten:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, im Voranschlage der nächsten Finanzperiode unter Pos. 15, 38 und 42 der Einnahmen, sowie unter der Pos. 132 der Ausgaben, die Einnahmen und Ausgaben der Nordenhamer Schiffsahrtsanstalten gemäß Vorschrift des Buchungsplanes gesondert auszuführen.

Das entspricht thatsächlich demjenigen, was auch im Ausschusse meinerseits zugesagt ist. In der Begründung des Antrages des Eisenbahnausschusses heißt es auch auf

Seite 272, letzter Absatz, daß „der Ausschuß bei Pos. 15 eine specielle Angabe der Einnahmen in Nordenham, welche auch bei Pos. 35, 38, 42 der Einnahmen und Pos. 132 der Ausgaben nach dem Buchungsplane gesondert auszuführen waren, vermißt.“ Sie sehen daraus, daß hiermit der Inhalt des soeben verlesenen Antrags übereinstimmt. Die Position 35 betrifft Bahnhofswirthschaften, und wird solche hier verfehentlich genannt sein.

Abg. **Soyer**: Wenn ich dem Herrn Berichterstatter vorgreifen darf, da ich einmal das Wort habe, so möchte ich Sie bitten, den Antrag des Ausschusses anzunehmen. Auch die gesonderte Buchung der persönlichen Ausgaben kann nach meinem Dafürhalten nicht schwierig sein. Der Ausschuß legt ein besonderes Gewicht darauf, daß in dem Voranschlag der Eisenbahnbetriebscasse die Nordenham betreffenden Einnahmen und Ausgaben zur Erscheinung kommen, wie das auch in dem Voranschlag des Herzogthums bezüglich der anderen Häfen geschieht.

Ich habe häufig Gelegenheit, die Strecke Ahlhorn-Bechta-Lohne zu befahren und da ist mir aufgefallen, daß der Transport der Sträflinge ungemein viele Belästigungen für das reisende Publikum mit sich bringt. Es laufen auf dieser Strecke zwei durchgängige Wagen, ein zweiter und ein dritter Classe. Im vorigen Jahre habe ich einmal die Tour dritter Classe gemacht. An dem Tage stiegen in Ahlhorn fünf oder sechs Sträflinge ein und zwei Gendarmen; der jüngere Gendarm nahm das mittlere Coupé für sich in Anspruch und erst in Folge des Murrens der Mitreisenden ging er auf Zureden seines älteren Collegen mit den Sträflingen in das letzte Coupé. Es ist für die Mitreisenden nicht angenehm, auf dem ganzen Wege den Anblick der Sträflinge zu haben, und die Belästigung soll noch unangenehmer sein, wenn die Sträflinge weiblichen Geschlechts sind. Es ist mir erzählt worden, daß dann Redensarten gefallen sind, die von den Mitreisenden sehr unangenehm empfunden sind, namentlich von den anwesenden Damen. Es ist ungemein leicht, da eine Aenderung zu treffen und ich begreife nicht, warum das nicht geschieht. Es genügt vollständig, wenn von dem Wagen dritter Classe ein Abtheil abgetrennt und für den Transport eingerichtet wird. Ist dann mal ein Transport größer, so kann man in Oldenburg einen Wagen dafür einstellen und mitlaufen lassen. Ich bitte die Regierung, dies anzuordnen.

Ich möchte gleich, weil die Anträge 1 und 2 zur Berathung stehen, noch etwas anregen. An fast allen Güterschuppen unserer Stationen fehlt ein überstehendes Dach. Dies überstehende Dach finden Sie an allen kleineren Stationen anderer Bahnen, und es ist dazu da, daß die Gespanne darunterfahren, um geschützt gegen Regen die Waaren aufzuladen. Dieses Fehlen des Schutzbachs wird um so mehr empfunden, wenn auf den Stationen ein außerordentlich starker Verkehr ist, es wird auch besonders stark empfunden in Delmenhorst. Dort werden durchschnittlich pro Jahr 1050—1100 Waggon Mehl und Getreide entladen, und muß dieses auf freier Strecke, dem Entladegleise, geschehen. Wenn die Güterschuppen mit überstehendem Dach versehen sind, so kann man die Waggon an den Güterschuppen heranschieben und die Entladung dann durch den Schuppen stattfinden. Das würde aber bei uns in Delmenhorst nicht mög-



lich sein, weil nach meinen persönlichen Anschauungen und Erfahrungen der Güterschuppen sonst schon genügend in Anspruch genommen ist. Kann nun also die Entladung der Waggons durch den Güterschuppen nicht stattfinden, wie in Delmenhorst, so müßte man in diesem Falle schon einen Theil des Entladegleises überdachen. Ich weiß sehr wohl, daß derartige Verbesserungen und Neuerungen nicht auf einmal zu machen sind, ich beabsichtige auch nicht, einen Antrag zu stellen, sondern möchte nur der Regierung anheimgeben, dies im Auge zu behalten und bei Aufstellung des nächsten Voranschlags darauf Rücksicht zu nehmen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Zu den Ausführungen hinsichtlich des Antrages 1 kann ich bemerken, daß es keine materiellen Schwierigkeiten bietet, auch die bezeichneten persönlichen Ausgaben getrennt aufzuführen. Es ist aber mit Recht im Ausschusse zur Sprache gebracht, man möchte die Buchungspositionen der Eisenbahnbetriebskasse mit der hohen Zahl 192 nicht noch mehr vermehren. Die Regierung wird indeß, indem ich hier den formulirten Antrag 1 überreiche, einer Erweiterung desselben im Sinne des berechtigten Ausschußantrages nicht entgegen sein.

Zu den Ausführungen des Abgeordneten Hoyer, betr. die Gefangenentransporte, bemerke ich, daß die gerügten Mängel auch schon seitens der Regierung empfunden sind, als das Reichs-Eisenbahnamt in einer Anfrage bei der Regierung sich nach dem Bestande diesseitiger, für die fraglichen Transporte geeigneter Wagen erkundigte. Es wird daher in der Vorlage über die Beschaffung von Betriebsmitteln, welche dem Landtage noch zugehen wird, die Abstellung des Mißstandes berücksichtigt werden.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlensfels**: Ich wollte in Bezug auf die Aeußerung des Abg. Hoyer bemerken, daß die Güterschuppen in Oldenburg leider so angelegt sind, daß das sonst allgemein übliche überspringende Dach und die Ladebühne fehlt; selbstverständlich werden bei neuen Bauten derartige Vorrichtungen vorgesehen werden. Was die Bitte betrifft, die Sache bezüglich Delmenhorst's ins Auge zu fassen, so möchte ich bemerken, daß dies nur für die Finanzperiode 1897/99 in Frage kommen kann. Uebrigens sind freie Ueberdachungen, wie sie Herr Abg. Hoyer wünscht, nicht gerade häufig zu finden; man baut derartige Bühnen nur auf größeren Bahnhöfen, wo Umladungen von Stückgütern stattfinden; sonst hilft man sich in der Weise, daß man die Güter durch die Güterschuppen durchbringt. Nun mag sich bezüglich Delmenhorst's die Sache dahin wenden, daß es bei Erbauung der Strecke Hesepe-Delmenhorst nothwendig wird, eine Bühne zu erbauen, um die Güter dort umzuladen, welche von einer Richtung nach der andern übergehen; dann würde diesem Wunsche Rechnung getragen werden.

Abg. **Hoyer**: Was die Erklärung des Herrn Eisenbahn-Directors anbetrifft, so befriedigt mich dieselbe. Ich habe ausdrücklich gesagt, daß die Erbauung derartiger Ladebühnen, bezw. Gleisüberdachungen pro 1897/99 ins Auge zu fassen sei.

Abg. **Schulze**: Wir sind im Ausschusse der Meinung gewesen, daß es sich bei den Schiffahrtsanstalten um der Eisenbahn fremdartige Betriebe handelt, und aus diesem

Grunde wünscht der Landtag vollständige Trennung der Hafen-Einnahmen und Ausgaben in Nordenham, und solche ist auch von der Regierung zugesagt.

Ich möchte noch einige Worte sagen — nicht als Berichterstatter — über die Einnahmen aus dem Frachtverkehr. Ich nehme an, daß diese mit zur Berathung stehen.

Präsident: Dürfte ich Sie vielleicht ersuchen, das später zu thun? Ich halte es für besser, zunächst den Antrag 1 mit dem Antrage der Regierung zu erledigen.

Zu dem Antrage 1 ist Seitens der Regierung ein Antrag gestellt. Der Antrag ist gleich mit zur Berathung gestellt, ich werde die Berathung über den Antrag 1 nebst dem Regierungsantrage schließen, wenn Niemand das Wort verlangt und beide Anträge zur Abstimmung bringen.

(Es meldet sich Niemand mehr zum Wort.)

Ich schließe die Berathung über den Antrag 1 und den Antrag der Regierung.

Abg. **Schulze** (zur Geschäftsordnung): Sie schließen die Berathung über den Antrag, darin sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr, darüber möchte ich einige Bemerkungen machen.

Präsident: Das werden Sie später thun können. Der Antrag des Ausschusses geht weiter als der Antrag der Regierung, ich lasse deshalb zuerst über den Antrag des Ausschusses abstimmen. Wird der Antrag angenommen, so fällt damit der Antrag der Regierung.

Der Antrag wird angenommen.

Präsident: Ich eröffne die Berathung über den Antrag 2 des Ausschusses, betr. die Gesamteinnahmen der Eisenbahnbetriebskasse. Ich will die Nummern einzeln verlesen und bitte, sich dabei zum Worte zu melden.

Zu Titel 2 Pos. 7 nimmt das Wort

Abg. **Schulze**: Meine Herren! Es ist im letzten Landtage schon vielfach zur Sprache gekommen, daß wir in Bezug auf Frachten ungünstiger gestellt sind als die umliegenden Preussischen Gebietstheile. Es ist nicht möglich, alle Beschwerden der Gewerbetreibenden zur Sprache zu bringen, ich möchte deshalb nur die vielbesprochenen Kohlentarife zur Berathung stellen. Schon im 23. Landtage hat Herr Thora de monirt, daß wir für Kohlen von Westfalen höhere Fracht zu bezahlen haben, als die Ostfriesen, es hat das keinen Erfolg gehabt. Auch im 24. Landtage haben wir die Sache hier besprochen. Aber ich glaube, wir müssen uns diesmal ernstlich mit der Sache beschäftigen, um zu einem Resultat zu gelangen, denn das Unrecht ist zu groß, welches wir erleiden müssen. Es ist beispielsweise die Entfernung von Essen nach Oldenburg 239 km, nach Aurich 284 km, nach Norden 288 km, nach Emden 256 km, also alle diese Stationen sind weiter entfernt wie Oldenburg. Wir zahlen nun für Kohlen von den Westfälischen Stationen in der Nähe von Essen bis Oldenburg 54—56 M. Fracht und an den übrigen Stationen im Lande eine entsprechende Fracht, dagegen zahlen die Ostfriesen in Aurich und Norden 50 M. für 10 Tonnen für die viel weitere Entfernung. Meine Herren, das läßt sich auf die Dauer nicht durchführen, und ich möchte die Staatsregierung bitten, sich darüber zu erklären, ob eine Aenderung in dieser Beziehung in Aussicht steht. Ich will

heute nicht mit einem Antrage hervortreten, denn die Gelegenheit ist zu wichtig, um so gelegentlich bei den Voranschlägen zum Austrag gebracht zu werden. Auch sind, sobald Herr Oberbürgermeister Dr. Roggemann zurückkommt, noch ähnliche Anträge bezüglich Getreidefrachten zu erwarten, so daß doch eine längere Verhandlung stattfinden wird. Sollte ich also heute keine befriedigende Antwort erhalten, so würde ich bitten, einen einzureichenden Antrag dem Eisenbahnausschuß zur Vorberathung zu überweisen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Zunächst, meine Herren, kann ich den Ausführungen des Herrn Vorredners, dahingehend, daß bei einer Budgetberathung nicht der richtige Ort ist, derartige Anträge zu stellen, zustimmen. Andererseits glaube ich kaum, daß die Regierung Ihnen eine befriedigende Auskunft geben kann, da die Erfüllung der geäußerten Wünsche von der Zustimmung des Königlich Preussischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten abhängt. Ich muß dies sagen, da nach früheren Aeußerungen im Landtage anscheinend hieran gezweifelt wird, selbst auf die Gefahr hin, daß auch mir, wie das schon früher bei diesen alten Klagen geschehen ist, erwidert wird: „Diese unglückselige Behauptung!“

Daß die Kohlentarife für die Emshäfen den diesseitigen Sätzen gegenüber sich günstiger stellen, muß ich zugeben, andererseits aber auch hervorheben, daß die Gleichstellung mit denselben schwerlich zu erreichen sein wird. Das Weitere muß sich finden. Im Allgemeinen glaube ich die Erklärung der Regierung so fassen zu können, daß man bestrebt sein wird, diejenigen Erleichterungen herbeizuführen, die sich beschaffen lassen und billigerweise gewährt werden müssen.

Abg. **Schulze**: Ich möchte doch dazu erwähnen, daß hier nicht allein ein Seehafen-Ausnahmetarif in Frage kommt, sondern, daß alle diese Stationen die Ausnahmetarife haben. So wird man z. B. nicht behaupten wollen, daß Aurich zu den Seehäfen gehört. Der Widerspruch des Preussischen Eisenbahnministers sollte aber die Oldenb. Regierung nicht abhalten, die Sache weiter zu verfolgen. Dann bin ich der Meinung, daß man nicht mit dem preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten, sondern mit der preussischen Regierung verhandeln sollte. Bundesfreundliche Behandlung ist es doch gewiß nicht, wenn Preußen den oldenburgischen Gewerbetreibenden höhere Kohlenfrachten abverlangt, als seinen eigenen Landesangehörigen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Die diesseitige Regierung muß sich an den Königlich Preussischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten als die zuständige Stelle wenden. Das glaube ich allerdings kaum, wie ich bereits angedeutet habe, daß die Locosätze der Emshäfen bewilligt werden, da ich vermüthe, daß diese sehr geringen Sätze nicht erstellt würden, wenn heute darüber zu entscheiden wäre.

Abg. **Hoher**: Ich habe gern gehört, daß die Regierung eine Ermäßigung der Kohlentarife anstreben wird. Wir sind in Delmenhorst so ungünstig gestellt wie keine andere Stadt im Herzogthum, ich will aber jetzt auf die Sache nicht weiter eingehen, weil sie uns nächstens noch mal beschäftigen wird.

Der Antrag 2 wird hierauf, ohne daß die folgenden Positionen Anlaß zu Erörterungen geben, angenommen.

Zu Antrag 3 bemerkt der

Abg. **Hoher**: Meine Herren! Vor einiger Zeit stand in den Nachrichten für Stadt und Land ein Referat über eine Rede des Herrn Paul Hug in Bant. Danach hat derselbe gesagt, daß ein Bahnwärter in Bramsche aus dem Dienst entlassen sei, weil er farbenblind geworden und zwar mit der kläglichen Unterstützung von 100 *M.* Ich bitte den Regierungskommissar um Auskunft über diesen Fall.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlenfels**: Der Bahnwärter, um den es sich handelt, steht im Alter von 51 Jahren, er ist seit 1876 im Eisenbahndienst, früher als Arbeiter, dann als Bahnwärter und hat entlassen werden müssen, weil sich bei einer Untersuchung auf Farbenblindheit im Jahre 1891 herausgestellt hat, daß er farbenblind sei bei vollkommener Arbeitsfähigkeit. Es ist ihm eine Frist gegeben, sich nach anderer Beschäftigung umzusehen, falls es ihm nicht passe, bei der Bahnverwaltung als Arbeiter einzutreten. Er hat dies abgelehnt und sich ein Güthen gepachtet. Er hat uns dann um fortlaufende Unterstützung gebeten. Wir haben ihm geantwortet, eine solche könnten wir ihm, da er die Beschäftigung bei uns abgelehnt, nicht bewilligen. Wir haben ihm eine einmalige Unterstützung von 100 *M.* bewilligt und ihm im Uebrigen anheimgegeben und ihm die Mittel und Wege angegeben, wie er auf Grund des Invaliditätsgesetzes eine Rente bekommen könnte, falls er wirklich Invalide sein sollte. Weiter sind wir nicht gegangen; wir würden kein Bedenken tragen, ihm von Jahr zu Jahr eine Unterstützung zu bewilligen. Daß wir ihm keine Pension bewilligen konnten, beruht übrigens auch auf unseren Verhältnissen, wir haben keine Pensionskasse für Bedienstete wie Bahnwärter, wir haben dafür nur die Unterstützungskasse.

Abg. **Hoher**: Ich möchte constatiren, daß nach den Ausführungen des Herrn Commissars der Bahnwärter nicht im Dienste der Eisenbahn farbenblind geworden ist und constatire ferner, daß die Bahnverwaltung den Mann hat beschäftigen wollen, er dies aber abgelehnt hat. Darnach verhält sich die Sache ganz anders als nach dem Referate des Herrn Paul Hug.

Zu den folgenden Positionen wird das Wort nicht verlangt und der Antrag 3 angenommen.

Zu Antrag 4 nimmt das Wort

Minister **Jansen** Exc.: Meine Herren! Die Staatsregierung glaubt, diesen Antrag so auffassen zu dürfen, daß die Regierung und der Landtag darüber einverstanden sind, daß die betreffende Zuwendung für die Zukunft in Wegfall kommt. Einer förmlichen Abänderung des Gesetzes mit zweiter Lesung dürfte es nicht bedürfen.

Präsident: Ich glaube constatiren zu können, daß die Auffassung des Ausschusses conform mit derjenigen der Regierung ist.

Der Antrag wird hierauf angenommen.

Antrag 5 wird ohne Debatte angenommen.

Zu Antrag 6 erklärt

Berichterstatter Abg. **Hoher**: Ich möchte dazu bemerken, daß auf Seite 281 vergessen ist zu bemerken: Pos. 88—110, und auf Seite 295 Zeile 6 von oben muß es heißen 13 000 statt 1300.



Derjelbe Abgeordnete fährt fodann zu Pof. 95 fort: Der Ausſchuß glaubt, daß der Landtag mit den Ausführungen, die der Ausſchuß zu dieſer Poſition gemacht hat, vollſtändig einverſtanden iſt, und die dahin gehen, daß die Regierung Betriebsüberſchüſſe nicht in Effekten anlegen ſoll. Der Ausſchuß hat von Stellung eines beſonderen Antrags, der Regierung dieſe Belegung zu verbieten, Abſtand genommen, weil er glaubt und die Ueberzeugung hat, daß die gegebene und vom Landtag beſtätigte Ausführung in dem Bericht genügen würde. In dem letzten Paſſus des Berichts heißt es: „Schwellen etwaige Betriebsüberſchüſſe derartig an, daß an eine feſte Belegung größerer Summen gedacht werden kann, ſo würde es wohl am zweckmäßigſten ſein, ſolche Gelder vorſchußweiſe, gegen Vergütung des üblichen Zinſſaßes, für den Eifenbahnbaufonds zu verwenden“. Dieſe Verwendung hält der Ausſchuß für wünſchenswert und zweckmäßig. Dadurch wäre die Staatsregierung in der Lage, etwaige für den Eifenbahnbaufonds nöthige Anleihen ſpäter abſchließen zu können, wodurch dann eine Erſparniß an Zinſen ſtattfände.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Ich kann nur erwidern, daß die Regierung im Allgemeinen die Bemerkungen, die der Ausſchuß zu Pof. 95 gemacht hat, billigt. Ich darf noch, was ich ſchon bei den Verhandlungen mit dem Ausſchuße betont habe, hinzufügen, daß wohl kaum die Anlegung von Betriebsüberſchüſſen in Werthpapieren verwirklicht werden wird. Die Möglichkeit dazu iſt aber nicht ausgeſchloſſen und daher die Pof. 95 in den Buchungsplan aufgenommen, zumal ſie im Normal-Buchungs-Muſter vorgeſehen iſt.

Abg. **Jaspers**: Ich möchte um eine Erklärung der Regierung darüber bitten, ob ſie geneigt iſt, für den Baufonds die etwaigen Betriebsüberſchüſſe vorläufig zu verwenden. Im Uebrigen ſtehe ich nicht ſo ablehnend wie der Ausſchuß einer Anlegung größerer Betriebsüberſchüſſe für ein oder mehrere Jahre in pupillarisch ſicheren und börſengängigen Effekten gegenüber.

Minister **Jansen** Exc.: Wegen der Anregung des Abgeordneten Jaspers darf ſich die Regierung wohl weitere Erwägung vorbehalten.

Hierauf wird der Antrag, nachdem zu den folgenden Poſitionen das Wort nicht weiter verlangt iſt, angenommen.

Antrag 7 wird ohne Debatte angenommen.

Zu Antrag 8 erhält das Wort

Abg. **Feldhuſ**: Meine Herren! Ich muß aus meiner eigenen Heimath etwas zur Sprache bringen. Auf unſerem Bahnhof iſt der Perron für den Perſonenverkehr ziemlich lang, weil im Sommer der Verkehr in Folge der Vergnügungszüge ſehr ſtark iſt. Nun kommt es häufig vor, daß die Züge von Oldenburg und umgekehrt am Bahnhof vorbeiziehen und die Paſſagiere dann auf dem verlängerten Perron ausſteigen. Zwischen dieſem und der Straße befindet ſich ein todtes Ladegleis; ſteht man nun da, dann iſt nichts natürlicher, als daß man dieſes todte Gleis überſchreitet, aber dann kommt ein Bahnbeamter und jagt: Halt! das koſtet 4,50 M. Strafe. Meine Herren, das iſt der reine Bauernfang. Es iſt ein Unding, hier das Publikum zwingen zu wollen, einen Umweg zu machen. Wir

Berichte. XXV. Landtag.

wundern uns, daß der betreffende Beamte nichts anderes zu thun hat, als durch ſolche Anordnungen das Publikum zu chicaniren.

Eifenbahn-Directions-Präſident **v. Mühlenfels**: Mir iſt der Fall nicht bekannt, an und für ſich iſt das betreffende Verbot berechtigt. Ein Fall der Beſtrafung wird wohl ſchwerlich bisher vorgekommen ſein, wenigſtens iſt mir ein ſolcher nicht erinnerlich. Im Uebrigen aber ſcheint es mir, wenn es ſich nur um ein todtes Gleis handelt, unbedenklich, daß wir den Verkehr frei geben und werden wir die Sache in dieſer Richtung weiter prüfen.

Abg. **Feldhuſ**: Ich danke für die gegebene Zuſage.

Die folgenden Poſitionen geben zu Erörterungen keine Veranlaſſung.

Zu Antrag 9 Pof. 136 erhält das Wort

Abg. **Jürgens**: Meine Herren! Zum wiederholten Male habe ich auf einen Uebelſtand hinzuweiſen, der ſich auf der Strecke Carolinenſiel geltend macht; leider haben meine Ausführungen bis jetzt keinen Erfolg gezeigt. Wie die Herren wiſſen, iſt ein Theil dieſer Bahnſtrecke auf das Chausſee-Banquet gelegt und läuft das Gleis in einer Länge von 3 bis 4 km unmittelbar neben der Fahrbahn der Chausſee hin, ohne daß es von derſelben durch eine Einfriedigung getrennt iſt. Es liegt auf der Hand, daß durch den Bahnbetrieb und den Chausſeeverkehr Unfälle entſtehen müſſen und auch entſtanden ſind. Ich bin der Meinung und mit mir der ganze Theil des intereſſirten Publikums, daß das, was zur Sicherung des Verkehrs nothwendig iſt, gethan werden muß, und daß die jetzigen Einrichtungen nicht genügen. Ich habe ſeiner Zeit darauf hingewieſen, daß dieſer täglich fühlbarer werdende Uebelſtand ſich mit wenig Koſten abhelfen ließe, daß Signalvorrichtungen getroffen werden müßten, daß beſpielsweiſe die Bahnwärter von der Ankunft eines Zuges unterrichtet werden können. Dieſelben ſind ja bezüglich der fahrplanmäßigen Züge vielleicht unterrichtet und geben durch Signalſtangen das Zeichen für das Publikum. Indeß, meine Herren, es iſt auch darauf Rückſicht zu nehmen, daß auch außerfahrplanmäßige Züge paſſiren und daß da das Publikum nicht gewarnt werden kann. Ich könnte verſchiedene Fälle benennen, wo Unglücksfälle ſich ereignet haben. Ich bin der Meinung, daß es dringend wünſchenswert iſt, daß größere Rückſicht genommen wird auf die Sicherheit des Verkehrs und daß dieſelbe mit einigen Hundert Mark erreicht werden kann.

Eifenbahn-Directions-Präſident **v. Mühlenfels**: Mir iſt die örtliche Lage nicht genügend bekannt, um auf Einzelheiten eingehen zu können. Ich möchte aber bemerken, daß Sonderzüge außerordentlich ſelten vorkommen, Läutewerke ſind dort allerdings nicht vorhanden, die Angelegenheit kann aber in Erwägung gezogen werden.

Abg. **Soyer**: Ich muß dem Abg. Jürgens Recht geben, ich kann ebenfalls ſolche Fälle conſtatiren, ich erinnere mich, daß auf Station Falkenrodt der betreffende Wärter weiter keinen Anhaltspunkt hat für das Ankommen eines Zuges als ſein eigenes Auge. Es iſt dort keine Signalſtange vorhanden, an der das Ankommen eines Zuges durch Ziehung des Armes angezeigt wird, ich habe das immer als ſehr mangelhaft empfunden und mir jagen



müssen, daß durch derartige Einrichtungen die Sicherheit leiden müsse.

Präsident: Das Wort wird nicht weiter gewünscht, ich schließe die Berathung über den Antrag 9 und bringe die Anträge 8 und 9 zur Abstimmung.

Die Anträge werden angenommen.

Präsident: Es kommt jetzt der Antrag 10 des Ausschusses. Derselbe betrifft Titel 4, es fehlen hier ebenfalls die Positionen, Herr Berichterstatter. Ich wollte darauf aufmerksam machen.

Berichterstatter Abg. **Soyer:** Das sind keine Positionen, sondern nur der Titel.

(Antrag wird verlesen.)

Nach Eröffnung der Berathung fährt

Berichterstatter Abg. **Soyer** fort: Dieser Titel 4 in Verbindung mit Titel 7 hat dem Ausschuss zu außerordentlich langen Berathungen Anlaß gegeben. Beide Titel sind neu hinzugekommen in Folge des Aufhörens des früheren Erneuerungsfonds. Die Regierung ist bei der Aufstellung des Voranschlags in der Weise vorgegangen, daß sie die Frage, woher die Mittel zu nehmen sind, nicht von der Art der Anlage abhängig gemacht hat, sondern von der Höhe des Kostenanschlages.

Meine Herren! Der Ausschuss ist zu der Ansicht gekommen, daß der Weg, den die Regierung vorschlägt, doch wohl der richtigste ist, und er ist darin bestärkt worden durch die Ausführung des Regierungs-Commissars, daß derartige Abgrenzungen auch bei andern Verwaltungen der deutschen Eisenbahnen gebräuchlich seien. Der Curiosität halber möchte ich Ihnen mittheilen, wie mangelhaft früher die Kostenanschläge aufgestellt worden sind. 1890 wurden für vier Stallgebäude in Sande 11 000 *M.* gefordert; die Bauten unterblieben und sollen jetzt 7800 *M.* kosten. Für den Umbau der Wasserstation auf Bahnhof Cloppenburg wurden 1890 15 900 *M.* verlangt; die als sehr dringlich hingestellte Arbeit wurde nicht ausgeführt und jetzt genügen 3300 *M.* für die Anlage eines Pulsometers. Für den Umbau der Bahnmeisterwohnung in Bramsche wurden vom 24. Landtag 6000 *M.* bewilligt; nunmehr kostet der bis jetzt unterbliebene Umbau nur 3000 *M.* Es scheint ja, als wenn es in dieser Beziehung besser geworden ist, wenigstens sind nach meinem persönlichen Dafürhalten die Kostenanschläge sehr detaillirt aufgestellt. Nur die Kostenanschläge für die Hochbauten sind nicht so detaillirt, aber wir haben die Erklärung der Regierung, daß auch hier eine Besserung stattfinden soll.

Abg. **Jürgens:** In der Versammlung des 24. Landtags, in welcher wir in der Hauptsache mit Eisenbahnangelegenheiten beschäftigt wurden, habe ich mein Bedauern darüber ausgesprochen, daß Summen, welche zu Erweiterungs- und Ergänzungsbauten ausgeworfen waren, nicht zur Verwendung gekommen sind. Ich habe dann auch auf Zever verwiesen und habe allerdings jetzt aus dem Voranschlage zu meiner Freude ersehen, daß wiederum für Zever eine Summe eingestellt ist und hoffe, daß sie auch zur Verwendung kommen wird.

Ich habe dann darauf hingewiesen, daß beispielsweise Zever, wo doch ein größerer Personenverkehr stattfindet,

keine Bahnsteiguhr hat. Nun bin ich durch Titel 4 darauf aufmerksam geworden, daß für verschiedene Stationen Bahnsteiguhren in Aussicht genommen sind, nicht aber für Zever. Wenn ich diesmal darüber schweigen wollte, so möchte die Auffassung entstehen, als wenn ich es damals nicht so ernst gemeint hätte. Ich möchte wünschen zu hören, weshalb denn nun gerade Zever ausgenommen ist, während eine ganze Anzahl anderer Stationen bedacht ist.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker:** Ich habe die Sache nicht genau in Erinnerung, glaube aber versichern zu können, daß auch für Zever eine Uhr in Aussicht genommen ist. Dies ist hier nicht ausdrücklich angegeben, weil für Zever ein größerer Umbau des Stationsgebäudes geplant ist, bei dem gleichzeitig eine Bahnhofsuhr zu berücksichtigen wäre. Eine solche wird jedenfalls nach der Anregung des Herrn Abgeordneten Jürgens auf dem Bahnhofe Zever erscheinen.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlensfels:** Ich weiß bestimmt, daß unter den Bahnhöfen, für welche Uhren projektirt waren, auch Zever sich befindet. Daß das hier weggeblieben ist, hat darin seinen Grund, weil dort ein größerer Umbau in Aussicht genommen ist. Zever wird seine Bahnsteiguhr bekommen.

Der Antrag 10 wird sodann angenommen.

Zu Antrag 11, betr. die Positionen 137—147, erhält das Wort

Abg. **Schulze:** Ich möchte den Torfankauf, der alljährlich stattfindet, zur Sprache bringen. Die Eisenbahn kauft alljährlich von den Colonisten in Elisabethfehn Torf zu recht hohen Preisen. Das soll eine Vergünstigung sein für die Colonisten, nach meiner Meinung ist das aber kein Vortheil für die Leute. Dieselben werden durch die regelmäßigen Lieferungen verwöhnt und wenn dann mal eine Lieferung ausbleibt, dann geht es ihnen schlecht. Sie verlassen sich zu sehr darauf. Ich bin nun der Meinung, daß es besser wäre, nicht die Colonisten in Elisabethfehn allein heranzuziehen, man müßte vielmehr die Lieferung allgemein ausschreiben, denn die übrigen Colonisten haben genau dasselbe Anrecht auf Berücksichtigung. Vielleicht könnte die Eisenbahnverwaltung, wenn sie den Torf zum billigeren Marktpreise kaufen dürfte, auch größere Quantitäten mit Vortheil verwenden.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker:** Meine Herren! Die Ausschreibung der Torflieferung für die Eisenbahnverwaltung ist schon zur Sprache gekommen in der vorletzten außerordentlichen Versammlung des 24. Landtags. Es wurde damals schon vom Regierungstische bemerkt, daß alljährliche Ausschreibungen erfolgen, und zwar allgemein und nicht allein für die Colonisten in Elisabethfehn. Hinsichtlich des Preises möchte ich bemerken, daß m. E. nicht zu hohe Preise bezahlt werden. Der Preis wird vom Staatsministerium festgestellt, nachdem die in Frage kommenden Behörden, das Amt Friesoythe, die Canalbau-Verwaltung und die Großherzogliche Eisenbahn-Direction über den Werth des Torfes gehört sind.

Abg. **Feldhus:** Ich möchte den Ausführungen des Herrn Abg. Schulze gegenüber erwähnen, daß die Sache in Elisabethfehn doch anders liegt. Die Colonisten haben theilweise unter Hinweis auf die Torflieferungen für die Regierung gekauft.



Abg. **Schulze**: Ich kann nicht glauben, daß den Leuten in ihren Verträgen gesagt ist: wenn ihr kauft, dann seid ihr berechtigt, Torf an die Eisenbahn zu liefern. Meiner Ansicht nach haben die Leute an anderen Canälen eben so hohe Preise für Colonate bezahlt, als die in Elisabethfehn. Seitens der andern Colonisten wird das bitter empfunden, daß sie zu den Lieferungen nicht herangezogen werden. Es könnte auch eben so gut Torf in Oldenburg und andern Stationen angenommen werden als in Augustfehn.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Das ist richtig, aber die Torfschuppen befinden sich in Augustfehn und deshalb mögen die dortigen Colonisten am besten liegen. Im Allgemeinen wird es bei den Ausschreibungen so gehalten, daß alle Colonisten sich daran betheiligen können. Zu weiterem Entgegenkommen auch noch etwa in Oldenburg kostspielige Torfschuppen errichten, geht über das Maaß des Bedürfnisses hinaus.

Zu Pos. 144 bemerkt der

Abg. **Soyer**: Meine Herren! Ich möchte die Beleuchtung der Züge einer Kritik unterziehen. Dieselbe ist manchmal nicht so, wie sie sein sollte. Es ist das allerdings besser geworden und ich erkenne an, daß die Eisenbahn-Direction beabsichtigt, mit der Einrichtung der Gasbeleuchtung der Personenwagen hier in verstärktem Maße vorzugehen. Ich möchte die Regierung ersuchen, aber auch die Nebenbahnen dabei zu berücksichtigen. Ich fuhr vor einiger Zeit auf der Strecke Brake-Hude; da brannte in einem Wagen zweiter Classe für fünf oder sechs Coupés ein einziges Licht und das brannte so, daß nur ein Brautpaar, welches allein sein wollte, sich wohl dabei fühlen konnte. (Heiterkeit.)

Der Herr Präsident wird mir wohl gestatten, wenn ich bei dieser Gelegenheit auch die Keillichkeit der Coupés einer Kritik unterziehe. Dies ist auch schon im vorigen Landtage geschehen, es ist auch besser damit geworden, aber immerhin läßt die Keillichkeit oft noch zu wünschen übrig. Ich habe wenigstens häufig Gelegenheit gehabt, zu beachten, daß die Sauberkeit in den Coupés zweiter, namentlich aber dritter Classe besser sein könnte.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlensfels**: Ich bin dem Herrn Abgeordneten durchaus dankbar für diese Anregung. Ich selbst bin noch fremd und derartige Dinge entgehen uns noch leicht. Was die Beleuchtung anbetrifft, so scheidert diese nur an der Geldfrage. Was die Keillichkeitsfrage anlangt, so läßt sich hier im Allgemeinen schon eher etwas thun, aber es handelt sich dabei um einzelne Fälle und da möchte ich bitten, solche uns bei der Direction zur Anzeige zu bringen. Ich kann versprechen, daß auch in dieser Beziehung die nöthige Fürsorge nicht fehlen wird.

Abg. **Soyer**: Wenn man derartige einzelne Fälle jedesmal zur Anzeige bringen wollte, dann wäre man ja Inspektor der Eisenbahnverwaltung. Wenn die bessere Beleuchtung scheidert an der Geldfrage, so möchte ich glauben, daß der Landtag bereit sein wird, dazu das Geld zu bewilligen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Ich darf darauf hinweisen, daß auch die Anlage einer Reinigungsanstalt für Personenwagen in Oldenburg geplant ist, wofür in der Anlage P zum Voranschlage 5950 M für das Jahr 1894

gefordert werden. Im Uebrigen möchte ich meinen, daß derartige Sachen genügend im Ausschusse verhandelt sind.

Abg. **Soyer**: Meine Herren! Ich muß dem Herrn Regierungs-Commissar erwidern, daß ich es nicht für genügend erachte, wenn derartige Sachen lediglich im Ausschusse zur Sprache kommen, dafür eignet sich das Plenum besser.

Abg. **Wallrichs**: Zu dieser Position möchte ich bemerken, daß wir unter der Reinigungsanlage hier am Bahnhof nur verstanden haben, die Einrichtung für die äußere Reinigung der Wagen, weil dafür zehn bis elf Hydranten verlangt werden; damit kann aber die innere Reinigung wohl nicht vorgenommen werden.

Die Abstimmung wird ausgesetzt.

Präsident: Das Wort wird nicht weiter gewünscht. Es folgen die Pos. 145, 146, 147.

Ich schließe die Berathung; der Berichterstatter verzichtet, ich setze die Abstimmung aus.

Wir kommen zum Antrag 12.

(Wird verlesen.)

Ich eröffne die Berathung.

Pos. 148—149.

Zu Antrag 12 erhält das Wort

Abg. **Jürgens**: Meine Herren! Was in Bezug auf die Beleuchtung der Wagen, namentlich der Durchgangswagen, gesagt ist, dasselbe läßt sich auch auf die Heizung der Wagen anwenden. Wir haben damit auf unseren Nebenbahnen ganz erbärmliche Erfahrungen gemacht, namentlich die Coupés zweiter Classe sind in miserabler Weise geheizt. In der Regel ist jetzt ein Ofen vorhanden, der aber in der Regel im Coupé dritter Classe steht und die Wärme läßt sich nicht in die zweite Classe hinüberführen. Es ist mir erfreulich gewesen, zu hören, daß Mittel gefordert werden zur Einführung der Dampfheizung und ich hoffe, daß dadurch berechtigte Klagen zum Schweigen gebracht werden.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlensfels**: In Bezug auf die Heizung auf unsern Nebenbahnen sind mir die Verhältnisse bekannt, und ich muß allerdings anerkennen, daß sie namentlich in der zweiten Classe der Verbesserung bedarf und diese wird innerhalb des uns gesteckten Rahmens durchgeführt werden.

Zu Pos. 151 erklärt der

Abg. **Quatmann**: Ich kann nicht unterlassen, hier eine Klage vorzubringen, die im Laufe des Herbstes in den südlichen Landestheilen so häufig aufgetreten ist, sie bezieht sich auf den Mangel an Wagen und Wagendecken zum Transport der Rohartikel der Landwirthschaft, namentlich Heu und Stroh. Es sind durch diesen Mangel, namentlich an Decken, daselbst recht unangenehme Fälle vorgekommen. Lieferanten, die Abschlüsse gemacht hatten und zu einer bestimmten Zeit Lieferungen von Heu und Stroh zu machen hatten, konnten die Verträge nicht innehalten, mußten zurücktreten, und haben diese dadurch großen Schaden gehabt. Ich gebe gern zu, daß in diesem Jahre, wo die Leute eine gute Ernte gehabt haben, und wo wegen der hohen Preise für den eigenen Bedarf stark gespart wird, der Bedarf an diesem Material ein ungewöhnlich großer gewesen ist, aber ich glaube doch, daß dieser Bedarf wohl anhalten wird, und



da möchte ich die Eisenbahndirection ersuchen, ihr Augenmerk darauf zu richten, daß den Anforderungen der Leute entsprochen wird, damit nicht dem Lande ein zu großer Schaden zugefügt wird.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlenfels**: Niemand kann lebhafter als die Eisenbahnverwaltung selbst diesen außerordentlichen Mangel an Decken beklagen. Derselbe ist im Wesentlichen herbeigeführt durch den außergewöhnlichen Versandt an Futtermitteln, Heu und Stroh. Wir hatten 120 Decken, wir haben uns noch die Mittel zu 80 Decken erbeten, und diese beschafft, wir haben außerdem 150 Decken angemietet, und stehen augenblicklich wieder in Verhandlungen, noch neue anzumietten. Die Nachfrage nach Decken ist eine ganz außergewöhnlich bedeutende, noch vor wenig Tagen sind uns wieder 600 Decken als fehlend gemeldet worden. Wir können natürlich gar nicht daran denken, solche Mengen anzuschaffen, wir würden damit die bewilligten Mittel weit überschreiten. Wir stehen, wie gesagt, wieder in Verhandlungen, um noch 100 oder 150 Decken anzumietten, aber auch das hat seine Grenzen. Wir haben nun an die Interessenten geschrieben, daß wir in einer bedrängten Lage seien und haben gebeten, sie möchten selbst Decken beschaffen; aber diesen Wünschen sind nur sehr wenige in sehr beschränktem Umfang nachgekommen. Ich kann nur versichern, daß wir fortgesetzt alles thun werden, um diesen Klagen abzuwehren.

Die Abstimmung über den Antrag wird ausgesetzt.

Zu Antrag 13 wird das Wort nicht verlangt.

Zu Antrag 14 erhält dasselbe

Abg. **Soyer**: Bei Pof. 154 sind außerordentlich hohe Summen für die nächste Finanzperiode eingestellt. Der Ausschuß ist nicht in der Lage, auf eine Prüfung dieser Ausgaben eingehen zu können. Der Ausschuß muß die Summen, welche von der Regierung gefordert und mit der Sicherheit des Betriebes begründet werden, stets empfehlen; auf eine Prüfung einzugehen, ist ihm nicht möglich.

Die Ausschußanträge 11—14 werden hierauf angenommen.

Präsident: Es folgt Antrag 15 des Ausschusses. Titel 7.

Ich eröffne die Berathung und werde, nachdem der Berichterstatter im Allgemeinen gesprochen, die einzelnen Positionen zur Berathung bringen.

Berichterstatter Abg. **Soyer**: Ich möchte mir im Allgemeinen die Bemerkung erlauben, daß wir im Ausschußbericht die Anregung gegeben haben, ob nicht für größere Anlagen das Submissionsverfahren einzuschlagen sei. Im Ausschuß war man einstimmig der Ansicht, daß dies zweckentsprechend sein würde. Meine Herren, ich glaube, es wäre den Mitgliedern des Ausschusses sehr angenehm, wenn auch der Landtag sich dahin ausdrücke, daß er das Submissionsverfahren für durchaus angezeigt hält.

Dann mache ich noch darauf aufmerksam, daß demnächst die Uebersichten über die ausgeführten Anlagen dieses Titels rascher hergegeben werden, wie es bisher der Fall war. Wir erhielten früher beim Zusammentreten des Landtags eine Uebersicht über die abgelaufene Finanzperiode; diese lag dann aber bezüglich einiger Ausführungen

5—6 Jahre zurück, jetzt erhalten wir beim Zusammentreten des ordentlichen Landtags eine Uebersicht über die beiden ersten Jahre der laufenden Finanzperiode und beim nächsten außerordentlichen oder ordentlichen Zusammentreten über das dritte Jahr.

Präsident: Laufende № 1. Hauptbahnhof Oldenburg.

Laufende № 5. Bahnhof Hude.

Es sind dies die Nummern, wo der Ausschuß es für nothwendig gehalten hat, sie besonders hervorzuheben.

Laufende № 7. Wegüberführung in Hude.

Laufende № 8. Schierbrock.

Laufende № 9. Wartesäle Delmenhorst.

Laufende № 13. Zeverscher Bahnhof.

Abg. **Möhlmann**: Ich bin der Eisenbahndirection sehr dankbar dafür, daß der Bahnhof in Zever bedeutend vergrößert und mit bequemeren und besseren Einrichtungen versehen werden soll. Aber auch unser Güterschuppen ist viel zu klein und entspricht durchaus nicht den Verkehrsverhältnissen. Trotz aller Vorsicht der Beamten ist es nicht möglich, die Waaren so zu schonen, wie sie es verdienen, und ich möchte dringend bitten, auch diese Ausgabe baldmöglichst in Aussicht zu nehmen.

Präsident: Laufende № 15.

Abg. **Jfen**: Ich habe im Ausschusse dem Herrn Präsidenten gegenüber die Bitte ausgesprochen, man möge bei der Gleiserweiterung die Rangirgleise mehr nach Süden verlegen, um den Verkehr auf der Chaussee von Cleverns nach Zever nicht zu belästigen. Derselbe wird häufig unterbrochen, oft $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Stunden. Ich selbst habe schon $\frac{1}{2}$ Stunde warten müssen. Man hört darüber allgemein klagen.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlenfels**: In Bezug auf diesen Punkt war es auch unser Gedanke, ob es nicht möglich sei, durch Verlegung der Gleise nach der Südseite des Bahnhofs den Bahnübergang möglichst vom Rangierdienst zu befreien. Indes ist die Summe, die dafür aufgebracht werden müßte, so erheblich, daß wir davon Abstand nehmen müssen. Es werden jetzt Gleisverlegungen vorgenommen, welche zur Verminderung der Klagen beitragen werden.

Abg. **Möhlmann**: Ich möchte durchaus nicht, daß der Güterschuppen vergrößert wird auf Kosten des anderen Bahnhofgebäudes, hierzu gehören bedeutend größere Ausgaben.

Präsident: Laufende № 17, 18 und 19.

Abg. **Schulze**: Meine Herren. Der Ausschuß hat Sie ersucht, die Summe für Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Brake von 96 auf 94 zu verschieben. Nun könnte man jagen: es wird nächstens eine neue Bahn gebaut, man könnte abwarten, wie der Bahnhof Brake dann aussieht, was dann geschehen muß. Diese Anlagen haben mit dem Bahnhof Brake aber nichts zu thun. Die Kaufleute klagen sehr darüber, daß keine Gleise für die leeren Wagen vorhanden sind und dadurch das Rangiren Aufenthalt verursacht. Es müssen Privatgleise zum Aufstellen der leeren Wagen benutzt werden, wodurch wieder die Inhaber dieser Gleise Schwierigkeiten haben. Die Gleiserweiterungen



müssen nothwendig gemacht werden und zwar recht bald und ich hoffe, daß der Landtag sie genehmigen wird. Der Bahnhof Brake ist unglücklich angelegt, wie das später werden wird, steht noch nicht fest. Bestimmte Projecte liegen ja noch nicht vor. Da der Umbau des Bahnhofs aber noch hinausgeschoben wird, so darf man mit der Ausführung der nothwendigen Gleisanlagen für leere Wagen nicht länger warten.

Präsident: Laufende *Nr.* 21.

Abg. **Hoyer:** 21 fällt fort, 20 wird dementsprechend vergrößert.

Abg. **Jürgens:** Bei Begründung des Voranschlags des Berichts des Ausschusses habe ich mich bemüht, die Gründe für diese Aenderungen weiter zu prüfen, es ist mir das nicht gelungen. Ich bin davon ausgegangen, daß beide Stationen außerordentlich nahe zusammenliegen und da habe ich nicht recht übersehen können, was es für Vortheile bringen soll, wenn die Kreuzung verlegt wird. Es ist mir die Begründung des Ausschusses nicht recht verständlich und ich möchte bitten, weiteres mitzutheilen, es ist sonst für die Abgeordneten schwer, dieser Position zuzustimmen.

Abg. **Hoyer:** Es ist für den Ausschuß unmöglich, für jede einzelne Position noch eine besondere Begründung zu geben, das würde die Arbeiten des Ausschusses sehr erschweren und auch zum Theil überflüssig sein, da ja in jedem einzelnen Fall eine ausführliche Begründung der Staatsregierung vorliegt. Der Regierungskommissar erklärte im Ausschuß, daß ursprünglich die Absicht vorgelegen hätte, in Sürwürden eine Kreuzungsstation zu schaffen, daß man aber später wegen der hohen Kosten davon zurückgekommen sei. Da nun aber der Verkehr auf der Strecke in Folge der neu abgeschlossenen und bekannten Verträge sich wahrscheinlich erheblich steigern werde, so sei die Errichtung dieser Kreuzungsstation durchaus wünschenswerth. Für den Ausschuß ist noch bestimmend gewesen, daß der dortigen Gegend durch die Weser correction der Löschplatz Harrier-Brake verloren geht; durch die Einrichtung Sürwürdens zu einer Station mit unbeschränktem Güterverkehr erhält die Gegend Ersatz für den drohenden Verlust.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlensfels:** Ich kann nur ausführen, daß dieser Kreuzungspunkt uns erheblich willkommener ist als das dritte Gleis in Rodenkirchen. Durch letzteres wird nur erlangt, daß, wenn zwei Züge sich kreuzen und durch einen dritten überholt werden, dies ungehindert geschehen kann. Dieser Fall ist aber verhältnißmäßig selten. Wir haben lediglich deshalb auf das Kreuzungsgleis verzichtet zu sollen geglaubt, weil die Kosten dafür viel erheblicher sind als für das dritte Gleis. Ich kann nur betonen: das Kreuzungsgleis in Sürwürden ist höchst wünschenswerth für den Verkehr, weil wir Aussicht haben, daß der Verkehr nach Nordenham steigt und möchte deshalb bitten, das Kreuzungsgleis zu bewilligen.

Abg. **Rübber:** In Folge der Weser correction sind Löschplätze sehr geschädigt. Alle Löschplätze sind durch Baggern und Spülung offen zu halten. Von Strohausen ist eine Petition eingelaufen, um das Außentief durch die Plate zu führen. Die Sache wird ungefähr 300 000 *M.* kosten. Harrier-Brake wird indeß nie offen gehalten werden

können, und es soll den Anwohnern durch Errichtung einer Güter-Station eine Entschädigung gegeben werden. Seit Jahrhunderten ist der Weserstrom für die Anwohner frei gewesen, jetzt wird ihnen die Benutzung desselben einem fremden Staate zu Liebe erschwert, darauf bitte ich Rücksicht zu nehmen.

Präsident: Laufende *Nr.* 25 und 26.

Abg. **Wallrichs:** Da bei Bewilligung dieser Position die Dohlt-Westersteder Eisenbahn-Gesellschaft mit 4250 *M.* in Mitleidenschaft gezogen wird, so will ich hier der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß die Verbreiterung bezw. Verstaatlichung unserer Eisenbahn wenigstens im Laufe der nächsten Finanzperiode in Aussicht genommen wird.

Präsident: Das Wort wird nicht weiter gewünscht zu 15, ich schließe die Berathung und gebe das Wort dem Herrn Berichterstatler.

Abg. **Hoyer:** Ich bedauere unendlich, daß der Herr Präsident die Berathung geschlossen hat, ich habe vorhin gesagt, daß der Ausschuß es für angezeigt hielte, wenn der Landtag seinen bezüglich des Submissionsverfahrens geäußerten Ansichten zustimme. Sie haben das nicht gethan, nun könnte die Staatsregierung glauben, daß sie nicht damit einverstanden wären.

Präsident: Ich würde, falls Niemand widerspricht, annehmen, daß auf die Bemerkung des Herrn Hoyer der Landtag damit einverstanden ist, daß die Berathung wieder aufgenommen wird.

Abg. **Jaspers:** Die Anregung, die der Ausschuß gegeben hat, habe ich mit großem Interesse gelesen. Ich bin im Allgemeinen für das Submissionsverfahren und es würde für mich von großem Interesse sein, von der Regierung zu erfahren, ob und welche Bedenken gegen ein Submissionsverfahren in Bezug auf Hochbauten vorliegen.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlensfels:** Wie ich bereits im Ausschuß erklärt habe, so liegt auch bei der Eisenbahnverwaltung kein Bedenken vor, in einzelnen Fällen das Submissionsverfahren einzuleiten und es wird der Anregung des Ausschusses und wie ich annehme, auch des Landtages entsprechend verfahren werden. Ich kann nur nicht zusichern, daß die Submissionen allgemein stattfinden werden, wir werden das Verfahren zunächst nur bei kleineren Bauten anwenden. Die Bezirksinspectoren sind die geborenen Bauleiter für die Hochbauten, welche sich auf ihren Strecken vorfinden, auch muß die Eisenbahn bei der Submission stets den Unternehmergewinn mit bezahlen. Oft auch spielen bei der Bauausführung specielle eisenbahntechnische Fragen hinein. Dennoch wird Seitens der Eisenbahnverwaltung dieser Anregung Folge gegeben werden und im einzelnen Falle, wenn es sich als besonders zweckmäßig herausstellt, eine Vergebung im Wege der Submission stattfinden.

Abg. **Hoyer:** Das hat der Ausschuß nicht gewollt, daß lediglich bezüglich der kleineren Bauten das Submissionsverfahren zu geschehen habe. Wir sind der Ansicht, daß es principiell bei Neubauten stattzufinden habe. Wir haben nicht gesagt, daß die Ausführung immer dem Billigsten zu übergeben sei, sondern daß der Unternehmer die Garantie bieten müsse, die Sache so auszuführen, wie es die Eisenbahnverwaltung vorschreibt.



Abg. **Iken:** Ich kann dem Vorredner nur zustimmen, daß der Ausschuß der Meinung gewesen ist, daß das Submissionsverfahren auch bei größeren Bauten stattfinden müsse. Wir können da große Ersparungen machen, ich erinnere z. B. an die beiden Eisenbahnbrücken.

Ich halte mich fest überzeugt, daß, wenn der richtige Mann zu solchen Arbeiten herangezogen wird, die damit verbundenen Arbeiten ungleich billiger und eben so gut ausgeführt werden, als wenn die Eisenbahnverwaltung sie durch Tagelöhner machen läßt. Ich glaube, daß im Ausschußberichte vollständig deutlich und sachlich genug ausgedrückt ist, daß derjenige Mann, der Anbietungen stellt, in seiner Person und seinen Verhältnissen die Gewähr für die richtige Ausführung der ihm übertragenen Arbeiten leisten müsse. Die Eisenbahndirection ist nicht verpflichtet, dem ersten Besten die Ausführung zu übertragen.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlensfels:** Der Vorredner hat die Sache auch auf die Brücken ausgedehnt. Da ist zu unterscheiden: Der eiserne Ueberbau wird regelmäßig im Submissionsverfahren an die betreffenden Werke vergeben, aber ich kann mir nicht denken, die Fundirung der Pfeiler und die Arbeiten unmittelbar im Flusse einem Unternehmer zu übertragen, weil da ganz speciell und sorgfältig bis in die Einzelheiten hinein die nöthige Controle ausgeübt werden muß, weil die Sicherheit des Betriebes damit zusammenhängt. Ich habe bisher gemeint, es handele sich nicht um Brücken, sondern um Hochbauten, um Gebäude, und da habe ich bereits die Zusicherung geben, die Sache zu verfolgen.

Abg. **Jürgens:** Ich habe die Anregung des Ausschusses so verstanden, als wenn sie nur auf Hochbauten sich beziehen sollte, und halte dies für richtig. Was nun die Stellung des Landtags betrifft, so möchte ich auf die gestrigen Beschlüsse des Landtags hinweisen, da ist vom Finanzausschuß in derselben Richtung eine Anregung gegeben und der Landtag hat einstimmig zugestimmt. Ich bin auch durch die Ausführungen des Regierungs-Commissars zu der Ansicht gekommen, daß eine Ausschreibung erforderlich ist, wenn es sich bei der Bauausführung um Herstellung von Projekten handelt, denn, wenn damit die Bezirksbauinspektoren betraut würden, dann würde die allerwenigste Garantie für eine zweckmäßige Ausführung der Projekte gegeben. Soweit ich mit einzelnen der in Frage kommenden Beamten bekannt bin, sind darunter mehrere, welche mit der Ausführung von Hochbauten nicht genügend bekannt sind. Ich bin der Meinung, daß gerade bei größeren Hochbauten Ausschreibungen stattfinden müssen. Ich bin der Ueberzeugung, daß wir dadurch Ersparnisse machen werden.

Abg. **Hoyer:** Ich möchte nur Herrn Iken widersprechen, damit Sie nicht glauben, daß die Ansicht von allen Ausschußmitgliedern getheilt wird, daß das Submissionsverfahren auch auf Brückenbauten auszudehnen sei. Der Ausschuß hat nur Hochbauten gemeint und ich persönlich bin auch gegen die Ausdehnung dieses Verfahrens auf Brückenbau.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlensfels:** Die Projekte werden nicht von den Bezirksinspektoren ausge-

arbeitet, sondern in der Eisenbahn-Direction unter unmittelbarer Aufsicht des Directionsmitgliedes unter Heranziehung der Bezirksinspektoren aufgestellt. Die Ausführung wird unmittelbar von dem Bezirksinspector beaufsichtigt oder auch von der Direction selbst. Es ist mir nicht vollkommen klar, worauf sich die Ausführungen des Abg. Jürgens beziehen, ich glaube zu wissen, daß die Bezirksinspektoren sämtlich im Stande sind, die Ausführung der Hochbauten zu überwachen. Ich betone aber nochmals, daß wir nicht grundjählich gegen das Submissionsverfahren sind.

Abg. **Iken:** Mir ist sehr wohl bekannt, daß nur von Hochbauten die Rede gewesen ist. Ich persönlich meine, daß auch Brücken- und Wasserbauten vergeben werden können. Ich will nur beispielsweise anführen: die Bauten in Wilhelmshaven sind fast alle in Tagelohn gemacht; ich habe selbst Arbeiten angesehen, die in Tagelohn und Accord gemacht sind, und wenn ich mir die Leistungen ansehe, so muß ich sagen, daß ganz wesentliche Ersparungen gemacht werden können, wenn die Arbeiten in Submission vergeben werden. Ich darf noch bemerken, daß ich mit zuerst die ganze Sache im Ausschusse zur Sprache gebracht habe.

Abg. **Rübben:** Ich kann dem nur beistimmen; auch bei unseren Seelbauten werden häufig die Sachen in Submission ausgegeben und zwar zu allgemeiner Zufriedenheit.

Präsident: Das Wort wird nicht weiter gewünscht, ich schließe die Berathung. Das Wort hat der Herr Berichterstatter. Derselbe verzichtet. Wir kommen zur Abstimmung.

Ich bitte diejenigen Herren, welche für den Antrag 15 sind, sich erheben zu wollen.

Der Antrag ist angenommen.

Wir kommen zu Antrag 16. Ich eröffne die Berathung. Ich dachte den Antrag 16 vorweg zu nehmen.

Abg. **Hoyer:** Meine Herren! Sie haben gesehen, daß der Ausschuß beantragt hat, daß die Bahn Essen-Löningen vom Staat übernommen werden solle. Der Ausschuß ist dahin gekommen in Folge der Berechnungen, die auch im Berichte niedergelegt sind, und namentlich ist die letzte Berechnung ausschlaggebend gewesen. (Redner theilt einige Zahlen mit.) Meine Herren, man kann nicht mit voller Bestimmtheit sagen, daß die Verluste des Staates thatsächlich so hoch sind, wir müssen nicht verkennen, daß die Bahn der alten Strecke Güter zuführt und daher als Zubringer anzusehen ist, aber im Großen und Ganzen ist das Verhältniß so, daß es nur im Interesse des Staates liegt, wenn wir die Bahn übernehmen. Der Ausschuß hat geglaubt, daß es das Einfachste wäre, wenn der Staat in die Verpflichtungen der Gemeinde Löningen gegenüber dem betreffenden Bankhause einträte. Nach den Concessionsbedingungen kann der Staat jederzeit die Bahn als Eigenthum übernehmen, und ist der Ausschuß der Ansicht, daß diese Uebernahme am 1. Januar 1894 zu erfolgen hat, selbst dann, wenn der zwischen dem Staate und der Gemeinde abzuschließende Vertrag bis dahin noch nicht perfect geworden ist. Die Bedingungen für die etwaige Uebernahme sind in dem Bericht des damaligen Eisenbahnausschusses genau festgesetzt und ist der mit der Gemeinde abzuschließende Vertrag von nur formeller Bedeutung. Nach der dem 23. Landtage s. Zt. gemachten Vorlage betreffs der Löninger Bahn



bezw. nach dem Concessionsentwurfe sollte der Staat, falls die Bahn im Durchschnitte der letzten fünf Jahre der Gemeinde mehr als die Jahreszinsen des Anlagekapitals eingebracht haben sollte, den Durchschnittsmehrertrag pro Jahr mit dem 25fachen Betrage kapitalisirt auskehren. Hätte der 23. Landtag die Vorlage f. Zt. pure angenommen, so müßte der Staat jetzt bei Uebernahme der Bahn der Gemeinde Lönigen eine Summe von reichlich 150 000 *M.* zahlen. Der Durchschnittsmehrertrag über die Jahreszinsen des Anlagekapitals beträgt ca. 6000 *M.* und der 25fache Betrag davon 150 000 *M.* Daß diese Summe jetzt dem Staate erspart bleibt, ist ein Verdienst des 23. Landtags bezw. des damaligen Eisenbahnausschusses.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Meine Herren! Die Staatsregierung verkennt keineswegs, daß die Interessen des Staates im Allgemeinen gewahrt werden, wenn die Bahn Essen-Lönigen übernommen wird. Sie hat selbst aus den getrennten Buchungen ersehen, daß der Staat eine Einbuße erleidet. Man muß aber wohl dabei in Rücksicht ziehen, daß die Bahn ein werthvoller Zubringer ist und daß man dann nicht die Vortheile und Nachtheile genau nach den Buchungen abwägen darf. Dem Antrage des Eisenbahnausschusses gegenüber wird die Staatsregierung ohne Verzug die Verhandlungen mit Lönigen einleiten und nach Kräften zu fördern suchen. Ob es aber möglich ist, den Antrag 16 zu erfüllen, scheint mir mehr als fraglich. Es möchte sich daher empfehlen, den Antrag 16 so zu fassen, daß noch der jetzigen Versammlung des 25. Landtags „wenn möglich“ eine Vorlage, betr. die Uebernahme der Bahn Essen-Lönigen durch den Staat, zu machen ist, was ich hiemit beantrage.

Abg. **Burlage**: Ich möchte hervorheben, daß die Gemeinde auch dem Staate Zuschüsse zugeführt hat und daß es nicht so genau zu berechnen ist, daß der Staat Nachtheile gehabt hat, denn man muß erwägen, daß die Bahn ein Zubringer zur Hauptbahn ist und daß die Betriebskosten auf Secundärbahnen nicht so viel betragen wie auf Hauptbahnen. Die Gemeinde hat auch eine Chauffee gebaut, durch welche ebenfalls der Bahn Güter zugeführt werden.

Abg. **Jaspers**: Ich für meine Person würde gegen eine Abänderung wenig einzuwenden haben, wenn nicht der Vertrag anders aufzufassen wäre. Ich fasse den Vertrag so auf, daß der Staat zu jeder Zeit sagen kann: jetzt übernehme ich den Betrieb für eigene Rechnung, alles andere unterliegt nachträglicher Abrechnung. Wenn dies richtig ist, dann liegt kein Hinderniß vor, die Bahn vom 1. Januar 1894 ab zu übernehmen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Wenn diese Auffassung richtig ist, so würde auch die Consequenz des Abg. Jaspers meines Erachtens richtig sein. Der Artikel 10 der der Gemeinde Lönigen erteilten Concession vom Februar 1888 bestimmt aber des Näheren, was von Seiten des Staates bei der Uebernahme der Bahn zu leisten ist, so daß anzunehmen ist, daß vor der Uebernahme erst die erforderlichen Verhandlungen eintreten sollen, damit die Gemeinde Lönigen ihre Interessen wahrnehmen kann.

Abg. **Hoher**: Meine Herren, ich darf Ihnen wohl das Schreiben des Landtags verlesen bezüglich dieser Angelegenheit. Es heißt da:

„Ferner wollte der Landtag u. s. w.“

(Wird verlesen, ofr. 23. Landtag, Anl. S. 560.)

Meine Herren, darin sind die Bedingungen für die Uebernahme ganz genau angegeben und möchte ich mich der Auffassung des Herrn Jaspers anschließen, daß der Staat jeder Zeit berechtigt ist, die Bahn in seinen Besitz zu bringen, und dies daher auch schon zum 1. Januar 1894 geschehen kann. Es ist ganz genau bestimmt, was geschehen soll, und soweit es sich nun um andere Auseinandersetzungen mit der Gemeinde Lönigen handelt, so kann das späteren Verhandlungen vorbehalten werden.

Abg. **Schröder**: Nach den Ausführungen des Berichterstatters würde es für den Staat ein gutes Geschäft sein, wenn gegenwärtig die Uebernahme erfolgt. Soweit meine Informationen reichen, ist der Verkehr in den letzten Jahren dadurch lucrativ geworden, daß große Abholzungen stattgefunden haben, und dadurch der Frachtverkehr vermehrt worden ist. Es ist mir aber nun berichtet worden, daß dort in radikaler Weise mit den Abholzungen vorgegangen wird, und daß nach deren Beendigung vielleicht eine ganz besondere Verminderung des Verkehrs eintreten wird. Es steht, wie man hört, zu erwarten, daß in nicht zu langer Zeit die Durchführung der Bahn von Meppen nach Hafelünne stattfindet, es würde dann die Frage entstehen, bleibt die Rentabilität der Strecke so gut als bisher? Nach dieser Richtung möchte ich gern eine Aufklärung haben, da ich annehmen muß, daß diese Frage im Ausschusse erörtert worden ist.

Abg. **Hoher**: Diese Frage ist gewiß im Ausschusse erörtert worden, man hat aber geglaubt und auch Anhaltspunkte dafür, daß eine etwaige Verbindung von den früheren westfälischen Eisenbahnen nach Osten hin, nur auf Lönigen zugehen könne, und daß eine solche Weiterführung der Rentabilität keinen Eintrag thun würde. Ich glaube, daß, wenn dieselbe zur Ausführung kommt, der Lokalverkehr, der jetzt dort ist, auch der Strecke bleiben wird. Der Durchgangsverkehr würde dann aber gewiß von ziemlicher Bedeutung sein.

Abg. **Meier**: Ich bin nicht gegen die Annahme des Antrags des Ausschusses, der darauf hinzielt, die Bahn Essen-Lönigen auf den Staat zu übernehmen, möchte aber vor allen Dingen, in Uebereinstimmung mit dem Berichterstatter, darauf hinweisen, daß es eine ganz unrichtige Auffassung ist, wenn man annimmt, daß Nebenbahnen, wenn sie sich auch direkt nicht genügend rentirt haben, nicht dennoch von großer indirekter Bedeutung für unser ganzes Netz sind. In Bezug auf Lönigen liegt es auf der Hand: all der Verkehr, der aus dem angrenzenden preussischen Gebiete der Bahn zugeführt wird, würde für unser Netz nicht da sein, wenn nicht die kleine Bahn bestanden hätte. Wir haben vor einigen Tagen gesehen, aus den Landtagsverhandlungen bei den Vorberathungen über die Landeskasse des Herzogthums, daß die Gemeinde Lönigen neuerdings eine Chauffee in das benachbarte hannoversche Gebiet gebaut hat, um den Verkehr aus dem Hümmling der Bahn zuzuführen. Es ist nicht zu bezweifeln, daß der



Bahnverkehr in Folge dieser Chaussee sich gehoben hat. Ich möchte sodann nicht den Einwand unwiderlegt lassen, den der Colleague Schröder gemacht hat, daß in Bezug auf den Verkehr der Löninger Bahn in Folge der zu starken Abholzung später ein großer Rückschlag zu erwarten sei. Ich bin nicht dieser Meinung; die Umgegend bietet ein so großes Feld da für forstwirtschaftliche Anlagen, es sind schon ganz bedeutende Anpflanzungen vorgenommen sowohl vom Staat als von Privaten, so daß nicht anzunehmen ist, daß der Verkehr in Holz jemals dauernd nachlassen wird. Auf die Dauer wird überhaupt immer eine solche Geestbahn wegen ihrer Bedeutung als Meliorationsbahn steigenden Verkehr aufweisen. Es ist ferner die Besorgniß unbegründet, daß, wenn der Durchbau der Löninger Bahn erfolgen sollte in der Richtung nach Haselünne, und als weitere Fortsetzung nach Holland, — daß dadurch eine Abnahme der Rentabilität hinsichtlich dieser Bahn eintreten wird. Es ist vielmehr anzunehmen, daß bei dieser Fortsetzung, der Löninger Bahn sowohl, als auch unserm Netz als solchem durch die alsdann entstehende größere Querbahn eine beträchtliche Betriebsvermehrung zustießen wird. Ich denke mir diese Querbahn von Herford (bis zu welchem Punkte eine Bahn von Altenbecken über Detmold vorhanden) nach Bohme, Damme, Holdorf, Dinklage, Effen, Lönningen und von dort über Haselünne und Meppen nach Holland geführt, und verspreche mir davon ganz erheblichen Nutzen. Somit möchte ich den Anschauungen, die eine gewisse Besorgniß verrathen in Bezug auf die zukünftige Lage der Bahn Effen-Lönningen, entgegentreten. Wenn ich für die Verstaatlichung mich aussprechen kann, so möchte ich doch auch darum bitten, daß bei den nothwendigen Verhandlungen mit der Gemeinde Lönningen ein möglichst hoher Grad von Entgegenkommen, von Liberalität Seitens der Staatsregierung an den Tag gelegt werden möchte. Man muß wohl bedenken, es hätte auch anders werden können, und statt eines Ueberschusses hätte die Gemeinde auch ein Deficit haben können; man muß der Gemeinde Lönningen die Anerkennung nicht versagen, daß sie es gewagt hat, auf eigene Kosten die Bahn zu unternehmen. Es geht ihr gut mit der Bahn, nun es eben gut geht, so wird der gewöhnliche Mann die Sache auffassen, nun kommt der Staat und nimmt der Gemeinde Lönningen, die vielleicht kleine Ueberschüsse hat, die Bahn weg. Darum möchte ich empfehlen, der Gemeinde gegenüber ein Entgegenkommen nicht außer Acht zu lassen, das verdient die Gemeinde, die den Muth hatte, eine Bahn ins Leben zu rufen, von der man damals nicht wissen konnte, ob sie nicht ein gefährliches Unternehmen für dieselbe sein könnte.

Minister **Jansen**, Exc.: Meine Herren, die Regierung ist durchaus damit einverstanden, daß der Erwerb der Löninger Bahn für den Staat alsbald ins Auge gefaßt wird, die Regierung ist aber bisher der Ansicht gewesen, daß von der Uebernahme der Bahn auf den Staat die betr. Beziehungen zur Gemeinde geregelt sein müssen, und deshalb würde es nach meiner Ansicht den Verhältnissen am besten entsprechen, wenn jetzt sofort die Verhandlungen mit Lönningen herbeigeführt werden und nach deren Zustandekommen die Uebernahme der Bahn auf den Betrieb des Staats erfolgt. Das möchte ich auch deshalb

wünschen, weil wir der Gemeinde Lönningen Rücksicht schuldig sind. Gerade deshalb sind mir auch die Ausführungen des Abg. Meyer besonders sympathisch gewesen, es würde in der Gemeinde Lönningen, die in der ganzen Sache muthig vorgegangen ist, doch einen eigenthümlichen Eindruck machen, wenn man jetzt, so kurz vorher, erklärte, zum 1. Januar nehmen wir die Bahn an uns, das Weitere, Gemeinde Lönningen, findet sich. Ich möchte deshalb bitten, den Antrag materiell so, wie er vom Ausschuß gestellt ist, anzunehmen, aber mit Hinzufügung der Worte des Regierungsantrages „wenn möglich“.

Ich möchte dabei noch ausdrücklich bezeugen, daß die Bahn sich im Ganzen als außerordentlich nutzbringend erwiesen hat, so daß wir in keiner Weise Grund haben würden zu bedauern, zu ihrem Zustandekommen selbst mit einigen Opfern von Seiten des Staates mitgewirkt zu haben.

Abg. **Jaspers**: Was Herr Meyer gesagt hat über den Muth der Gemeinde Lönningen, so mag das ja sein, daß sie derzeit noch nicht die richtige Einsicht in die Verhältnisse gewonnen hatte. So wie aber der Bericht des Ausschusses des 23. Landtags erschienen war, war es für die Gemeinde ein eigentliches Risiko nicht mehr.

Den Ausführungen des Herrn Ministers gegenüber scheint es mir zwecklos, daß der Ausschuß auf seinem Antrage beharrt, die Regierung würde nicht darauf eingehen. Für die Auffassung der Regierung spricht allerdings eine gewisse Billigkeit, und ich für meine Person werde deshalb für den Antrag mit der Modification der Regierung stimmen.

Abg. **Burlage**: Ich spreche meinen Dank für das Wohlwollen des Herrn Ministers sowie den Vorrednern Meyer und Jaspers aus.

Präsident: Das Wort wird nicht weiter gewünscht, ich gebe das Wort dem Herrn Berichterstatter.

Abg. **Hoher**: Wenn man nach den Ausführungen des Herrn Ministers auf dem Ausschußantrag bestehen wollte, dann könnte man den Eindruck erwecken, als wollte man die Gemeinde Lönningen schädigen. Ich bin für meinen Theil ganz gern bereit, den Antrag der Regierung anzunehmen. Ich darf aber wohl die Erwartung aussprechen, daß der Vertrag mit der Gemeinde Lönningen rasch möglichst abgeschlossen wird und dann die Uebernahme sofort erfolgt.

Präsident: Wir kommen zur Abstimmung. Es sind zwei Anträge gestellt.

Der Antrag der Regierung lautet:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, noch der jetzigen Versammlung des XXV. Landtags, wenn möglich, eine Vorlage zu machen, betr. die Uebernahme der Bahn Effen-Lönningen durch den Staat.

Ich bringe diesen Antrag zuerst zur Abstimmung. Wird derselbe angenommen, so fällt der Antrag des Ausschusses.

Der Antrag der Regierung wird angenommen.

Zu Antrag 17 betr. Titel 8 bemerkt der Berichterstatter Abg. **Hoyer**: Ich habe hier die Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebskasse für 1891, nach Strecken getrennt, vor mir, und möchte Ihnen über die Resultate der einzelnen Strecken, was Einnahmen und Ausgaben anlangt, einige Notizen geben.

Es haben verursacht pro Jahr:

	Einnahme.	Ausgabe.
Oldenburg-Bremen . . .	40 286 M.	17 446 M.
Oldenburg-Leer . . .	14 232 "	7 992 "
Oldenburg-Wilhelmshaven . . .	16 376 "	16 183 "
Sande-Zever . . .	10 028 "	7 001 "
Hude-Nordenham . . .	18 398 "	12 137 "
Oldenburg-Quakenbrück . . .	16 138 "	8 324 "
Quakenbrück-Oldenburg . . .	9 566 "	9 230 "
Ihrhove-Neuschanz . . .	6 822 "	7 693 "
Ahlhorn-Löhne . . .	2 510 "	2 593 "
Essen-Löningen . . .	3 132 "	2 489 "
Zever-Carolinenfiel . . .	2 821 "	2 314 "

Es ist mir aufgefallen, daß die Betriebskosten der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven annähernd so hoch sind wie die Einnahmen, und richte ich die Frage an die Regierung, ob in diesen Ausgaben die Abführungen an den Preussischen Staat mit enthalten sind. Wenn sie darin nicht mit enthalten sind, dann legen wir ungeheuer viel Geld zu bei dem Betriebe dieser Strecke. Ich darf die Regierung bitten, darüber Aufschluß zu geben.

Meine Herren, ich möchte Sie bitten, mir zu gestatten, auf die drei Eisenbahn-Vorlagen zurückzukommen, die den 23. Landtag beschäftigt haben, auf die Bahn Essen-Löningen, Zever-Carolinenfiel und die Vareler Ringbahn. Damals hat jeder im Landtage geglaubt, daß die weitaus rentabelste Bahn die Vareler Ringbahn sein würde, dann käme Zever-Carolinenfiel und schließlich Essen-Löningen. Jetzt stellt sich heraus, daß die Rentabilität bei Essen-Löningen erheblich besser ist als bei Zever-Carolinenfiel, und was die Rentabilität der Vareler Ringbahn betrifft, so habe ich Andeutungen gehört, nach denen die Aussichten in dieser Beziehung keine allzu günstigen sind. Diese Thatfachen sind mir ein Beweis, daß im Allgemeinen die Rentabilität einer Localbahn auf der Geest wahrscheinlicher ist als in der Marsch. Es ist das auch erklärlich, da die Landwirtschaft auf der Geest viel größere Bedürfnisse an Futtermittel und Dünger hat, und außerdem in diesen Distrikten die Holzausfuhr ins Gewicht fällt.

In den einzelnen Positionen dieses Titels habe ich weitere Bemerkungen nicht zu machen. Die eingestellten Summen beruhen auf Verträgen, die allerdings nicht immer allzu günstig für unsern Staat sind.

Reg.-Com. Reg.-Rath **Becker**: Die Frage, ob in diesen Betriebskosten der Bahn die Abführungen enthalten sind, läßt sich dahin beantworten, daß nach der hergegebenen Uebersicht die Buchungen der Ausgaben für die einzelnen Strecken besonders erfolgen. Die Ablieferungen richten sich nach den Einnahmen.

Abg. **Möhlmann**: Ich möchte der Eisenbahndirection anheim geben zu bedenken, ob nicht die schlechten Resultate der Strecke Zever-Carolinenfiel mit von den schlecht einge-

Berichte. XXV. Landtag.

legten Zügen kommen. Der erste Zug kommt jetzt im Winter um 7 Uhr und einige Minuten, und der letzte Zug um 3 Uhr und soviel Minuten, also jedesmal, wenn es dunkel ist. Diese Einlegung thut der Eisenbahn viel Schaden, aber auch die Geschäftsleute in Zever leiden darunter; bei uns herrscht hierüber vollständige Mißstimmung und wird dringend um Abhilfe gebeten.

Abg. **Wallrichs**: Das Verhältniß, in welchem der Oldenburgische Staat zu Preußen steht, ist das Folgende:

Oldenburg erhält für den Betrieb, für jeden Kilometer 2400 M. vorab, bei einer Einnahme bis zu 8000 M. pro Kilometer erhält Oldenburg die Hälfte (4000 M.) und Preußen 4000 M. Bei einer Einnahme über 8000 M. erhält Oldenburg 40 und Preußen 60 Procent.

Abg. **Hoyer**: Ich habe den Herrn Regierungs-Commissar nicht ganz richtig verstanden. Sind die Betriebseinnahmen die gesammten Einnahmen auf der Strecke? Dann machen wir ein ungemein schlechtes Geschäft, das ist kaum denkbar.

Eisenbahn-Directions-Präsident **v. Mühlenfels**: Ich bin zwar mit den näheren Einzelheiten nicht bekannt, ganz zweifellos stecken aber in den Ausgaben die Ablieferungen an Preußen mit. Es würde sich alsdann daraus nur ergeben, daß Oldenburg keine Ueberschüsse aus der Bahn erzielt, aber es hat ja auch kein Kapital drin stecken.

Abg. **Schulze**: Herr Hoyer hat aus seinen Berechnungen entnommen, daß eine Bahn in der Marsch weniger einbringt als in der Geest, namentlich wenn man vergleiche die Bahnen Zever-Carolinenfiel und Essen-Löningen. Letztere hat nun ein erhebliches Hinterland und am Endpunkt Löningen wird aus der ganzen Gegend verladen, während Zever-Carolinenfiel bis an den Strand geht und kein Hinterland hat. Nun soll man aber abwarten, wie sich die Strecke Zever entwickelt. Die Vareler Ringbahn in Vergleich zu ziehen, halte ich für verfrüht, denn sie ist noch nicht einmal fertig. Außerdem ist diese Bahn auch keine Marschbahn, sondern eher Geestbahn.

Zu Pof. 172 nimmt das Wort

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Meine Herren, Position 172 ist vom Eisenbahnausschusse abgesetzt in der Erwartung, daß das Abkommen mit der Gemeinde Löningen wegen Uebernahme der Bahn Essen-Löningen getroffen wird, sowie unter der Annahme, daß ein Beschluß des Landtags bereits vorliegt, demzufolge die Bahn der Gemeinde Löningen in das Eigenthum des Staates übergeht. Das ist, zumal nach der beschlossenen Abänderung des Antrages 16, nicht richtig. Vielmehr müssen die Summen des Vorschlags in den Antrag 17 eingestellt werden, so daß dieser lautet:

Der Landtag wolle Titel VIII, Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten,

Pof. 170—185

pro 1894	1895	1896
M. 939 020	965 840	971 310

genehmigen.

Demgemäß muß auch Seite 303 des Eisenbahnausschlußberichtes berichtigt werden und der Antrag 19 lauten:

Der Landtag wolle Titel X, Verwendung des Betriebsüberschusses,

Pos. 190—192

pro 1894	1895	1896
M. 1 190 865	1 279 625	1 344 750

genehmigen.

Abg. **Hoher**: Ich habe nichts gegen den Antrag der Regierung einzuwenden; ich halte ihn für richtig, nachdem wir den Antrag 16 abgeändert haben.

Die folgenden Positionen geben zu Erörterungen keine Veranlassung.

Nachdem der Berichterstatter Hoher Namens des Eisenbahnausschusses den Ausschußantrag 17 zurückgezogen, wird der Regierungsantrag angenommen.

Zu Antrag 18 erklärt der

Berichterstatter Abg. **Hoher**: Ich darf wohl im Allgemeinen einige Bemerkungen machen. Wie Sie gesehen haben, ist gegen die effective Ausgabe von 91/92 eine verhältnißmäßig geringe Summe eingestellt. Es wurde s. B. dem 24. Landtage eine Nachforderung vorgelegt, die damals ursprünglich auf 52 000 M. festgesetzte Summe auf 100 000 M. zu erhöhen, weil eine starke Inanspruchnahme fremder Wagen stattgefunden hätte. Aus diesem Grunde und um die diesseitige Verwaltung bezüglich der Wagen nicht zu abhängig zu machen, entschloß sich die Regierung, den Wagenpark zu vermehren. In Folge dieser Vermehrung haben wir nun naturgemäß nicht mehr so viel zu bezahlen und verringert sich daher der Betrag von 100 000 M. auf 52 000 M.

Der Antrag 18 wird angenommen.

Zu dem Ausschußantrag 19 stellt der Regierungscommissar Regierungsrath Becker folgenden Antrag:

Der Landtag wolle Titel X, Verwendung des Betriebsüberschusses,

Pos. 190—192

pro 1894	1895	1896
M. 1 190 865	1 279 625	1 344 750

genehmigen.

Hierzu bemerkt

Berichterstatter Abg. **Hoher**: Die Zahlen würden sich nur insoweit verschieben, als die Abführung an die Gemeinde Lönningen über 17 000 M., die nach dem Berichte des Ausschusses in den Baufonds aufgenommen ist, abzusetzen ist.

Nachdem der Berichterstatter Namens des Eisenbahnausschusses den Ausschußantrag 19 zurückgezogen wird der Antrag des Regierungscommissars angenommen.

Präsident: Es folgt der Antrag 20, der den Ausschuß in eine Mehrheit und eine Minderheit theilt.

Ich stelle beide Anträge zur Berathung und eröffne dieselbe.

Berichterstatter Abg. **Hoher**: Meine Herren! Unter dem früheren Voranschlag des Erneuerungsfonds fanden sich zwei Anmerkungen und diese Anmerkungen hat der Ausschuß nicht mit in den Voranschlag der Eisenbahnbetriebskasse übernommen. Er hat sie fallen lassen und ich hoffe, daß ich mich nicht weiter darüber zu verbreiten brauche und daß Sie in dieser Beziehung den Ausführungen in dem Berichte des Eisenbahnausschusses zustimmen.

Meine Herren! Bezüglich der Anmerkung unter dem Voranschlag der Eisenbahnbetriebskasse liegt ein Mehrheits- und ein Minderheitsantrag vor. Wenn ich beide Anmerkungen kritisiren darf, so sage ich, daß die Anmerkung der Majorität hervorgegangen ist aus der Absicht, ein gewisses Princip zu wahren, während die Minorität mit ihrer Anmerkung sich auf den praktischen Standpunkt stellt. Die Ueberrechnung von einem Jahr auf das andere ist in allen Stats gestattet und das nun hier bei einem Betriebe wie die Eisenbahn zu verbieten, halte ich für verkehrt. Ich halte es aber auch für unpraktisch, und daß es unpraktisch ist, will ich Ihnen beweisen. In der Anlage P sind für Nordenham für 94 bis 96 je 8000 M. verlangt für Verstärkung der Pieranlagen. Nehmen wir nun mal an, daß die Eisenbahnverwaltung im Herbst des nächsten Jahres bei diesen Arbeiten beginnt. Bei den Arbeiten stellt sich aber heraus, daß es richtiger ist, die Verstärkung dieser Anlagen in weiterem Maaße vorzunehmen, als ursprünglich beabsichtigt ist. Das würde nun nach der Anmerkung der Majorität geschehen können, wenn die Kosten dafür nicht über 25 % von 8000 M. hinausgingen, also wenn für diese Mehrkosten 2000 M. erforderlich wären. Ich will nun annehmen, daß es im Interesse der Sicherheit wäre, die Pieranlagen so weit zu verstärken, daß statt 8000 M. in dem Jahre 11 000 M. dafür auszugeben seien; es darf das aber nach der Anmerkung der Majorität nicht geschehen, wenn die Regierung loyal vorgehen will.

Nehmen Sie an, daß für einen Hochbau 20 000 M. bewilligt sind, es kann nun der Fall eintreten, daß dieser Bau aus irgend einem Grunde in dem betreffenden Jahre noch nicht zur Ausführung kommt, daß vielleicht statt für 20 000 M. nur für 12 000 M. daran verbaut werden kann. Nach der Anmerkung der Majorität kann in diesem Fall die Eisenbahnverwaltung den Bau im nächsten Jahre nicht zur Vollendung bringen, da sie nur bis zu 25 % von 20 000 M. überrechnen darf.

Die Majorität greift einen Satz von 25 % heraus, durchaus willkürlich, denn bestimmte Anhaltspunkte liegen nicht dafür vor, sie kann eben so gut sagen 10, 15, 20 oder 30 %. Man darf die Einschränkung einer derartig großen Verwaltung nicht zu weit treiben. Meine Herren! Die Majorität sagt zur Motivirung ihrer Anmerkung, daß zur Sicherung des Bewilligungsrechts des Landtags die Ueberrechnung müsse beschränkt werden. Ich bin nicht der Ansicht, daß das richtig ist. Wenn wir eine Anmerkung beschließen, so hat diese Anmerkung Gesetzeskraft, wir verlangen, daß die Regierung derselben unbedingt nachkommt. Das ist aber unter Umständen bei derjenigen der Majorität nicht möglich. Wenn ich nun aber eine solche Anmerkung beschließen, von der ich weiß, daß sie in gewissen Fällen nicht befolgt werden kann, so möchte ich sagen, daß das durchaus nicht im Interesse des Landtages ist, daß ich damit das Bewilligungsrecht des Landtags discreditire. Ich darf kein Gesetz machen — und als solches fasse ich auch die Anmerkung auf — das nicht unter allen Umständen innegehalten werden kann.

Meine Herren! Denken Sie sich, daß für 1896 eine Gleiserweiterung für Nordenham geplant wird. Anfangs 1896 stellt sich heraus, daß in Folge von Verkehrshhebung, die an solchen Plätzen nicht immer vorherzusehen ist, eine

Gleiserweiterung über den ursprünglich geplanten Rahmen hinaus absolut nöthig ist. Die Gleiserweiterung kann nun soweit ausgedehnt werden, daß dieselbe 20 % der veranschlagten Summe nicht übersteigt. Eine darüber hinausgehende Erweiterung muß die Bahnverwaltung liegen lassen und sie dann wahrscheinlich in der nächsten Finanzperiode wieder aufnehmen; das ist unpraktisch und nicht im finanziellen Interesse unseres Staats.

Ich möchte Sie wirklich bitten, die Anmerkung der Minorität anzunehmen, wir wollen daselbe, was die Majorität will, wir wollen auch, daß die Bauten in dem Jahre zur Ausführung kommen, wofür sie bewilligt werden und das erreichen wir mit unserm Antrage viel besser, als mit dem Antrage der Majorität.

Wir haben im Ausschusse gehört, daß der Regierungsvertreter wiederholt betont hat, daß die Ausführung auch in dem Jahre ausgeführt werden soll, wofür sie bewilligt ist.

Ich hebe nochmals hervor, daß, wenn ich eine Anmerkung unter dem Voranschlag machen will, dieselbe so sein muß, daß sie auch unter allen Umständen befolgt werden kann und das ist bei der Anmerkung der Majorität nicht möglich, wenn dabei nicht unter Umständen das Interesse des Staates und des Betriebes leiden soll.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Wie der Herr Vorredner ausgeführt hat, hat der Regierungsvertreter schon im Ausschusse erklärt, daß die Regierung dieselbe Tendenz verfolge, welche die beiden Anträge im Auge haben, nämlich die Bauten auch in dem Jahre zur Ausführung zu bringen, für welches die verlangten Mittel bewilligt sind. Ich kann Namens der Regierung hier im Plenum wiederholen, daß die Regierung mit allen Mitteln die Verwirklichung dieser Tendenz erstreben wird. Ich glaube auch, daß Sie damit sich begnügen werden und daß die Majorität von ihrem Antrage absteht und demjenigen der Minorität beitrifft und zwar aus den Gründen des Vorredners. Aus denselben möchte ich den Kernpunkt nochmals mit den Worten hervorheben, daß die Anmerkung so gefaßt sein muß, daß sie unter allen Umständen inne gehalten werden kann. Dies ist nach dem Antrage der Minorität möglich, nicht aber nach dem Antrage der Majorität.

Eisenbahn-Direktions-Präsident **v. Mühlenfels**: Ich wollte nur im Namen der Eisenbahnverwaltung wiederholen, daß wir aufs Aeuzerste bestrebt sein werden, genau nach den Bewilligungen für die einzelnen Jahre dieselben auch zur Ausführung zu bringen und daß ich persönlich meine ganze Energie daran setzen werde, daß das geschieht. Trotzdem aber kann es im einzelnen Falle nicht vermieden werden.

Ich darf hinzufügen, daß die preussische Staatsbahnverwaltung, bei der eine höchst rigorose Auffassung in Bezug auf die Abgeschlossenheit des Etatsjahres herrscht, es dennoch zuläßt, daß die Beträge für Ergänzungsbauten auf das folgende Jahr übergerechnet werden.

Ich möchte dringend bitten, die Möglichkeit der Ueberrechnung auf das andere Jahr zu gestatten.

Abg. **Schulze**: Die Majorität war anfangs geneigt, selbst diese Erleichterung nicht in die Anmerkung hineinzubringen, also überhaupt keine Ueberrechnung zu gestatten. Da ist nun davon gesprochen, es sei oft nicht möglich, die

Bauten auszuführen. Möglich ist alles, was man will, da kann man nicht davon sprechen, daß es nicht möglich ist, alle diese Anlagen auszuführen. Es ist im Ausschusse die Rede davon gewesen, wie früher die Sache gehandhabt wurde, und Herr Hoyer hat schon bei anderen Positionen Ihnen vorgelesen, was bewilligt und was ausgegeben wurde. Ich erinnere nur an die Wasserstationen in Hude und Cloppenburg, die wurden dringend verlangt, und jetzt nach drei Jahren bekommen wir neue Voranschläge, darin steht, daß die Anlagen dringend gewesen und überhaupt nicht ausgeführt sind. Herr Hoyer hat verschiedene Beispiele angeführt, unter Anderen die Bieranlagen in Nordenham erwähnt. Ja, meine Herren, tritt eine Noth ein, fällt ein Bier um, dann wird selbstverständlich reparirt, aber eine kleine Verbesserung, wie sie im Voranschlage für drei Jahre in Aussicht genommen, warum soll man die nicht ausführen können? Alles, was Herr Hoyer angeführt hat, das ist eine ausführliche Begründung dafür, daß es überhaupt nicht gut möglich ist, solche Anlagen für drei Jahre im Voraus festzustellen, aber wir haben einmal dreijährige Voranschläge und damit müssen wir rechnen.

Es ist dann die Rede davon gewesen, man solle den Betrieb nicht zu sehr einzwängen. Um den Betrieb handelt es sich hierbei gar nicht. Wir bewilligen alle wirklichen Betriebsausgaben doch so schlanke, daß man sich darüber nicht beschweren kann. Hier handelt es sich um Bauten und es ist der Eisenbahn-Direktions-Präsident gefragt: ist es möglich, die Bauten in den betreffenden Jahren auszuführen? Er hat geantwortet: ja wohl, es ist möglich. Wenn es also möglich ist, warum soll man sie denn nicht ausführen? In der bestimmten Erwartung, daß die vorgesehenen Neuerungen auch ausgeführt werden, haben wir die Anmerkung so gefaßt. Wollen wir nicht nur um der Form zu genügen bewilligen, sondern unser Bewilligungsrecht aufrecht erhalten, so ist hier die Gelegenheit dazu vorhanden, und ich bitte Sie deshalb, den Antrag der Mehrheit anzunehmen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Wenn der Herr Abgeordnete Schulze sagt, „es ist alles möglich, was man will“, so ist zu erwidern, daß es doch Fälle giebt, in denen es objektiv unmöglich ist, das zu thun, was man will.

Ich glaube, man wird zahlreiche Beispiele aus der Praxis dafür anführen können.

Eisenbahn-Direktions-Präsident **v. Mühlenfels**: Ich möchte zu den angeführten Beispielen noch eins hinzufügen, welches den schlagendsten Beweis für den Antrag der Minorität bringt. Die Herren wünschen und wir haben es Ihnen zugesagt: es sollen einzelne Bauten an Unternehmer verdungen werden. Lassen Sie nun den Fall eintreten: es wird im Sommer ein Bau verdungen, der im Herbst vollendet sein soll. Nun ist der Unternehmer säumig, die Sache kommt nicht vom Fleck, ja, soll nun der Bau, der am Jahreschlusse nur bis zur halben Höhe gediehen ist, unvollendet liegen bleiben, weil die Gelder nur für dieses Jahr bewilligt sind? Das können Sie doch selbst nicht wollen!

Abg. **Jürgens**: Meine Herren! Nach den Erfahrungen, die gerade bei Verwendung dieser Summen, die wir zu Erweiterungs- und Ergänzungs-Bauten bewilligt haben,

gemacht sind, scheint es erklärlich, daß der Ausschuß es versucht hat, diesen Uebelständen abzuweichen, und die beiden Anträge laufen darauf hinaus, diesen Uebelständen abzuweichen. Ich muß nach den Ausführungen des Berichterstatters auch sagen, daß der Mehrheitsantrag etwa zu scharf construirt ist, ich bin nicht der Meinung des Abgeordneten Schulze, daß die Möglichkeit in allen Fällen gegeben ist, es können Zufälle eintreten, von denen man bei Beginn des Baues keine Ahnung gehabt hat. Ich bin andererseits auch der Ansicht, daß wir unser Bewilligungsrecht wahren müssen. Wäre die Möglichkeit der Ausführung so bestimmt gegeben, dann würde ich mich allerdings dem Mehrheitsantrage anschließen können, es ist das aber nicht der Fall, wie ich im Gegensatz zum Abgeordneten Schulze erklären muß. Jeder muß sich sagen, wenn man auch alle Mittel, die zur Wahrung des Bewilligungsrechts des Landtags führen, anwenden will, dann muß man auch Vorschläge machen, die unter allen Umständen durchführbar sind, und deshalb bitte ich Sie, den Antrag der Minorität anzunehmen.

Sollte sich im Laufe der Finanzperiode die Zusicherung der Regierung nicht erfüllen, dann würde es immer noch Zeit sein, Aenderungen zu treffen.

Präsident: Es ist ein Antrag auf Schluß der Debatte eingegangen. Wird derselbe unterstützt?

(Geschicht.)

Ich bringe die Rednerliste zur Verlesung. Es stehen noch aus die Abgeordneten Wallrichs, Iken und Schulze. Ich bitte die Herren, welche für Schluß der Debatte sind, sich zu erheben.

Der Antrag ist angenommen.

Ich schließe die Berathung und ertheile das Wort dem Berichterstatter.

Abg. **Hoher:** Ich möchte nur noch erwähnen, daß ich den Antrag nicht gestellt habe, um der Regierung entgegenzukommen, sondern weil ich ihn für praktischer und richtiger halte.

Präsident: Wir kommen zur Abstimmung. Der Antrag der Majorität, als am weitesten gehend, geht voran.

Der Antrag der Majorität wird abgelehnt, der Antrag der Minorität angenommen.

Präsident: Damit ist der Eisenbahnvoranschlag erledigt. Wir kommen zum zweiten Gegenstande der Tagesordnung. Es wird Schluß beantragt.

Wird der Antrag unterstützt?

(Geschicht.)

Ich bitte die Herren, welche dafür sind, daß die Sitzung geschlossen wird, sich zu erheben.

Der Antrag ist angenommen. Ich bin in Folge dessen genöthigt, die übrigen Gegenstände von der Tagesordnung abzusprechen.

Abg. **Jaspers** (zur Geschäftsordnung): Ich möchte Ihnen doch zur Erwägung vorstellen, ob es nicht angemessen ist, Nachmittagsitzungen abzuhalten. Wir haben noch eine solche Menge Berathungsgegenstände vor uns, daß wir uns durch die schlechte Beleuchtung des Saales, die wir ja Alle kennen, davon nicht abhalten lassen dürfen.

Präsident: Zur Fertigstellung des Etats wird allerdings eine Sitzung am Montag erforderlich sein, diese jedoch genügen, und möchte ich Sie bitten, von einer Nachmittags-sitzung abzusehen.

Abg. **Meyer:** Ich möchte darauf hinweisen, daß, selbst wenn wir geneigt wären, Nachmittags-sitzungen abzuhalten, wir uns doch nur mit Material beschäftigen können, das Zeit hat bis später. Daher bin ich der Meinung, wir halten die nächste Sitzung am Montag ab.

Abg. **Jaspers:** Meine Herren, ich glaube, es ist unser Aller Absicht, daß wir vor Weihnachten das Finanzgesetz fertig bringen. Ich stimme dem Vorschlage des Präsidenten bei, am Montag eine Sitzung abzuhalten und auf die Tagesordnung die Voranschläge zu setzen.

Präsident: Ist das die Meinung des Landtags?
(Zustimmung.)

Dann würde ich auf die Tagesordnung Montag Morgen 10 Uhr setzen:

1. Bericht des Quotenaussschusses, betr. den Entwurf eines Gesetzes für das Großherzogthum, betr. das Beitragsverhältniß zu den Gesamtausgaben des Großherzogthums.
2. Bericht des Finanzausschusses, betr. den Voranschlag der Central-Einnahmen und Ausgaben des Großherzogthums Oldenburg für die Jahre 1894/96.
3. Bericht des Finanzausschusses, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Fürstenthums Lübeck für die Finanzperiode 1894/96.
4. Bericht des Finanzausschusses, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Fürstenthums Birkenfeld für die Jahre 1894/96.
5. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung, betr. Erweiterung von Bauten bei der Irrenheilanstalt zu Wehnen.
6. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes, betr. Aenderungen des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 8. März 1876, betr. die Unterstützungsanstalt für die Wittwen und Waisen der evangelischen Volksschullehrer.

Ich bitte um die Genehmigung, noch etwaige weitere Gegenstände und die heute unerledigten Gegenstände auf die Tagesordnung setzen zu dürfen.

Schluß 1³/₄ Uhr.