

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

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

**Staat Oldenburg**

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

18. Sitzung, 19.02.1894

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

# Bericht

über

## die Verhandlungen

des

### XXV. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

#### Achtzehnte Sitzung.

Oldenburg, den 19. Februar 1894, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbständigen Antrag des Abgeordneten Wilken, betr. die Besteuerung des Wanderlagerbetriebes. (Fortsetzung.)
  2. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Einstellung einer Summe von 8800 *M.* zum Zweck des theilweisen Umbaues der Kaimauer an der Wejerfai in Brake.
  3. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Uebertragung der bei der Irrenheilanstalt in Wehnen im Jahre 1893 erübrigten Mittel zum Betrage von etwa 7900 *M.* auf die Finanzperiode 1894/96 *z.*
  4. Bericht des ständigen Landtagsausschusses pro 1890/93 und Neuwahl des ständigen Ausschusses.
  5. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend:
    - I. Kontrollen in Betreff des Kasse- und Rechnungswesens der Eisenbahnverwaltung,
    - II. die organisatorischen Verhältnisse der Eisenbahndirektion und die Vertheilung und Abgrenzung der Kompetenzen derselben,und nachträglicher Bericht desselben zu dieser Vorlage.
  6. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 1 zum Schreiben der Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. Vermehrung der Betriebsmittel.
  7. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 2 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. Ergänzung der Signal- u. j. w. Anlagen in Folge der neuen Betriebsordnung.
  8. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 3 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. die Erweiterung des Güterbahnhofes Oldenburg.
  9. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 4 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. den Ausbau des zweiten Gleises zwischen Hude und Delmenhorst.
  10. Bericht der Mehrheit des Eisenbahnausschusses (Burlage, Hoyer, Iken, Roggemann, Wallrichs, Zerhusen) über die Anlage 5 zum Schreiben der Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. die Erweiterung der Pieranlagen in Nordenham, und Bericht der Minderheit desselben (Gross, Lübben, Schulze) über denselben Gegenstand.
  11. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 6 und 7 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend:
    1. Umbau der Brücke über die Ollen,
    2. Umbau der Brücke über den Moorriemer Canal.
  12. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 8 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. die Verbesserung der Landungsanlagen auf Bahnhof Elsfleth.

13. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Anlage 9 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. Erweiterung (Neubau) der Lokomotiv- und Werkstätten-Anlagen auf Bahnhof Oldenburg.
14. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlagen 23 und 52, sowie über das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 6. Februar 1894, betr. die Ausschreitungen des früheren Eisenbahndirektors.

### Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Regierungstische: Minister Janßen Exc., Eisenbahndirektionspräsident von Mühlenfels, die Oberregierungsräthe von Buttell und Dugend, Regierungsrath Becker.

Der Präsident eröffnet die Sitzung um 10 Uhr.

Das Protokoll der 17. Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Hierauf werden folgende Eingänge mitgetheilt:

1. Schreiben des Herrn Regierungscommissars, Geheim. Ministerialrath Willich an den Vorsitzenden des Finanzausschusses, betr. die Erhöhung des staatlichen Zuschusses für die Oberrealschule in Oldenburg auf jährlich 20 000 M.

An den Finanzausschuß.

2. Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung der Artikel 31 und 99 der revidirten Gemeindeordnung.

An den Verwaltungsausschuß.

3. Petition der Gemeinderäthe der Gemeinden Ramsloh und Scharrel, betr. Beibehaltung der beiden amtsgerichtlichen Sprechtage.

An den Petitionsausschuß.

4. Petition der Gemeindevorsteher von Ramsloh, Strücklingen und Barßel, betr. Erbauung einer Staatschauffee von Ramsloh über Strücklingen, Barßel nach Buchsande zum Anschluß an die Amtsverbandshauffee Alpen—Buchsande.

An den Petitionsausschuß.

5. Petition der Erbpächter des Gutes Stockelsdorf, betr. Entschädigung für die denselben auferlegten Steuern.

An den Petitionsausschuß.

Der Landtag erklärt sich mit der angegebenen Verweisung an die Ausschüsse einverstanden.

Es wird sodann in die Tagesordnung eingetreten:

**I. Bericht des Verwaltungsausschusses über den selbständigen Antrag des Abgeordneten Wilken, betreffend die Besteuerung des Wanderlagerbetriebes.** (Fortsetzung.)

Es erhält das Wort

Abg. **Soyer:** Er wolle nicht da fortfahren, wo er das letzte Mal stehen geblieben sei, sonst könnte ihm das Wort wohl wieder entzogen werden. Er erinnere daran, daß er zu diesem Gegenstande in der letzten Sitzung zwei Anträge gestellt habe und zwar: der Landtag wolle 1. den Antrag des Abg. Wilken der Großherzoglichen Staatsregierung zur Berücksichtigung überweisen und 2. die Staats-

regierung ersuchen, in Erwägung zu ziehen, in wie weit die berechtigten Interessen der ortsanässigen Kaufleute und Gewerbetreibenden durch eine Besteuerung des Hausirhandels zu schützen seien, und dem nächsten Landtage darüber eine Vorlage machen.

Er bitte dringend, beide Anträge und namentlich den letzteren anzunehmen. Wenn man die Interessen der anässigen Kaufleute schützen wolle, so dürfe man bei der Besteuerung der Wanderlager nicht stehen bleiben, das würde nur eine halbe Maßregel sein, denn noch weit mehr als durch die Wanderlager würden die kleinen Kaufleute, Gewerbetreibende, Handwerker u. s. w. in den ländlichen Distrikten geschädigt durch die Hausirer. Durch solche Besteuerung werde man aber nicht nur die Kaufleute, sondern auch die Käufer selbst schützen, denn es verkaufen die Besitzer der Wanderlager in allen Fällen, die Hausirer in den meisten Fällen minderwerthige Waaren für hohe Preise.

Abg. **Jungbluth:** Die Uebelstände, welche die Wanderlager im Gefolge hätten, seien in Birkenfeld dieselben wie im Herzogthum. Er würde deshalb nicht nöthig haben, hier das Wort zu ergreifen, wenn nicht für die dortige Gegend noch eine Unzuträglichkeit hinzukäme. In den Fabriken des Fürstenthums nämlich seien die angefertigten Waaren leicht zu entwenden und wegen ihrer geringen Größe könnten sie ohne Aufsehen in den Kleidern fortgetragen werden, denn die Besitzer der Fabriken seien unmöglich im Stande, die Arbeiter jedes Mal beim Verlassen der Fabrik zu untersuchen. Aber nicht so leicht wie zu entwenden seien die Waaren auch zu verwerthen, am Plage sei dies gar nicht möglich oder nur durch Fehleri, sie nach auswärts zu verkaufen, sei auch für manchen schwer. In diesem Falle kämen den unredlichen Arbeitern die Wanderlager zu Hülfe, diese nämlich verkaufen nicht nur gegen baares Geld, sondern auch gegen Waaren aus den Fabriken, und sie genirten sich nicht, das sogar in den öffentlichen Blättern bekant zu machen. Daß sie sich auf diese Weise leicht ganze Kisten voll Waaren zusammen tauschen könnten, sei aber noch nicht alles, sie bekämen die Waaren billig und könnten sie deshalb für einen Spottpreis wieder verkaufen. Dadurch machten sie auch den Fabriken in nicht geringem Grade Concurrnz, es komme nämlich vor, daß ein Reisender im Lande die Waaren aus seiner Fabrik um 10% billiger kaufen könne, als er sie selbst verkaufe. So seien die Wanderlager ein Schaden für die Geschäfte, für die Fabriken und für die Käufer. Dasselbe gelte auch für das Hausirgewerbe. Er halte deshalb jede gesetzliche Maßregel zur Einschränkung des Wanderlager- und Hausirunwesens für durchaus gerecht.

**Abg. Möhlmann:** Die Wanderlager seien in Oldenburg nicht besteuert, während sie in dem benachbarten Preußen mit einer hohen Steuer belegt seien, deshalb müßten sie auch hier besteuert werden und zwar, was er für das Zweckmäßigste halte, zu Gunsten der Städte und Plätze, wo sie wären und deren Bewohner sie so in ihrem Verdienste schädigten. Von Hausirern sei das ganze Land überschwemmt, einer gebe dem anderen so zu sagen die Klinken in die Hand. Durch Vorpiegelung falscher Thatfachen suchten sie die Leute zum Kauf zu bewegen, durch Thränen und Weinen ihr Mitleid zu erregen und wenn sie sie dann so weit hätten, dann hingen sie ihnen auch noch schlechte Waaren zu hohen Preisen auf. Ueberall im Lande lägen sie herum und seien für viele Geschäfte ein Ruin. Er richte deshalb die dringende Bitte an die Staatsregierung, energisch dagegen vorzugehen. Er werde für den weitgehendsten Antrag, den der Abg. Rückens, stimmen, der Antrag Hoyer gehe ihm nicht weit genug und ebenso nicht der Ausschußantrag, der den Antrag Wilken der Staatsregierung nur zur geeigneten Berücksichtigung empfehlen wolle, er hätte es lieber gesehen, wenn der Ausschuß den Antrag der Staatsregierung zur dringenden Berücksichtigung überwiesen hätte.

Der Präsident theilt mit, daß der Abg. Hoyer seine beiden Anträge zu Gunsten des Antrages Rückens zurückgezogen habe.

**Abg. Ballroth:** Er könne nur seiner Befriedigung über den Antrag des Abg. Wilken Ausdruck geben, welcher die Staatsregierung ersuche, eine Besteuerung des Wanderlagerbetriebes in Aussicht zu nehmen. In Lübeck lägen die Verhältnisse gerade so wie in den anderen Landestheilen. Es sei auch dort dringend erforderlich, daß der seßhafte Kaufmannsstand vor dem Ueberhandnehmen der Wanderlager geschützt werde.

**Abg. Möhlmann:** Er habe noch einen Punkt verfaßt, er wolle die Staatsregierung noch darauf aufmerksam machen, daß die auswärtigen Hausirer, ohne hier einen Groschen Abgaben zu bezahlen, auf Grund ihres preußischen Gewerbescheines unser Land durchzögen, während oldenburgische Eingeseffene, die im Preussischen hausiren wollten, dort eine hohe Steuer entrichten müßten. Auch aus diesem Grunde halte er es für dringend geboten, die Hausirer ebenso hoch wie in Preußen zu besteuern.

**Abg. Meyer:** Er sei in der Lage, für den Antrag Rückens stimmen zu können. In seiner Gegend, dem südlichen Herzogthum, habe man zwar von den sog. Wanderlagern weniger zu leiden, jedoch werde sehr geklagt über die Hausirer, nicht so sehr über diejenigen, welche die Waaren in der Kiepe mit sich herumtrügen, als über diejenigen, welche Waaren nach Proben anböten und versprächen, diese später zu senden. Er wisse nicht, ob auch diese Klasse von Hausirern unter den Antrag Rückens falle; er würde es sehr bedauern, wenn eine Besteuerung derselben sich als nicht möglich herausstellen sollte, dann hätte der Antrag Rückens keinen erheblichen Vortheil, wenigstens für das Münsterland nicht. — Eine andere Frage dränge sich bei diesem Gegenstande auf, nämlich diejenige: weshalb wir solche Gewerbetreibende nicht ebenso hoch besteuerten wie

Preußen? Bei uns werde von denselben nur eine Abgabe von 3 *M.* erhoben, während sie in Preußen 48 *M.* zahlen müßten. Er meine, daß wir von ihnen gerade so viel erheben müßten und er könne in einer solchen höheren Besteuerung nichts Ungerechtes erblicken. Schon in früheren Landtagen, so im 21. oder 22., habe er auf diesen Punkt hingewiesen; damals sei hervorgehoben, es ginge dies nicht, weil wir überhaupt keine Gewerbesteuer hätten, was bekanntlich in Preußen der Fall sei. Dies sei aber, wie er glaube, kein zutreffender Grund, diesen Theil der Gewerbetreibenden nicht dennoch auch hier höher zu belasten. Es könne auch nicht zugegeben werden, daß eine solche höhere Besteuerung gegen die Gewerbefreiheit verstoße, wie zu jener Zeit auch, wenn auch sehr mit Unrecht, behauptet worden. — Er bitte daher, den Antrag Rückens anzunehmen und möchte dabei der Erwartung Ausdruck geben, daß unter die Bezeichnung „Gewerbebetrieb im Umherziehen“ auch diejenigen Hausirer fallen, welche nach Proben verkaufen.

**Abg. Rückens:** Sein Antrag sei der weitgehendste von allen heute zur Verhandlung stehenden Anträgen. Den Ausdruck „hausiren“ kenne die Reichsgewerbeordnung nicht, deshalb habe er den Ausdruck „Gewerbebetrieb im Umherziehen“ gewählt. Darunter fielen alle Diejenigen, welche zur Ausübung ihres Gewerbes einen Wandergewerbeschein nötig hätten, und das seien nicht allein alle Diejenigen, welche im Umherziehen Waaren anböten, sondern auch die, welche sich im Umherziehen mit Schirm-, Kesselflickerei u. s. w. beschäftigten, wobei es im Wesentlichen nur auf Bettelerei abgesehen sei. Er bitte, seinen Antrag anzunehmen.

**Abg. Quatmann:** Er freue sich, daß man auf allen Seiten den auf Besteuerung des Hausirergewerbes gerichteten Anträgen wohlwollend gegenüberstehe. Abgesehen von den Anzuträglichkeiten, daß die anderen Gewerbetreibenden dadurch schwer geschädigt würden und daß minderwerthige Waaren unter das Publikum gebracht würden, müsse er hier noch auf einen bis jetzt nicht zur Sprache gebrachten Punkt aufmerksam machen, nämlich den Verlust an Arbeitszeit. Er habe dabei die ländliche Bevölkerung und besonders die Hausfrauen im Auge. Wenn da Tags über 3 bis 4 Hausirer ins Haus kämen und sich, wie es bei solchen Leuten meistens zu geschehen pflege, nicht abweisen lassen wollten und immer und immer wieder ihre Waaren anpriesen, so gehe viel kostbare Zeit verloren. Diese Leute einfach aus dem Hause werfen, ginge nicht gut und namentlich seien dazu die Frauen nicht im Stande, die meistens allein im Hause seien, während der Mann auf dem Felde arbeite. Auch aus diesem Gesichtspunkte sei ihm das Hausirergewerbe durchaus unsympathisch und er bitte daher, dem Antrage Rückens zuzustimmen.

Hierauf wird der Antrag Rückens angenommen, wodurch der Ausschußantrag beseitigt ist.

Die beiden folgenden Gegenstände werden von der heutigen Tagesordnung abgesetzt, da der Berichterstatter Abg. Feldhus verhindert ist, in der heutigen Sitzung zu erscheinen.

#### IV. Bericht des ständigen Landtagsausschusses pro 1890/93 und Neuwahl des ständigen Ausschusses.

Gegen den Bericht, welcher seit mehreren Tagen im

Vorzimmer zur Einsicht ausgelegt hat, werden Einwendungen nicht erhoben.

Hierauf wird zum Vorstande des ständigen Landtagsauschusses gewählt der Abg. Roggemann mit 25 von 31 Stimmen, zu Mitgliedern werden gewählt im ersten Wahlgange der Abg. Meyer mit 27 und der Abg. Fürgens mit 17 von 31 Stimmen, im zweiten Wahlgange der Abg. Dohm mit 18 von 31 Stimmen, im dritten Wahlgange der Abg. Wenke mit 17 von 31 Stimmen und im vierten Wahlgange der Abg. Jungbluth mit 16 von 31 Stimmen.

#### V. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend

1. Kontrollen in betreff des Kasse- und Rechnungswesens der Eisenbahnverwaltung,
  2. die organisatorischen Verhältnisse der Eisenbahndirektion und die Vertheilung und Abgrenzung der Kompetenzen derselben,
- und nachträglicher Bericht desselben zu dieser Vorlage.

Es erhält das Wort

Berichterstatter Abg. **Hofer**: Es lägen über diesen Gegenstand zwei Berichte vor, deren Entstehung er kurz mittheilen wolle. Der Eisenbahnausschuß habe sich sehr eingehend mit dem von der Regierung vorgelegten Rechnungsplane beschäftigt und sei zu der Ansicht gekommen, daß es dann, wenn die Vorschriften dieses Rechnungsplanes präzise befolgt würden, nicht mehr nöthig sein würde, die vor einem Jahre als notwendig erachtete, der Eisenbahndirektion dienstlich nicht untergeordnete Finanzkontrolle zu schaffen. Die Staatsregierung habe nun beantragt, von der Verfolgung des ursprünglichen Planes abzusehen, da durch den Rechnungsplan eine genügende Garantie gegen die Wiederholung der früheren Vorkommnisse getroffen sei. Der Ausschuß sei nun von Anfang an gerne geneigt gewesen, einen Mittelweg einzuschlagen, wenn die Staatsregierung mit einem Vorschlage gekommen wäre. Darüber habe er den Regierungs-Commissar auch nicht im Unklaren gelassen, aber ein Vorschlag sei trotzdem nicht übermittelt. So sei der Ausschuß zu dem Antrage N<sup>o</sup> 1 im ersten Berichte gekommen, welcher laute: „Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung wiederholt zu ersuchen, die Vorstände des Revisions- und des Kontrollbureaus direkt dem Staatsministerium zu unterstellen und dem nächsten ordentlichen Landtage hierüber eine Mittheilung zu machen.“ Nach Vertheilung dieses Berichts hätten sich beide Regierungs-Commissare mit der Bitte an den Ausschuß gewandt, nochmals über diesen Gegenstand verhandeln zu dürfen. Der Eisenbahndirektionspräsident von Mühlensfels habe erklärt, daß er es mit seiner dienstlichen Stellung nicht vereinbaren könne, wenn in den Bureaus der Eisenbahndirektion Beamte arbeiten sollten, die ihm dienstlich nicht unterstellt seien, es würde das ein Nachtheil für die ganzen dienstlichen Verhältnisse sein. Ferner habe der Regierungs-Commissar Becker erklärt, daß die Staatsregierung sich entschlossen habe, dem Landtage dadurch entgegenzukommen, daß sie periodisch stattfindende, an eine bestimmte Frist nicht gebundene Revisionen einführe, die durch gewiegte Rechnungsbeamte vorgenommen werden sollten. Bei einer nochmaligen

Berathung sei dann der Ausschuß zu dem im zweiten Berichte niedergelegten Antrage gekommen. Der Ausschuß habe sich gesagt, daß, wenn die Vorschriften der Geschäftsordnung befolgt würden und dazu periodisch Revisionen stattfänden, dann die Finanzkontrolle wohl entbehrlich sein würde. Dabei müsse er als selbstverständlich annehmen, daß bei dem jeweiligen Eisenbahndirektor der gute Wille vorhanden sei, stets nach den Vorschriften des Rechnungsplanes zu handeln, und daß die Beschlüsse des Staatsministeriums stets befolgt würden, sonst nützen alle Beschlüsse des Landtags nichts. Dieses Zutrauen habe der Landtag zu dem jetzigen Eisenbahndirektor. Bedauerlich sei nur, daß die Regierung den Vorschlag nicht früher gemacht, sondern gewartet habe, bis sozusagen Holland in Noth gewesen sei. Dies könne dem Ansehen der Staatsregierung wenig förderlich sein. Vielleicht werde es noch so weit kommen, daß bei allen Neuerungen auf dem Gebiete der Eisenbahn die Initiative vom Landtage ausgehen müsse.

Aus dem Rechnungsplane wolle er noch einige Aenderungen hervorheben. Es finde sich dort ein Passus, wonach der Etat des nächstfolgenden Jahres im Oktober des vorhergehenden Jahres fertig gestellt und bis zum 1. November beim Ministerium eingereicht werden müsse. Vorausgesetzt, daß diese Vorschrift befolgt werde, so könnten solche Ereignisse nicht wieder vorkommen, daß z. B. der Etat für 1892 erst im Sommer vorigen Jahres eingereicht sei. In einem Paragraphen sei auch ein Dispositionsfonds für unvorhergesehene Ausgaben in Aussicht genommen. Da bei der Eisenbahn leicht unvorhergesehene Ausgaben vorkommen könnten, sei ein Bedenken hiergegen nicht vorhanden. Sodann sei bestimmt, daß überflüssige Gelder bei der Landesbank zu belegen seien. Dabei erachte der Ausschuß es für selbstverständlich, daß jedesmal vor einer Belegung die zuständige Behörde, welche die Belegung zu überwachen habe, in Kenntniß gesetzt werde.

Im Uebrigen empfehle er den Antrag im zweiten Ausschußberichte zur Annahme, welcher laute:

Der Landtag wolle den in der Sitzung vom 27. Februar 1893 zu Vorlage 11 bezüglich der Kontrolle und der Kompetenz der Eisenbahndirektion gefaßten Beschluß durch die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung (Anlage 49) und das Schreiben vom 13. Februar 1894 für erledigt erklären.

Auf Verlesung der schriftlichen Berichte wird überall verzichtet.

Minister **Jansen** Exc.: Die Staatsregierung habe in der Vorlage die Bedenken eingehend dargelegt, welche gegen die Einrichtung einer der Eisenbahndirektion dienstlich nicht unterstellten Finanzkontrolle sprächen. Es sei erfreulich, daß durch die jetzige Lösung der Frage ein Mittelweg gefunden sei, der es dem Eisenbahnausschusse ermöglicht habe, von seiner ursprünglichen Forderung abzusehen. Der Staatsregierung werde der Vorwurf gemacht, daß sie zu spät mit ihrem Vorschlage hervorgetreten sei. Der Grund hierfür liege darin, daß sich erst bei Verhandlungen über gewisse Mängel der Oberrevisionen die Mangelhaftigkeit der bisherigen Einrichtungen herausgestellt habe und der Regierung erst jetzt die Möglichkeit gegeben sei, diese Mängel abzu-



stellen und Einrichtungen zu treffen, welche eine periodische Einsicht in den Stand des Rechnungswesens ermöglichen. Diese Maßnahmen seien damals noch nicht in Aussicht genommen gewesen, erst später sei die Regierung ihnen näher getreten.

Wenn der Abg. Hoyer sage, es habe den Anschein, als ob die Initiative zu Veränderungen in der Organisation der Eisenbahn stets vom Landtage ausgehen müsse, so sei dies nicht zutreffend. So dankbar die Staatsregierung dem Landtage für Anregungen in dieser Beziehung stets sei, und so bereit sie sei, diese in Erwägung zu ziehen, so habe sie es doch nie an Initiative fehlen lassen. Unmittelbar nach dem Bekanntwerden der Unregelmäßigkeiten habe die Staatsregierung eine gründliche Revision der Kontrolleinrichtungen vorgenommen. Der Rechnungsplan sei gerade das Ergebnis dieser Revision. Alle Mängel seien dabei scharf ins Auge gefaßt und aus der Initiative der Staatsregierung seien die Maßregeln getroffen, die eine Wiederholung der Vorkommnisse unmöglich machten, schon ehe der außerordentliche Landtag berufen worden sei.

Daß die thatsächliche Durchführung dieser Maßregeln streng und gewissenhaft erfolgen werde, dessen könne der Landtag sich versichert halten. Er spreche nochmals seine Befriedigung darüber aus, daß Landtag und Staatsregierung in Betreff der Finanzkontrolle zu einem Einverständnis gekommen seien.

Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlenfels**: Er möchte vor allem das Mißverständnis verhindern, als ob er irgend welche Kontrolle in Bezug auf das Rechnungswesen der Eisenbahn scheute. Er halte im Gegentheil eine solche Kontrolle bei dem verwickelten Apparate der Eisenbahnverwaltung, bei den großen Summen, mit welcher sie arbeite, bei der Verzweigung ihrer Geschäfte und der großen Zahl ihrer Beamten nur für nothwendig und nützlich. Nur die ursprünglich vom Ausschusse vorgeschlagene Form der Kontrolle habe etwas, was den Eisenbahndirektor seines Ansehens entkleide, dessen er bedürfe, um die Geschäfte mit Sicherheit und Energie zu führen. Er werde alles thun, um die Vorschriften des Rechnungsplanes zu befolgen und sei überzeugt, daß es ihm gelingen werde. Er danke hiermit für die Zurückziehung des ersten Antrags, indem er hoffe, daß damit die Schwierigkeiten beseitigt seien.

Abg. **Hoyer**: Er müsse dabei bleiben, daß in mancher Beziehung, namentlich auch hinsichtlich des Rechnungsplanes, die Initiative vom Landtag ausgegangen sei. Hätte die zweite Versammlung des 24. Landtags nicht den Beschluß auf Einführung einer der Eisenbahndirektion dienstlich nicht unterstellten Finanzkontrolle gefaßt, dann wäre jetzt der Ausschuß auf diesen nicht zurückgekommen, dann würde einfach die Regierungsvorlage angenommen sein und wir hätten die periodischen Revisionen nicht bekommen. Der Eisenbahndirektionspräsident habe noch im Ausschusse gesagt, wenn die unabhängige Finanzkontrolle eingeführt würde, dann müßten die Revisionsbureaus ganz von der Direktion getrennt und ins Ministerium verlegt werden. Dies habe der Ausschuß wegen der damit verbundenen Erschwerung des Rechnungswesens nicht empfehlen können.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er wolle den Ausführungen des Abg. Hoyer entgegenreten, als wenn

hinsichtlich des Rechnungsplanes die Initiative vom Landtage ausgegangen sei. Gerade die Hauptkatalogen seien schon im November und December 1892, also vor der Berufung des außerordentlichen Landtags im Februar v. J., erlassen. Auch im Eisenbahnausschusse habe er dies damals schon erwähnt. Allerdings habe die Staatsregierung der Einführung einer der Eisenbahndirektion dienstlich nicht unterstellten Finanzkontrolle stets ablehnend gegenüber gestanden; sie stehe nach wie vor auf dem Standpunkte, daß dies ein Unikum sei, das sie nicht für durchführbar erachte. Jetzt sollte man sich übrigens trösten, denn Ende gut, alles gut.

Abg. **Hoyer**: Damals vor einem Jahre habe die Staatsregierung nicht so genaue Mittheilungen über den Rechnungsplan gemacht, sie habe nur im Allgemeinen über eine Verschärfung der Kontrolle gesprochen. Er habe die Vorstellung, als wenn der letzte Landtag dazu die Anregung gegeben habe.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er müsse dabei bleiben, daß die Bestimmungen, die die Grundlage der jetzigen schärferen Kontrolle bildeten, damals dem Eisenbahnausschusse schon vorgelegen hätten. Der jetzige Rechnungsplan sei nur eine weitere Ausarbeitung dieser Bestimmungen.

Abg. **Hoyer**: Er müsse thatsächlich berichtigen, daß er vor einem Jahre nichts von einem Rechnungsplane gewußt habe.

Abg. **Groß**: Er könne die Behauptung des Abg. Hoyer nur bestätigen, auch ihm sei nicht erinnerlich, daß damals ein Rechnungsplan im Werke gewesen sei. Der Vorwurf, den der Abg. Hoyer der Regierung mache, beziehe sich darauf, daß die Staatsregierung mit den periodischen Revisionen erst hervorgetreten sei, als der Ausschußbericht schon vorgelegen habe, obgleich sie damals hätte wissen müssen, daß der Ausschuß auf die Einführung der unabhängigen Finanzkontrolle bestehe. Darin eben gipfelse der Vorwurf des Abg. Hoyer.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er habe nicht behauptet, daß der jetzige Rechnungsplan damals schon vorgelegen habe, sondern daß die wesentlichen Grundzüge der eingetretenen Verschärfungen des Rechnungsplans derzeit dem Eisenbahnausschusse schon mitgetheilt seien. Dabei habe er damals noch bemerkt, daß die Sache noch einer weiteren Prüfung unterliege, und, wenn er sich nicht sehr irre, habe er dies auch im Plenum wiederholt.

Hierauf wird der Ausschußantrag angenommen.

#### VI. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 1 zum Schreiben der Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. Vermehrung der Betriebsmittel.

Es erhält das Wort zum Ausschußantrage **N. 1**

Berichterstatter Abg. **Hoyer**: Der Ausschuß sei einstimmig der Ansicht, daß bei den für unsere Landeskultur ja außerordentlich wichtigen Kleitransporten doch auf alle Fälle die Selbstkosten gedeckt werden müßten und daß sie nicht in einer Zeit geschehen dürften, wo die Wagen von dem sonstigen Güterverkehr in Anspruch genommen würden. Im Jahre 1892 seien sehr bedeutende Beträge für gemietete Wagen verausgabt, diese Ausgabe sei allein dadurch erwachsen, daß unsere Wagen wegen der übernommenen Kleitransporte dem sonstigen Güterverkehr entzogen gewesen

wären. Der Ausschuß hoffe zuversichtlich, daß das nicht wieder vorkommen werde und stelle, um einer Wiederholung möglichst vorzubeugen folgenden Antrag:

Der Landtag wolle beschließen, die Großherzogliche Staatsregierung zu ersuchen, den Tarif für die Beförderung von Kleierde einer Revision zu unterziehen, damit auf alle Fälle die entstehenden Selbstkosten gedeckt werden, sowie die Kleitransporte möglichst nur dann vorzunehmen, wenn die dafür erforderlichen Wagen durch den sonstigen Güterverkehr nicht in Anspruch genommen werden, welchen er dringend zur Annahme empfehle.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Thatsache sei es, daß nach dem Ausnahmetarife für Kleitransporte die Selbstkosten nicht immer gedeckt würden, so sei er auch nicht kalkulirt. Zu Gunsten der Landeskultur rechtfertige es sich doch auch, wenn die Betriebskosten einmal nicht ganz gedeckt würden. Die Staatsregierung betrachte es übrigens als eine günstige Gelegenheit, die Tarife darauf zu prüfen, in wie weit eine Abänderung möglich sei. Mit der Tendenz des Ausschusses sei die Staatsregierung einverstanden; sie werde versuchen, zu einem günstigen Resultat zu kommen. Aber ob es möglich sei, auf alle Fälle die Selbstkosten zu decken, stehe dahin; das könne Niemand mit Sicherheit vorher berechnen.

Abg. **Sten**: Ihm liege gerade die Abrechnung über die Kleitransporte bei der Ausschachtung des Butjadinger Kanals vor. Die Gesamteinnahme betrage danach 114 083 *M.*, die Ausgaben 113 713 *M.*, danach sei ein Ueberschuß von 370 *M.* erzielt. Auffällig sei ihm in dieser Abrechnung, daß Kleierde zu einem bedeutenden Quantum, nämlich 81 770 cbm, an den Landeskulturfonds zu Meliorationsarbeiten bei Wüstring für 30 *₰* pro Kubikmeter abgelassen sei, während von Privaten pro Kubikmeter 50 und 80 *₰* gezahlt seien; auch habe sich die Eisenbahn für die Erde, welche zur Erbauung des Nordenham-Blexener Bahndamms und zur Erhöhung des Nordenhamer Bahnhofterrains verwandt sei, 65 *₰* pro Kubikmeter in Rechnung gestellt. Der Ausschuß sei einstimmig der Ansicht, daß es auffällig sei, wenn ein so bedeutendes Quantum Erde für 30 *₰* pro Kubikmeter weggegeben werde, wo doch Private 50 und 80 *₰* hätten zahlen müssen. Er bitte um Aufklärung hierüber.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Diese als auffällig bezeichnete Thatsache werde nicht mehr so auffällig erscheinen, wenn man berücksichtige, daß der Landeskulturfonds ein so großes Quantum von 69 000 cbm bezogen habe, während die Privaten nur kleine Mengen bezogen hätten; bei solcher Massenabnahme habe der Preis schon billiger gestellt werden können. Dabei sei die Eisenbahnverwaltung nach der hergegebenen Abrechnung ja auf ihre Kosten gekommen, ein Geschäft habe sie bei den Kleitransporten nicht machen wollen.

Abg. **Groß**: Er könne es wohl begreifen, daß von Privaten bei Abnahme kleiner Quantitäten ein höherer Preis verlangt sei, das pflege stets bei Geschäften zu geschehen; auffällig sei es aber, daß die Eisenbahndirektion für das Kubikmeter des für ihre eigenen Zwecke verwandten

Bodens 65 *₰* in Rechnung gestellt habe. Wenn für unfruchtbare Erde 65 *₰* pro Kubikmeter berechnet sei, dann hätte der Landeskulturfonds für fruchtbare Erde entschieden mehr bezahlen müssen. Der Preisunterschied von 30 *₰* für fruchtbare und 65 *₰* für unfruchtbare Erde sei zu groß.

Abg. **Sten**: Er stimme dem Abg. **Groß** vollständig bei. Es habe den Anschein, als wenn die Ausschachtung des Süßwasserkanals nur im Interesse der Erlangung jener 81 770 cbm geschehen sei. Bei der ganzen Ausschachtung sei zwar ein kleiner Ueberschuß erzielt, aber guter Boden sei zu einem Schleuderpreise weggegeben. Daß die Eisenbahndirektion anfangen sollte, Geschäfte bei den Ausschachtungen zu machen, wolle er allerdings auch nicht. Bei der Ausschachtung habe sich dann nicht immer fruchtbare Erde gefunden und da sei die Eisenbahndirektion dann in Verlegenheit gewesen, die unfruchtbare Erde unterzubringen und habe sie unter der Berechnung von 65 *₰* pro cbm zu dem Bahndamm Nordenham-Blexen verwandt. Er habe den Eindruck, als wenn ein gut Theil des Verschens des früheren Eisenbahndirektors hiermit in Zusammenhang stände; wenn die Erde aus dem Süßwasserkanal fruchtbar gewesen wäre, dann wäre sie wohl nicht zum Bahndamm verwandt, sondern weiter nach dem Süden zu Meliorationen gebracht.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Die Abrechnung liege ihm augenblicklich nicht vor, aber es stehe ihm so vor, als wenn bei den 30 *₰* nur die Nebenkosten berechnet, die Materialkosten aber nicht mit in dieselben eingerechnet seien, während bei den 65 *₰* der Grund und Boden mit veranschlagt sei. Wenn der Abg. **Sten** meine, daß die Eisenbahnverwaltung mit der Kanalausshachtung hineingefallen sei, so sei das zum Theil zuzustehen, sie werde derartige Geschäfte auch wohl nicht wieder machen. Jetzt könnte es auch nur noch mit Genehmigung des Staatsministeriums geschehen, dafür sei in dem neuen Rechnungsplane Vorsorge getroffen. — Nachdem übrigens die Abrechnung geprüft sei, wobei auch einige Anstände sich ergeben hätten, die ihre Erledigung finden würden, möge sich jetzt auch der Landtag damit zufrieden erklären.

Abg. **Schulze**: Aus den Aeußerungen des Regierungs-Commissars sei nicht ersichtlich, ob die Ausschachtung des Kanals mit Genehmigung der Staatsregierung ausgeführt sei, das müsse er jedoch annehmen. Dann aber habe man auch ganz gewiß in Aussicht genommen, die gewonnene unfruchtbare Erde, für welche zu beiden Seiten des Kanals kein Platz gewesen sei, zum Bau der Bahn nach Blexen zu benutzen. Sei das richtig, so erscheine ihm die Anlage des Bahndamms nach Flagbalgersiel in einem ganz anderen Lichte. Der Eisenbahndirektor habe doch die Erdmassen irgendwo hinschaffen müssen. Man könne sich denken, daß der frühere Eisenbahndirektor geglaubt habe, nachdem einmal der Kanal genehmigt sei, müsse er auch mit dem Bau der Bahn beginnen, die Bewilligung der Fortschaffung der Erdmassen sei nur noch Formsache. Auch die Kosten des Bahndammes bei Flagbalgersiel seien viel zu hoch berechnet, wenn man diesem Bau die unfruchtbare Erde mit 65 *₰* pro Kubikmeter belastet habe, während die fruchtbare Erde zu 30 *₰* pro Kubikmeter anderweitig berechnet sei.



Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Die Ausschachtung habe dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegen. Soweit er sich erinnere, sei der Zeit bei Einholung der Genehmigung vom Eisenbahndirektor mitgetheilt, daß die ausgeschachteten Erdmassen zur Ueberkleiung an den Landeskulturfonds und an Private z. B. v. Witzleben in Hude abgegeben werden sollten; im Allgemeinen habe er dabei bemerkt, daß sonstige nicht verwertbare Erdmassen an zweckentsprechender Stelle z. B. zur Aufhöhung bei den Nordenhamer Anlagen abgelagert werden sollten. Von der Anlegung eines Bahnkörpers sei seines Wissens nicht die Rede gewesen; deshalb habe das Ministerium auch bei strengster Prüfung garnicht daran denken können.

Abg. **Sten**: Wenn es ihm gestattet sei, zu diesem Antrage zum dritten Male das Wort zu ergreifen, so wolle er aus der ihm vorliegenden Abrechnung die einschlägigen Zahlen mittheilen. Von den aus dem Kanale ausgeschachteten Erdmassen seien 81 770 cbm Kleiboden für 30  $\text{₡}$  excl. Abladefosten an den Landeskulturfonds abgegeben, ferner hätten Private 270 cbm pro Kubikmeter für 50  $\text{₡}$  und 169 cbm pro Kubikmeter für 80  $\text{₡}$  erhalten. Ferner seien zum Blexener Bahndamm 110 000 cbm und zur Erhöhung des Nordenhamer Bahnhofsterrain 49 626 cbm, zusammen reichlich 149 000 cbm per Kubikmeter 65  $\text{₡}$  verwandt.

Abg. **Jürgens**: Er sei durch diesen ersten Ausschußantrag nicht erfreulich überrascht gewesen. Er habe den Eindruck gewonnen, daß er gestellt sei, um die Kleitransporte zu erschweren und zu vertheuern; aus den heutigen Verhandlungen habe er allerdings entnommen, daß ein Ausnahmefall zur Stellung dieses Antrages geführt habe. Er wolle darauf hinweisen, daß die Kleitransporte für unser Land von außerordentlich wirtschaftlicher Bedeutung seien, und daß man doch nicht nur einseitig das Interesse der Eisenbahn wahren solle. Wenn auch wirklich dem Landeskulturfonds niedrigere Tarife bewilligt seien, so meine er, daß das staatliche Interesse doch hinreichend gewahrt sei, wenn auch die Eisenbahn dadurch Schaden erlitte, da die Ueberkleiungen für die Landeskultur von größter Bedeutung seien. Für den Antrag zu stimmen sei er nicht geneigt, da durch denselben ein Druck auf die Eisenbahnverwaltung zur Erschwerung der Kleitransporte ausgeübt werde; habe sich doch auch der Regierungs-Commissar, wenn er ihn recht verstanden habe, dahin geäußert, daß die Eisenbahnverwaltung nicht mehr geneigt sei, die Kleitransporte in dem Maße wie früher zu fördern. Dies sei sehr zu bedauern, denn gerade für unser Land seien die Kleitransporte von größter Wichtigkeit, worauf schon der Abg. Plagge bei einer anderen Gelegenheit hingewiesen habe. Er warne davor, zu Gunsten der einseitigen Interessen der Eisenbahn andere Interessen zu gefährden.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er habe den Ausschußantrag nicht so aufgefaßt wie der Abgeordnete Jürgens und halte die Besorgnisse desselben für unbegründet. Er sei nicht der Ansicht und habe sich vorhin auch nicht dahin ausgedrückt, als wenn lediglich die fiskalischen Interessen der Eisenbahn bei der Revision des fraglichen Tarifs maßgebend sein sollten; in gewissen Fällen halte er ein Arbeiten

unter Selbstkosten sogar für gerechtfertigt, wenn z. B. durch die Kleitransporte dem Lande ein Vortheil erwachse. Er verstehe den Ausschußantrag dahin, daß die Eisenbahnverwaltung bei den Kleitransporten ein gewisses Maß innehalten solle, damit nicht bei starkem Verkehr die Wagen dispositionen durch Kleitransporte erschwert oder gar zur Bewältigung derselben die mit besonderen Kosten verbundene Beschaffung von Wagen nothwendig werde. Ein derartiges Bestreben verdiene Unterstützung.

Abg. **Soher**: Er könne den Abg. Jürgens beruhigen, daß der Ausschuß nicht beabsichtige, die Kleitransporte zu erschweren. Nur sei der Ausschuß der Ansicht, wie schon im Berichte zu lesen sei, daß, so sehr auch die Kleitransporte im Interesse der Landeskultur zu begünstigen seien, doch auf alle Fälle die Selbstkosten gedeckt werden müßten. Danach sei der Ausschuß von der Wichtigkeit der Kleitransporte durchaus überzeugt, er verlange nur auf alle Fälle Deckung der Selbstkosten. Dieses Verlangen sei auch durchaus nicht unbillig, da die Vortheile aus diesen Transporten in der Hauptsache nur einzelne finanziell gut situirte Leute hätten. Der Ausschuß wolle mit seinem Antrage allerdings bezwecken, daß die Kleitransporte in gewissen Grenzen blieben, er wolle namentlich verhindern, daß in einer Zeit, wo die Wagen sonst in Anspruch genommen seien, zu viel Kleitransporte stattfänden. Er habe übrigens nichts dagegen, wenn die Worte „auf alle Fälle“ in dem Antrage gestrichen würden.

Abg. **Schröder**: Wenn der Eisenbahnausschuß damit einverstanden sei, daß die Worte „auf alle Fälle“ gestrichen würden, dann seien die Bedenken des Abg. Jürgens ziemlich hinweggeräumt; auch er habe die Absicht gehabt, solche Bedenken zu äußern. Nach Streichung der Worte brauchte aber die Eisenbahndirektion nicht erst jedesmal zu prüfen, ob sie auch auf ihre Selbstkosten komme. — Die Schlusssätze des Antrages „wenn die dafür erforderlichen Wagen durch den sonstigen Güterverkehr nicht in Anspruch genommen werden“ veranlaßten ihn zu einer Anfrage bei der Staatsregierung. Es sei eine Vorlage betreffs Anschaffung von Gepäckwagen gemacht, deshalb möchte er wissen, ob in dieser Vorlage auch die Anschaffung von Kleinwagen vorgesehen sei. Wäre das der Fall, dann wäre hoffentlich schon einem Uebelstande abgeholfen, indem dann nämlich die Kosten für das Anleihen fremder Wagen in Wegfall kämen.

Abg. **Soher**: Die Vermehrung erstreckte sich auch auf Kleinwagen, aber in der Hauptsache würden die Wagen zur Bewältigung des sonstigen Verkehrs vermehrt. Trotzdem werde die Eisenbahndirektion noch stets auf die Miethe preussischer Wagen angewiesen sein.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er bestätige, daß die Kleitransporte nicht die Grundlage der Vermehrung der Wagen sei, sondern das allgemeine Bedürfniß nach Wagen. Sodann wolle er nochmals wiederholen, daß die Staatsregierung bei der Tarifrevision möglichst an dem Grundsatz, die Kleitransporte zu fördern, festhalten werde. Der Abgeordnete Jürgens möge daher seine Bedenken fallen lassen. Dies könne er jetzt um so leichter, da im Ausschußantrage die Worte „auf alle Fälle“ gestrichen seien. Uebrigens sei die vorherige Berechnung der Selbstkosten so schwierig,



daß nicht mit Sicherheit vorausgesetzt werden könne, daß der Ausschußantrag stets vollständig befolgt werden würde.

**Abg. Wallrichs:** Bei der Berathung über diesen Gegenstand sei der Ausschuß von dem Gedanken ausgegangen, daß etwaigen Spekulationen der Eisenbahndirektion kein Vor Schub geleistet werden solle.

**Abg. Schulze:** Wenn der Regierungs-Commissar meine, daß eine genaue vorherige Berechnung der Kosten für Kleitransporte nicht gut möglich sei, so sei dies auch nicht nöthig, aber eine gewisse Grundlage zu schaffen sei doch nicht so schwierig. Wir zahlten doch jährlich so und so viel Miethe für Wagen an Preußen, diesen Betrag könnte man der Berechnung der eigenen Beförderungskosten zu Grunde legen und unter Hinzurechnung der sonstigen Betriebskosten die Selbstkosten annähernd feststellen. Derartige Kalkulationen müßten bei jeder Tariffestsetzung gemacht werden. Schon der ordentlichen Rechnungsweise wegen dürfe die Eisenbahnverwaltung nicht unter Selbstkosten arbeiten, auch nicht bei Kleitransporten, wenn sich auch hierbei das Arbeiten unter Selbstkosten eher entschuldigen ließe, da die Kleitransporte der allgemeinen Landverbesserung zu gute kämen und so immer die Interessen des Staates gewahrt würden. — Auch nach den Ausführungen des Regierungs-Commissars scheinere mit seiner Auffassung in Betreff der Anlegung des Blexener Bahndammes Recht zu behalten. Eine zweckentsprechendere Stelle für die Ablagerung der unfruchtbaren Erdmassen habe sich kaum finden lassen, man habe sie doch nicht auf Fettweiden werfen können.

**Eisenbahndirektionspräsident von Mühlenfels:** Die Tarife für die Beförderung von Kleierde seien so niedrig, daß es zweifelhaft sei, ob die Eisenbahn jedes Mal auf die Selbstkosten kommen könne. Er begrüße deshalb diesen Antrag mit Freuden, der die Möglichkeit gebe, die Tarife nochmals einer Prüfung zu unterziehen und sie anderweitig festzusetzen. Dabei werde aber stets der Grundsatz maßgebend bleiben, daß die Eisenbahn im Interesse der Landeswohlthat auf die Erzielung eines Gewinnes verzichten müsse. Den Schlußsatz des Ausschußantrages fasse er dahin auf, daß die Kleitransporte mit dem übrigen Güterverkehr möglichst in Einklang zu bringen seien. Einem solchen Antrage könne seines Erachtens jeder ohne Bedenken zustimmen.

**Abg. Quatmann:** Als Berichterstatter des Finanzausschusses über den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Landeskulturfonds wolle er hier hervorheben, daß der Ausschuß sich über die Fortsetzung der Meliorationsarbeiten gefreut habe. Er stehe auch heute noch auf demselben Standpunkte, daß man der Landeskultur jeglichen Vor Schub leisten müsse. Wenn er nun heute für den Antrag des Eisenbahnausschusses nach Streichung der Worte „auf alle Fälle“ stimme, so thue er das in der Voraussetzung, daß die Regierung auch fernerhin Bedacht nehmen werde, die Bodenverbesserungen fortzusetzen, und in dieser Voraussetzung hätten ihn die heute vom Regierungstische abgegebenen Erklärungen bestärkt. Daß für die Hebung unserer Landeskultur die Kleitransporte von ganz außerordentlicher Bedeutung seien, werde wohl Niemand verkennen, aber zugeben müsse auch ein Jeder, daß der Eisenbahn durch dieselben ein Schaden nicht erwachsen dürfe, und daß

**Berichte.** XXV. Landtag.

sie in Einklang mit dem übrigen Güterverkehr gebracht werden müßten.

**Reg.-Com. Regierungsrath Becker:** Die Staatsregierung werde zweifellos nicht aufhören, den Kleiüberfahrungen im Interesse der Landeskultur jeglichen Vor Schub zu leisten; nur von der Zuneigung einer gewissen Grenze bei den Transporten sei hier die Rede gewesen. — Dem Abg. Schulze sei darin Recht zu geben, daß der Platz zur Ablagerung der Erdmassen ein zweckentsprechender gewesen sei. Dadurch rechtfertige sich aber das Verhalten des früheren Eisenbahndirektors nicht, da der Bau der Bahn von Nordensham nach Blexen nicht genehmigt sei. Dem Eisenbahndirektor sei allerdings bei Ertheilung der Genehmigung zur Ausschachtung des Kanals der Platz, wo er die Erdmassen abladen sollte, nicht angegeben; daß die Staatsregierung das Ausuchen dieser Stelle dem Eisenbahndirektor überlassen habe, daraus könne ihr ein Vorwurf wohl nicht gemacht werden. Auch habe derselbe die Staatsregierung völlig im Dunkeln darüber gelassen, wo die zweckentsprechende Ablagerung stattfinde.

Die Berathung zu Antrag 1 wird geschlossen und der Antrag hierauf angenommen.

Zum Antrage 2 erhält das Wort Berichterstatter Abg. **Hoher:** Zunächst müsse er auf eine Stelle im schriftlichen Berichte eingehen, wo es heiße: „Falls die Ueberschüsse pro 1894/96 nicht über die in den Voranschlag eingestellten Summen beträchtlich hinausgehen, kann eine Verzinsung des Gesamtanlagekapitals daraus nicht erfolgen, und eine vorsichtige Finanzpolitik gebietet dann das Defizit durch Zuschlag zur Einkommensteuer zu decken.“ Zur Illustration dieses Satzes wolle er einige Zahlen anführen: zu Gunsten der alten Strecken seien in der verfloffenen und laufenden Finanzperiode 6 300 000 *M.* ausgegeben bezw. verlangt worden, diese zu 3½ % verzinst, mache für ein Jahr 220 500 *M.* und für drei Jahre 660 500 *M.* Nach dem Voranschlag für die Eisenbahnbetriebskasse solle ein Ueberschuß von 267 825 *M.* 60 *S.* vorhanden sein, das würde ein Defizit von rund 400 000 *M.* ergeben. Er habe allerdings die Ueberzeugung, daß die Lage für die Zukunft nicht so schwierig sei, denn die Voranschläge würden immer so gemacht, daß die Ueberschüsse bei normaler Weiterentwicklung des Verkehrs voraussichtlich erheblicher sein würden als veranschlagt; aber er meine doch, daß diese Zahlen uns eine Warnung geben müßten, für die Zukunft recht vorsichtig zu sein.

Wenn der Eisenbahnausschuß nun heute vorschläge, die für die Vermehrung der Betriebsmittel in der Finanzperiode 1894/96 verlangten 682 500 *M.* zu Lasten des Eisenbahnbaufonds und nicht der Eisenbahnbetriebskasse anzuleihen, so thue er dies nur in der Voraussetzung, daß die Regierung sich mit dem vom Eisenbahnausschusse zum Bericht über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds gestellten Antrage *N.* 4 einverstanden erkläre, welcher laute: „Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten Landtage eine Vorlage zu unterbreiten, welche bezweckt, alle aus Mitteln des Eisenbahnbaufonds fertiggestellten Objekte wieder aus dem Baufonds auszuschneiden und dem Anlagekapital hinzuzuschreiben, so daß die Eisenbahnbetriebskasse die Zinsen für diese Beträge



an die Landeskasse abzuliefern hat.“ Wenn das geschehe, werde man ein übersichtliches Bild von der Finanzlage haben. Denn wenn jetzt die Betriebskasse einen Ueberschuß von 450 000 *M.* habe, so sei das kein eigentlicher Ueberschuß, davon seien zunächst noch die Zinsen für die Anlagen abzusetzen. Er wünsche eine Erklärung vom Regierungstische, ob die Staatsregierung dieselbe Auffassung habe und ob sie bereit sei, dem erwähnten Antrage *Nr.* 4 zuzustimmen.

Minister **Jansen**, *Exc.*: Die Verhältnisse des Eisenbahnbaufonds hätten sich seit dem Gesetz vom 13. März 1891, durch welches er geschaffen, bedeutend verschoben. Seitdem sei der Erneuerungsfonds aufgehoben und dadurch seien dem Eisenbahnbaufonds Lasten erwachsen, die sonst auf dem Erneuerungsfonds geruht hätten, auch seien die Aufwendungen aus demselben in Folge der Kosten für die neuen Linien höher geworden und hätten solche Dimensionen angenommen, wie sie bei Erlassung des citirten Gesetzes nicht voraus zu sehen gewesen seien. Der Staatsregierung sei erwünscht, zu prüfen, in wie weit die Einrichtung des Eisenbahnbaufonds umzugestalten sei, und sie sei bereit, gegebenen Falls eine diesbezügliche Vorlage zu machen.

Abg. **Jaspers**: Es werde immer davon gesprochen, daß unsere Finanzlage schwierig sei, weil das Reich jetzt höhere Ansprüche an die einzelnen Bundesstaaten stelle. Er halte die Gefahr von dieser Seite nicht für so groß, in derselben Lage seien auch andere Staaten, die finanziell weniger günstig gestellt seien als Oldenburg; auch sei Aussicht vorhanden, daß 35—40 Millionen der Mehrforderungen durch Reichssteuern gedeckt würden. Die Gefahr für unsere finanziellen Verhältnisse liege vielmehr in unserer eigenen Eisenbahnpolitik. Schon vor drei Jahren habe er seine Bedenken in dieser Beziehung bei der Berathung über die Bahn durchs Münsterland geäußert. Er gönne den Münsterländern eine Bahn wohl, auch habe er nichts gegen eine Petroleumbahn nach Wildeshausen, welche dieselben Dienste thun werde, aber das vorgelegte Projekt bekämpfe er, unsere Finanzlage sei zu düster. — Man müsse sich klar darüber werden, welche Einwirkung die Bahnen auf unsere Finanzlage hätten, und es sei Pflicht, Einrichtungen zu treffen, welche volle Klarheit und Uebersicht schafften, dies thue der Eisenbahnbaufonds nicht. Schon vor drei Jahren habe er in dieser Richtung einen Antrag gestellt, damals habe er denselben wieder zurückgezogen. Allmählich sei es jetzt so weit gekommen, daß an den Eisenbahnbaufonds Aufgaben heranträten, die ihm nicht zulämen, daß er nämlich der Betriebsverwaltung ihre Mittel verschaffe, so habe er ihr schon einmal 800 000 *M.* für Vermehrung von Betriebsmitteln verschafft. Er (*Redner*) sei nicht gewillt, dieses unrichtige Princip in Permanenz zu erklären. Wenn die Betriebsverwaltung Mittel nöthig habe, dann müßte auch die Betriebskasse die Kosten tragen und zu deren Lasten nöthigenfalls eine Anleihe aufgenommen werden und nicht zu Lasten des Baufonds. Dieser werde gespeist durch Anleihen und so komme man schließlich noch so weit, daß man die Zinsen von den Anleihen durch Anleihen bezahle. Er könne nur für den Antrag *Nr.* 2 stimmen, wenn seitens der Staatsregierung die stringente Erklärung abgegeben würde, daß sie im Sinne des erwähnten Antrages *Nr.* 4 vorgehen werde und daß für die Zukunft aus der Betriebskasse die Ausgaben für Be-

triebsmittel bestritten werden sollten. Diese Erklärung sei nicht erfolgt, es seien vielmehr nur Erwägungen und Erörterungen in Aussicht gestellt, damit könne er sich nicht begnügen. Der Landtag habe es jetzt in der Hand, für die hier verlangten Mittel nicht den Eisenbahnbaufonds, sondern die Betriebskasse heranzuziehen. Die Folge würde sein, daß die Ueberschüsse kleiner würden und die Illusionen zerstört würden; aber das sollten sie auch, mit fiktiven Ueberschüssen wollten wir nicht länger rechnen. Er stelle deshalb den Antrag:

Im Ausschufsantrage *Nr.* 2 an beiden Stellen das Wort „Eisenbahnbaufonds“ durch „Eisenbahnbetriebskasse“ zu ersetzen,

so daß also der Antrag dann lauten würde: „Der Landtag wolle für Vermehrung der Betriebsmittel in der Finanzperiode 1894/96 682 000 *M.* zu Lasten der Eisenbahnbetriebskasse bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß diese Summe, so weit erforderlich, im Wege der Anleihe für Rechnung der Eisenbahnbetriebskasse aufgebracht werde.“ Mit dem vom Ausschusse zum Etats des Eisenbahnbaufonds gestellten Antrage *Nr.* 4 sei er auch nicht voll einverstanden. Er wolle lieber, daß die fertiggestellten Objekte nicht erst nach drei Jahren, sondern sofort aus dem Eisenbahnbaufonds der Betriebskasse zur Verzinsung überwiesen würden.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Was der Abg. Jaspers für und wider eine Finanzwirthschaft gesagt habe, könne die Staatsregierung nur gut heißen, gut heißen könne sie namentlich die Einführung einer übersichtlichen Finanzwirthschaft. Dieser widerspreche aber auch nichts in irgend einer der von der Staatsregierung gemachten Vorlagen. Der Abg. Jaspers habe denn auch die Aeußerung gemacht, daß er die Uebersicht gewahrt wissen wolle. Dieser Wunsch sei jedenfalls berechtigt, aber daß durch den Eisenbahnbaufonds die Uebersicht gestört werde, bestreite er. Ferner habe der Herr Abgeordnete noch gesagt, daß die Staatsregierung strikte Stellung nehmen solle, ob in Zukunft die fertiggestellten Objekte aus der Betriebskasse verzinst werden sollten. Hierauf könne die Staatsregierung weiter nichts erwidern, als daß sie die Sache in Erwägung ziehen wolle und gegebenen Falls eine Vorlage machen werde. Damit müsse sich der Herr Abgeordnete für jetzt begnügen. Bis jetzt habe sich die Staatsregierung auf dem Boden des Gesetzes stellen müssen und dem entsprechend auch die heute zur Berathung stehende Vorlage gemacht.

Abg. **Soher**: Im Allgemeinen sei er mit dem Abg. Jaspers einverstanden, jedoch nicht in Betreff der Münsterländischen Bahn; doch er wolle hier nicht näher darauf eingehen. — Er hätte lieber eine bestimmte Erklärung vom Herrn Minister gehört, ob die Staatsregierung den Antrag *Nr.* 4 annehmen wolle oder nicht. Sei dies nicht der Fall, so werde er für den Antrag Jaspers stimmen. Wenn der Eisenbahnbaufonds für Betriebsmittel herangezogen werde, so werde die Uebersicht erschwert, und man komme schließlich dazu, das angeliehene Geld durch Anleihen zu verzinsen. Dabei ergäben sich leicht falsche Schlüsse über die Ueberschüsse. Diese seien thatsächlich nicht so groß, wie es den Anschein habe. In einem Punkte noch sei er anderer Ansicht wie

der Abgeordnete **Jaspers**; er halte es für genügend, wenn eine Ausschcheidung der fertig gestellten Objekte aus dem Baufonds von Finanzperiode zu Finanzperiode stattfinde. Wenn die Staatsregierung dem schon oft genannten Antrage **Nr. 4** zustimmen werde, dann werde er für Antrag **Nr. 2** stimmen, sonst werde er auch dagegen stimmen.

**Minister Jansen, Exc.:** Die Staatsregierung könne nicht anders als erklären, daß sie die Sache gerne prüfen wolle und gegebenen Falls eine Vorlage machen werde. Zur Zeit stehe sie mit ihrer Vorlage auf dem Boden des Gesetzes vom 13. März 1891, betr. den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, wo es im Artikel 4 heiße: „Zur Bestreitung der Kosten der Herstellung der im Artikel 1 aufgeführten Bahnen, soweit solche dem Staate zufallen, bezw. zur Verzinsung und Tilgung der dieserhalb etwa aufzunehmenden Anleihen, sowie für später etwa zu beschließende Erweiterungen des Netzes und sonstige Ergänzungen, deren Kosten nicht aus dem Erneuerungsfonds der Eisenbahnverwaltung zu bestreiten sind, soll unter der Verwaltung des Staatsministeriums ein Eisenbahnbaufonds errichtet werden.“ Diese Bestimmung möge ja den jetzigen Bedürfnissen nicht mehr entsprechen, zumal jetzt auch der Erneuerungsfonds aufgehoben sei, und es möchten sich jetzt vielleicht andere Einrichtungen empfehlen, aber die Staatsregierung sei durch das Gesetz verhindert, eine weitergehende Erklärung abzugeben, als daß sie die Angelegenheit einer wohlwollenden Prüfung unterziehen werde und demnächst eintretenden Falls eine Vorlage machen werde. Mit dieser Erklärung möge sich der Landtag fürs erste begnügen.

**Abg. Schulze:** Er könne dem Antrage des Abg. **Jaspers** nicht zustimmen. Der Eisenbahnausschuß wolle in dem zum Etats des Eisenbahnbaufonds gestellten Antrage **Nr. 4** ganz dasselbe wie der Abg. **Jaspers** wolle. Wenn der Antrag **Nr. 4** angenommen werde, erreiche man ganz dasselbe, nur mit dem Unterschiede, daß es nicht schon jetzt, sondern erst nach drei Jahren erreicht werde. Dabei müsse man aber auch stehen bleiben. Die heute zur Berathung stehenden Anträge ständen auf dem Boden des Gesetzes, dieses dürfe man durch den Antrag **Jaspers** nicht ohne Weiteres ändern.

**Abg. Jaspers:** Wenn er der Ansicht wäre, daß die heutigen Anträge durch das Gesetz geboten wären, dann hätte er seinen Antrag nicht gestellt, aber er sei der Ansicht, daß die Anschaffung von Betriebsmitteln nach dem Gesetz nicht unter den Eisenbahnbaufonds falle, dazu sei dieser nicht gebildet. Es handle sich hier größten Theils um die Anschaffung von Betriebsmitteln für die alten Bahnen, er halte die Ansicht aufrecht, daß dafür der Baufonds nicht da sei. — Wenn sein Antrag auch nicht angenommen werden sollte, so habe er doch wenigstens den Zweck erreicht, daß die Angelegenheit hier erörtert und Illusionen zerstört würden.

**Reg.-Com. Regierungsrath Becker:** Der Abgeordnete **Jaspers** könne sich beruhigen, es handle sich hier um Ergänzungen, die früher dem Erneuerungsfonds obgelegen hätten. Wenn diese jetzt aus der Betriebskasse bestritten werden sollten, so würde dies ein novum sein. Die Be-

triebsmittel für neue Bahnen würden mit aus dem Baukapital entnommen. Es würde eine Verschiebung der bisherigen Grundsätze sein, wenn die Mittel zu Ergänzungen nicht mehr aus dem Eisenbahnbaufonds entnommen werden sollten, bis jetzt seien niemals Einwendungen dagegen gemacht.

**Abg. Jürgens:** Der Antrag **Jaspers** und der Antrag **Nr. 4** zum Etats des Eisenbahnbaufonds wollten ganz dasselbe, der erstere wollte nur das schon für den Augenblick erreichen, was der letztere erst nach drei Jahren erreichen wolle. Er sei für den Antrag des Abg. **Jaspers**, da dieser die ganze Sache etwas mehr nach kaufmännischer Art behandeln wolle, als es bisher geschehe. Um sich aber erst ein klares Bild von den Folgen desselben machen zu können, beantrage er, denselben dem Eisenbahnausschuße zur Vorberathung zu überweisen.

**Abg. Schulze:** Er wolle nur bemerken, daß dann der heute zur Berathung stehende Antrag **Nr. 2** auch mit zurückverwiesen werden müßte, denn mit der Annahme des Antrages **Nr. 2** würde der Antrag **Jaspers** fallen.

**Abg. Jürgens:** Dann beantrage er, beide Anträge dem Eisenbahnausschuße zu überweisen.

**Abg. Groß:** Dann müßten ja sämtliche Anträge der folgenden Nummern, in welchen die Genehmigung der Anleihen zu Lasten des Eisenbahnbaufonds beantragt würden, an den Ausschuß zurückverwiesen werden. Der Eisenbahnausschuß sei bei der Stellung des Antrages **Nr. 4** von dem Gedanken ausgegangen, daß eine Aenderung während der Finanzperiode recht schwer sein würde. Er sei einstimmig der Ansicht, daß nach Fertigstellung der neuen Objekte der Eisenbahnbaufonds zu entlasten sei und die Betriebskasse dieselben übernehmen müsse, doch wenn diese Uebernahme während der Finanzperiode erfolge, so sei schwer zu übersehen, wann die Objekte fertig geworden seien. Er sei deshalb der Ansicht, daß man den Eisenbahnbaufonds erst drei Jahre wirthschaften lasse, und daß es genüge, wenn derselbe dann die Objekte an die Betriebskasse abgebe und diese sie von da ab weiter verzinsse. Deshalb halte er die vom Eisenbahnausschuße gestellten Anträge für richtig und werde gegen den Antrag **Jaspers** stimmen. Eine Zurückverweisung aller Anträge an den Ausschuß werde seiner Ansicht nach nicht von Nutzen sein.

Der Präsident bemerkt, daß der Antrag des Abg. **Jürgens** auf Zurückverweisung an den Ausschuß einem Antrage auf Vertagung der Berathung gleichkomme.

**Abg. Jürgens:** Das würde allerdings die Folge sein.  
**Abg. Jaspers** (zur Geschäftsordnung): Er habe seinen Antrag nur zu diesem Gegenstande der Tagesordnung gestellt, nicht auch zu den folgenden Nummern, bei diesen sei ein anderer Gesichtspunkt maßgebend.

Nachdem der Präsident erklärt, daß er das Wort vor der Abstimmung über den Antrag **Jürgens** nicht mehr ertheilen könne, wird dieser Antrag auf Zurückverweisung der Anträge an den Ausschuß bezw. Vertagung der Berathung abgelehnt.

Hierauf erhält das Wort

**Eisenbahndirektionspräsident von Mühlenfels:** Nach dem Ausfall dieser Abstimmung hege er die Hoffnung, daß der Antrag **Jaspers** nicht angenommen werde, auch er



bitte, es beim Ausschufantrage zu belassen. Der Landtag möge bedenken, daß alle Ausgaben nebst Zinsen vollkommen klar dalägen mit der Fertigstellung der Bauobjekte und daß nach drei Jahren eben so gut Rechnung abgelegt werden könne, wie jetzt; Verdunkelungen seien dabei vollständig ausgeschlossen. Die Ausschufanträge ständen auf dem Boden des Gesetzes, wonach der Eisenbahnaufonds die Kosten für die Ergänzungen übernehmen müsse. Ergänzungen könnten nicht von den Betriebsmitteln bestritten werden, und nachdem jetzt der Erneuerungsfonds aufgehoben sei, müsse der Eisenbahnaufonds noch um so viel mehr dazu herangezogen werden. Bedenken möge der Landtag auch, daß Preußen jährlich 30 bis 40 Millionen für Betriebsmittel anleihe.

**Abg. Jürgens:** Es sei ihm nicht in den Sinn gekommen, zu behaupten, die Staatsregierung suche Verdunkelungen herbeizuführen. Er meine nur, wenn die Staatsregierung erst nach drei Jahren die Rechnung mache, so sei das keine eigentliche Rechnung mehr, diese müsse jeder Zeit übersichtlich vorliegen, man müsse das Konto aufschlagen können wie bei einem Kaufmann und jeder Zeit ersehen können, wie die Sache stehe und nicht erst selbst die Berechnung zu machen brauchen.

**Abg. Jaspers:** Wenn der Eisenbahndirektionspräsident sage, daß Preußen jährlich 30 bis 40 Millionen Mark für Betriebsmittel anleihe, so wolle er (Redner) auch ja Anleihen für Anschaffung von Betriebsmitteln bewilligen, die Differenz liege nur darin, ob der Eisenbahnaufonds oder die Betriebskasse die Zinsen zahlen solle. Bezahle der Eisenbahnaufonds die Zinsen, so seien die Betriebsüberschüsse größer, bezahle dagegen die Betriebskasse die Zinsen, so würden die Betriebsüberschüsse kleiner. Jetzt hätten wir drei Jahre lang schöne Betriebsüberschüsse und wenn wir dann nach drei Jahren zusähen, dann stelle es sich heraus, daß es nur Zinsen für Schulden seien. Er wolle schon jetzt ein klares Bild von den Eisenbahnfinanzen haben, und deshalb wolle er schon heute diese Anleihe zu Lasten der Betriebskasse aufnehmen, da es sich im wesentlichen um Erneuerung von abgängigem Betriebsmaterial handele.

**Reg. Com. Regierungsrath Becker:** Es handele sich hier um Ergänzungen, d. h. um Zuwachs und nicht um Erneuerungen abgängiger Betriebsmittel. Die Kosten hierfür müsse der Eisenbahnaufonds tragen. Der Abg. Jaspers wolle mit seinem Antrage ganz dasselbe, was auch die Regierung wolle, nämlich eine jeder Zeit klare Uebersicht über die Finanzlage der Eisenbahn. Illusionen hervorzurufen, liege nicht in der Absicht der Staatsregierung. Der Effect sei übrigens ganz derselbe, ob die Anleihe zu Lasten der Betriebskasse oder des Eisenbahnaufonds aufgenommen würde. Betonen wolle er hier, daß die Eisenbahnverwaltung auch kaufmännisch Rechnung führe. Bis zur Fertigstellung eines Bauobjekts ginge alles auf Rechnung des Baukontos, nach der Fertigstellung werde dieses abgeschlossen. Eine Abrechnung könne jeder Zeit hergegeben werden, von Verdunkelung könne dabei keine Rede sein.

**Abg. Groß:** Herr Regierungsrath Becker habe gesagt, nach Fertigstellung eines Bauobjekts werde das Baukonto abgeschlossen, aber die Sache bleibe ja nach der Fertigstellung noch beim Eisenbahnaufonds; so würden z. B.

auch die 800 000 *M.* für Vermehrung des Wagenparks beim Eisenbahnaufonds weiter geführt. Das sei nicht kaufmännisch, der Kaufmann liefere die Objekte ab, sobald sie fertiggestellt seien. Nach drei Jahren werde der Eisenbahnaufonds mit 12 Millionen Mark belastet sein und die Folge sei, daß die Betriebskasse stets ein erfreuliches Resultat habe und stolz auf ihre Ueberschüsse sei. Statt 350 000 *M.* habe sie im letzten Jahre ja schon 450 000 *M.* gehabt. Dieser Gedanke der Ueberschüsse sei gefährlich, er verlocke leicht, die alte Sparsamkeit nicht beizubehalten; wenn dagegen jeder klar sehe, daß keine Ueberschüsse vorhanden seien, dann sei das stets ein Sporn für ihn, sparsam zu arbeiten. In dem jetzigen Verfahren liege allerdings keine Verdunkelung, aber Illusionen würden dadurch geweckt, wenn Einnahmen und Ausgaben nicht aus denselben Kassen bestritten würden.

Das Schlußwort erhält

**Berichterstatter Abg. Soher:** Dem Abg. Groß wolle er mittheilen, daß die Verzinsung der erwähnten 800 000 *M.* schon jetzt von der Betriebskasse übernommen sei. — Sodann wolle er erklären, daß er nach den zweiten Ausführungen des Herrn Ministers gegen den Antrag Jaspers stimmen werde. Dem Abg. Jaspers sei allerdings darin Recht zu geben, daß die hier geforderten Mittel eigentlich zu Lasten des Betriebes gehen müßten, aber eben so gut müßten dann auch die für den Umbau der Brücken geforderten Mittel zu Lasten der Betriebskasse angeliehen werden. Wenn der Regierungs-Commissar sage, das Gesetz habe derartige Ausgaben für den Eisenbahnaufonds vorsehen, so sei dies nicht richtig, die Staatsregierung scheine auch keine Ansicht zu theilen, denn sonst hätte sie wohl nicht die Verzinsung der für Vermehrung des Wagenparks angeliehenen 800 000 *M.* auf die Betriebskasse übernommen. Der Eisenbahnausschuß wolle in dem schon oft erwähnten Antrage *N.* 4 ganz dasselbe wie der Abg. Jaspers mit seinem heutigen Antrage. Nach Annahme des Antrages *N.* 4 lägen die Sachen kaufmännisch einfach und praktisch, es genüge seiner Ansicht nach, wenn die fertiggestellten Bauobjekte alle drei Jahre aus dem Eisenbahnaufonds ausgeschieden und der Betriebskasse überwiesen würden. Er bitte deshalb, den heutigen Ausschufantrag anzunehmen.

Der Abg. Jaspers zieht seinen Antrag zurück.

Der Ausschufantrag *N.* 2 wird angenommen.

VII. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 2 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894 betreffend Ergänzung der Signal- u. s. w. Anlagen in Folge der neuen Betriebsordnung.

Der Ausschufantrag:

Der Landtag wolle für Ergänzung der Signale und Sicherheitsanlagen für 1894/96 jährlich 130 000 *M.* zu Lasten des Eisenbahnaufonds bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß diese Summe, so weit erforderlich, im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnaufonds aufgebracht werde, wird angenommen.

VIII. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Anlage 3 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend die Erweiterung des Güterbahnhofes Oldenburg.



Der Ausschuh Antrag:

Der Landtag wolle die zur Erweiterung des Güterbahnhofs Oldenburg erforderlichen 137 000 *M.* für 1894 zu Lasten des Eisenbahnaufonds bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß dieselben, soweit erforderlich, im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnaufonds aufgebracht werden, wird angenommen.

**IX. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 4 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend den Ausbau des zweiten Geleises zwischen Hude und Delmenhorst.**

Der Ausschuh Antrag:

Der Landtag wolle für den Ausbau eines zweiten Geleises zwischen Hude und Delmenhorst für das Jahr 1894 die Summe von 430 000 *M.* zu Lasten des Eisenbahnaufonds bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß dieselbe, soweit erforderlich, im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnaufonds aufgebracht werde, wird angenommen.

Abg. Schulke beantragt Vertagung der Sitzung, da der Landtag mit der Berathung des 10. Gegenstandes voraussichtlich vor Mittag nicht fertig werden würde.

Abg. Hoyer bittet, die Sitzung dann höchstens bis heute Nachmittag zu vertagen, da er nicht in der Lage sei, Morgen einer Sitzung beiwohnen zu können.

Hierauf wird die Sitzung um 1 $\frac{1}{4}$  Uhr auf Nachmittags 4 Uhr vertagt.

## Dieselbe Sitzung.

Montag, den 19. Februar 1894, Nachmittags 4 Uhr.

Vor Beginn der Berathung wird seitens des Präsidenten eine höchste Verordnung verkündet, wonach der Landtag bis zum 3. März verlängert ist.

Sodann wird die Berathung, wo sie heute Vormittag unterbrochen, fortgesetzt. Es folgt

**X. Bericht der Majorität des Eisenbahnausschusses (Burlage, Hoyer, Iken, Roggemann, Wallrichs, Zerhusen) über die Anlage 5 zum Schreiben der Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend die Erweiterung der Pieranlagen in Nordenham**

**und Bericht der Minderheit desselben (Grosz, Lübben, Schulke) über denselben Gegenstand.**

Die Mehrheit des Ausschusses beantragt:

Der Landtag wolle die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung zur Zeit ablehnen.

Die Minderheit beantragt:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, den Kostenausschlag revidiren zu lassen und in Erwägung zu nehmen, ob nicht nach Muster der Braker Pieranlage auch für die Nordenhamer Piers eine wesentlich niedrigere Summe ausreicht.

Zunächst erhält das Wort der

Berichterstatter der Mehrheit Abg. **Hoyer**: Zunächst wolle er auf zwei Druckfehler aufmerksam machen, die er vor der Drucklegung corrigiren werde. Auf Seite 1037 7. Zeile von oben müsse es heißen statt „höchstens alle 14 Tage zwei Dampfer“ „höchstens alle 14 Tage drei Dampfer“ und auf Seite 1038 des Abklatsches 5. Zeile von oben statt „größere Ausgaben im Gebiete unseres Eisenbahnwesens zu erledigen“ „größere Aufgaben . . . zu erledigen“.

Der Ausschuh habe sich über diesen Punkt nicht einigen können. Die Mehrheit beantrage Absetzung der verlangten Summe. Damit wolle sie nicht sagen, daß sie eine Gegnerin der Vorlage sei. Schon in seinem schriftlichen Berichte habe er bemerkt, daß die Majorität die Verbindung der Piers für eine zweckmäßige Vervollkommnung der Pieranlagen ansehe, aber sie könne die Nothwendigkeit der Erweiterung der Anlagen für den jetzigen Zeitpunkt nicht anerkennen und sei deshalb der Ansicht, daß sie mit Rücksicht auf die jetzige schwierige Finanzlage unterbleiben müsse. Damit, meine er, würden auch die Interessen Nordenhams am besten vertreten. Er wolle dazu nur bemerken, daß gerade derjenige, welcher eine ruhige und gedeihliche Entwicklung wünsche, vorsichtig in der Gewährung von Mitteln sein müsse, damit im Lande keine Mißstimmung entstehe. Es sei nicht zu leugnen, daß in Nordenham schon allerlei Geld verpulvert sei, das komme daher, weil von vorn herein nicht nach einem einheitlichen Plane gearbeitet sei und man sich von der Ansicht des jeweiligen Eisenbahndirektors habe beeinflussen lassen. Dieser häufige Wechsel in der Person des Eisenbahndirektors habe dem Lande viel Geld gekostet. Wenn man nach einem einheitlichen Plane vorgegangen wäre, dann hätte man die Köpfe der Piers so anlegen müssen, daß durch eine einfache Verbindung eine gerade Linie hergestellt werden könnte; aber jetzt müßte man noch erst den Längspier verbreitern, was allein 86 000 *M.* koste. Die Majorität sage sich, wenn das Bedürfniß nach dieser Erweiterung der Pieranlagen vorläge, dann würde sie die Mittel dazu gerne bewilligen, aber die Staatsregierung wie die Ausschuhminderheit habe sie von der Nothwendigkeit nicht überzeugen können. Der Schiffsverkehr in Nordenham spreche auch nicht für die Dringlichkeit der Erweiterung der Pieranlagen. Im Jahre 1891 seien an Piergeldern eingenommen 11 450 *M.*, 1892 9996 *M.*, 1893 8048 *M.*, das sei eine Differenz von 3400 *M.*; danach habe sich der Schiffsverkehr keineswegs gehoben. Der Handels- und Gewerbeverein zu Nordenham sage in seiner Petition, daß zur Zeit nur noch drei Anlegeplätze für den Privatverkehr zur Verfügung ständen und zwar einer am Lloydpier und zwei am Längspier. Das sei wohl richtig, aber dabei sei vergessen, daß auch die an den Norddeutschen Lloyd und die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft verpachteten Piers in Länge von 570 m dem Privatverkehr zur Verfügung ständen, falls sie nicht von den beiden Gesellschaften benutzt würden. Es sei bekannt, daß der Schiffsverkehr sich nach Abschluß des Vertrages mit dem Norddeutschen Lloyd nicht so entwickelt habe, wie mit Recht zu erwarten gewesen sei. An dem dem Lloyd verpachteten Pier von 450 m Länge sei noch stets Platz zum Löschen und

der Lloyd werde die Erlaubniß zum Anlegen von Privat-  
schiffen nicht verweigern. Auch die 120 m, welche an die  
Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft ver-  
pachtet seien, ständen dem Privatverkehr frei, wenn ein  
Schiff der Gesellschaft nicht dort liege, und dies komme  
häufig genug vor. Die Gesellschaft habe zwar 3000 *M.*  
Piergeld garantiert, aber nicht die Verpflichtung übernommen,  
ihre Schiffe auch von Nordenham zu expediren. 3000 *M.*  
spielten für eine solche Gesellschaft keine Rolle. Wenn wir  
mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft  
dieselben schlechten Erfahrungen wie mit dem Norddeutschen  
Lloyd machen sollten, so würde der Nordenhamer Pier von  
1 km Länge kaum zur Hälfte benutzt werden. Zur Zeit  
werde in Bremerhaven ein neuer großer Hafen gebaut; der  
Lloyd habe es übernommen, 355 000 *M.* Piergeld an den  
Bremischen Staat zu zahlen, danach sei voranzusehen, daß  
er den Verkehr nach Bremerhaven hinüberziehen werde, wenn  
seine Pachtzeit in Nordenham abgelaufen sei. Er möge  
dann den Vertrag mit Oldenburg noch wohl fortsetzen und  
die 3000 *M.* weiter zahlen, aber er werde in Nordenham  
nicht mehr anlaufen, und das sei gerade das wesentliche für  
uns, daß Schiffe dort anlegten und Waaren durch unser  
Land gingen. — Nicht unerwähnt lassen wolle er hier, daß  
neulich, als der Ausschuß zur Besichtigung der Hafenanlagen  
nach Nordenham gefahren sei, dort kein einziges Schiff am  
Pier gelegen habe, er gebe zu, daß dies Zufall sei, aber es  
habe einen recht traurigen Eindruck gemacht. —

Die Minorität stehe davon ab, die Bewilligung der  
geforderten Gelder zu empfehlen, weil sie mit dem vor-  
gelegten Kostenaufschlage nicht einverstanden sei, das sei die  
Mehrheit auch nicht, die Kosten seien im Vergleich zu den  
Brauer Pieranlagen, die sich als durchaus praktisch gezeigt  
hätten, viel zu hoch; aber die Höhe der verlangten Summe  
sei für die Majorität nicht ausschlaggebend gewesen. Diese  
wolle erst abwarten, wie der Schiffsverkehr sich weiter ent-  
wickeln werde, und welche Erfahrungen man mit der Ham-  
burg-Amerikanischen Packetfahrtgesellschaft machen werde.  
Diese abwartende Stellung sei im Interesse unseres Landes  
das Beste, er bitte daher, den Antrag der Majorität anzu-  
nehmen.

Auf einen Punkt wolle er hier noch aufmerksam machen.  
Wie bekannt, habe die Eisenbahndirektion mit Genehmigung  
des Staatsministeriums bezüglich Nordenhams zwei Ver-  
träge abgeschlossen, erstens habe sie an die Hamburg-Ame-  
rikanische Packetfahrtaktiengesellschaft einen Theil des Piers  
in Länge von 120 m verpachtet, und zweitens sei seitens  
Oldenburgs ein größeres Areal für längere Zeit an die  
Deutsch-Amerikanische Petroleumgesellschaft verpachtet, wobei  
es die Eisenbahndirektion übernommen habe, Schienen auf  
den Piers anzulegen und zwei duc d'Alben herzustellen.  
Die Staatsregierung halte diese Verträge für Pachtverträge,  
die der Genehmigung seitens des Landtags nicht bedürften.  
Der Ausschuß sei dagegen der Ansicht, daß beide Verträge  
vom Landtage genehmigt werden müßten, und zwar der  
erste, weil durch denselben öffentliche Anlagen, die für den  
öffentlichen Verkehr bestimmt seien, diesem entzogen würden,  
und der zweite, weil für Dritte Arbeiten von der Eisen-  
bahndirektion ausgeführt werden sollten, wodurch die Beam-  
ten derselben dem Staatsdienste entzogen würden. Er richte

daher das Ersuchen an die Großherzogliche Staatsregierung,  
diese Verträge dem Landtage noch zur nachträglichen Ge-  
nehmigung vorzulegen.

Hierauf erhält zur Begründung des Antrags der Min-  
derheit deren Berichterstatter Abg. **Groß** das Wort: Sein  
Borredner habe ausgeführt, daß die Mehrheit eine direkte  
Gegnerin der neuen Anlage nicht sei, nur halte sie die Zeit  
nicht für opportun, die Minderheit sei anderer Ansicht, wie  
er in seinem schriftlichen Bericht des Weiteren dargelegt  
habe. Diese halte eine Vermehrung der Landungsplätze in  
Nordenham für dringend erforderlich. Auch in der Petition  
des Nordenhamer Handels- und Gewerbevereins sei dasselbe  
ausgeführt. Durch den Vertrag mit der Hamburger Packet-  
fahrt würden die nach dem Vertrage mit dem Norddeut-  
schen Lloyd dem Privatverkehr zur Verfügung stehenden  
vier Anlegeplätze auf drei reducirt, hinzu komme noch, daß  
sich der Schiffsverkehr keineswegs, wie der Abg. Hoyer  
meine, vermindert, sondern sich im Gegentheil vermehrt habe.  
Wenn die Majorität ausgeführt habe, daß auch der Privat-  
verkehr die vom Lloyd und der Packetfahrtgesellschaft gepach-  
teten Strecken benutzen könne, so werde dies hinsichtlich der  
letzteren kaum thunlich sein, da nach dem Vertrage der Platz  
24 Stunden nach erhaltenem Bescheid für die Gesellschaft  
frei sein müsse, andere Schiffe würden aber nicht immer in  
der Lage sein, den Platz binnen 24 Stunden zu räumen.  
Was sodann das Anlegen an den Lloydpier betreffe, so sei  
dies im Vertrage nicht vorgesehen, und an diesem Vertrage  
zu rütteln, halte er nicht für opportun. Zudem werde auch  
das Anlegen von Handelsschiffen an den Lloydpier kaum  
thunlich sein, da er weit entfernt von den Lagerschuppen sei.  
Ein Theil der ankommenden Waaren werde allerdings per  
Bahn gleich weiter befördert, aber bei weitem der größte Theil  
werde erst auf Lager gebracht und zwar in der Weise, daß die  
Waaren auf Sackfarren direkt vom Schiffe in die Schuppen ge-  
fahren würden. Möglich sei es freilich auch, die Waaren  
auf Waggons in entferntere Schuppen zu bringen, aber  
dieses Verfahren mache doppelte Umladung nöthig, verursache  
bedeutend mehr Kosten und erfordere namentlich bei Getreide  
eine große Zahl von Säcken. Um einen Waggon zu be-  
laden, seien z. B. 100 Säcke nöthig und Tausende von  
Säcken immer bereit zu haben, sei nicht möglich.

Zur Illustration dafür, wie nöthig die Vermehrung  
der Liegeplätze in Nordenham sei, wolle er einen Passus  
aus einem Briefe mittheilen, den ihm ein Geschäftsfreund  
geschrieben habe. Es heiße darin:

„Die drei Naphthaschiffe Georg, Komet und Fritz haben  
im vergangenen Jahre mehrere Tage auf Strom warten  
müssen, da kein Pierplatz vorhanden war und mußten dann  
mit Schlepperhülfe an den Pier gebracht werden. Ebenso  
mußten die zwei Getreidedampfer William Braunfoot und  
Orfordneß 1—2 Tage auf Strom warten.“

Ferner ist noch zu erwähnen Dampfer Treneglos. Die-  
ser Getreidedampfer konnte bei Ankunft keinen Platz an  
einem der für den allgemeinen Verkehr freien Piers erhal-  
ten, dagegen war am Lloydpier ein Platz frei und legte der  
Kapitain sein Schiff an diesen Platz, um wegen Beginn der  
Löschzeit sicher zu gehen.

Da ein Löschen am Lloydpier indessen wegen Mangels  
von Schuppen unmöglich, so mußte der Dampfer, nachdem



er drei Tage unbeschäftigt gelegen hatte, an den dann frei werdenden Platz vor dem Seegüterschuppen legen.

Die Unbrauchbarkeit des Lloydpiers für den gewöhnlichen Verkehr wird durch diesen Fall klar dargelegt.“

Hieraus sei auch zu ersehen, daß auch noch nicht genug Platz vorhanden sein würde, wenn der Vertrag mit dem Lloyd geändert würde. Ein Vergleich mit Brake spreche ebenfalls für die Vermehrung der Liegeplätze in Nordenham. Der Verkehr Nordenhams stelle sich auf reichlich 103 000 Tonnen, von denen indessen 12—15 000 Tonnen abziehen seien, die auf Tankdampfer kämen, welche am sog. Korff'schen Pier anzulegen pflegten, während sich der Verkehr in Brake auf 100 000 Tonnen stelle. Brake habe allerdings nur 200 m Pieranlagen, aber dafür im Inneren des Hafens 900 m Quai, wo kleinere Schiffe ständig und auch große in den meisten Fällen löschen könnten. Wenn sich bei dieser zu Liegeplätzen geeigneten Strecke in Brake schon Schwierigkeiten beim Löschen zeigten, dann sei es geradezu unmöglich, in Nordenham mit drei Plätzen einen Verkehr von 90 000 Tonnen bewältigen zu können. Welcher Schaden erwachse aber daraus, daß Schiffe abgewiesen werden müßten! Ein abgewiesenes Schiff schade mehr, als 100 Schiffe, welche gut behandelt würden, nützten. Die Abweisung von Schiffen trete nicht immer so plastisch vor Augen, man dürfe nicht etwa glauben, daß die großen Dampfer erst einführen und anfragten, ob sie löschen könnten und dann nöthigenfalls einen anderen Platz aufsuchten. Es würden in den allermeisten Fällen die Getreideladungen an der Börse in London verkauft, und es habe dann der Verkäufer dem Wunsche des Käufers gemäß den Malta oder Gibraltar anlauenden Dampfern den Entlöschungsplatz zu telegraphiren. Die Spediteure der in Frage kommenden Hafensplätze, in unserem Falle Nordenham, Brake, Geestemünde, hätten dann die Aufgabe, die Expedition der betr. Ladung für ihren Platz und ihr Geschäft zu gewinnen und pflegten sich, sobald der Abschluß eines solchen Geschäfts bekannt würde, bei dem Käufer darum zu bewerben. Dabei müsse der Betreffende denn die Garantie für den Liegeplatz übernehmen und auch für die Liegetage, d. h. die Garantie dafür, daß das Schiff in der bedingten Zeit gelöscht werde. In den Frachtverträgen werde meistens eine erhebliche Summe für die Ueberschreitung der Liegetage festgesetzt, etwa 5—700 *M.* pro Tag. Eine solche Garantie könne ein Geschäftsmann in Nordenham unter den jetzigen Verhältnissen schlecht übernehmen, der Platz verliere dann das Schiff. Welch großer Verlust an Bahnfracht, Expeditionsgeld und Arbeitslohn! Was ein Schiff bringe, seien immer mehrere Tausend Mark. Demnach sei eine Vermehrung der Plätze dringend erforderlich, zumal jetzt wiederum ein Platz an die Hamburg-Amerikanische Packetfahrtgesellschaft verpachtet sei.

Nach alle dem würde die Minderheit bereit sein, die Vorlage zur Annahme zu empfehlen, wenn nicht der Kostenanschlag bedeutend zu hoch wäre. Er wolle dabei bemerken, daß der von der Minderheit gestellte Antrag nach seinem Wortlaute vielleicht den Gedanken erwecken könnte, als wenn sie den Pier in Nordenham nach dem Muster des Braker Piers haben wollte; dem sei nicht so, mit der Erwähnung des Braker Piers habe die Minderheit nur sagen wollen,

ob nicht nach Maßgabe der für den Braker Pier gebrauchten Summe ein anderer Kostenanschlag gemacht werden könne. Eine andere Konstruktion zu empfehlen, sei nicht ihre Absicht gewesen. Es wäre ja auch sonderbar, wenn man jetzt zu den Erweiterungsbauten einen hölzernen Unterbau nehmen wollte, während die älteren Bauten auf eisernem Unterbau ruhten. Ob es nicht besser gewesen wäre, wenn die Eisenbahndirektion von vorn herein einen hölzernen Unterbau genommen hätte, wolle er dahingestellt sein lassen. Holz habe sich in dem Schlick ausgezeichnet bewährt, und es fehle die Erfahrung, ob Eisen dies auch thun werde. Der Ausschuß habe sich bei der Berathung, um den Kostenanschlag für Nordenham genau prüfen zu können, den Kostenanschlag für die Braker Anlage geben lassen. Diese Anlagen mit einem Verbindungspier und 4 Stück *duc d'Alben* welche einen Raum von 2177 $\frac{1}{2}$  qm bedeckten, hätten 184 000 *M.* gekostet, also pro Quadratmeter 84 $\frac{1}{2}$  *M.* Für Nordenham würden verlangt für einen *duc d'Alben* 3500 *M.* und außerdem für die Verbindung der Piers 179 500 *M.*, das mache pro Quadratmeter 92 *M.* Hierzu komme noch, daß der Braker Unternehmer einen Aufwand von über 11 000 *M.* für eine Rammslotte, Lokomobile *z.* gehabt habe, Sachen, welche in Nordenham vorhanden seien. Dort liege auch noch ein ganz erhebliches Material an Schienenpfählen, Bohlen *z.*, welches zu billigen Preisen zur Verfügung stehe und woran mindestens 15 000 *M.* gespart werden könnten. Ferner seien die Landungsbrücken in Brake, die bis auf ein Meter eben so lang wie die in Nordenham projektirten seien, auf 14 000 *M.* veranschlagt, während für die drei Nordenhamer Landungsbrücken 21 000 *M.* gefordert würden, das seien 7000 *M.* mehr. Daß es in Nordenham theurer sein solle als in Brake, dafür könne er einen Grund nicht finden, die Hölzer bezögen beide aus derselben Quelle; in Brake ließe man sich sogar Schuppen von Nordenhamer Bauunternehmern bauen, weil diese billiger bauten wie die Braker. Nach diesen Berechnungen sei der Kostenanschlag reichlich 46 000 *M.* zu hoch, dies zu beurtheilen sei er nicht ganz unkompetent, denn er sei als früherer Schiffsbaumeister im Baufache nicht ganz unbewandert. So sehr also auch die Minderheit von der Vergrößerung der Pieranlagen überzeugt sei, so könne sie doch wegen des zu hohen Kostenanschlages die Vorlage nicht zur Annahme empfehlen.

Es könnte nun noch der Einwand gemacht werden, daß die Braker Piers niedriger seien, dagegen sei aber die Wassertiefe in Brake erheblicher, so daß dadurch der Unterschied aufgehoben würde. An den Piers in Nordenham betrage die Wassertiefe  $4\frac{8}{10}$  m, in Brake dagegen  $5\frac{4}{10}$  m nach garantirter Peilung. Wenn nun auch das Wasser in Nordenham tiefer geworden sein möchte, so sei doch gewiß die Innenkante bedeutend flacher als in Brake. Wenn man dann noch die Konstruktionsweise des Braker und Nordenhamer Piers vergleiche, wobei sich ergebe, daß in Brake 8300 *M.* für die Holzarbeit ausgegeben sei, während in Nordenham nur die Verlängerung der eisernen Pfähle und die Einlassung derselben nöthig sei, dann komme man zu dem Resultat, daß der Voranschlag um mindestens 50 000 *M.* zu hoch sei.

Im Bericht habe er schon ausgeführt, weshalb der



Abg. Lübken und er gegen die weiteren in der Regierungsvorlage verlangten Arbeiten seien, dies brauche er hier nicht noch einmal auszuführen und könne auf den schriftlichen Bericht verweisen. Die Anlegung der Geleise sei nicht empfehlenswerth, da die erforderliche Festlegung des Ufers sehr kostspielig sei. Gegen die Erbauung des Speichers sei er, da der Staat sich nicht auf derartige Spekulationen einlassen dürfe und auch mit Privaten in Konkurrenz treten würde. Er bitte daher, den Antrag der Minderheit anzunehmen. Er hoffe, daß dann die Regierung schon dem im nächsten Jahre zu berufenden außerordentlichen Landtage eine korrigirte Vorlage, betr. die Erweiterung der Pieranlagen in Nordenham, machen werde, die er dann dringend zur Annahme empfehlen werde.

Was sodann die beiden vom Abg. Hoyer bereits berührten Verträge mit der Packetsfahrts-Gesellschaft und der Petroleum-Gesellschaft betreffe, so sei der Ausschuß der Ansicht, daß sie dem Landtage zur Genehmigung vorgelegt werden müßten und zwar der eine, weil dadurch ein Theil des öffentlichen Piers dem Privatverkehr entzogen werde, und der andere, weil er für fremde Arbeiten Beamte der Eisenbahn festsetze, so daß der Staat womöglich andere anstellen müsse. Einfache Pachtverträge seien das keinen Falls. Im Ausschuß sei dagegen geltend gemacht, daß dann auch die über die Domänen abgeschlossenen Pachtverträge dem Landtage zur Genehmigung vorgelegt werden müßten, dabei liege die Sache doch wesentlich anders, die Domänen seien zur Verpachtung da, hier aber handele es sich einmal um die Verpachtung öffentlicher Anlagen und das andere Mal sollten Beamte des Staates zu fremden Arbeiten verwendet werden. Im Uebrigen halte er die Verträge für günstig.

Abg. **Schulze**: Er könne die Abneigung der Mehrheit gegen diese Vorlage nicht verstehen, man habe sie nach den früheren Vorlagen doch erwarten müssen, sie sei nur eine Konsequenz derselben. Die Staatsregierung habe schon früher darauf hingewiesen, daß sie mit dem Plane umgehe, nach und nach die Hafenanlagen bis zu einer Länge von etwa 1000 Mtr. auszubauen und eine Verbindung der Pierköpfe herzustellen. Er hätte gewünscht, daß die Lücke in den Pieranlagen schon früher geschlossen wäre, einmal weil die Zahl der Liegeplätze zu gering sei und zum anderen biete die Lücke auch Gefahr beim Eisgang. Er habe deshalb die jetzige Vorlage mit Freuden begrüßt, nur über die Höhe der Kosten sei er erstaunt gewesen. Er habe deshalb eine Verständigung im Ausschusse gewünscht. Die Majorität suche ihre Ablehnung damit zu begründen, daß der Verkehr nicht nur nicht zu, sondern sogar abgenommen habe. Das sei ein Irrthum. In den letzten Jahren hätten wir lange Winter gehabt, die den Schiffsverkehr unterbrochen hätten, so sei der Verkehr nur auf die Sommermonate beschränkt gewesen. Doch trotzdem die Piers zu Zeiten nicht benutzt worden seien, habe eine Abnahme des Tonnengehalts nicht stattgefunden. Und wenn dies auch der Fall sein sollte, so solle man bedenken, daß der Verkehr in allen Häfen abgenommen habe. Kleine Schwankungen bewiesen übrigens auch nichts. Er hege keine Befürchtung für Nordenham, jetzt seien wieder mit zwei Gesellschaften Verträge geschlossen, diese würden nicht gekommen sein, wenn Nordenham kein günstiger Schiffsfahrtsplatz wäre. Er habe keine Sorge,

auch der Lloyd werde seinen Vertrag erneuern und nicht der Packetsfahrts-Gesellschaft das Feld allein überlassen.

Der Abgeordnete Hoyer habe gesagt, am Lloydpier sei Platz genug, aber der Lloydpier sei für den Personenverkehr eingerichtet, für den Getreideverkehr sei er wegen des Fehlens der Lagerhäuser nicht zu gebrauchen. Er glaube, daß man auch nach der geplanten Erweiterung die ganzen Piers in Zukunft ausnützen könne. Eine abwartende Stellung einzunehmen, halte er für verkehrt, es könne sonst leicht zu spät werden, man müsse Anlegeplätze schaffen und den Verkehr heranziehen. Es sei schon erwähnt, daß jeder Eisenbahndirektor sein Augenmerk auf Nordenham richte und mit Recht thue er das, denn Nordenham sei der einzige Platz in Oldenburg, wo sich Verkehr heranziehen lasse. Der Erfolg sei bis jetzt auch gar nicht so gering gewesen. Während andere Häfen, wie z. B. Bremerhaven und Geestemünde, dem Staate sehr viel Geld kosteten, verzinsse sich das Anlagekapital in Nordenham annähernd durch die Pachtgelder. Das sei aber nicht die einzige Einnahme, die der Staat davon erziele, Hafenanlagen baue man auch, um der Eisenbahn Güter zuzuführen. Er würde, wie gesagt, noch gerne über die Kosten verhandeln und würde die Vorlage sofort unterstützen, wenn die Staatsregierung die Baukosten ermäßigen könnte. Auch die Anlegung der Geleise und den Bau eines Getreideschuppens halte er für rentabel, aber auf diese Projekte würde er auch verzichten, wenn er dadurch die Annahme des übrigen Planes befördern würde. Die Lücke müsse geschlossen werden und zwar bald geschlossen werden, man dürfe nicht warten, bis für ankommende Schiffe kein Platz mehr da sei oder das Eis einen Theil der Anlagen weggerissen habe. Er hoffe, daß die Staatsregierung dem Antrage der Minderheit Wohlwollen entgegenbringe und bitte die Versammlung dringend, ihn anzunehmen, die Anlage werde sich jeden Falls bezahlt machen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Die Staatsregierung stehe auf dem Boden der Vorlage aus den bereits im Vorberichte zum Kostenanschlage angegebenen Gründen, auf die er hier wohl nicht zurückzukommen brauche. Es handele sich, wie schon von den Herren Vorrednern erwähnt, um die Ausfüllung der Lücke zwischen dem Dehjen- und Längspier nebst Vorschuhung des letzteren, um die Anlegung von Geleisen und den Bau eines Getreideschuppens zwischen dem Schuppen Bachmann und dem Noellhafen. Die Majorität wolle die Vorlage zur Zeit ganz ablehnen, ein Theil der Minderheit wolle sie zum Theil bewilligen, nur die Minderheit der Minderheit schließe sich ihr voll an. Ueberraschend sei ihm indeß der Antrag der Minderheit gekommen, die, trotzdem sie die Nothwendigkeit der Anlagen anerkenne, die Vorlage nicht zur Annahme empfehle, weil die Kostenanschläge zu summarisch gehalten seien. Dieses „zu summarisch“ beziehe sich aber nur auf die Verbindung der Piers und der Getreidespeicher. Zu verwundern sei deshalb, daß die Minderheit der Minderheit (Schulze) die Geleisanlagen nicht bewilligen wolle. Er nehme an, daß der Grund dafür der sei, daß diese Minderheit die Anlegung der Geleise nicht aus den Gesamtanlagen herausgreifen wolle. Ueberraschend sei der Antrag der Minorität deshalb, weil der Regierungskommissar im Ausschusse die Vorlegung eines specialisirten Kostenanschlags angeboten habe. Ein solcher sei aber leider

nicht verlangt, und dies sei um so mehr zu bedauern, weil dann wohl wenigstens von der Minderheit ein anderer Beschluß gefaßt worden wäre. Jetzt noch einen specialisirten Kostenanschlag vorzulegen, sei nicht möglich. Die Minderheit des Ausschusses habe sich sodann bei der Begründung ihres ablehnenden Standpunktes auch auf die früheren summarischen Kostenanschläge bezogen. Aus dem Umstande aber, daß schon früher summarische Kostenanschläge vorgelegt seien, einen Grund für die Ablehnung dieser Vorlage herzuleiten, sei wenig logisch, denn die bisherigen Voranschläge für die Nordenhamer Pieranlagen seien nicht überschritten bezw. nicht wesentlich überschritten, wenn man von den ungenehmigten, in den Anschlägen nicht vorgesehenen aber zur Ausführung gelangten Bauten absehe. Bei der Ausführung des ersten Lloydpiers sei man noch hinter dem Voranschlag zurückgeblieben, beim zweiten Lloydpier sei der Voranschlag fast innegehalten. Somit liege für die Minderheit ein Grund, gegen die Vorlage zu stimmen, nicht vor.

Die Gründe, welche die Majorität veranlasse die Vorlage abzulehnen, seien heute von der Minderheit schon widerlegt. Nur gegen den einen Passus im Berichte der Majorität müsse er sich noch wenden, daß sich nämlich so erhebliche Ausgaben namentlich bei dem jetzigen Stande der Eisenbahnfinanzen kaum rechtfertigen ließen. Wenn damit gesagt sein sollte, daß die Eisenbahnfinanzen schlecht seien, so erwidere er, daß dieselben im Gegentheil augenblicklich günstige seien, da die Einnahmen sich stetig steigerten, so daß der jetzige Stand der Eisenbahnfinanzen höchstens ein Grund für die Bewilligung der hier verlangten Mittel sein könnte, aber nicht dagegen ins Feld geführt werden könnte. — Der Abgeordnete Hoyer habe darauf hingewiesen, daß bei der Besichtigung des Nordenhamer Hafens seitens des Ausschusses kein Schiff am Pier gelegen habe; es müsse aber doch jeder zugeben, daß die Zeit eine sehr ungünstige gewesen sei, und daß daraus ein Schluß auf den Schiffsverkehr in Nordenham nicht gezogen werden dürfe, daher auch ein Grund dafür, ob man für oder gegen die Vorlage stimmen wolle, hierin nicht gesehen werden dürfe. — Wenn die Minderheit der Minderheit die Anlegung der Geleise für den Verkehr erleichternd halte, so sei diese Ansicht richtig, auch sei ihr darin Recht zu geben, daß der in Aussicht genommene Speicher ein sehr rentables Geschäft sei. Der Staat wolle nicht, wie die Gegner anzunehmen schienen, mit der Anlegung des Schuppens Privaten Konkurrenz machen, auch verlasse der Staat damit nicht ein bis jetzt aufrecht erhaltenes Princip, nur die Lagerplätze herzurichten, denn es seien auch früher vom Staate schon Schuppen nördlich des Seegüter-schuppens erbaut, welche sehr günstig verpachtet seien. Der mit den Kosten für die Braker Pieranlagen angestellte Vergleich bedürfe kaum einer Erwiderung. Es sei nutzlos, eine andere Konstruktion zum Vergleiche heranzuziehen, zumal in Nordenham die Verhältnisse ganz andere als in Brake seien. In Nordenham seien die Piers höher, die Landverbindungsbrücken länger, die innere Konstruktion biete größere Schwierigkeiten. Im Einzelnen brauche er hier wohl nicht näher darauf einzugehen.

Es sei sodann seitens des Eisenbahnausschusses das Ersuchen an die Staatsregierung gerichtet, die vor kurzem mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrtaktiengesellschaft

**Berichte.** XXV. Landtag.

und der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft abgeschlossenen Verträge noch nachträglich dem Landtage zur Genehmigung vorzulegen. Er könne hier die Erklärung abgeben, daß die Staatsregierung der Ansicht sei, daß es einer solchen Genehmigung nicht bedürfe. Der Vertrag mit der Packetfahrtaktiengesellschaft sei ein reiner Pachtvertrag, der ohne Zweifel nicht erst vom Landtage genehmigt zu werden brauche. Der noch für die Genehmigung angeführte Grund, daß ein Theil des Piers dem öffentlichen Verkehr entzogen werde, sei nicht stichhaltig. Die Schiffe der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrtgesellschaft gehörten doch ebenso gut zum öffentlichen Verkehr wie andere Schiffe, ihnen werde durch Verpachtung der Pierstrecke nur ein Vorrecht eingeräumt, dadurch werde die Strecke dem öffentlichen Verkehr aber nicht entzogen. Etwas anders liege die Sache bei dem mit der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft abgeschlossenen Verträge, dieser sei juristisch kein Pachtvertrag, es sei ein Dienstmiethvertrag oder ein Innominatkontrakt, einerlei wie man ihn nennen wolle. In ihm handele es sich nämlich auch um Herstellung von Arbeiten, Mittel würden dazu aber nicht vom Lande beansprucht. Es werde freilich Beamten der Eisenbahnverwaltung die Ausführung der Arbeiten übertragen, da dies in beiderseitigem Interesse liege; dies sei aber noch kein Grund, der die Genehmigung der Verträge durch den Landtag erforderlich mache. Es gebe Fälle genug, wo Eisenbahnbeamte Arbeiten für Dritte verrichteten, alle diese müßten dann ja der Genehmigung des Landtages bedürfen. Damit sei die Staatsregierung auf keinen Fall einverstanden, es entspreche auch nicht dem Geseze.

Nach dem jetzigen Stande der Debatte wäre es wohl richtig, daß die Staatsregierung nehme, was sie bekommen könne, das sei, was die Minderheit ihr biete. Das Nothwendigste sei zunächst die Ausfüllung der Lücke zwischen den beiden Piers. Wenn dazu wenigstens die Mittel bewilligt würden, dann würde zunächst dem Drängen der dortigen Gegend abgeholfen und es sei dann schon viel für die Hebung des Verkehrs gethan. Der von der Regierung vorgelegte Kostenanschlag möge ja summarisch sein, aber frühere Kostenanschläge seien auch summarisch gewesen und man habe keine schlechte Erfahrung damit gemacht. Er hoffe zuversichtlich, daß auch die Minderheit noch zu der Ansicht kommen werde, daß die Braker Pieranlagen nicht zum Vergleich herangezogen werden dürften, und daß Mehrheit und Minderheit, von der Nothwendigkeit der Vorschubung des Längspiers und der Verbindung des südlichen und nördlichen Piers überzeugt, wenigstens die Mittel hierzu bewilligen würden. Diese würden 197 000 M. und 3560 M. also zusammen 200 500 M. betragen. Die Staatsregierung empfehle dringend, wenigstens diese Summe zu bewilligen.

Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlensfels**: Auch er bitte dringend, Nordenham nicht im Stiche zu lassen. Er selbst sei etwas skeptisch nach Oldenburg gekommen, da er draußen schon von dem Nordenhamfieber gehört habe, welches in der Eisenbahnverwaltung zeitweise geherrscht haben sollte; er fühle sich frei davon; aber in den zehn Monaten seines Hierseins sei er doch zu der Ueberzeugung gekommen, daß dieses Wenige, was heute verlangt werde, zur Ab-rundung der Nordenhamer Anlagen geschehen müsse, die

Verbindung der beiden Piers und die Vorschuhung des Längspiers sei durchaus nothwendig. 1893 sei ja freilich ein kleiner Rückgang im Schiffsverkehr zu verzeichnen gewesen, aber jetzt habe man ja zwei Gesellschaften wieder herangezogen. Im ersten Monate dieses Jahres habe sich der Verkehr bedeutend gehoben. Als der Ausschuß in Nordenham zur Besichtigung der Pieranlagen gewesen sei, da habe nicht ein Schiff dort gelegen, aber nur wenige Tage später habe der ganze Pier voll gelegen. Am besten lasse sich die Hebung des Verkehrs an der Steigerung der Eisenbahneinnahmen aus den Frachttransporten erkennen, im Januar dieses Jahres seien die Einnahmen Nordenhams aus Kohlentransporten gegen das Vorjahr um 22 000 *M.*, und aus Beförderung von Chilisalpeter, Getreide zc. um 4800 *M.* gestiegen. Aus diesen Zahlen gehe hervor, daß der Verkehr in Nordenham im Zunehmen begriffen sei.

Beim Eintritt in die Verhandlungen mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrtaktiengesellschaft habe man Anfangs Bedenken gehegt, dieser Gesellschaft 120 Meter Pier abzutreten. Er sei besorgt gewesen, daß diese Verpachtung für den übrigen Verkehr schädlich sein könne, weil nicht genug Liegeplätze für Privatschiffe übrig blieben, deshalb sei auch seitens der Eisenbahnverwaltung und nur seitens dieser so schnelle Kündbarkeit gewünscht und im Vertrage vorbehalten. Abgeschlossen habe man damals den Vertrag in der Hoffnung, daß die Verbindung der beiden Piers nicht abgelehnt werden würde. Wäre damals schon diese Verbindung vorhanden gewesen, so hätte man den Vertrag noch günstiger abschließen können, man hätte wohl 200 m an die Gesellschaft verpachten können, aber, wie gesagt, unter den jetzigen Platzverhältnissen habe man diese 120 m schon nicht ohne Bedenken abgetreten. — Für die Erweiterung der Pieranlagen in Nordenham spreche auch die Anlegung der Bahn Brake-Oldenburg, diese bringe die rheinisch-westphälischen Kohlen- und Industriebezirke beiden Häfen um 12 km näher, welchen Einfluß dies auf die Tariffäge haben werde, lasse sich zwar nicht mit Sicherheit vorher sagen, aber nach menschlichem Ermessen werde dadurch sicher eine Belebung des Verkehrs eintreten.

Sodann sei seitens des Ausschusses der Kostenanschlag bemängelt. Er habe nun bei den Sachverständigen der Direktion möglichst um Auskunft gebeten und die Antwort erhalten, daß man im Einzelnen vielleicht noch kleine Abstriche machen könne, diese würden aber wenig zu Buche machen. In den 200 000 *M.* steckten übrigens 26 700 *M.* für die vorhandenen alten Pfähle und Materialien, diese Summe könne man ruhig in Abzug bringen, so viel sei da. — Ferner sei gesagt, daß die Braker Pieranlage so viel weniger gekostet hätte und daß man in Nordenham ähnlich bauen könne wie in Brake. Zur Widerlegung dieser Ansicht wolle er nur auf die andern Strom- und Tiefenverhältnisse sowie darauf aufmerksam machen, daß man das Zwischenglied der Piers in Nordenham doch nicht ganz anders bauen könne, als die vorhandenen Piers. Auch müßten die Pieranlagen dort auf den Druck viel größerer und schwererer Schiffe eingerichtet sein, als in Brake.

Damit sei seines Erachtens der Nachweis erbracht, daß in Nordenham nicht wie in Brake gebaut werden dürfe,

sondern daß in der bisherigen Weise weiter gebaut werden müsse. Er richte daher nochmals die Bitte an die Versammlung, die ganze Vorlage zu genehmigen oder, falls dies nicht angängig, doch jedenfalls die eingeschränkte. Er versichere dabei, daß, wenn im Einzelnen gespart werden könne, auch gespart werden würde. Nordenham werde diese Ausgaben glänzend verzinsen, die Erfolge des ersten Monats in diesem Jahre sprächen dafür, die Verkehrseinnahmen der Eisenbahn seien in demselben um 60 000 *M.* gestiegen, von 26 000 *M.* allein auf Nordenham kämen.

Schließlich vertrete der Ausschuß die Ansicht, daß die mit den beiden oft erwähnten Gesellschaften abgeschlossenen Verträge der Genehmigung des Landtages bedürften. Der Vertrag mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrtaktiengesellschaft sei ein reiner Pachtvertrag und damit werde wohl die Frage, insbesondere bei der Kürze der vereinbarten Kündigungsfrist, ihre Erledigung finden. Was den zweiten Vertrag anbetreffe, so müßten, falls dieser der Genehmigung des Landtages bedürfe, ja alle Verträge, wo Beamte für fremde Rechnung arbeiteten, also namentlich auch jeder Eisenbahnanschlußvertrag, durch welchen die Eisenbahnverwaltung ihre Kräfte in den Dienst Dritter stelle, dem Landtage zur Genehmigung vorgelegt werden. Das würde aber der Praxis aller Länder widersprechen. Eine Genehmigung der beiden Verträge seitens des Landtages sei auch nach seiner Ansicht nicht erforderlich.

Abg. **Hofer**: Die Abgg. Groß und Schulze hätten gesagt, der Schiffsverkehr in Nordenham sei nicht zurückgegangen, und sie hätten dies an der Tonnenzahl nachzuweisen gesucht. Die Tonnen gäben aber nicht das richtige Bild, auf die Anzahl der Schiffe komme es an. Im Jahre 1891 seien 1833 Schiffe angekommen, im Jahre 1892 1607 und im Jahre 1893 nur 1451, hiervon entfielen auf den Lloyd 121 für das Jahr 1891, 83 für 1892 und 100 für 1893, so daß sich die Zahl der angekommenen Privatschiffe auf 1712, 1524 und 1351 stelle. Das sei wahrlich ein Rückgang und nicht, wie der Abg. Groß meine, eine Zunahme des Schiffsverkehrs. — Der Abg. Groß habe ferner gesagt, es sei nicht opportun, am Vertrage mit dem Norddeutschen Lloyd zu rütteln, dies wolle er auch garnicht, er habe nur gesagt, der Lloyd werde die Genehmigung nicht verweigern, wenn andere Schiffe zu Zeiten, wo er den gepachteten Pier nicht benutze, dort anlegen wollten. — Wenn der Abg. Groß sodann noch sage, daß der Lloydpier zum Vörschen ungelegen sei, weil keine Güterschuppen daran lägen, so sei er es wenigstens nicht für die Güter, welche sofort mit der Eisenbahn weiter expedirt würden. — Der Abg. Schulze habe gesagt, wir hätten diese Vorlage erwarten müssen, dies glaube er nicht, erwarten hätten wir sie höchstens müssen, wenn sich die an den mit dem Lloyd geschlossenen Verträge geknüpften Hoffnungen erfüllt hätten. Diese hätten sich nicht erfüllt, er habe daher an die Vorlage garnicht gedacht. — Der Abg. Schulze habe ferner gemeint, der Lloyd werde in Nordenham der Packetfahrtgesellschaft das Feld nicht räumen, er glaube, wenn der Hafen in Bremerhaven erst fertig sei, wo der Lloyd vertragsmäßig 350 000 *M.* Piergeld zahlen müsse, dann werde er seine Schiffe wohl nicht mehr in Nordenham anlaufen lassen. Er möge den Pier wohl noch behalten und die

30000 *M.* noch weiter zahlen, aber das sei das Wenigste, an den Pachtgeldern könne uns nicht so viel gelegen sein, es komme darauf an, das Schiffe anliefen und Verkehr ins Land brächten. — Der Abg. Schulze habe auch geäußert, daß unsere Nachbarstaaten für ihre Häfen Bremerhaven und Geestemünde viel bedeutendere Aufwendungen machten, doch auch für Nordenham hätten wir schon bedeutende Aufwendungen gemacht, und solche Aufwendungen wie Preußen und Bremen könne Oldenburg nicht machen. — Der Herr Reg.-Com. Becker habe einen Passus des Ausschußberichtes über die Lage der Eisenbahnfinanzen berührt und habe gemeint, daß der jetzige Stand der Finanzen gerade für die Vorlage spreche, doch er sehe die Finanzlage nicht für so günstig an. Die aufgeführten Ueberschüsse seien nicht eigentliche Ueberschüsse, von ihnen müsse man die Zinsen für die Anleihen erst abziehen. — Derselbe Regierungs-Commissar habe dann gemeint, der Ausschuß dürfe daraus, daß er bei der Befichtigung in diesem Winter kein Schiff am Pier gesehen habe, keinen Schluß auf den Schiffsverkehr überhaupt ziehen; das wolle er auch garnicht, er habe nur gesagt, daß das gerade keinen günstigen Eindruck gemacht habe, wenn es thatsächlich immer so wäre, dann könnten wir Nordenham nur zum Abbruch verkaufen. — Der Eisenbahndirektor habe Zahlen dafür angeführt, daß sich der Verkehr in Nordenham gehoben hätte, aber Zahlen für einen Monat hätten keine Bedeutung, in einem Monat seien sie höher, in dem anderen niedriger, auf den Durchschnitt des ganzen Jahres komme es an.

Der Regierungs-Commissar vertrete die Ansicht, daß die mit der Packetfahrtgesellschaft und der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft abgeschlossenen Verträge der Genehmigung seitens des Landtages nicht bedürften. Wenn diese Ansicht richtig wäre, dann könnte der Staat die ganze Pieranlage verpachten wie an den Lloyd, so daß kein Meter für den Privatverkehr frei bliebe, und die Folge davon wäre, daß der Landtag in die Zwangslage gesetzt würde, die Erweiterung der Anlagen bewilligen zu müssen. Er erkenne an, daß nicht immer die Bewilligung des Landtags bei Pachtverträgen erforderlich sei, aber hier handle es sich auch um Anlagen im öffentlichen Strome, deshalb sei die Genehmigung des Landtags erforderlich. Doch hier wolle er nicht näher darauf eingehen, er stelle, da eine zusagende Antwort vom Regierungstische nicht erfolgt sei, Namens des Eisenbahnausschusses den Antrag:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, die bezüglich Nordenhams mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft und mit der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft abgeschlossenen Verträge dem Justizauschusse zur Prüfung der Frage vorzulegen, ob diese Verträge der Genehmigung des Landtags unterliegen.

Er wolle dem Handel und Verkehr durchaus keine Schwierigkeiten machen, er freue sich, wenn der Handel blühe und Nordenham sich entwickle, aber er sei der Ansicht, daß es besser sei, abzuwarten, wie wir mit der Packetfahrtgesellschaft fahren würden und wie der Verkehr sich in Zukunft gestalten werde. Sollte ein Aufschwung eintreten, dann werde er der erste sein, der die Mittel zur Herstellung der erforderlichen Anlagen bewilligen werde, schon im nächsten außerordentlichen Landtage werde es ihm ein be-

sonderes Vergnügen machen, wenn er für Nordenham eintreten könnte, zur Zeit müsse er aber die Vorlage ablehnen.

Der Antrag des Abg. Hoyer wird genügend unterstützt und sofort mit zur Berathung gestellt.

Abg. **Groß**: Er müsse zunächst einige Worte pro domo sprechen. Der Abg. Schulze habe gesagt, Nordenham sei der einzige Platz in Oldenburg, wo sich Verkehr heranziehen lasse, dagegen müsse er protestiren. Früher sei dies leider der Fall gewesen, aber nach Beendigung der Weserkorrektur sei Brake doch voll mit in Konkurrenz getreten. Jetzt könnten Schiffe von derselben Größe wie nach Nordenham bis Brake gelangen. — Der Abg. Hoyer habe gesagt, die Tonnenzahl gebe nicht das richtige Bild von dem Schiffsverkehr, doch gerade diese sei nach seiner Ansicht maßgebend, denn sie gebe die Ladung an und auf die Ladung komme es an, die Zahl der Schiffe mache wenig aus. — Der Regierungs-Commissar Becker sei überrascht, daß vom Ausschusse kein specialisirter Kostenanschlag verlangt sei, doch wenn man einen Voranschlag habe und verlange nachträglich Specialisirung desselben, so werde die Endsumme wohl ziemlich dieselbe bleiben, deshalb habe der Ausschuß geglaubt, sie nicht verlangen zu sollen. Der diesmal vorgelegte Voranschlag sei wieder so summarisch wie die früheren es gewesen seien, er billige dies nicht. Die Folge der summarischen Kostenanschläge seien die Ueberschreitungen in Nordenham gewesen, er begreife den Regierungs-Commissar nicht, wenn er sage, die früheren Voranschläge seien nicht überschritten worden. Seines Wissens seien sowohl der erste wie der zweite Lloydpier theurer geworden als veranschlagt.

Der Regierungs-Commissar Becker habe gesagt, er wolle auf einen Vergleich zwischen den Braker und Nordenhamer Pieranlagen nicht näher eingehen, der Eisenbahndirektionspräsident von Mühlensfeld habe dann beide Anlagen verglichen und sei zu dem Resultat gekommen, daß die hölzerne Konstruktion billiger sei als die eiserne, seiner Ansicht nach komme ein eiserner Pier billiger als ein hölzerner. Die Verbindungsbrücken in Nordenham seien allerdings etwas länger, der Unterschied betrage aber nur einen Meter, denn die Brücken in Brake seien 52 und die in Nordenham 53 m lang, auch sei der Braker Pier etwas niedriger, aber die Pfähle müßten wegen der größeren Wassertiefe in Brake doch dieselbe Länge haben wie in Nordenham. Der Herr Eisenbahndirektor habe dann auch bei seinen Ingenieuren angefragt und diese hätten ihm geantwortet, daß die Pieranlagen in Nordenham nicht so billig hergestellt werden könnten, weil die Wassertiefe dort größer sei, dies sei nicht der Fall, gerade in Brake sei das Wasser tiefer; und wie der größere Wellenschlag die Pieranlage verteuern könne, wisse er nicht. Einen Punkt wolle er dem Herrn Eisenbahndirektor gegenüber dann noch richtig stellen, wenn er gesagt habe, daß die „Spree“ den hölzernen Theil des Piers eingedrückt habe. Dies sei nicht der Fall, die „Spree“ habe am alten Lloydpier angelegt und dieser habe keine hölzerne Konstruktion. Der Abg. Hoyer habe sodann noch gesagt, er werde gerne für die Vorlage stimmen, wenn er die Nothwendigkeit der Erweiterung einsehe, aber er halte es für besser erst abzuwarten, wie der Verkehr sich entwickeln werde; aber der Verkehr warte nicht darauf, bis Plätze da seien, diese müßten da sein, wenn der Verkehr



eintrete, gerade durch die Vermehrung der Liegeplätze müsse man den Verkehr heranziehen und heben.

**Abg. Fien:** Als die heute zur Berathung stehende Vorlage im Ausschuss zur Sprache gekommen sei, sei er geneigt gewesen, derselben zuzustimmen, da er geglaubt habe, daß die Lücke ausgefüllt werden müsse und daß die Verbindung der beiden Pierköpfe nur noch eine Frage der Zeit sei. Schließlich aber sei er doch in der Erwägung, daß der Landtag im nächsten Jahre wieder zusammenberufen werde und daß deshalb die Verhältnisse nicht gerade drängten, und auch in Rücksicht auf das diesmalige hohe Neubaufonto zu der Ueberzeugung gekommen, daß es besser sei, die verlangten Mittel zur Zeit abzusetzen und deshalb sei er dem Majoritätsantrage beigetreten. Aber man dürfe deshalb nicht etwa glauben, daß er die Bedeutung Nordenhams nicht anerkenne. Er wolle es auch hier wiederholen, daß er stets eine besondere Vorliebe für Nordenham gehabt habe. Ihn habe es auch nicht frappirt, daß der Ausschuss bei seiner Besichtigung in Nordenham kein Schiff getroffen habe, er wisse wohl, daß Anfang Januar der Schiffsverkehr nicht gerade rege sei, er habe daraus nicht den Eindruck gewonnen, daß der Verkehr in Nordenham ganz unter Null sei. An demselben Morgen sei die „Fulda“ erst abgefahren und einige Zeit nachher seien die Piers auch wieder voll gewesen. Allerdings könne das auch daher gekommen sein, weil die Schiffe bei dem stürmischen Wetter nicht nach Bremerhaven kommen konnten und es deshalb vorzogen, in Nordenham anzulegen. Dem möge nun sein, wie ihm wolle, für seine Ansicht sei nur bestimmend gewesen, daß er glaube, daß die Erweiterungen noch nicht so große Eile hätten, wenn sie dringend werden sollten, dann werde er seine Stimme sofort für die Anlagen abgeben. Zur Zeit bitte er aber, den Antrag der Mehrheit anzunehmen.

**Reg.-Com. Regierungsrath Becker:** Der Abg. Hoyer habe die Lage unserer Eisenbahnfinanzen doch nicht richtig aufgefaßt; er müsse dabei bleiben, daß sie günstig sei. Dies müsse auch wohl jeder anerkennen, wenn man bedenke, daß die Staatsbahnen das Anlagekapital verzinsten, es amortisiren und dabei noch Ueberschüsse vorhanden seien. — Was sodann die Genehmigung der mit den beiden Gesellschaften abgeschlossenen Verträge durch den Landtag betreffe, so könne er nur wiederholen, daß diese nach Ansicht der Regierung nicht erforderlich sei.

Jetzt wolle er noch ein Wort zu Gunsten des Schmerzenskinds Nordenham sprechen. Er habe erwartet, daß man die Ausgaben für Nordenham heute aufzählen werde, aber nur der Abg. Hoyer habe darauf hingedeutet, daß wir schon viel dafür ausgegeben hätten; nach einer früheren Erklärung des Abg. Hoyer in der zweiten außerordentlichen Versammlung des 24. Landtags seien es, glaube er, über 4 Millionen. Auf eine Anfrage des Ausschusses sei jetzt eine Aufstellung über sämtliche Ausgaben für Piers und Schuppen, also Hafenanlagen in Nordenham hergegeben. Danach seien für Nordenham aus der ehemaligen Baukasse alles in allem 619 195 *M.*, aus dem Erneuerungsfonds 1 101 778 *M.* und aus dem Eisenbahnbaufonds 950 983 *M.*, insgesammt 2 671 956 *M.* bestritten worden. Diesen Ausgaben gegenüber ständen die Einnahmen aus den Pacht- und Piergeldern, die, wie der Abg. Schulze

schon hervorgehoben habe, das Anlagekapital annähernd verzinsten. Doch dies sei nicht die Hauptsache, der indirekte Vortheil, den das Land von den Nordenhamer Anlagen habe, wiege bei weitem mehr auf. Daß das Anlagekapital schon durch die Pacht- und Piergelder verzinst werde, gehe aus folgenden Zahlen hervor. 1891 habe die Einnahme aus diesen Geldern 69 723 *M.*, 1892 85 219 *M.* betragen und das noch nicht abgeschlossene Jahr 1893 werde eine ähnliche Zahl ergeben. Das sei eine Verzinsung von annähernd 3 $\frac{2}{5}$  %, für eine Hafenanlage wahrlich ein sehr günstiges Resultat. — Der Abg. Groß habe bemängelt, daß er (Redner) es sonderbar gefunden habe, daß der Ausschuss keinen specialisirten Kostenanschlag verlangt habe und habe hinzugefügt, er hätte ihn wegen der Kürze der Zeit nicht gefordert. Dem gegenüber wiederhole er, daß die Regierung eine Specificirung und Revision des Kostenanschlages rechtzeitig angeboten habe, er selbst habe die Hergabe eines specialisirten Anschlages zugesagt, wenn das im Ausschusse irgend etwas zur Verstärkung der Bewilligung beitragen sollte. Sodann behaupte er nochmals, daß für die Pierbauten die früheren summarischen Kostenanschläge zutreffend gewesen seien; er verweise hierfür auf die im 24. Landtage gepflogenen Verhandlungen. Aus diesen sei zu entnehmen, daß für den zweiten Lloydpier anschlagsmäßig 355 000 *M.* ausgeworfen worden, für die ganze Anlage aber 566 686 *M.* verausgabt seien. Unter dieses Mehr seien aber zu rechnen für nicht veranschlagte und daher nicht genehmigte Objekte, nach Schätzung 44 000 *M.* für zwei Umladehallen, 13 822 *M.* (rechnungsmäßig) für einen Lagerschuppen, 41 000 *M.* für den Verbindungspier, 9500 *M.* für eine Querverbindung und nach sehr mäßiger Schätzung 61 800 *M.* für übrig gebliebene Materialien. Danach könne der Voranschlag in Bezug auf den Pier wohl als annähernd innegehalten angesehen werden. Auch die Herstellungskosten für den ersten Lloydpier seien im Rahmen des Voranschlags geblieben. Die Anlagekosten seien summarisch veranschlagt auf 386 400 *M.*, die Herstellungskosten hätten sogar etwas weniger, nämlich rund 365 000 *M.* betragen. Einen Grund für die Ablehnung der heutigen Vorlage könne man deshalb aus den früheren summarischen Kostenanschlägen nicht herleiten. — Schließlich habe man noch den Braker Pier zum Vergleich herangezogen; aber dabei müsse man berücksichtigen, daß die Höhe des Piers auf jeden Fall auf die Kosten einwirke, und wenn man auch dieselbe Wassertiefe für Brake und Nordenham annehmen wolle, so müßten die Pfähle in Nordenham wegen der größeren Höhe der Piers doch länger sein.

**Abg. Jaspers:** Er habe aus der heutigen Verhandlung entnommen, daß die Stimmung im allgemeinen dahin gehe, daß man wohl etwas für Nordenham ausgeben wolle. Er stehe auch auf diesem Standpunkte. Da wir einmal die Sache in die Hand genommen hätten und schon so viel Kapitalien in Nordenham festgelegt hätten, dürften wir nicht zaudern, durch weitere Ausgaben die dortigen Anlagen immer mehr zu vervollkommen. Ein Zaudern zu unrechter Zeit könne unwiederbringlichen Schaden bringen. Der Ruf Nordenhams könne dadurch schwer leiden. Zur Zeit werde Nordenham gelegentlich der neuen Verträge in allen Hafenplätzen der Welt genannt, wenn man nun aber

gleich dabei sage, daß kein genügender Platz für Schiffe vorhanden sei, dann werde sich der Verkehr von Nordenham abziehen und dadurch werde nicht nur Nordenham, sondern dem ganzen Lande ein großer Schaden zugefügt. Zum Vergleich wolle er mal die Eckwarden-Wilhelmshavener Dampfschiffverbindung heranziehen, diese habe eine Zeit in dem Rufe gestanden, daß sie nicht sicher funktioniere, damals seien die Butjadinger über Oldenburg nach Fever gefahren. Ähnlich werde es auch mit einem Hafenplatze gehen, wenn man nicht sicher sei, dort Platz zu finden, dann werde man sich nicht dorthin beordern lassen, wie der Abg. Grojs schon überzeugend nachgewiesen habe. Er stehe deshalb auf dem Standpunkte, lieber zu viel als zu wenig zu bewilligen, eine ganz genaue Abwägung sei nicht gut möglich. Man müsse dem Verkehr entgegenkommen, und wenn man es unterlasse, im richtigen Augenblicke die nötigen Mittel aufzuwenden, so schade das dem Rufe vielleicht auf Jahrzehnte lang. Er bitte deshalb, nicht für die Majorität zu stimmen, die gleich die ganze Sache unter den Tisch schieben wolle, die Minderheit, der das Geld auch zu viel sei, habe einen Vermittlungsvorschlag gemacht, diesen könne man ruhig annehmen.

Wenn der Abg. Hoyer gelegentlich Nordenhams erwähne, daß nicht nach einem festen Plane vorgegangen sei, so habe er damit allgemein Recht, dadurch sei viel Geld ausgegeben, was hätte gespart werden können. Der Grund hierfür liege darin, daß an der Spitze der Verwaltung nicht eine Kraft gewesen sei, die einen einheitlichen Plan hätte aufstellen können. Er wolle der Regierung damit keinen Vorwurf machen, denn von einem Juristen sei dies nicht zu verlangen, aber er ziehe daraus den Schluß, daß ein hervorragender Techniker in der Direction sein müsse. Durch den häufigen Wechsel in der Person des Eisenbahndirektors sei die Kontinuität gestört, auch sei derselbe mit großen Aufwendungen verknüpft gewesen. Hiervor wären wir bewahrt worden, wenn eine Persönlichkeit im Ministerium gewesen wäre, die vom technischen Standpunkte aus die Kontinuität wahren konnte. Er halte es für dringend erforderlich, eine technische Kraft zu Hülfe zu nehmen, doch hier wolle er die Sache nicht weiter ausführen, demnächst werde sich eine bessere Gelegenheit dazu bieten. Nur erwähnen wolle er noch, daß es ihm stets peinlich sei, hier im Landtage technische Fragen zu erörtern, da keiner am Regierungstische in der Lage sei, auf technische Fragen sachgemäß eingehen zu können. Hieraus müsse man abermals die Konsequenz ziehen, daß ein Techniker als Regierungs-Commissar anwesend sein müsse. — Schließlich wolle er noch kurz die Frage berühren, ob die mit den beiden Gesellschaften abgeschlossenen Verträge der Genehmigung des Landtags bedürften. Nach seiner Ueberzeugung könne der Landtag die Vorlegung derselben nicht verlangen, er habe aber nichts dagegen, wenn die Frage dem Justizauschusse unterbreitet würde und werde deshalb für den vom Abg. Hoyer in dieser Richtung gestellten Antrag stimmen.

Abg. **Schulze**: Er müsse dem Abg. Grojs erwidern, daß er vorhin übersehen habe, daß sich auch in Brake Verkehr heranziehen lasse, für Brake habe er bisher auch alles mit Freuden bewilligt. Nordenham sei aber doch etwas voraus, denn größere Passagierdampfer legten nur dort

und nicht in Brake an. — Wenn der Abg. Hoyer aus der Zahl der ankommenden Schiffe, wobei er auch noch die sogenannten Flußschiffe mitzähle, einen Schluß auf den Schiffsverkehr ziehe, so sei dieses Verfahren nicht richtig, nicht auf die Zahl der Schiffe komme es an, sondern auf die Größe und auch auf die Zeit, wann sie ankämen. Stets müsse Platz zum Anlegen da sein, sonst komme Nordenham in Mißkredit und leide großen Schaden. Der Abgeordnete stehe gegen die Vorlage stimmen, weil die Finanzlage zur Zeit die Ausgabe nicht gestatte, dies könnte aber nur ein Grund sein, wenn es eine überflüssige Ausgabe wäre, aber sie sei nothwendig. Wenn wir 9 Millionen Mark für die Eisenbahnen ausgeben könnten, dann brauche man auch kein Bedenken zu tragen, 200 000 M. für Nordenham zu bewilligen. Dies sei noch dazu eine produktive Ausgabe, man werfe das Geld nicht weg und der Staatskredit komme dabei nicht in Frage. Er bitte deshalb dringend, den Minderheitsantrag anzunehmen.

Abg. **Jürgens**: Er wolle kurz seine Stellung präzisieren. Ihm sei es wohl erklärlich, daß die Vorlage mit verschiedenen Empfindungen aufgenommen sei. Dem Abg. Schulze sei freilich die Abneigung so vieler gegen die Vorlage nicht verständlich, bei ihm sei gerade das Gegenteil der Fall, er verstehe diese Abneigung recht wohl. Die geplanten Erweiterungen seien nicht nothwendig, dies zeige die Erfahrung der letzten Jahre, die an Nordenham geknüpften Erwartungen hätten sich nicht erfüllt. Bei der Nordenham-Bleyerdeicher Bahn habe er eine ähnliche Stellung eingenommen, damals sei ihm Mangel an Wohlwollen vorgeworfen. Auch heute sei wieder an das Wohlwollen appellirt. Ein solcher Appell an das Wohlwollen sei gar nicht nothig, wenn eine Sache sich selbst empfehle. Ihn mache es immer besonders kritisch, wenn zur Durchbringung einer Sache an das Wohlwollen appellirt werden müsse. — Ferner werde gesagt, wir müßten durch Erweiterung der Anlagen den Verkehr heranziehen und dürften nicht abwarten, bis der Verkehr komme, aber der Verkehr gehe nur nicht nach unseren Einrichtungen, das hätten wir z. B. beim Lloyd gesehen, für diesen hätten wir die Einrichtungen gemacht, die jetzt nicht ausgenutzt würden. Wenn der Abg. Schulze meine, daß sich durch solche Anlagen nicht allein die Schifffahrt, sondern auch der Eisenbahnverkehr hebe, so halte er dem entgegen, daß sich durch den Lloyd der Bahnverkehr nicht gehoben habe. Die Zahlen über den Verkehr ließen deutlich erkennen, daß derselbe im Abnehmen begriffen sei, auch die Nachbargemeinde habe dies in ihrer Petition gesagt. Deshalb halte er es doch für gerathen, eine abwartende Stellung einzunehmen. Wenn er die Anlage, wie der Abg. Schulze, für eine produktive hielte, dann würde er die Regierungsvorlage annehmen. Er sei aber vom Gegentheil überzeugt und werde darin durch die Erfahrung der letzten Jahre bestärkt. Noch ein anderes Moment bewege ihn, gegen die Vorlage zu stimmen, das nämlich, daß die Finanzlage nicht im rosigsten Lichte erscheine. Es erscheine deshalb geboten, alle nicht durchaus nothwendigen Ausgaben abzulehnen. Aus allen erwähnten Gründen bitte er, den Antrag der Majorität anzunehmen.

Hierauf wird die Berathung über diesen Gegenstand vertagt und die nächste Sitzung auf Dienstag, den 20. Fe-



bruar 1894, Vormittags 11 Uhr, angesetzt mit folgender Tagesordnung:

1. Fortsetzung der Berathung über denselben Gegenstand.
2. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 6 und 7 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend:
  1. Umbau der Brücke über die Dlen,
  2. Umbau der Brücke über den Moorriemer Kanal.
3. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 8 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend die Verbesserung der Landungsanlagen auf Bahnhof Elsfleth.
4. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Anlage 9 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. Erweiterung (Neubau) der Lokomotiv- und Werkstättenanlagen auf Bahnhof Oldenburg.

5. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlagen 23 und 52, sowie über das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 6. Februar 1894, betreffend die Ausschreitungen des früheren Eisenbahndirektors.

6. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 3. Februar 1894, betreffend die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds bis zum Schlusse des Jahres 1893, und vom 8. Februar 1894, betreffend den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1894/96.

Schluß der Sitzung 6<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr.

Der Berichterstatter:

Feidler.

