

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

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

**Staat Oldenburg**

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

19. Sitzung, 20.02.1894

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

# Be r i c h t

über

## die Verhandlungen

des

# XXV. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

## Neunzehnte Sitzung.

Oldenburg, den 20. Februar 1894, Vormittags 11 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Berichte der Mehrheit und der Minderheit des Eisenbahnausschusses über die Anlage 5 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend die Erweiterung der Pieranlagen in Nordenham (Fortsetzung).
  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 Dllen,
    2. Umbau der Brücke über den Moorriemer Kanal.
  3. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 8 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. die Verbesserung der Landungsanlagen auf Bahnhof Eißfleth.
  4. 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.
  5. 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.
  6. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 3. Februar 1894, betr. die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds bis zum Schlusse des Jahres 1893, und vom 8. Februar 1894, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahn-Baufonds für die Finanzperiode 1894/96.

**Vorsitzender: Präsident Roggemann.**

Am Ministertische: Minister Jansen, Exc., Eisenbahndirektionspräsident von Mühlensfels, Oberregierungsrath Dugend, Regierungsrath Becker.

Das vom Schriftführer Abg. Rückens verlesene Protokoll der achtzehnten Sitzung wird genehmigt.

Der Präsident theilt mit, daß er den Abgeordneten Heing, Köhler und Wallroth für die heutige Sitzung Urlaub ertheilt habe.

Eingegangen ist eine Petition der Vertreter der Schulacht Moordorf, betr. Grenzveränderungen zwischen den Ge-

meinden Holle und Altenhuntoorf. Die Petition wird dem Verwaltungsausschusse zur Vorbereitung überwiesen.

Sodann wird in die Tagesordnung eingetreten.

I. Berichte der Mehrheit und der Minderheit des Eisenbahnausschusses über die Anlage 5 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betr. die Erweiterung der Pieranlagen in Nordenham. (Fortsetzung.)

Seine Excellenz Minister Jansen: Bei der gestrigen Verhandlung sei die Bemerkung gemacht worden, daß es

dem Vorgehen der Staatsregierung bei dem Ausbau der Nordenhamer Anlagen an einem einheitlichen Plane gefehlt habe, und es sei dies in Verbindung gebracht worden mit dem öfteren Wechsel in der Person des Eisenbahndirektors. Dem gegenüber könne er versichern, daß diese Annahme nicht der tatsächlichen Sachlage entspreche; vielmehr sei das Vorgehen der Staatsregierung in Bezug auf Nordenham von vornherein bis auf den heutigen Tag ein klares und zielbewußtes gewesen, wie ein Blick auf die Entwicklung der dortigen Verkehrsanlagen darthue.

Als in den siebziger Jahren die Weserbahn bis Nordenham ausgebaut worden sei, da sei man davon ausgegangen, daß für den Verkehr zwischen Bahn und Schiff einige Piers genügen würden; deren Ausbau sei dann nach englischem Muster erfolgt. Doch habe sich die Staatsregierung schon damals vorbehalten, die Zahl der Piers dem Bedürfnisse entsprechend zu vermehren, wofür die nördliche Uferstrecke einen weiten Spielraum geboten habe. Der Entwicklung des Verkehrs folgend, sei dann allmählich die Zahl der Piers auf sieben gesteigert worden, und als später noch eine weitere erfreuliche Entwicklung des Verkehrs in Nordenham eingetreten sei, sei man dazu übergegangen, die Köpfe zweier älterer Piers zu verbinden und habe so die erste Längspieranlage geschaffen. Die dann folgenden Verhandlungen mit dem Norddeutschen Lloyd hätten Veranlassung gegeben, das Projekt der Längspieranlagen noch erheblich weiter auszugestalten. Auf diese Weise sei allmählich eine zusammenhängende Längspieranlage geschaffen worden, die zur Zeit nur noch eine Lücke von 120 m aufweise. Um die Ausfüllung dieser Lücke handle es sich jetzt bei dem dem Landtage vorgelegten Projekte. Es sei das also nur der letzte Schritt in der Ausführung des der ganzen Anlage zu Grunde liegenden Programms. Dieses Programm bestehe schon lange und sei auch dem Landtage seit langem bekannt. Schon in der die erste Längspieranlage betreffenden Vorlage sei darauf hingewiesen, daß eine weitere Verbindung der bestehenden Piers durch Längspiers nur eine Frage der Zeit sein könne. So sei die Staatsregierung dem bewußten Ziele, dem sie von Anfang an gefolgt sei, stets treu geblieben. — Wenn nun eingewendet werde, weshalb man den ersten Längspier nicht gleich so weit vorgestreckt habe, daß eine Vorschuhung jetzt entbehrlich sein würde, so sei dies seinerzeit unterblieben, weil ein Bedürfnis hierzu damals nicht vorgelegen habe, man auch die Kosten habe sparen wollen, und weil man sich ferner gesagt habe, daß es jederzeit nachgeholt werden könne.

Nicht minder zielbewußt und nach festen Gesichtspunkten, als bei den Pieranlagen, sei die Staatsregierung vorgegangen bei der Anlegung von Schuppen, die ja mit den Pieranlagen eng zusammenhänge. Im Anschluß an den Bau des ersten Piers sei der Seegüterschuppen errichtet, andere Anlagen seien dann gefolgt. Als dann später die Staatsregierung dem 22. Landtage das Projekt der Erbauung eines sog. Silospeichers vorgelegt habe, habe freilich der Landtag Bedenken getragen, die Mittel zu bewilligen, indem er der Ansicht gewesen sei, daß der Staat solche Unternehmungen der Privatspekulation überlassen müsse. Diese Auffassung habe aber der Landtag später wieder modificirt, indem der 23. Landtag die Errichtung von staat-

lichen Lagerschuppen wiederum genehmigt habe. Ganz auf der bisher beobachteten Linie bewege sich nun der jetzige Antrag der Staatsregierung, soweit er auf den weiteren Bau von Schuppen gerichtet sei. So habe sich auch hier die allmähliche Entwicklung während der letzten anderthalb Jahrzehnte vollständig nach einem einheitlichen Plane vollzogen.

Neben den erwähnten Anlagen sei früher auch das Projekt des Ausbaues eines geschlossenen Hafens in Nordenham ins Auge gefaßt worden. Und zwar sei dieses ein von der Eisenbahndirektion lebhaft vertretenes Projekt gewesen. Die Staatsregierung habe demselben jedoch immer skeptisch gegenüber gestanden und ebenso auch der Landtag. Wenn dieses Projekt jetzt ganz von der Bildfläche verschwunden sei, so habe dies seinen Grund nicht sowohl in dem öfteren Wechsel in der Person des Eisenbahnleiters, als vielmehr in der auch in weiteren Kreisen zur Geltung gekommenen Ueberzeugung, daß die starke Seite Nordenhams gerade in den Anlagen im freien Strom liege und daß für einen Hafen das Terrain zu eng, auch die Einfahrt nicht günstig sein würde. —

Der Abg. Jaspers habe gestern gewisse organisatorische Fragen gestreift. Es liege ihm (Redner) fern, den Antheil der Techniker an der Erfüllung solcher Aufgaben herabzusetzen; auf einem harmonischen Zusammenwirken zwischen technischen und administrativen Beamten der Eisenbahnverwaltung beruhe vielmehr der Erfolg auch auf diesem Gebiete. Eine andere Frage aber sei die, wo die Leitung liegen solle. Er habe nicht die Absicht, auf diese Frage hier näher einzugehen; sie liege der Tagesordnung zu fern, und er habe sie auch nur erwähnt, um gegenüber der Auffassung des Abg. Jaspers, die von der der Staatsregierung durchaus abweiche, nicht die Annahme aufkommen zu lassen, als ob Schweigen Zustimmung bedeute.

Wenn es gestattet sei, aus den gestrigen Verhandlungen ein Resumé zu ziehen, so könne er mit Befriedigung konstatiren, daß man sich auf allen Seiten des Landtages durchaus sympathisch zu den Nordenhamer Verkehrsanlagen gestellt habe und zu weiteren Aufwendungen, wenn auch vielleicht theilweise erst für eine spätere Zeit, bereit sei. Die Gründe, aus denen die Mehrheit des Ausschusses zu derzeitiger Ablehnung der Vorlage gekommen sei, lägen ja nahe. Auch die Staatsregierung habe sich gefragt, ob es gerathen sei, bei den sehr bedeutenden Ausgaben für nothwendige Bedürfnisse der Eisenbahn auch noch Mittel für Anlagen in Nordenham und Elsfleth, die allenfalls noch hätten zurückgestellt werden können, zu fordern. Wenn sie sich gleichwohl zu der Vorlage entschlossen habe, so sei dies in der Erwägung geschehen, daß es sich in Nordenham nur um einen letzten Schritt handle, mit dem ein großes Unternehmen seinen Abschluß finden solle, und dessen Ausführung die Leistungsfähigkeit Nordenhams ganz bedeutend heben werde. Die Staatsregierung sei der festen Ueberzeugung, daß ohnehin die Verbindung des nördlichen mit dem südlichen Pier nur eine Frage der Zeit sein könne und zwar schon in kurzer Zeit werde ausgeführt werden müssen. Dann sei es aber politisch und wirtschaftlich richtiger, diesen unvermeidlichen Schritt gleich zu thun und nicht noch hinaus-

zuzögern, um dem Verkehr die Vortheile sofort zuzuwenden, und um bald die Rente zu erlangen, die nicht ausbleiben könne.

Werde der Antrag der Ausschlußmehrheit angenommen, so sei die Besorgniß nicht abzuweisen, daß das nach außen hin den Eindruck eines gewissen Stillstandes und einer Stockung in der Entwicklung Nordenham's hervorzurufen geeignet sei, einen Eindruck, den sich die Konkurrenz leicht zu nuze machen könnte. Dies würde aber bei der gegenwärtigen Situation sehr zu bedauern sein, namentlich in Rücksicht auf das Ansehen Nordenham's im Auslande, das durch solchen Beschluß leicht einer Schädigung ausgesetzt würde, wie dies in der Petition des Nordenhamer Handels- und Gewerbevereins zutreffend hervorgehoben sei.

Er erinnere sich hierbei an einen Ausspruch, den Ende der siebziger Jahre einmal ein hervorragender Vertreter der Handels- und Verkehrsinteressen Bremens, der Begründer und langjährige Vorsitzende des Verwaltungsrathes des Norddeutschen Lloyd's ihm gegenüber gethan habe: „In Nordenham besitze Oldenburg eine Perle, deren inneren Werth es nicht zu schätzen wisse“. Man werde dem entgegenhalten, wir hätten diese Perle jetzt mehr oder weniger in Gold gefaßt und dadurch bewiesen, daß wir sie zu schätzen verständen. Aber wir hätten nur Recht daran gethan. Wenn wir zurückblickten auf die letzten anderthalb Jahrzehnte, so müßten wir sagen, daß die Entwicklung des dortigen Verkehrs zwar einigen Schwankungen unterworfen gewesen sei, aber sich im ganzen Zuge durchaus gesund und zukunftsversprechend gestaltet habe. Dies sei auch nicht anders möglich, da sie auf durchaus gesunder Grundlage basire. Die bedeutende Wassertiefe, die leichte Zugänglichkeit, die gute Eisenbahnverbindung, das reiche und bedeutende Hinterland, das seien Vorzüge, die immer bleiben würden, die Nordenham stets einen Vorsprung in der Konkurrenz mit anderen Hafenplätzen gewähren würden. Eine dauernde Unterbrechung in der Verkehrsentwicklung werde also nicht zu befürchten sein.

Aus allen diesen Gründen würde die Staatsregierung es sehr bedauern, wenn der Landtag wieder auseinander gehen sollte, ohne daß in Betreff Nordenham's etwas erreicht wäre. Nach den vom Ausschusse gestellten Anträgen sei zwar kaum zu hoffen, daß die Bewilligung der beantragten Summe unverkürzt erfolge. Die Staatsregierung gebe aber die Zuversicht nicht auf, daß es möglich sein werde, bei einer Reduktion der verlangten Mittel zu einem Einverständnisse mit dem Landtage zu gelangen. Es sei erwünscht, daß in dieser Richtung die Angelegenheit einer nochmaligen Prüfung unterzogen werde.

Reg.-Com. Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlensfels**: Auf die gestrigen Aeußerungen des Abg. Groß wolle er noch erwidern, daß die Kostenschläge der Eisenbahnverwaltung durchaus nicht so summarisch ausgearbeitet seien, wie es die dem Landtage vorgelegten Uebersichten glauben lassen könnten; es hätten vielmehr viel speziellere Vorarbeiten stattgefunden, die dem Landtage auf Verlangen auch vorgelegt werden könnten. — Er selbst sei zwar kein Techniker; nach allen Erkundigungen, die er darüber einge- zogen habe, sei er aber fest überzeugt, daß man mit den

**Berichte.** XXV. Landtag.

veranschlagten Mitteln unter allen Umständen auskommen werde, daß man voraussichtlich sogar in einzelnen Punkten noch Ersparnisse werde machen können, wenngleich noch nicht zu sagen sei, wie hoch sich diese belaufen würden.

Wie sehr die gesunde Entwicklung Nordenham's bedroht sein werde, wenn die Erweiterung der dortigen Anlagen nicht zur Ausführung komme, zum Belege dafür möge es ihm gestattet sein, sich auf ein ihm heute Morgen aus Nordenham zugegangenes interessantes Schriftstück zu beziehen. Darin heiße es:

„ . . . sollte der Längspier mit dem Lloydpier wider Erwarten nicht schnelligst verbunden werden, wird die bekannte Kalamität, daß Schiffe wegen Mangel an Löschplätzen abgewiesen werden müssen, sich unausbleiblich wiederholen . . .

Bekanntlich haben Dampfer wenig, Segelschiffe viele Liegeplätze und kann man erstere nicht auf dem Strom liegen und warten lassen, bis ein Ladeplatz frei wird. Der Speditur muß dem Importeur die Garantie geben, daß bei Ankunft des Dampfers genügende und zweckentsprechende Landungsplätze frei sind, an denen die Ladungen zu den billigsten Speisensätzen nach den jeweilig vorliegenden Dispositionen ohne Anwendung von Extrakosten — während der vorgeschriebenen Liegezeit — entlöst werden können.

Eine derartige Garantie kann Nordenham nur dann bieten, wenn der Längspier mit dem Lloydpier verbunden wird; unterbleibt dieser Bau, so ist dieses zum Nachtheil des hiesigen Platzes.

So lange über Nordenham Getreide importirt und speditirt wird, bin ich in dieser Branche thätig und glaube mir wohl ein Urtheil über für Nordenham erforderliche Einrichtungen erlauben zu dürfen.

Schon bei der Erbauung des Lloydpiers bin ich auf Grund der bei mir von maßgebenden Bremer Importeuren vorliegenden Beschwerden bei der verehrlichen Eisenbahndirektion vorstellig geworden und erlaube ich mir, Ihnen die ergebene Bitte heute wiederum vorzutragen, doch gütigst für die schnelligste Herstellung einer Verbindung des Längspiers mit dem Lloydpier zu wirken. — Die Verbindung muß fertig gestellt werden, wenn die hiesigen Einrichtungen dem Verkehr entsprechen sollen.

Ist diese Verbindung hergestellt, so steht Nordenham konkurrenzfähig da; die früher vorgekommene Kalamität, Mangel an guten Liegeplätzen, kommt dann unter normalen Verhältnissen nicht vor, auch ist für Getreide eine Benutzung der Waggons zum Einlagern und Beladung von Rähnen nicht mehr nothwendig.“

Das ganze Land sehe heute hierher, vor allem Bremen sehe hierher in der Erwartung des Urtheiles, das der Landtag fällen werde. Denn alle seien überzeugt, daß wir in Nordenham eine Anlage besitzen würden, die von keiner anderen Anlage erreicht werde, wenn die beantragte Verbindung der Piers erst hergestellt sei. Er bitte deshalb dringend, wenn der Landtag nicht die ganzen Forderungen bewilligen wolle, dann wenigstens die Mittel zu gewähren, die von der Staatsregierung in einem gleich zu überreichenden Antrage gefordert würden.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Seinen gestern ausgeführten Gründen habe er nichts Neues hinzuzufügen.



Er habe das Wort nur ergriffen, um einer Bemerkung des Abg. Fürgens entgegen zu treten. Derselbe habe geäußert, die Staatsregierung müsse von der Ueberzeugungskraft ihrer Gründe wenig überzeugt sein, da sie so sehr an das Wohlwollen des Landtages appellire. In dem Sinne sei das nicht richtig, daß etwa die fehlenden Gründe durch Wohlwollen ersetzt werden sollten; dagegen nehme die Staatsregierung allerdings eine wohlwollende Erwägung der von ihr vorgebrachten Gründe in Anspruch.

Was die vorgelegten Kostenanschläge angehe, so sei er nicht widerlegt worden. Wenn aber auch der Landtag die geforderten Mittel nicht in vollem Umfange bewilligen wolle, so gebe doch die Staatsregierung die Hoffnung nicht auf, daß die Vorlage in eingeschränktem Maße angenommen werde und daß solchem Vorschlage gegenüber auch die Ausschußminderheit ihre Bedenken bezüglich der Kostenanschläge fallen lasse. Namens der Staatsregierung stelle er daher folgenden Antrag:

Der Landtag wolle für die Herstellung eines Piers zwischen dem Ochsenpier und dem Längspier in Nordenham in Verlängerung des südlichen Theiles des ersteren und Verbreiterung des letzteren mit drei Landverbindungsbrücken, sowie für die Herstellung eines Duc d'Alben vor dem südlichen Ende des Längspiers die erforderlichen Mittel bis zur Summe von 200 500 *M.* bewilligen.

Damit werde wenigstens zunächst das Nothwendigste erreicht werden, indem zugleich die Möglichkeit ausgeschlossen werde, daß das südliche Ende des Ochsenpiers bei starkem Eisgange gefährdet werde. Mit den Gleisanlagen und dem Bau eines Lagererschuppens könnte man dann vielleicht noch warten.

Sodann müsse er noch einmal eingehen auf die gestrigen Bemerkungen des Abg. Fren hinsichtlich der Preise, für die die Eisenbahnverwaltung die durch die Ausschachtung des Stadlander-Butjadinger Zuwässerungskanales gewonnene Erde abgelassen habe. Da der Abg. Fren einige Stellen aus der Abrechnung angeführt habe, habe er dieselbe wieder durchgesehen. Danach sei es richtig, daß dem Landeskulturfonds für die ihm überlassenen 81 770 cbm Kleiboden 30 *ſ* für das cbm angerechnet seien, während Private für das Cubikmeter Boden 50 *ſ* bzw. 80 *ſ* bezahlt hätten, und für die zur Herstellung des Bleyer Bahndammes, sowie zur Aufhöhung des Bahnhofes Nordenham verwandte Erde das Baukonto der Bahn Nordenham-Blexen bzw. der Lloydanlagen mit 65 *ſ* für das cbm belastet worden sei. Aus der Abrechnung sei aber ferner ersichtlich, daß diese von der Eisenbahnverwaltung selbst gebrauchte Erde nicht Kleierde, sondern im Wesentlichen Aufhöhungssand gewesen sei, und ferner, daß in dem angeetzten Preise die Fracht und die Rangirgebühr mit verrechnet sei, nach deren Abzug nur ein Preis von etwa 20 *ſ* für das cbm übrig bleibe; das werde die Erde auch wohl werth gewesen sein. Der Unterschied zwischen den vom Landeskulturfonds und den von Privaten gezahlten Preisen sei schon darin hinlänglich begründet, daß dem Abnehmer eines so großen Quantums doch immer billigere Preise gestellt werden könnten, als bei Lieferungen kleiner Quantitäten. Der Hauptgrund, weshalb dem Landeskulturfonds die Erde so billig abgelassen sei, sei

aber der gewesen, daß das Projekt der Ausschachtung hauptsächlich unternommen worden sei, um den Sand für die Erdarbeiten bei Nordenham zu erhalten, dessen Herbeischaffung von Gruppenbühren oder Reiherholz die Aufwendungen bedeutend vertheuert haben würde. Unter diesen Umständen sei es für die Eisenbahndirektion wohl annehmbar gewesen, wenn ihr die Verwaltung des Landeskulturfonds das ganze Quantum der mitausgeschachteten Kleierde mit 30 *ſ* pro cbm abgenommen habe.

**Präsident:** Er mache darauf aufmerksam, daß diese Angelegenheit nicht zur Berathung stehe. Er könne zwar dem Regierungsvertreter das Wort nicht entziehen, würde dasselbe aber einem Abgeordneten in dieser Sache nicht ertheilen können.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker:** Endlich müsse er noch der Bemerkung des Abg. Schulze entgegentreten, daß ihm das Verfahren des früheren Eisenbahndirektors jetzt in einem ganz anderen Lichte erscheine, da es gar keine zweckmäßiger Ablagerung für den ausgeschachteten Sand habe geben können, als die Verwendung zur Herstellung des Bleyer Bahndammes. In dem derzeitigen Berichte der Eisenbahndirektion sei aber gesagt, daß zu diesem Zwecke die Erde nicht nothwendig sei, daß sie vielmehr zu Arbeiten auf dem Bahnhofe Nordenham Verwendung finden werde. Die Staatsregierung habe also nicht wissen können, daß der Sand für den Bahnkörper Nordenham-Blexen verwendet würde. Davon, daß der Eisenbahndirektor angenommen hätte, mit der Genehmigung der Ausschachtung sei auch die Inangriffnahme des Bahnbauwes Nordenham-Blexen stillschweigend genehmigt, könne daher keine Rede sein.

Abg. **Schröder:** Die ausführlichen Debatten, die sich um das dem Landtage vorgelegte Projekt gesponnen hätten, hätten gezeigt, daß im Schooße des Landtages das vielgenannte „Wohlwollen“ für Nordenham noch bestעה. Es thue ihm nur leid, daß trotz dieses Wohlwollens der Ausschuß doch zu seinen ablehnenden Anträgen gekommen sei. Denn auch der Vermittelungsvorschlag der Ausschußminderheit bedeute auf alle Fälle einen Aufschub, der nur schädlich wirken könne.

Wenn man zurückblicke auf die früheren Verhandlungen des Landtages wegen Nordenhams, so sei ja wiederholt der Einwand gemacht worden, der Verkehr müsse sich erst in dem Maße entwickeln, daß eine Erweiterung der Anlagen ein Bedürfniß werde. Dem gegenüber habe er schon vor drei Jahren betont, daß es nicht gut sei, abzuwarten, bis diese Nothwendigkeit eintrete, daß man vielmehr mit dem Ausbau der Anlagen so zeitig vorgehen müsse, daß hierdurch der Verkehr belebt werde. Denselben Standpunkt habe heute die Staatsregierung vertreten, mit der er in dieser Beziehung völlig übereinstimme.

Ihn würde es freuen, wenn der Landtag die Mittel heute wenigstens in dem beschränkten Maße, wie sie der soeben gestellte Regierungsantrag fordere, bewilligte. Durch solchen Beschluß würde zur Förderung Nordenhams und Belebung des Verkehrs erheblich beigetragen werden. Er wolle eine Wiederholung der schon vorgetragenen Gründe vermeiden. Er wolle nur darauf hinweisen, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen, wo zwei auswärtigen Gesell-

schaften Privilegien zur Benutzung der Anlagen ertheilt seien, der Privatverkehr Nordenham's leiden müsse. Wenn man auf die Zukunft jenes Platzes bedacht sein und vielleicht noch weitere Gesellschaften heranziehen wolle, so dürfe das nicht wieder auf Kosten des Privatverkehrs geschehen. Andererseits werde aber Nordenham, wenn der Lloyd es verlassen habe, auf den Privatverkehr angewiesen sein. Wenn bis dahin ein Schatten auf Nordenham geworfen werde, so könne dieses dadurch erheblich geschädigt werden. Es sei einmal die Basis gelegt, die eine gesunde Entwicklung des Platzes für die Zukunft garantire; man dürfe daher auf dem einmal betretenen Wege nicht innehalten.

In der gestrigen Verhandlung sei zwar mitgetheilt worden, daß in letzter Zeit ein geringer Rückgang in der Tonnenzahl der in Nordenham verkehrenden Schiffe eingetreten sei. Eine Uebersicht über den Schiffsverkehr ergebe aber, wie großartig sich dieser gerade in der ersten Zeit nach Schaffung der letzten Pieranlagen gehoben habe, indem dort im Jahre 1890: 362, dagegen 1891: 1833 Schiffe angelegt hätten. Hätte man jene Pieranlagen nicht gehabt, wie wäre es dann möglich gewesen, einen derartigen Verkehr heranzuziehen? Gerade die Piers hätten also den Handel belebt und gehoben. Wenn in den letzten Jahren wieder ein Rückgang zu konstatiren sei, so dürfe man dies nicht den speciellen Verhältnissen Nordenham's zur Last legen. Auch andere, größere Hafenplätze hätten einen Rückschlag erlitten, Handel und Verkehr lägen überall etwas darnieder, und es würde zu verwundern sein, wenn dies nicht auch auf Nordenham, das noch in der Entwicklung begriffen sei, eine Rückwirkung ausüben sollte, wobei noch zu bedenken sei, daß wir in Nordenham weder Docks noch Häfen, sondern nur Piers hätten.

Er bitte in erster Linie, den Regierungsantrag anzunehmen. Sollte dieser aber abgelehnt werden, so beantrage er, den Regierungsantrag sammt den Ausschußanträgen zur nochmaligen Berathung an den Eisenbahnausschuß zurück zu verweisen.

Berichterstatter **Abg. Hoyer**: Die Sache sei im Ausschusse und im Plenum so ausführlich behandelt worden, daß er nicht wüßte, welchen Erfolg eine Zurückverweisung an den Ausschuß haben könnte. Mit den Summen, die der heute gestellte Regierungsantrag umfasse, habe sich der Eisenbahnausschuß auch bereits beschäftigt, und auch die Minderheit habe die betreffenden Ansätze für zu hoch befunden.

Der Zurückverweisungsantrag wird abgelehnt.

**Abg. Iken**: Er sehe sich doch veranlaßt, dem Regierungs-Commissar auf seine Ausführungen bezüglich der dem Landeskulturfonds berechneten Preise zu entgegnen, —

**Präsident**: Wenn nicht etwa der Landtag einen dahin gehenden Beschluß fassen sollte, könne er dem Abgeordneten hierzu das Wort nicht ertheilen.

**Abg. Iken** verzichtet darauf auf das Wort.

**Abg. Schulze**: Der **Abg. Jürgens** habe sich in seiner gestrigen Rede im wesentlichen mit seinen (Redners) Ausführungen beschäftigt. Im ersten Augenblicke habe ihm dies schmeichelhaft erscheinen können; leider sei dieses Gefühl im Laufe der Rede aber sehr getrübt worden. Der **Abg. Jürgens** habe nämlich nicht seine sachlichen Gründe be-

kämpft — eben so wenig wie diejenigen des **Abg. Groß**, — sondern sich lediglich gegen einige wenige Bemerkungen gewandt, die zur Sache selbst nicht gehörten. Wenn **Abg. Jürgens** gesagt habe, es komme lediglich auf den Standpunkt an, den der einzelne Abgeordnete einnehme, so glaube er, daß man den Standpunkt in dieser Frage nicht heranziehen dürfe. Wenn er eine wohlwollende Behandlung der Angelegenheit in Anspruch genommen habe, so habe er dies nicht in dem vom **Abg. Jürgens** untergelegten Sinne aufgefaßt haben wollen, sondern nur gemeint, daß sich die Herren, die dem Handel und Verkehr ferner ständen, sich der Frage wohlwollend gegenüberstellen möchten. Wenn übrigens der **Abg. Jürgens** auf seine (Redners) sachlichen Ausführungen nicht weiter eingegangen sei, so könne er sich hierüber nur freuen; denn er schließe daraus, daß derselbe nicht im Stande gewesen sei, sie zu widerlegen.

Er sei nach wie vor der Meinung, daß auch die Anlegung der Geleise und der Bau des Getreidespeichers im Interesse des Verkehrs wünschenswerth sein würde. Schon an sich würde die Errichtung eines Getreidespeichers eine sehr rentable Anlage sein. Es komme aber hinzu, daß auch andere Hafenplätze an Rajen und Geleisen belegene fiskalische Schuppen hätten, unter deren Mangel also der Verkehr Nordenham's erheblich leiden würde. Außerdem würde die Hafenverwaltung die Sache besser in der Hand behalten. — Indessen wolle er die Sache nicht weiter verfolgen; er sehe ein, daß Schuppen und Geleise verlorene Positionen seien. Um deren Kosten reduciren sich also der geforderte Betrag. Da er nun aber wünsche, daß wenigstens etwas erreicht werde, und da er es für das Allerwichtigste halte, daß eine einheitliche Raianlage geschaffen werde, so sage er sich von dem Minderheitsantrage los und werde für den heutigen Regierungsantrag stimmen.

**Reg.-Com. Eisenbahndirectionspräsident von Mühlenfels**: Wenn die **Abg. Hoyer** und **Groß** die Kostenanschläge als zu hoch dargestellt hätten und der **Abg. Groß** sich hierfür namentlich auch auf die Kosten der Braker Pieranlagen berufen habe, so müsse er erwidern, daß man sich mit den Anlagen hinsichtlich der Konstruktion an die fertigen Piers anschließen müsse, daher auf die Braker Verhältnisse nicht zurückgreifen dürfe. Er wolle auch zugeben, daß die geforderten 200 500 *M.* vielleicht noch eine Einschränkung erfahren könnten. Z. B. würde, wenn die Schuppen- und Geleisanlagen aus dem Plane fortfielen, möglicherweise in Bezug auf die Zahl der Verbindungsbrücken eine Ermäßigung von 3 auf 2 eintreten können. Auch werde es vielleicht möglich sein, den Pierbau selbst billiger herzustellen als er veranschlagt sei, da man jetzt mehr Erfahrung habe, als bei den früheren Pierbauten. Der Landtag könne das Vertrauen haben, daß so billig gebaut werden werde, wie nur möglich; aber solide müsse unbedingt gebaut werden. Soweit es nicht auf Kosten der Solidität zu geschehen brauche, werde die größte Sparsamkeit geübt werden; davon könne der Landtag sich überzeugt halten.

**Abg. Jürgens**: Er habe das Wort nur zu einer persönlichen Bemerkung ergriffen. Aus seiner Nachbarhaft heraus sei ihm schon vorher mitgetheilt worden, heute bekomme er etwas auf den Kopf; er sei aber glücklicherweise



von der Natur so begünstigt, daß er etwas vertragen könne. — Der Regierungsrath Becker habe nun auf seine (Redners) gestrige Aeußerung, der fortwährende Apell an das Wohlwollen erwecke den Anschein, als ob dieses Wohlwollen mangelnde Gründe erzeuget solle, zurückgegriffen, habe sich dabei aber in einem Irrthume befunden; er (Redner) habe diese Aeußerung überhaupt gar nicht in Bezug auf Maßnahmen der Staatsregierung, sondern nur in Bezug auf Bemerkungen von Mitgliedern des Landtages gemacht. — Auf die vorherigen Ausführungen des Abg. Schulze sehe er sich kaum veranlaßt einzutreten. Er setze von vornherein bei jedem Abgeordneten voraus, daß er jede Vorlage und ihre Begründung einer wohlwollenden Prüfung unterziehe, und diesen Grundsatz beobachte er selbst auch. — Abg. Schulze habe sodann gemeint, er sei auf seine sachlichen Gründe nicht weiter eingegangen. Demgegenüber verweise er auf das, was er gestern bereits bemerkt habe, daß man im Landtage die Fachkenntnisse zur Beurtheilung der rein technischen Seite der Angelegenheit nicht besitze. Er habe jedoch seinen ablehnenden Standpunkt damit motivirt, daß für die Anlagen zur Zeit kein Bedürfniß vorliege und daß ein außerordentlich großer Rückgang des Schiffsverkehrs in Nordenham eingetreten sei. Das seien seine Gründe, und er überlasse es dem Urtheile des Landtages, ob sie sachlich seien oder nicht. Daß die Staatsregierung auch Gründe vorgebracht habe, habe er nicht bezweifelt; ob er von diesen Gründen aber überzeugt sei oder nicht, das sei seine Sache.

Ein Antrag des Abg. Burlage auf Schluß der Debatte wird angenommen.

Zu einer persönlichen Bemerkung erhält das Wort

Abg. **Jaspers:** Inwiefern seine Bemerkung persönlicher Natur sei, wolle er gleich motiviren. Er sehe sich zu dieser Bemerkung veranlaßt, weil sich der Minister unter Nennung seines Namens auf eine gestrige Aeußerung von ihm bezogen habe. Der an dieser geübten Kritik gegenüber wolle er nur feststellen, daß er lediglich an die Bemerkung des Abg. Hoyer, daß das Vorgehen der Staatsregierung kein planmäßiges gewesen sei, die allgemeinere Ausführung angeknüpft habe, daß bei jedem Wechsel in der Person des leitenden Beamten die Kontinuität der Pläne und zwar der technischen Pläne unterbrochen werde. Anders sei es bei den administrativen Plänen. Daß diese bei Nordenham gescheit hätten, habe er nicht behauptet. Es sei ihm im Gegentheil wohl bekannt, daß solcher Plan bestanden habe. Wenn der Minister trotzdem gemeint habe, er habe die fragliche Bemerkung auch auf den administrativen Plan bezogen wissen wollen, so könnte das nach dessen Kenntniß der Verhältnisse die Vermuthung entstehen lassen, als ob er (Redner) wider besseres Wissen jene Bemerkung gemacht habe. Dem habe er entgegentreten wollen, und das sei das Persönliche in seiner Bemerkung.

Seine Excellenz Minister **Jansen:** Die vom Abg. Jaspers angedeutete Vermuthung habe ihm durchaus fern gelegen. Er habe aber dessen frühere Aeußerung so verstanden, als habe sich der Vorwurf nicht planmäßigen Vorgehens auch auf die Nordenhamer Anlagen beziehen sollen.

Das Schlußwort erhält zunächst der

Berichterstatter der Minderheit Abg. **Groß:** Er habe geglaubt, sich ganz kurz fassen zu können, müsse nach einigen

in der Debatte gefallenem Aeußerungen aber doch noch etwas weiter ausholen.

Was zunächst den beabsichtigten Bau eines Schuppens betreffe, so habe sich der Minister darauf bezogen, daß außer dem Seegüterschuppen später nach Beschluß des Landtages noch ein weiterer Schuppen hergestellt sei. Dieser Schuppen habe aber eine merkwürdige Vergangenheit. Es habe sich um beim Bahnhof Oldenburg entbehrlich gewordene Torfschuppen gehandelt, die, als der Landtag nicht versammelt gewesen sei, nach Nordenham geschafft und dort zu Lagerräumen hergerichtet worden seien. Der Landtag habe hierzu freilich seine nachträgliche Genehmigung erteilt; es sei ihm aber zweifelhaft, ob derselbe von vornherein seine Zustimmung gegeben haben würde. — Was der Abg. Schulze wegen des Baues fiskalischer Speicher gesagt habe, würde er (Redner) wohl unterschreiben können, wenn dieser Grundsatz von vornherein durchgeführt worden wäre. Wenn der Staat Schuppen baue, so sei das an und für sich für den Privatverkehr sehr günstig, da die Privaten Lagerstellen zu nicht theuren Miethen erhielten und für Herrichtung von Speichern ihr eigenes Kapital nicht festzulegen brauchten. In Nordenham sei dies von Anfang an nicht geschehen. Dort habe der Staat zunächst nur den Seegüterschuppen, der einen ganz anderen Zweck habe, gebaut. Durch Privatthätigkeit seien dann andere Lagerspeicher errichtet worden. Jetzt dürfe der Staat nun nicht wieder dazwischen treten und den Privaten Konkurrenz machen.

Der Regierungsrath Becker habe gemeint, seine Ausführungen wegen der Kostenanschläge hätten keine Widerlegung gefunden. Er (Redner) habe gestern doch nachgewiesen, daß 46 000 *M.* gespart werden könnten. Da nach den Mittheilungen des Eisenbahndirektionspräsidenten nicht nur 15 000 *M.*, wie er angenommen, sondern 26 000 *M.* am Material zu sparen seien, so erhöhe sich jener Betrag noch um die Differenz. — Und, wenn der Regierungsrath Becker ferner behauptet habe, daß bei gleicher Wassertiefe der Braker Pier erheblich niedriger sei, als der Nordenhamer, so habe er (Redner) dem gegenüber dargelegt, daß der Braker Pier nur 50 cm niedriger sei und daß dieser Unterschied ausgeglichen werde durch eine größere Wassertiefe. — Er glaube doch, daß dadurch die Ausführungen des Regierungs-Commissars schlagend widerlegt seien.

Die Minorität des Ausschusses würde daher an sich die projektierte Pieranlage bewilligt haben; sie sei aber überzeugt, daß sie erheblich billiger, als veranschlagt, herzustellen sein würde. Das Material werde billiger sein, als es bei dem Bau des früheren Piers und als es in Brake gewesen sei. Die Arbeiten in Brake seien zum Theil von Nordenhamer Unternehmern ausgeführt worden; warum sollten sie nun in Nordenham selbst ein Viertel mehr kosten?

Er bitte, aus diesen Gründen dem Minderheitsantrage zuzustimmen und die beiden anderen vorliegenden Anträge abzulehnen.

Berichterstatter der Mehrheit Abg. **Hoyer:** Der Abg. Groß habe ihn gestern zu belehren versucht, daß zur Bemessung des Schiffsverkehrs nicht die Anzahl der Schiffe, sondern die Tonnenzahl ins Gewicht falle. Das müsse er



für die vorliegende Frage bestreiten. Wenn es sich darum handle, ob neue Anlageplätze erforderlich seien, dann könne es doch nur auf die Zahl der Schiffe ankommen. Vier größere Segelschiffe könnten unter Umständen weniger Tonnengehalt haben als ein großer Dampfer, hätten aber trotzdem erheblich mehr Platz zum Löschen nöthig.

In der zweiten Versammlung des XXIV. Landtages habe er die für Nordenham aufgewandten Mittel auf 4 Millionen Mark berechnet. Nach den gestrigen Mittheilungen des Regierungs-Commissars stellten sie sich noch etwas höher. Wenn der Regierungs-Commissar dann weiter behauptet habe, es finde eine Verzinsung statt, so müsse er das bis zu einem gewissen Maaße anerkennen; er berechne aber die Zinsen nur auf 2,9 %, und das sei auch nur die Bruttoverzinsung, von der die jährlichen persönlichen Ausgaben noch abgingen. Von Hafenanlagen könne man überall fast in keinem Fall eine direkte Verzinsung erwarten.

Abg. Groß habe gestern darauf hingewiesen, daß der Vertrag mit dem Lloyd nur bis 1899 laufe, und daß man mit dem Ausbau der Anlagen nicht bis dahin warten dürfe. Das wolle die Ausschuhmehrheit aber auch ja gar nicht. Er habe schon gestern erklärt, daß er, sobald das thatsächliche Bedürfnis für die Verbindung der beiden Piers nachgewiesen werde, der erste sein werde, der einer derartigen Vorlage zustimme. — Abg. Jaspers habe gesagt, nachdem in Nordenham so viel Geld hineingesteckt sei, müßten wir auch noch mehr hineinstecken und dürften den richtigen Augenblick hierzu nicht verpassen. Dessen sei sich auch die Mehrheit des Ausschusses wohl bewußt; sie glaube eben, daß man von einem Verpassen des richtigen Augenblicks nicht reden könne, weil nach ihrer Meinung zur Zeit das Bedürfnis für die Verbindung nicht nachgewiesen sei.

Seine Behauptung, daß die Staatsregierung bezüglich der Nordenhamer Anlagen nicht nach einem einheitlichen Plane verfahren habe, sei vom Minister bestritten worden. Insbesondere habe derselbe auf seine Bemerkung, daß, wenn ein einheitlicher Plan vorgelegen hätte, die Köpfe der Piers von vornherein in einer geraden Linie angelegt worden wären, geantwortet, daß hierbei Sparjamkeitsrückichten maßgebend gewesen seien. Daraus gehe aber gerade hervor, daß es an einem einheitlichen Plane gefehlt habe. Bei dem Vorhandensein eines solchen wären die Sparjamkeitsrückichten eben nicht angebracht gewesen. — Wenn der Minister ferner das Vorgehen der Staatsregierung als ein klares und zielbewußtes bezeichnet habe, so müsse er das gleichfalls bezweifeln. Für die Vorgänge bezüglich der Schrammschen und Rodenbergschen Schuppen treffe das jedenfalls nicht zu; die habe der Staat nachher nothgedrungen wegkaufen müssen.

Wenn vom Minister endlich gesagt worden sei, das gegenwärtige Projekt bedeute den letzten Schritt zur Vollständigung der Nordenhamer Anlagen, so glaube er (Redner) das nicht. Schon jetzt habe er allerlei von großen Projekten munkeln gehört, wie von einer fliegenden Brücke nach Bremerhaven und dergl. Auch wenn das jetzt verlangt bewilligt sei, würden die Nordenhamer immer noch wieder mit Petitionen kommen. So habe er schon neulich in der Zeitung den Nothschrei gelesen, daß eine Verlängerung

des Lloydpiers nach Norden im Interesse des Nordenhamer Schiffahrtsverkehrs unbedingt erforderlich sei.

Wir dürften nicht länger nur der Nothbehelf für einzelne große Gesellschaften sein. Wenn wirklich eine Zunahme des Schiffsverkehrs in Nordenham die Erweiterung der Anlagen nöthig mache, werde die Mehrheit des Ausschusses mit Freuden dafür eintreten. Vorläufig müsse man eine abwartende Stellung einnehmen. Er beantrage namentliche Abstimmung über den Mehrheitsantrag.

Der Antrag der Ausschuhmehrheit:

Der Landtag wolle die Vorlage der Großherzoglichen Staatsregierung — Anlage 5 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894 — zur Zeit ablehnen, wird mit 19 gegen 11 Stimmen angenommen.

Mit Ja stimmen die Abgeordneten Rückens, Meyer, Quatmann, Roggemann, Koter, Wallrichs, Weber, Wenke, Zerhusen, Alfs, Bencke, Burlage, Dohm, Feldhus, Hanken, zur Horst, Hoyer, Iken und Jürgens.

Mit Nein stimmen die Abgeordneten Möhlmann, Plagge, Purper, Schröder, Schulze, Wilken, Gross, Hansing, Huchting, Jaspers und Jungbluth.

Es fehlen die Abgeordneten Köhler, Lübben, Wallroth und Heinz.

Mit der Annahme des Mehrheitsantrages sind der Minderheitsantrag und der Regierungsantrag beseitigt.

Der in der gestrigen Sitzung eingebrachte Ausschuhantrag (betr. die bezüglich Nordenhams mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft und mit der Deutsch-Amerikanischen Petroleum-Gesellschaft abgeschlossenen Verträge) findet Annahme.

II. 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 Kanal.

Für den beurlaubten Abg. Lübben übernimmt die Berichterstattung

Abg. **Groß**: Der Ausschuh beantrage:

Der Landtag wolle die zum Umbau der Brücken erforderlichen Beträge von *M.* 45 000,— und *M.* 83 000,— für 1895 zu Lasten des Eisenbahnbaufonds bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß die gedachten Summen, soweit erforderlich, für Rechnung des Eisenbahnbaufonds aufgebracht werden.

Wenn der Ausschuh diesen Antrag stelle, so sei er nicht in der Lage gewesen, die Höhe der Kostenanschläge zu prüfen, habe sich vielmehr mit der Erklärung der Eisenbahnverwaltung begnügen müssen, daß sie sorgfältig aufgestellt und geprüft seien. Bezüglich der Brücke über die Ollen sei weiter nichts zu bemerken. Das Projekt des Umbaus der Brücke über den Moorriemer Kanal sei wesentlich dadurch mit hervorgerufen, daß die Lage der Bahn eine nicht ganz glückliche Kurve auf der Brücke selbst



mit sich bringe; diese solle jetzt dadurch beseitigt werden, daß man das Bahnplanum selbst auf 660 m Länge verlege.

**Abg. Jaspers:** Wenngleich seine gestrigen Bemerkungen über das Verhältniß des Eisenbahnbaufonds zur Betriebskasse hier nur ein geringeres Interesse beanspruchen könnten, so hege er die geäußerten principiellen Bedenken doch auch bezüglich der gegenwärtigen Vorlage. Auch vor drei Jahren seien 800 000 *M.* zu Lasten der Betriebskasse angeliehen; erst nach zwei Jahren seien sie in den Baufonds übergeschlüpft, ohne daß die Genehmigung des Landtages zu der Ueberführung besonders beantragt sei. Was vor drei Jahren angängig gewesen sei, werde jetzt auch möglich sein. — Er fasse die in Betracht kommende Bestimmung des Gesetzes vom 13. März 1891 nicht so auf, daß alle Mittel für Ergänzungen für Rechnung des Eisenbahnbaufonds angeliehen werden müßten; das Gesetz gebe nur eine Ermächtigung hierzu. Im Artikel 4 Abs. 1 heiße es dort: „... 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.“ Mit seinem gestrigen diesbezüglichen Antrage habe er zwar keinen Erfolg gehabt; er möchte aber um Belehrung bitten, ob Brückenbauten, wie die hier in Frage stehenden, auch unter den genannten Artikel fielen.

**Reg.-Com. Regierungsrath Becker:** Was die Bemerkung des Abg. Jaspers betreffe, daß die für Rechnung der Betriebskasse angeliehenen 800 000 *M.* zur Vermehrung des Wagenparks, ohne daß die Genehmigung des Landtages beantragt sei, in den Eisenbahnbaufonds hinübergeschlüpft seien, so sei dieser Ausdruck nicht schön; er sei aber auch nicht zutreffend. Er wolle in dieser Beziehung nur auf die Verhandlungen betreffs des Voranschlags der Eisenbahnbetriebskasse für die Finanzperiode 1894/96 verweisen. In Anlage Q zu dem letzteren heiße es:

„In der eingestellten Ausgabe — 52 000 *M.* — ist die Summe der Zinsen für das zum Zwecke der Vergrößerung des Wagenparkes aufgewendete Kapital . . . . nicht mit enthalten, indem die Zustimmung des Landtages zu der hiermit beantragten Maßnahme angenommen wird, daß die bisher aus dieser Position — Pos. 134 des Voranschlags der Eisenbahnbetriebskasse für die Finanzperiode 1891/93 — bestrittenen Zinsen des gedachten Anlagekapitals (3½ % von 800 000 *M.*) mit jährlich 28 000 *M.* zweckmäßiger aus dem Eisenbahnbaufonds Deckung erhalten, zumal diesem die Ueberschüsse der Eisenbahnbetriebskasse nach Abführung des der Landeskasse begleichenden Betrages zufließen und daher bei Beibehaltung der bisherigen Zinsendeckung die aus der Eisenbahnbetriebskasse an den Eisenbahnbaufonds abzuführenden Ueberschüsse sich um den Betrag der erwähnten Zinsen vermindern.“

Und in seinem Berichte hierzu habe der Eisenbahnausschuß erklärt, daß er „gegen die vorläufige Verzinsung dieser Summe aus dem Baufonds keine Einwendungen zu

machen habe, sich jedoch vorbehalte, bei seinem Bericht über die zu erwartende, den Baufonds betreffende, Vorlage darauf zurückzukommen.“ — Auf die Anfrage des Abg. Jaspers, ob auch Brückenbauten nach dem Gesetze hierher gehörten, könne er gleichfalls auf das Schreiben der Staatsregierung, betr. den Voranschlag der Eisenbahnbetriebskasse vom 2. November 1893 verweisen. Danach sei der Titel VII der Ausgaben der Betriebskasse („Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen (Vermehrungen) und Verbesserungen“) nach oben wie nach unten hin durch bestimmte Summen abgegrenzt. Es sei eben schwierig, zu unterscheiden, was Unterhaltung, was Ergänzung und was Zuwachs sei. Deshalb habe man als Grenze die Anschlagssumme genommen und vorgeschlagen, daß Ergänzungen und Erweiterungen bis zum veranschlagten Höchstbetrage von 40 000 *M.* der Betriebskasse, darüber hinausgehende aber dem Baufonds zur Last fallen sollten. Bei diesem Vorschlage habe sich die Staatsregierung in dem erwähnten Schreiben ausdrücklich auf den Artikel 4 des Gesetzes vom 13. März 1891 bezogen, und mit dieser Beordnung habe sich der Eisenbahnausschuß in seinem damaligen Berichte einverstanden erklärt. Im vorliegenden Falle handle es sich nun um Erneuerungen, die auf mehr als 40 000 *M.* veranschlagt seien.

**Berichterstatte Abg. Groß:** Im Ausschusse sei auch zur Sprache gekommen, daß der Umbau der Brücken nur eine zur Erhaltung der Bahn nothwendige Erneuerung sei und streng genommen aus Betriebsmitteln bestritten werden müßte. Man habe dann aber erwogen, daß, nachdem der Landtag vor Weihnachten schon seine Zustimmung dazu gegeben habe, daß die Scheidung nach der Höhe der Anschlagssumme erfolgen und 40 000 *M.* die Grenze bilden sollten, man auch jetzt nicht anders könne, als es bei dieser Beordnung zu belassen.

**Abg. Jaspers:** Wenn er hätte vermuthen können, daß der Ausdruck „hinübergeschlüpft“ Anstoß erregen werde, würde er gern einen anderen dafür gewählt haben. Es sei nun aber schon im vorigen Jahre dem außerordentlichen Landtage mit Schreiben der Staatsregierung vom 15. Januar 1893 eine Uebersicht über die bisherigen Verwendungen für den Baufonds zugegangen und bereits in dieser Uebersicht fänden sich die mehrerwähnten 800 000 *M.* zur Vergrößerung des Wagenparkes. Darauf habe sich das Wort „hinübergeschlüpft“ bezogen.

Er lege übrigens, wie schon angedeutet, keinen Werth darauf, ob die hier in Frage stehenden Summen vom Baufonds oder von der Betriebskasse verzinst würden; er habe nur die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen wollen, darauf hinzuweisen, daß der jetzige Zustand keine befriedigende Regelung zu nennen sei. Die Grenze von 40 000 *M.* bedeute eine grundsätzliche Unterscheidung nicht; letztere könne man nur daraus herleiten, zu welchen Zwecken die betreffenden Ergänzungen dienten. Eine solche Scheidung begegne vielleicht praktischen Schwierigkeiten, und wohl nur deshalb habe man zu dem Nothbehelf der Abgrenzung nach der Anschlagssumme gegriffen. Diese Abgrenzung sei aber nicht nur ein Nothbehelf, sie sei auch unrichtig, indem sie gegen das Gesetz, das den Baufonds geschaffen habe, verstoße. Wenn man daher eine grundsätzliche Unterscheidung bei-



behalten wolle, sei es nothwendig, eine andere Gesetzesregelung eintreten zu lassen. Es sei aber sehr die Frage, ob es wirklich richtig sei, daß wir gar keinen Betriebsfonds hätten; wir zwängen dadurch die Betriebskasse, Anleihen zu machen, auch wenn es sich um bloße Reparaturen handle.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Wenn diese Anregung der einzige Zweck der Ausführungen des Vorredners gewesen sei, so habe er (Redner) schon gestern in Aussicht gestellt, daß die Staatsregierung eingehend erwägen werde, wie sich in Zukunft die Verhältnisse des Eisenbahnfonds zu gestalten haben würden; zur Zeit sei der Boden durch das Gesetz gegeben. Bei Schaffung des Baufonds habe man nicht ahnen können, daß derselbe so viel werde in Anspruch genommen werden. Nachdem dies aber eingetreten sei, werde es an einer eingehenden Prüfung nicht fehlen.

Abg. **Soyer**: Wenn der Abg. Jaspers das in Anwendung gebrachte Prinzip der Abgrenzung zwischen Baufonds und Betriebskasse als verkehrt bezeichnet habe, so sei im Ausschußberichte ausdrücklich erwähnt, daß auch im Ausschusse Erwägungen angestellt seien, ob es nicht richtiger sei, die Kosten nach der Art der Anlagen auf die beiden Kassen zu vertheilen. Man habe aber hiervon abgesehen, nachdem der Regierungs-Commissar erklärt habe, daß eine Abgrenzung, wie die von der Staatsregierung vorgeschlagene, bei allen übrigen Bahnen Deutschlands üblich sei. Es wäre richtiger gewesen, wenn der Abg. Jaspers seine Bedenken bei den Berathungen über den Voranschlag der Betriebskasse angebracht hätte; dadurch, daß der Landtag diesen angenommen habe, habe er jenes Prinzip gewissermaßen anerkannt.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

### III. Bericht des Eisenbahnausschusses über Anlage 8 zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend die Verbesserung der Landungsanlagen auf Bahnhof Elsfleth,

Berichterstatter Abg. **Wallrichs**: Dem Eisenbahnausschusse hätten drei Pläne vorgelegen. Der von der Staatsregierung zunächst vorgelegte Plan schlage vor, einen Theil der Kaimauer bis auf ordinäres Niedrigwasser abzubauen und damit die Anlegung eines vorläufig eingleisigen Längspiers von 160 m Länge und 4 m Breite ins Werk zu setzen; die Gesamtkosten hierfür seien auf 136 000 *M.* veranschlagt. Zugleich seien dem Ausschusse noch zwei Entwürfe vorgelegt worden, von denen der eine einen Kostenaufwand von 35 000 *M.*, der andere einen solchen von 60 000 *M.* vorsehe. Das Nähere über diese Entwürfe sei in kurzen Umrissen im schriftlichen Ausschußberichte niedergelegt. Für den letztgenannten Entwurf habe sich der Ausschuß entschieden, weil er einen Zustand schaffe, der nach seiner Ansicht genügend sei. Dieser Entwurf wolle nämlich, daß der beschädigte Theil der Ufermauer bis auf den Pfahlrost abgebrochen, letzterer durch Nachfügen von Pfählen u. s. w. verstärkt und eine bessere Unterfestung und Hinterfüllung der Mauer bis zur Schienenunterkante hergestellt werde. Der Ausschuß habe daher beschlossen, zu beantragen:

Der Landtag wolle die Kosten für die Verbesserung der Landungsanlagen auf Bahnhof Elsfleth, bestehend in der Wiederherstellung der übergewichenen

Ufermauer, bis zur Summe von 60 000 *M.*, soweit erforderlich, für das Jahr 1895 zu Lasten des Eisenbahnfonds bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß dieselbe im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnfonds aufgebracht werde.

Er sei zu folgendem Zusatzantrage ermächtigt:

Es wird beantragt: dem Ausschußantrage noch die Worte hinzuzufügen: „im Uebrigen aber die Vorlage ablehnen“.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: So dankbar die Staatsregierung auch sei, daß der Ausschuß die Summe, für die die Kaimauer in Elsfleth wieder aufgerichtet werden könne, zur Bewilligung empfehle, so müsse er den Ausführungen des Vorredners gegenüber doch der Annahme entgegengetreten, als habe die Staatsregierung drei Pläne vorgelegt; die Regierung habe vielmehr nur einen Antrag, nämlich den in der Anlage 8 zum Schreiben vom 16. Januar 1894 enthaltenen, auf Bewilligung von 136 000 *M.* eingebracht. Im Ausschusse sei dann zur Sprache gekommen, daß von der Eisenbahnverwaltung noch zwei Entwürfe über die Wiederherstellung der Kaimauer angefertigt seien, die die geringeren Endsummen von 35 000 bezw. 60 000 *M.* ergäben. Der Ausschuß habe dann an den Regierungs-Commissar das Ersuchen gerichtet, diese vorzulegen. Dies sei geschehen. Er wolle hier nun nochmals darauf hinweisen, daß diese Entwürfe keine durchgearbeiteten Pläne seien und noch der Prüfung, vor allem in technischer Beziehung, bedürften. Erst diese technische Prüfung könne über die Möglichkeit der Ausführung entscheiden. — Die Staatsregierung strebe die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse an, nicht lediglich die Erhaltung der bestehenden Anlagen, wie sie die beiden nachträglich vorgelegten Entwürfe ermöglichten; diese hätten in erster Linie den Schutz des Bahnhofes Elsfleth im Auge. Er bitte daher, die ursprüngliche Vorlage der Staatsregierung aufrecht zu erhalten, namentlich in Hinblick auf die wirklich großen Einnahmen, die der Staat aus dem Elsflether Schiffsverkehr ziehe. Hauptsächlich handle es sich hier um den Transport von Steinen, die vom Piesberge kämen. Die Gesamtbruttoeinnahme hieraus habe in den Jahren 1888/92 495 859,40 *M.* betragen. Auch jetzt seien wieder neue Steintransporte angemeldet. Diese würden immer bleiben, da sie zur Unterhaltung bestehender Anlagen, vielleicht auch zu Neuanlagen auf Helgoland nöthig seien. Ein hinreichender Verkehr stehe also in Aussicht, und das sei Grund genug, den Regierungsantrag anzunehmen.

Abg. **Schröder**: Er habe schon in früheren Landtagen darauf hingewiesen, daß durch die Bahnhofsgelände dem Schiffsverkehr die besten Plätze weggenommen seien, und habe gewünscht, daß die Eisenbahnverwaltung die Initiative ergreifen möge, dieser Schädigung entgegen zu wirken. Deshalb habe ihn die Regierungsvorlage um so angenehmer berührt. Leider habe nun der Eisenbahnausschuß eine abweichende Stellung einnehmen zu sollen geglaubt. Es sei seines Erachtens aussichtslos, dem mit einem Antrage entgegen zu treten, andererseits wolle er aber auch seiner Freude darüber Ausdruck geben, daß wenigstens 60 000 *M.* zur Erhaltung der Elsflether Schiffsanlagen in Aussicht

genommen werden sollten, und er hege die Hoffnung, daß, wenn die alte Mauer wieder hergestellt werde und die ganze Strecke voll ausgenutzt werden könne, damit dem Schiffsverkehr ziemlich ausgiebig geholfen sei.

Jetzt lägen im Fahrwasser vor der Raimauer große Steinklippen, die das Anlegen verhinderten und an verschiedenen Stellen die Benutzung der Mauer überhaupt unmöglich machten. Nach dem Ausschußberichte sollten diese Steine bei der Entladung der Waggonen in die Schiffe ins Wasser gefallen sein, der Volksmund wolle aber wissen, sie seien absichtlich bei Nacht und Nebel in den Fluß gesenkt, um die Fundamente der Mauer zu sichern. Er wolle darauf aufmerksam machen, daß, bevor diese Risse nicht beseitigt seien, die Herstellung der Anlagen in der ganzen Ausdehnung nicht möglich sein werde.

Abg. **Groß**: Er befinde sich in der fatalen Lage, zum zweiten Male gegen eine von der Staatsregierung im Interesse des Schiffsverkehrs vorgeschlagene Anlage sprechen zu müssen. Bezüglich des Nordenhamer Projektes habe ihn die zu hoch veranschlagung dazu genöthigt, und hier könne er nun wieder den Plan der Regierung nicht gutheißen. Er sei der Ansicht, daß für den Elsflether Verkehr die Herstellung der Raimauer vollständig genüge und es einer Pieranlage nicht bedürfe. Er schwärme überhaupt nicht für Pierbauten, die er als einen Nothbehelf betrachte. In Nordenham sei die Errichtung einer Mauer wegen der Wassertiefe nicht gut zugänglich gewesen; auch in Brake würde sie sich erheblich viel theurer gestellt haben. In Elsfleth hätten wir nun einmal eine Mauer. Freilich habe diese — wie sich der Abg. **Iken** bei der Besichtigung ausgedrückt habe — den glücklichen Einfall gehabt, sich landwärts zur Ruhe zu legen. Sie müsse daher gründlich wiederhergestellt werden, und zwar namentlich in ihrem nördlichen Theile, damit sie nicht durch Steine geschützt zu werden brauche. Diese Steine seien nicht bei Nacht und Nebel, sondern am hellen Tage in der ausgesprochenen Absicht in den Fluß geworfen, um die Mauer zu stützen. In Folge dessen seien aber 230 m der nördlichen Mauer dem Verkehr vollständig entzogen. Ehe die Staatsregierung daher mit Pierbauten im Strome komme, möge sie zunächst darauf Bedacht nehmen, daß die Raimauer wieder in Ordnung komme. Wenn man 162 m mit 60 000 *M.* herstellen könne, dann werde die Befestigung der alten Mauer auch nicht viel mehr kosten. So sei es also nicht schwer, die ganze Mauer in einer Länge von 400 m in verkehrsguten Zustand zu bringen. Eine Raimauer von 400 m, ja auch wohl eine von 200 m genüge aber vollständig für den Elsflether Verkehr, der ja leider sehr gering sei. Im Jahre 1892 habe er sich nur auf etwas über 7000 Tonnen belaufen; davon entfielen noch 2 bis 3000 auf den Privatpier der Sägemühle von Rehnaber u. Co., der Rest bestehe zum größten Theil aus Leichten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hanja, welche dort Material für die Befestigung Helgolands geladen hätten. Für diesen Verkehr würden daher vorläufig auch 162 m Raje genügen, vorausgesetzt, daß sie sich in einem Zustande befänden, daß sie dem Schiffsverkehr dienen könnten.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Die Vorredner hätten der Staatsregierung die Ueberzeugung nicht verschaffen können, daß die Vorlage nicht das Zweckmäßigste träge.

Zweifellos sei das Projekt der Staatsregierung vollkommener, als das mit 60 000 *M.* auszuführende. — Die Steinriffe würden auf jeden Fall entfernt werden müssen, ob sie nun absichtlich oder unabsichtlich in den Fluß gekommen seien. Ob es aber möglich werde, dadurch eine genügende Wassertiefe zu erreichen, sei zweifelhaft, es könne aber versucht werden.

Abg. **Groß**: Er habe noch verabsäumt zu bemerken und wolle es jetzt nachholen, daß es richtig sei, daß dem Ausschusse nur ein Antrag der Regierung vorgelegen habe und die beiden übrigen Entwürfe ihm nur nachrichtlich mitgetheilt seien. Es sei dem Ausschusse deshalb auch nicht unbedenklich gewesen, die Summe von 60 000 *M.* einzustellen, ohne daß der betreffende Entwurf revidirt sei. Der Ausschuß habe sich jedoch hierzu entschlossen in der Ueberzeugung, daß der gegenwärtig in Elsfleth herrschende Zustand ganz unhaltbar sei und unter allen Umständen Schritte gethan werden müßten, um den Einsturz der Mauer zu verhindern.

Abg. **Schröder**: Den Regierungs-Commissar müsse er dahin berichten, daß er (Redner) ausdrücklich anerkannt habe, daß auch ihm die Regierungsvorlage das Richtige zu treffen scheine und daß er nur in Rücksicht auf deren Ausschlußlosigkeit dem Ausschußvorschlage beitrete.

Berichterstatter Abg. **Wallrichs**: Bei der Besichtigung an Ort und Stelle hätten sich über die Ursache des Ueberweichens der Mauer bei verschiedenen Abgeordneten verschiedene Ansichten gebildet. Er persönlich habe den Eindruck gewonnen, daß die aus Sand und Busch gebildete Hinterfüllung durch Unterspülung und Hinterpülung gelitten habe; einmal gelockert, sei der Sand in Folge seiner Schwere beim fortwährenden Wechsel von Ebbe und Fluth durch das Buschwerk bis zum niedrigsten Stande des Wassers gesunken, wie er sich bei der Besichtigung überzeugt habe; und so habe die Mauer wegen des Mangels an einem festen Anhalte dem Drucke des Wassers nicht mehr widerstehen können und sei nach hinten übergewichen. Er sei deshalb der Ansicht, daß ein entfernt vom Wasser gelegener fester Punkt gesucht werden müsse, der der Mauer als Stütze dienen könne.

Der Ausschußantrag mit dem heute hinzugefügten Zusatz wird angenommen.

IV. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Anlage I zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 16. Januar 1894, betreffend Erweiterung (Neubau) der Lokomotiv- und Werkstättenanlagen auf Bahnhof Oldenburg.

Berichterstatter Abg. **Schulze**: Das Projekt habe bereits im vorigen Landtag eine eingehende Erörterung erfahren. Es handle sich hier nicht um Bewilligung neuer, sondern nur um Fortsetzung früher begonnener Anlagen. Mit der Einstellung eines Theiles der Mittel habe der Landtag ausgesprochen, daß er das ganze Projekt gutheiße.

Von den bereits für 1893 eingestellten 508 137,67 *M.* seien nur 307 150 *M.* zur Verwendung gelangt, so daß ein Theil jener Summe noch zur Verfügung stehe. Es werde nun beabsichtigt, zunächst die Werkstätten noch in der laufenden Finanzperiode fertigzustellen; diese erforderten einen Aufwand von 832 050 *M.* Der Bau der Lokomotivschuppen,

für den 310 800 *M.* veranschlagt seien, sei dann für die folgende Finanzperiode in Aussicht genommen. Es sei aber anzunehmen, daß mit diesen Anlagen dem Bedürfnis für absehbare Zeit entsprochen werde.

Das Bauen an der geplanten Stelle sei zwar ziemlich theuer wegen des moorigen Untergrundes, aber es stehe ein anderer Platz nicht zur Verfügung und so bleibe dem Landtage keine Wahl. Schon bei den angefangenen Bauten habe man sich aber überzeugt, daß die Bodenanschüttungen wohl etwas eingeschränkt werden könnten. Dadurch sei eine Ersparnis von 61 000 *M.* ermöglicht worden. Die Regierung beabsichtige nun, diesen Betrag zur Hälfte zum Bau eines Verwaltungsgebäudes und zur andern Hälfte zur Errichtung eines Arbeiterwohlfahrtsgebäudes zu verwenden. Was den Bau des ersteren angehe, so werde es sehr zweckmäßig sein, wenn die Verwaltung ihren Sitz an Ort und Stelle habe. Man rechne darauf, daß über 600 Menschen in den Werkstätten beschäftigt werden würden. Im Wohlfahrtsgebäude solle dem Arbeiterpersonal ein passender Raum geboten werden, wo es sich zur Mittagszeit aufhalten könne; auch sollten dort eine Kantine und Bäder für die Arbeiter eingerichtet werden. Diese Pläne könne der Ausschuß nur billigen. Wenn aber die Regierung noch weiter gehe und die Einrichtung eines Konsumvereins für Kolonialwaren unter den Arbeitern projektire, so könne sich der Ausschuß damit nicht einverstanden erklären, schon weil die Verkaufsstelle möglicherweise auch anderes Publikum heranziehen könne. Einen dahin gehenden ausdrücklichen Vorbehalt habe der Ausschuß im schriftlichen Berichte niedergelegt.

Der Ausschuß beantrage demnach:

Der Landtag wolle zur Erweiterung (Neubau) der Lokomotiv- und Werkstättenanlagen auf Bahnhof Oldenburg

für 1894	369 534 <i>M.</i>
" 1895	231 500 " "
" 1896	231 016 "

zu Lasten des Eisenbahnaufwands bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß diese Beiträge, soweit erforderlich, im Wege der Anleihe für Rechnung des Eisenbahnaufwands aufgebracht werden.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Nur in Bezug auf die Herstellung eines Wohlfahrtsgebäudes wolle er sich ein Wort erlauben. Auch die Staatsregierung stehe auf dem Standpunkt, daß das Augenmerk vor Allem auf die Einrichtung der Kantine zu richten sei. Diese sei schon seit langen Jahren ventilirt, und die Regierung verspreche sich einen günstigen Erfolg davon.

Der Ausschußantrag wird genehmigt.

V. 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.

Berichterstatter Abg. **Soyer**: Die zweite Versammlung des XXIV. Landtages habe einen Antrag des Eisenbahnausschusses angenommen, dahin gehend, die Staatsregierung zu ersuchen, eine genaue Untersuchung der Frage zu veranlassen, in wie weit der letzte Eisenbahndirektor dienstgerichtlich oder civilrechtlich zur Verantwortung zu ziehen

**Berichte.** XXV. Landtag.

sei. Dem entsprechend habe die Staatsregierung zwei Gutachten eingeholt, eines von einem richterlichen Beamten über die dienstgerichtliche Verantwortlichkeit und das zweite vom advocatus fisci über die civilrechtliche Haftbarkeit des Eisenbahndirektors. Die Gutachten seien den Abgeordneten zur Kenntniß mitgetheilt worden. Der richterliche Beamte verneine die Möglichkeit der disciplinären Verfolgung; der advocatus fisci bejahe die ihm gestellte Frage pure bezüglich der Nordenhamer Sandaufschüttungen, dagegen nur bedingt bezüglich der Aufwendungen zum Bau der Bahn nach dem Flagbalgerfiel.

Es sei nun nicht zu verkennen, daß sich der Eisenbahndirektor **Vormann** verschiedene Verstöße gegen Anordnungen der vorgelegten Behörde habe zu Schulden kommen lassen, und daß viele Unregelmäßigkeiten passirt seien. Als eine dieser Unregelmäßigkeiten müsse es auch aufgefaßt werden, daß das Gutachten des administrativen Hülfsarbeiters der Eisenbahndirektion, welches i. Zt. bezüglich der Nordenhamer Verträge vom Eisenbahndirektor eingeholt sei, auf unerklärliche Weise verschwunden sei. Auch habe **Vormann** ohne Genehmigung des Staatsministeriums Anlagen ausgeführt, die theils als überflüssig, theils als nicht nothwendig erkannt seien, ja er habe sogar in einzelnen Fällen strifte gegen Verfügungen des Staatsministeriums gehandelt. Hierin sei ohne Frage ein pflichtwidriges Handeln zu erblicken.

Der richterliche Beamte sage nun in seinem Gutachten, daß sich der frühere Eisenbahndirektor der Pflichtwidrigkeit seines Handelns wohl nicht voll bewußt geworden sei. Dieser Auffassung müsse man wohl beitreten, wenngleich es kaum zu verstehen sei, wie ein älterer Beamter sich dessen nicht sollte bewußt geworden sein. Das Gutachten führe dann weiter aus, daß **Vormann** doch wohl geglaubt habe, im Interesse der Eisenbahn und des Staates zu handeln. Als Entschuldigungsgrund werde dort angeführt, daß vom Staatsministerium trotz mehrfach gehabter Veranlassung Disciplinarstrafen nicht verhängt seien und ihm deshalb die Schwere seines Vergehens nicht klar geworden sei. Das Gutachten komme zu dem Schlusse:

Erscheint nun von den hier unter 1 bis 7 aufgeführten Fällen kein einziger derartig geeigenschaftet, daß bei ihm die im Art. 70 §. 1e des Civilstaatsdienergesetzes angegebenen Merkmale der (subjektiven) „Unwürdigkeit und Pflichtvergessenheit“ zutreffen, so kann die Mehrheit in ihrem Zusammenhalt auch nicht diesen, den einzelnen fehlenden Charakter der dienstgerichtlichen Strafbarkeit ersehen. Vielmehr fallen sämtliche Fälle in die Kategorie von Ueberschreitungen, Ordnungswidrigkeiten, Pflichtver säumungen, Vergehungen gegen die Geschäftsordnung u., in Bezug auf welche das Civilstaatsdienergesetz in den Art. 36 bis 42 dem Vorgesetzten bezw. der Dienstbehörde in der Verhängung von Ordnungs- bezw. Disciplinarstrafen Abhülsmittel an die Hand giebt. Der Umstand nun, daß derartige Strafen wider den früheren Eisenbahndirektor trotz der wiederholt eingetretenen Veranlassungen nicht verhängt sind, und daß seine auf technischem Gebiete anerkannte Tüchtigkeit, sein sonst mit gutem Erfolge bewiesener Eifer, seine hingebende Thätigkeit für die Aufgaben seines Berufes und seine Stellung als Vorsitzender der Eisenbahndirektion der vorgelegten Behörde eine nach-

sichtige Behandlung wohl für angemessen haben erscheinen lassen, spricht insofern zu seinen Gunsten, als sie in seinem geschäftlichen Verhalten hervorgetretenen Unregelmäßigkeiten und Uebergrieffe ihm in ihrer ganzen Tragweite bei unterbliebenem Rügeverfahren nicht zur Erkenntniß gekommen sein werden, und er sich, wenn vielleicht auch mit einiger Ueberhebung, für einen pflichtgetreuen und das Interesse des Oldenburgischen Eisenbahnwesens durch Schaffung nützlicher Einrichtungen mit Eifer verfolgenden Beamten halten mochte.

Als Resultat aller obigen Erwägungen stellt sich demnach heraus, daß m. E. der frühere Eisenbahndirektor, Geheimer Oberregierungs-rath Vormann, wegen der bezüglich seiner Dienstführung in den Verhandlungen der zweiten Versammlung des XXIV. Landtags zur Sprache gekommenen Ordnungswidrigkeiten und Pflichtverletzungen mit Erfolg nicht werde zur Verantwortung gezogen werden können, wobei selbstverständlich noch alle die Gründe außer Betracht gelassen sind, welche derselbe zu seiner Verteidigung gegen eine desfallsige Anklage würde geltend machen können."

Als eine weitere Entschuldigung für den früheren Eisenbahndirektor sehe der Ausschuß es an, daß die nothwendige Kontrolle seitens des Staatsministeriums gefehlt habe, oder die Kontrolle jedenfalls nicht in dem Maße geübt worden sei, wie es bei einem derartigen Betriebe nothwendig sei. Es sei zugegeben, daß eine solche Kontrolle schwer zu üben gewesen sei, namentlich auch, weil ein Referent für Eisenbahnsachen im Staatsministerium gefehlt habe. Andererseits sei aber daran zu erinnern, daß schon der XXIII. Landtag die Anstellung eines solchen Referenten dringend befürwortet habe. Dabei wolle er kurz die gestrige Debatte streifen: Er habe gestern geäußert, daß man demnächst noch dahin kommen werde, daß zu jeder wesentlichen Verbesserung in der Organisation unseres Eisenbahnwesens die Initiative vom Landtage ausgehen müsse. Dieser Bemerkung sei vom Regierungstische widersprochen worden. Er wolle nun dem gegenüber auch die Schaffung der Stelle des Eisenbahnreferenten, die doch ohne Frage, auch nach Ansicht des Regierungs-Commissars, eine zweckentsprechende Verbesserung bedeute, der Initiative des Landtags zu verdanken sei.

Im Uebrigen sei der Ausschuß mit vielen Punkten des richterlichen Gutachtens nicht einverstanden. Auf alle Einzelheiten einzugehen, sei nicht zweckmäßig; nur Folgendes wolle er hervorheben: Zum Schlusse des Gutachtens heiße es, „Seine Königliche Hoheit der Großherzog habe durch die Genehmigung der Dispositionsstellung einen Höchsten Gnadenakt vollzogen, welcher durch Einleitung eines dienstgerichtlichen Verfahrens wegen der damals bereits bekannten und gewürdigten Vorfälle nicht wieder werde in Frage gestellt werden dürfen.“ Diese Ansicht theile der Ausschuß durchaus nicht. Ein Gnadenakt setze stets eine Schuld voraus; eine Schuld bestreite aber ja die Staatsregierung, der Gutachter und zweifellos auch wohl der frühere Eisenbahndirektor selbst.

Jedenfalls wäre es richtiger gewesen, wenn gleich nach der Entdeckung der Unregelmäßigkeiten das Disciplinarverfahren eingeleitet worden wäre. Es wäre dann dem früheren Eisenbahndirektor Gelegenheit zur Verteidigung gegeben, was nicht nur in dessen eigenem Interesse, sondern auch im Inter-

esse der Staatsregierung gelegen hätte. — Auf Seite 16 des Gutachtens sei dann ferner gesagt, „daß es erfahrungsgemäß schwer halte, für Bauten, namentlich für Eisenbahn- und Wasserbauten, genaue Voranschläge aufzustellen.“ Der Ausschuß müsse die Richtigkeit dieses Satzes ganz entschieden bestreiten, denn wenn er richtig wäre, würde der Landtag ja niemals das Recht haben, Kostenanschläge für diese Art Bauten zu verlangen.

Das Gutachten des advocatus fisci eröffne für die Geltendmachung civilrechtlicher Ansprüche noch geringere Aussichten. Voraussetzung für solche Ansprüche sei immer, daß nachgewiesen werde, daß dem Staate ein Schaden geschaffen sei. Diese Nachweisung werde aber nach dem Gutachten sehr schwer fallen. Es seien so viele Wenn und Aber dabei, es seien so viele gutachtliche Meinungen einzuholen, daß am Ende doch nicht viel dabei herauskommen würde. Einen gewissen Erfolg verspreche der advocatus fisci nur bezüglich der bei Nordenham gemachten Erdaufschüttungen; doch habe der Ausschuß geglaubt, daß auch bezüglich dieser, bei der Geringfügigkeit des Objectes, von der Geltendmachung eines Anspruches abzusehen sein werde.

Einen Irrthum im Gutachten des advocatus fisci wolle er berichtigen, indem dort in Bezug auf die Verträge mit den Firmen Korff und Gildemeister gesagt sei, der Landtag habe, „davon ausgehend, daß beide Verträge der Schifffahrt und dem Handel förderlich seien, beide Verträge nachträglich genehmigt und solche damit akzeptirt.“ Das sei nicht zutreffend. Auch in diesen Angelegenheiten sei Vormann i. B. eigenmächtig vorgegangen. Der Landtag habe die nachträgliche Genehmigung nur ertheilt, weil er sich in einer Zwangslage befunden habe. Wenn die Verträge damals, als die Genehmigung nachgesucht worden sei, nicht schon in Vollzug gesetzt gewesen wären, würde der Landtag sie kaum bewilligt, jedenfalls aber einige Punkte daraus entfernt haben.

Persönlich bedaure er, daß die Sache diesen resultatlosen Verlauf genommen habe. Das Rechtsbewußtsein der Bevölkerung müsse verletzt werden, wenn ein Beamter, und in diesem Falle ein so hoher Beamter, wegen vieler Unregelmäßigkeiten, deren er sich schuldig gemacht habe, nicht zur Rechenschaft gezogen werde. Man werde sich wieder des alten Wortes erinnern, es sei schwer, in den Staatsdienst hineinzukommen, noch viel schwerer sei es aber, wieder heraus zu kommen.

Aus den erwähnten Gründen aber bitte er um Annahme des Ausschußantrages:

Der Landtag wolle den in der Sitzung vom 27. Februar 1893 zu Vorlage 11 in Betreff der Ausschreitungen des früheren Eisenbahndirektors gefaßten Beschluß durch die Mittheilungen der Großherzoglichen Staatsregierung für erledigt erklären.

Abg. **Jfen:** Dem Regierungs-Commissar Regierungsrath Becker müsse er auf die Kritik, die derselbe an seinen Mittheilungen über die Preise des beim Zuwässerungskanal ausgeschachteten Kleibodens geübt habe, entgegenen, daß er diese Mittheilungen strikte an der Hand einer ihm zur Verfügung gestellten Abrechnung gemacht habe. Diese Abrechnung betreffe die durch die Eisenbahnverwaltung beschaffte Her-



stellung der Strecke von Station 96 bis 126 des Stadländer-Butjadinger Zuwässerungskanales.

**Präsident:** Diese Erörterung hänge mit dem zur Berathung stehenden Gegenstande doch gar zu lose zusammen. Zu deren Anbringung werde sich noch wohl eine andre Gelegenheit, vielleicht bei Berathung des die Ausschachtungen betreffenden selbstständigen Antrages des Abg. Plagge, bieten.

Abg. **Jfen:** Er mache diese Ausführungen namentlich auch im Hinblick darauf, daß es sich hier eventuell um eine ganz wesentliche Ueberschreitung seitens des früheren Eisenbahndirektors handle.

**Präsident:** Alsdann könne er den Abgeordneten an der Vorbringung dieser Erörterungen nicht hindern.

Abg. **Jfen:** Es sei ihm allerdings in erster Linie daran gelegen, seine vom Regierungs-Commissar bemängelten Angaben durch die Abrechnung zu stützen, dann aber auch in Zusammenhang hiermit darauf hinzuweisen, daß sich eventuell der frühere Eisenbahndirektor hier zu einer beträchtlichen Summe civilrechtlich haftbar gemacht haben würde. Er könne die Zahlen doch nicht anders nennen, als sie in der gedachten Abrechnung angegeben seien. Dort heiße es unter 2 der Einnahmen:

a. Die Verwaltung des Landeskulturfonds vergütete für denselben zur Verbesserung von Ländereien überlassene 81 770 cbm Kleiboden frei Wagen Bahnhof Kleinenstel 30  $\text{M}$  für das cbm ohne Abladefkosten. (Das Abladen hat der Landeskulturfonds selbst besorgen lassen). . . . .  $\text{M}$ . 24 531,—

Alle Private sind verkauft:

b. 270 cbm Boden zu 50  $\text{M}$  das cbm . . . . . " 135,—

c. 169 cbm Boden zu 80  $\text{M}$  das cbm . . . . . " 135,20

$\text{M}$ . 24 801,20

und unter 3 dajelbst sei gesagt:

a. Für zur Herstellung des Blexer Bahndammes verwandte 11 000 cbm Boden sind vereinnahmt 65  $\text{M}$  für das cbm, frei Wagen an der Verwaltungsstelle . . . . .  $\text{M}$ . 7150,—

b. Für die Aufhöhung des Bahnhofes Nordenham (Lloydanlagen) verwandte 69 626 cbm Boden, desgl. 65  $\text{M}$  für 1 cbm . . . . .  $\text{M}$ . 45 256,90

Zusammen  $\text{M}$ . 52 406,90

Also sei das Material für die letzterwähnten Anlagen thatsächlich aus der Ausschachtung des Süßwasserkanals gewonnen. Wenn sich jene Anlagen also als überflüssig erwiesen haben sollten, so würde der letzterwähnte Preis des sonst anderweit zu verwertenden Bodens einen Maßstab für einen wesentlichen Theil der Ueberschreitungen des Eisenbahndirektors abgeben. Dadurch ferner, daß die Eisenbahnverwaltung dem Landeskulturfonds für die ihm überlassenen 81 770 cbm nur einen Preis von 30  $\text{M}$  für das cbm berechnet habe, würde sich — wenn man die Preise als Maßstab nehme, die sie für den zu ihren eignen Zwecken ver-

wandten Boden in Rechnung gestellt habe, — außerdem noch eine Ueberschreitung von 30 664  $\text{M}$ . ergeben.

Seine Excellenz Minister **Jansen:** Die Unregelmäßigkeiten, die dem früheren Eisenbahndirektor, besonders auch in Bezug auf die Bauten bei Nordenham, zum Vorwurf zu machen seien, hätten schon im vorigen Jahre den Gegenstand eingehender Erörterungen in diesem Hause gebildet. Die Staatsregierung habe damals Gelegenheit gehabt, ihre Stellung zu diesen bedauerlichen Vorgängen darzulegen. Auf jene Debatten zurückzugreifen, werde ein sachliches Bedürfniß nicht vorliegen. Er könne sich deshalb darauf beschränken, auf einige Punkte in den Ausführungen des Berichterstatters zu erwidern.

In Anknüpfung an das erste der erstatteten Rechtsgutachten habe dieser der Staatsregierung den Vorwurf gemacht, daß sie nicht zeitig genug mit Disciplinarstrafen vorgegangen sei. Aus den Personalakten des früheren Eisenbahndirektors lasse sich nun aber erweisen, daß es an Rügen und energischen Vorhaltungen seitens des Staatsministeriums nicht gefehlt habe. Zu einem eigentlichen Disciplinarstrafverfahren habe keine Veranlassung vorgelegen, nachdem festgestanden habe, daß mit der stärkeren Maßregel des §. 47c des Civilstaatsdienergesetzes vorzugehen sein werde. Wenn Abg. Hoher gemeint habe, das Rechtbewußtsein der Bevölkerung werde verletzt, wenn ein so hoher Beamter wegen ihm nachgewiesener Unregelmäßigkeiten nicht zur Rechenschaft gezogen werde, so sei dem gegenüber darauf hinzuweisen, daß die im Interesse des Dienstes geschehende Dispositionsstellung in hohem Maße das Moment einer Strafe involvire. Nicht nur die mit ihr verbundene Entziehung eines Theiles des Dienstehommens, sondern namentlich auch die Umstände, unter denen sie im vorliegenden Falle erfolgt sei, gäben ihr diesen Charakter. Dem gegenüber spielten Verhängungen von Disciplinarstrafen keine erhebliche Rolle. An Androhung von Disciplinarstrafen habe es übrigens in einem Falle auch nicht gefehlt.

Die Kontrolle sei so geführt worden, wie sie mit den Mitteln, die damals der Staatsregierung gegenüber der Eisenbahndirektion zu Gebote gestanden hätten, habe geführt werden können. Der Umstand, daß das Eisenbahndepartement im Staatsministerium jetzt mit verstärkten Kräften ausgerüstet sei, lasse die Wiederholung derartiger Vorkommnisse für die Zukunft ausgeschlossen erscheinen. Wenn man diese Einrichtung eher gehabt hätte, wären vielleicht auch die in Rede stehenden Vorgänge zu vermeiden gewesen. Die vorhandene Lücke in der Organisation habe man freilich schon vor sechs Jahren anerkannt. Dafür, daß sich die Ausfüllung derselben einige Jahre hinausgezögert habe, hätten aber triftige Gründe vorgelegen, die er schon im vorigen Landtage eingehend dargelegt habe.

Was den Charakter der Dispositionsstellung angehe, so sei auch die Staatsregierung nicht der Ansicht, daß sie einen Gnadenakt bedeutete habe. Als die Staatsregierung dieselbe an höchster Stelle beantragt habe, sei sie davon ausgegangen, daß es sich um eine Maßregel im Interesse des Dienstes handle, als welche die Dispositionsstellung nach Art. 47c des Civilstaatsdienergesetzes zu gelten habe.

Wenn die Staatsregierung auf den ganzen Verlauf der Angelegenheit zurückblicke, könne sie sich sagen, daß sie ihre Pflicht gethan habe, indem sie sofort nach Entdeckung der Vorkommnisse eingeschritten sei, den Sachverhalt festgestellt und dann den schuldigen Beamten aus seiner Stellung entfernt habe. Im Ganzen könne man erfreut sein über den Antrag des Eisenbahnausschusses, der diese unerquickliche Angelegenheit nunmehr für immer aus der Welt schaffen wolle.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Zur Beruhigung des Abg. Fken wolle er bemerken, daß er die Richtigkeit seiner Ausführungen durchaus nicht habe bemängeln wollen, sondern nur eine Erklärung der Verschiedenheit der für den ausgeschachteten Boden berechneten Preise gegeben habe. Thatsache sei allerdings, daß dem Landeskulturfonds 30  $\text{M}$  für das Kubikmeter berechnet seien, während Private 50 und 80  $\text{M}$  gezahlt hätten und die Eisenbahnverwaltung das für ihre eigenen Zwecke benutzte Material mit 65  $\text{M}$  in Rechnung gestellt habe. Letzterer Preis reducire sich jedoch, wenn man die Fracht und die Rangiergebühr abziehe, und im übrigen rechtfertige sich der vom Landeskulturfonds gezahlte geringe Preis durch die große Menge, die er abgenommen habe.

Abg. **Groß**: Er habe lediglich das Wort genommen, um einen Artikel der Berliner Presse vorzuführen, den er nicht unwidersprochen lassen wolle. In der „Nationalzeitung“ sei vor einigen Tagen die Sache so dargestellt worden, als hätten hier in Oldenburg in der Eisenbahnverwaltung scheußliche Zustände geherrscht, und als sei dann Bormann als Helfer in der Noth erschienen und habe die verfahrenen Verhältnisse wieder auf den Schwung gebracht; dazu sei Geld nöthig gewesen; aber als er das verlangt habe, da sei der Spektakel losgegangen, und man habe ihn zur Disposition gestellt, und jetzt verlange der Landtag, um sein Mütthchen an ihm zu fühlen, noch, daß Gutachten eingezogen würden, ob er zur Verantwortung gezogen werden könne. Er konstatiere nun, daß die auf Anregung des früheren Eisenbahndirektors Bormann gestellten Forderungen der Staatsregierung vom Landtage stets bewilligt seien. Er konstatiere ferner, daß die Ueberschreitungen desselben nicht 80 000  $\text{M}$ ., wie es in dem erwähnten Artikel heiße, sondern 178 000  $\text{M}$ . betrügen. Und er konstatiere endlich, daß, wie sich heute zeige, der Landtag in keiner Weise die Absicht habe, sein Mütthchen an dem betreffenden Herrn zu fühlen. Er bringe dies zur Sprache, um vor dem Lande festzustellen, wie von jener Seite vorgegangen werde. Es gereiche nicht zum Vortheile Bormanns, wenn solche Artikel in die Presse lancirt würden, zumal wenn darin so offenbar falsche Thatsachen verbreitet würden.

Abg. **Jaspers**: Daß der Verlauf der Angelegenheit ein unbefriedigender sei, sowohl für die Staatsregierung wie auch für den Landtag, das unterliege wohl keinem Zweifel. Es frage sich nur, ob man der Sache nicht auf irgend einem Wege noch eine andere Wendung geben könne. Er

habe sich die Frage vorgelegt, ob dies nicht dadurch möglich sei, daß man einen Theil des Dispositionsgehaltes des Geheimraths Bormann einbehalte und ihn so zwingen, einen Proceß gegen den Fiskus anzustellen und dessen Forum nach Oldenburg zu verlegen. Es handle sich dabei nicht um die paar tausend Mark, die hätten hier eine verschwindende Bedeutung. Er habe nur geglaubt, daß dem früheren Eisenbahndirektor Gelegenheit zu geben sei, sich hier, wo er öffentlich auf das heftigste angegriffen sei, auch zu vertheidigen. Andererseits würde er alsdann in seiner Vertheidigung aber beschränkt gewesen sein auf diejenigen Thatsachen, auf denen seine Klage und die vorgebrachten Einreden basirten. Ob eine solche beschränkte Vertheidigung aber der Sache genügt hätte, sei sehr fraglich. Dann habe er sich aber auch sagen müssen, daß es aus allgemeinen Rücksichten wünschenswerth sei, die Sache aus der Welt zu bringen. Er bedauere dabei allerdings, daß Bormann der Oeffentlichkeit gegenüber nicht zu seinem Rechte gekommen sei. Er bedaure auch, daß die Meinung des Publikums von der Art, wie die Beamten ihre Aufgaben zu erfüllen hätten, einen bösen Stoß bekommen habe. Aufgabe der Beamten werde es sein, diese ungünstige Meinung wieder zu beseitigen. Im übrigen glaube er aber, daß es die höchste Zeit sei, die schwere Gewitterwolke, die über dem Verhältnisse zwischen Landtag und Staatsregierung geschwebt habe, zu verschenken und ein Verhältniß anzubahnen, wie es allein gedeihlich sein könne.

Berichterstatter Abg. **Soher**: Nach den Mittheilungen des Ministers bezweifle er nicht, daß es nach Ausweis der Personalakten an Rügen nicht gefehlt habe. Der Ausschuß habe die Personalakten aber nicht zu Gesichte bekommen und habe sich nur auf die Gutachten stützen können. — Der Minister habe gemeint, daß auch die Dispositionsstellung einen straflichen Charakter habe. Für den Beamten selbst möge sie nun wohl eine Strafe sein; in den Augen der Bevölkerung werde sie aber nicht als solche angesehen. Dort würde höchstens eine Entlassung ohne Pension als gebührende Bestrafung gegolten haben. Bei der jetzt geschaffenen Sachlage könne er aber nur seine Bitte um Annahme des Antrages wiederholen.

Der Antrag des Eisenbahnausschusses gelangt zur Annahme.

Auf Antrag des Abg. Jaspers wird Vertagung der Berathung über Gegenstand VI der Tagesordnung beschlossen.

Der Präsident beraumt die nächste Sitzung auf Morgen 10 Uhr Vormittags an und theilt mit, daß er außer der heute unerledigt gebliebenen Vorlage einige kleinere Gegenstände auf die Tagesordnung setzen werde.

Schluß der Sitzung 1½ Uhr Nachmittags.

**Der Berichterstatter:**

**Koch.**