

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

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

**Staat Oldenburg**

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

20. Sitzung, 21.02.1894

[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.

#### Zwanzigste Sitzung.

Oldenburg, den 21. Februar 1894, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Einstellung einer Summe von 8800 *M.* zum Zweck des theilweisen Umbaues der Kaimauer an der Weserfai in Brake.
  2. 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.*
  3. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Landeskasse-Rechnungen des Fürstenthums Lübeck für die Finanzperiode 1888/90.
  4. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. Uebertragung der in der Finanzperiode 1891/93 nicht verwendeten Kanalbaugelber auf die Finanzperiode 1894/96.
  5. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Petition der Interessenten der III. Veriejelungsgenossenschaft (Gemeinde Wardenburg), betr. eine Beihilfe zu den Kosten der Veriejelung ihrer Ländereien in der Wardenburger Marjch.
  6. Bericht des Petitionsausschusses über die Eingabe des Abraham Weber zu Heupweiler um Ertheilung einer Berechtigung zum Betrieb der Gastwirthschaft.
  7. Bericht des Petitionsausschusses über das Gesuch der Gemeinden von Niederbrombach und Kronweiler wegen Erklärung des Gemeindeweges von Niederbrombach nach dem Bahnhof von Kronweiler als Staatsstraße.
  8. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition verschiedener Bürger aus Damme, betr. Mißbrauch mit farbigen Stimmzetteln bei Gemeindevahlen.
  9. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes, betr. Grenzregulirung zwischen den Gemeinden Holle und Altenhuntorf.
  10. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 6. Januar 1885, betr. Erhebung einer Abgabe von Tanzgesellschaften, Musikaufführungen, Schaustellungen *z.*
  11. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 3. Februar 1894, betr. die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds bis zum Schlusse des Jahres 1893, und vom 8. Februar 1894, betr. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1894/96.

**Vorsitzender: Präsident Roggemann.**

Am Regierungstische: Minister Jansen Exr., Geh. Oberlammerrath Rüder, Eisenbahndirektionspräsident von Mühlenfels, Oberregierungsath Dugend, Finanzrath Wöbs, die Regierungsräthe Düvelius und Becker.

Das Protokoll der 19. Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Hierauf werden folgende Eingänge verkündet:

1. Petition der Vertreter der Schulacht Moor Dorf, betr. die Grenzveränderung zwischen den Gemeinden Holle und Altenhundert.

An den Verwaltungsausschuß.

2. Antrag des Regierungscommissars Oberregierungsath Dugend zur zweiten Lesung des Entwurfs einer Begeordnung für das Herzogthum Oldenburg.

An den Verwaltungsausschuß.

3. Selbständiger Antrag des Abg. Schulze, betr. Herbeiführung von Ausnahme-Frachttarifen.

An den Eisenbahnausschuß.

Der Landtag genehmigt die Ueberweisung dieser Eingänge wie angegeben.

In Folge des ersten Einganges wird Punkt 9 von der heutigen Tagesordnung abgesetzt.

Vor dem Eintritt in die Tagesordnung erhält das Wort

Abg. **Soyer**: Gestern sei bei der Berathung über die Erweiterung der Bieranlagen in Nordenham vergessen worden, die darauf bezügliche Petition des Nordenhamer Handels- und Gewerbevereins für erledigt zu erklären. Er stelle deshalb heute Namens des Eisenbahnausschusses noch nachträglich den Antrag, die genannte Petition für erledigt zu erklären.

Dieser Antrag wird angenommen.

Sodann wird in die Tagesordnung eingetreten:

**I. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Einstellung einer Summe von 8800 M. zum Zweck des theilweisen Umbaus der Kaimauer an der Weserkai in Brake.**

Es erhält das Wort

Berichterstatter Abg. **Feldhus**: Er könne sich in der Hauptsache auf das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung beziehen. Die Kaimauer in Brake fange an einzufallen zu kriegen, um ihr diese zu vertreiben, sei rasches Eingreifen erforderlich, der in der Vorlage geforderten Ausgabe sei nicht auszuweichen, deshalb müsse er den auf Bewilligung der verlangten Summe gerichteten Ausschußantrag zur Annahme empfehlen.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

**II. 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 ic.**

Das Wort erhält

Berichterstatter Abg. **Feldhus**: Hier könne er sich ebenfalls auf die Begründung der Regierungsvorlage be-

ziehen. Es handele sich im Wesentlichen um die Einführung einer anderen Art der Rechnungsführung, dazu müsse ein gewisser Kassenbestand da sein. Ferner sei die Anschaffung eines dritten Pferdes in Aussicht genommen und für die beiden alten Pferde müsse auch bald Ersatz geschaffen werden. Die Irrenheilanstalt habe im Jahre 1893 7900 M. übergespart und die Staatsregierung beantrage nun, diese Summe zu dem erwähnten Zweck auf die Finanzperiode 1894/96 zu übertragen. Der Ausschuß habe nichts dagegen zu erinnern und beantrage:

Annahme der Vorlage.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

**III. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Landeskasserechnungen des Fürstenthums Lübeck für die Finanzperiode 1888/90.**

Auf die Verlesung sämtlicher schriftlichen Berichte wird verzichtet.

Der Ausschußantrag:

Der Landtag wolle die Bücher der Landeskasserechnungen für die Finanzperiode 1888/90 als unbeanstandet an Großherzogliche Staatsregierung zurückgelangen lassen,

wird ohne Debatte angenommen.

**IV. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. Uebertragung der in der Finanzperiode 1891/93 nicht verwendeten Kanalbaugebühren auf die Finanzperiode 1894/96.**

Es erhält das Wort

Berichterstatter Abg. **Schröder**: Nach der Anlage sei zu den Kanalbauten ein Zuschuß von 909 350 M. bewilligt. Diese Mittel seien jedoch nicht voll zur Verwendung gekommen, weil die Kanalbauverwaltung die Arbeiten wegen des eintretenden scharfen Frostes habe unterbrechen müssen. Es seien etwa 40—50 000 M. übrig geblieben, diese Summe beantrage die Regierung auf die Finanzperiode 1894/96 übertragen zu dürfen. Der Ausschuß habe nichts dagegen einzuwenden und stelle den Antrag:

Der Landtag wolle zu der Uebertragung der aus der Finanzperiode 1891/93 für Kanalbauten zur Verfügung bleibenden Mittel auf 1894/96 seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

**V. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Petition der Interessenten der III. Veriefelungsgenossenschaft (Gemeinde Wardenburg), betr. eine Beihilfe zu den Kosten der Veriefelung ihrer Ländereien in der Wardenburger Marsch.**

Das Wort erhält

Berichterstatter Abg. **Wente**: Vor etwa 15 Jahren sei die Gemeinde Wardenburg, wie es in der Petition heiße, gezwungen worden, eine Begradigung der Hunte vorzunehmen. Diese Begradigung habe zur Folge gehabt, daß in den ersten Jahren ganze Wiesen in der Gemeinde War-

denburg durch die zur Winterszeit plötzlich austretende Hunte zum Theil sehr hoch übersandet seien, und daß in Folge des raschen Abflusses des Wassers die meisten Huntewiesen gar nicht oder doch sehr mangelhaft bewässert würden. Dadurch seien die an der Hunte belegenen Wiesenländereien so sehr verschlechtert, daß sie bei der letzten Umschätzung von der 1. in die 4. Bonitätsklasse gesetzt seien. Eine Verrieselungsanlage sei daher nothwendig, und da die Petenten die Kosten allein nicht tragen könnten, bäten sie um Zuschuß aus der Staatskasse. Der Ausschuß habe die Sache gemeinschaftlich mit dem Regierungs-Commissar geprüft und sei zu der Ansicht gekommen, daß die Leute thatsächlich schwer geschädigt seien. Der Regierungs-Commissar habe dann noch hinzugefügt, daß zur Zeit Verhandlungen darüber schwebten, wie den Leuten am besten geholfen werden könne. Deshalb habe der Ausschuß jetzt keinen bestimmten Vorschlag gemacht, obwohl er einsehe, daß Staatshilfe in diesem Falle empfehlenswerth sei, und habe beantragt:

Der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zu wohlwollender Erwägung überweisen.

Er bitte um Annahme dieses Antrags.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

VI. Bericht des Petitionsausschusses über die Eingabe des Abraham Weber zu Heupweiler um Ertheilung einer Berechtigung zum Betrieb der Gastwirthschaft.

Es erhält das Wort

Berichterstatter Abg. **Jungbluth**: Er könne nicht leugnen, daß ihm die Abfassung des Gesuches aufgefallen sei, besonders die Stelle, welche die Verfügung des Ministeriums berühre, trotzdem bedauere er den Ausgang der Sache. Der kleine Ort Heupweiler werde sich wie bisher wohl auch in Zukunft ohne Wirthschaft helfen können, aber es sei doch nicht zu bestreiten, daß Jedermann heutzutage mal Bedürfniß nach einem Glase Wein oder Bier habe, und auch die Kranken hätten es häufig nöthig. Den Ausgang der Sache bedauere er besonders, weil in Folge dessen leicht Verstimmung unter der Bevölkerung eintreten könne. Gleiches Maß für Alle müsse der erste Grundsatz einer Staatsregierung sein, der sei hier nicht befolgt, das könne man sofort ersehen, wenn man bedenke, daß von drei Bürgern, welche dieselbe Berechtigung unter denselben Verhältnissen verlangten, zweien diese Berechtigung gewährt und einem verjagt worden sei mit der Begründung, daß ein Bedürfniß nicht vorhanden sei. Wenn dies für den einen nicht vorhanden sei, dann könne es für die beiden anderen auch nicht vorhanden sein. Durch eine Verweigerung aus diesem Grunde müsse Mißstimmung entstehen, die Sache werde in öffentlichen Blättern gegen die Regierung ausgenutzt und schade deren Ansehen. Er wünsche, daß dieses vielmehr gestärkt werde, und Jeder, der dies wünsche, müsse dafür sorgen, daß das Einvernehmen zwischen Regierung und Bürgerschaft eine gedeihliche Entwicklung nehme. Deshalb müsse man derartige Vorkommnisse wie diese zu verhindern suchen, wenn man es in der Hand habe. — In der Sache selbst habe der Ausschuß, da das Gesuch in zweiter Instanz vom Staatsministerium, Abtheilung für Gewerbeachen, ver-

worfen und daher die Sache rechtskräftig entschieden sei, einen anderen Antrag als

Uebergang zur Tagesordnung nicht stellen können.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

VII. Bericht des Petitionsausschusses über das Gesuch der Gemeinden von Niederbrombach und Kronweiler wegen Erklärung des Gemeindeweges von Niederbrombach nach dem Bahnhof Kronweiler als Staatsstraße.

Das Wort erhält

Berichterstatter Abg. **Jungbluth**: Der Ausschuß habe das Gesuch als begründet bezeichnen wollen, aber nach der von der Staatsregierung im Ausschusse abgegebenen Erklärung habe sich der Ausschuß sagen müssen, daß er den Ausgang der von der Regierung erbetenen Aufklärung nicht abwarten könne und habe den Antrag gestellt:

Der Landtag wolle die Bitte der Großherzoglichen Staatsregierung zur Kenntnißnahme empfehlen.

Er hoffe dabei, daß die Angelegenheit auf befriedigendem Wege ihre Erledigung finden werde.

Der Ausschußantrag wird hierauf angenommen.

VIII. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition verschiedener Bürger aus Damme, betr. Mißbrauch mit farbigen Stimmzetteln bei Gemeindevahlen.

Der Ausschußantrag:

Der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zur Berücksichtigung vorlegen, wird angenommen.

IX. Der Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes, betr. Grenzregulirung zwischen den Gemeinden Holle und Altenhundert wird abgesetzt, da hierzu noch eine Petition von Vertretern der Schulacht Moorndorf eingegangen ist.

X. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung des Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg vom 6. Januar 1885, betr. Erhebung einer Abgabe von Tanzgesellschaften, Musikaufführungen, Schaustellungen etc.

Der Entwurf wird in zweiter Lesung angenommen.

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

Es erhält das Wort Berichterstatter Abg. **Schulze** zum Ausschußantrage **N** 1: Die Vorlage gebe eine Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds bis zum Schluß des Jahres 1893. Sie schließe ab mit einem Kassenbestande von 320 082 *M.* 53 *S.*, welcher auf 1894 zu übertragen sei. Ein eingehender Bericht über die Ausgaben sei nicht erforderlich, da die ausgeführten Anlagen nachher sämmtlich zur Sprache kämen, dies sei nur eine rechnungsmäßige Darstellung. Er bitte daher, den Ausschußantrag **N** 1 anzunehmen, welcher laute:



Der Landtag wolle beschließen, die Vorlage für erledigt zu erklären.

Dieser Ausschußantrag wird angenommen.

Zu den Ausschußanträgen *N* 2 und 3 bittet ebenfalls Berichterstatter Abg. **Schulze** zunächst ums Wort: Er wolle zunächst einige allgemeine Worte vorausschicken. Aus dem Voranschlag des Eisenbahnbaufonds gehe hervor, daß in der nächsten Finanzperiode für die neu zu erbauenden Bahnen eine Aufwendung von 9 348 112 *M.* in Aussicht genommen sei; um diese Summe aufzubringen, sei, wenn man einen Cours von 97,5% annehme, eine Anleihe von 9 588 000 *M.* erforderlich. Hiervon entfielen auf die Neubauten der Barelter Ringbahn 597 394 *M.*, welche schon in der vorigen Finanzperiode bewilligt seien, und event. kämen für diese Bahn noch weitere 330 000 *M.* hinzu, wenn die hierfür noch weiter verlangten Mittel, nämlich 270 000 *M.* für die Strecke Neuenburg-Zetel und noch 60 000 *M.* für die Strecke Bochhorn-Zetel, bewilligt werden sollten. Die Bahn Oldenburg-Brake koste nach dem Voranschlage 1 745 300 *M.*, auch diese Mittel seien bereits in der vorigen Finanzperiode bewilligt. Ferner seien eingestellt für die Bahn Bechta-Delmenhorst 2 624 830 *M.*, für Lohne-Hesepe 1 677 850 *M.*, für die Dammer Zweigbahn 550 000 *M.* und für Verstärkung des Oberbaus der Strecke Bechta-Lohne wegen des zu erwartenden stärkeren Durchgangsverkehrs 40 000 *M.* Diese Beträge überschritten wesentlich die im vorigen Landtag in Aussicht genommenen Kosten. Wegen der einzelnen Zahlen könne er auf seinen schriftlichen Bericht verweisen. Im Ganzen seien in der vorigen Finanzperiode für die Südbahn 4 320 000 *M.* vorgeesehen und verlangt würden jetzt 4 854 000 *M.*, das sei ein Mehr von etwa 534 000 *M.* Diese Erhöhung solle dadurch hervorgerufen sein, daß für die Strecke Lohne-Hesepe die Richtung über Steinfeld in Aussicht genommen sei, wodurch sich die Strecke um 5 km verlängere, und ferner dadurch, daß in Folge dieser Aenderung für die Dammer Zweigbahn ein anderer Anschluß herbeigeführt werde, sodann noch durch den erwähnten Umbau der Bahn Bechta-Lohne und schließlich durch die Inausfichtnahme einiger neuer Stationen. — Zum Ausbau der sämtlichen Bahnen seien im Gesetz 6 Jahre für genügend erachtet. In den ersten 3 Jahren sei nun sehr wenig fertig gestellt, nicht einmal die Barelter Ringbahn sei ganz zu Ende geführt. Es sollten allerdings von der Eisenbahndirektion noch technische Kräfte engagiert werden, dennoch bezweifele er, daß es gelingen werde, das große Arbeitspensum in den nächsten 3 Jahren zu bewältigen.

Für die Barelter Ringbahn seien damals 1 450 000 *M.* bewilligt. Man sei davon ausgegangen, daß die Länge der ganzen Bahn höchstens 35 km betragen sollte, dieser Plan sei aber nicht zur Ausführung gekommen, da es nicht gelungen sei, mit allen Kommunalverbänden über die Gemeindebeiträge zum Abschluß zu kommen. Die Strecke Neuenburg-Zetel sei daher übrig geblieben. Inzwischen hätten sich die Gemeinden zur Leistung der Zuschüsse bereit erklärt und jetzt sei die Ausführung dieser Strecke für die nächsten Jahre in Aussicht genommen. Die für die Barelter Nebenbahnen bewilligten Mittel seien aber nicht allein bereits verbraucht, es fehlten auch noch 60 000 *M.* für die bereits in Angriff

genommenen Strecken und für die Strecke Neuenburg-Zetel würden noch 270 000 *M.* dazu verlangt. Für die Strecke Neuenburg-Zetel sei dem Ausschusse auch kein Voranschlag vorgelegt und zwar nach der Angabe in der Vorlage deswegen, weil derselbe wegen der Kürze der Zeit nicht habe fertig gestellt werden können. Dieser Grund klinge etwas sonderbar, da die Strecke Neuenburg-Zetel von vornherein als ein Glied der Barelter Nebenbahnen in Aussicht genommen sei, deshalb hätte ein Voranschlag längst gemacht werden können. Da dies nicht geschehen sei, trage der Ausschuß Bedenken, so ohne weiteres 270 000 *M.* zu bewilligen, wenn er auch anerkenne, daß der Ausbau der Strecke wünschenswerth sei, er richte vielmehr die Bitte an die Staatsregierung, möglichst bald einen Kostenanschlag herzugeben. Es sei dies um so wichtiger, da wir bis jetzt recht trübe Erfahrungen mit den Kostenanschlägen gemacht hätten, so bei der Barelter Ringbahn, bei der Bahn Oldenburg-Brake, die in der vorigen Finanzperiode von Versammlung zu Versammlung theurer geworden sei, und auch bei den Bahnen im südlichen Herzogthum, die noch immer theurer würden. Wenn der Landtag jetzt die verlangten Mittel bewilligte, so würden wir wahrscheinlich wieder dieselbe Erfahrung machen, daß die Mittel nicht ausreichten. Es sei principiell wichtig zu verlangen, daß erst die Linien festgestellt würden und ein Voranschlag gemacht werde, sonst könne man nicht wissen, wohin man noch komme. Man könne ruhig rechnen, daß der erste Anschlag sämtlicher im vorigen Landtage bewilligter Bahnen um ungefähr eine Million überschritten werde, die dann vom Landtage nachverlangt werde. Es sei dabei bedauerlich, daß die Bahn Neuenburg-Zetel vielleicht noch um ein Jahr hinausgeschoben werde, aber der Ausschuß sei nicht in der Lage, heute die Bewilligung zu empfehlen, es wäre dies bedenklich, da es zur Folge haben könnte, daß bei ferneren Bahnen dasselbe Verfahren beobachtet werde. Er bitte daher, den Ausschußantrag *N* 2:

Der Landtag wolle die für die Bahn Neuenburg-Zetel geforderten 270 000 *M.* einstweilen nicht bewilligen,

anzunehmen. Der Ausschuß habe nicht daran gedacht, durch diesen Antrag die Bahn zu Fall zu bringen, sie solle und müsse gebaut werden, aber man müsse eine Unterlage für die Bewilligung haben.

Was sodann die Südbahn anbetreffe, so sei hier die Richtung auch noch nicht festgestellt; wenn der Landtag auch die geforderten Mittel bewilligen wolle, so wisse er nicht, ob man damit auskommen werde. Für die Strecke Lohne-Hesepe gebe es noch drei Varianten. Da sei zunächst die Luftlinie, welche auf den ersten Blick das Richtige zu sein scheine. Diese liefe von Lohne gerade über Broddorf, Thorst und Neuenkirchen, berühre die große Ortschaft Holdorf und sei von Steinfeld und Handorf nur wenige Kilometer entfernt. Die zweite Linie über Lohne, Steinfeld, Handorf, Neuenkirchen sei länger, diese berühre Steinfeld und Handorf, lasse dabei aber Holdorf wieder fort. Die dritte Linie gehe über Lohne, Steinfeld, Holdorf nach Neuenkirchen, diese schließe Steinfeld und Holdorf ein, lasse dafür aber Handorf unberührt. Dies seien die drei Varianten, über die noch mit den Gemeinden verhandelt würde. Dazu komme vielleicht noch eine vierte Linie zwischen



Handorf und Holdorf hindurch, die vielleicht den Vorzug vor allen anderen verdiene, denn damit könne man allen gerecht werden. Die Entfernung der einzelnen Ortschaften von der Bahn sei gering, etwa ein bis zwei Kilometer zum Bahnhof, das sei ausreichend nahe; das wisse man hier in Oldenburg wohl. Doch nach dem Gesetz habe der Landtag nicht über die Wahl der Linien zu bestimmen, darüber müsse die Regierung mit den Gemeinden verhandeln, das sei eine Schwäche des Gesetzes, aber es bestehe einmal, deshalb könne der Landtag höchstens einen Wunsch äußern, müsse sich aber jeder Mitbestimmung enthalten. Dabei sei Gefahr vorhanden, daß es sehr leicht zu Ueberschreitungen komme, wenn der Landtag die Kosten so ohne weiteres bewillige. Man habe jetzt die Strecke Lohne-Steinfeld-Handorf in Vorschlag gebracht, um Steinfeld mitzunehmen und um eine möglichst nahe Verbindung mit Damme zu haben. Die dann in Frage kommende Zweigbahn Handorf-Damme sei zwar nur 6 km lang, aber sehr kostspielig; es müßten tiefe Terraineinschnitte gemacht werden und es kämen solche Steigungen und Krümmungen vor, wie sonst auf keiner Oldenburgischen Bahnstrecke, so daß die Kosten auf 460 000 *M.* veranschlagt seien. Sollte für die Hauptbahn die Luftlinie gewählt werden, so würden sich die Kosten für die dann erforderliche Strecke Holdorf-Damme noch um 90 000 *M.* erhöhen. Die im früheren Anschläge projektirte Linie Neuenkirchen-Damme sei trotz einer Länge von 13 km nur auf 520 000 *M.* veranschlagt und habe dabei noch mehrere Orte berührt. Bei dieser Sachlage habe der Ausschuß Bedenken getragen, schon heute die Linie nach Damme festzulegen, da man noch nicht einmal wisse, wo sie anschließen solle und wie sich die Kosten stellen würden. Die Kosten könnten erst bewilligt werden, wenn der Anschlußpunkt genau festgelegt sei. Die Zweigbahn nach Damme sei ja beschlossene Sache, aber man solle vorsichtig in der Bewilligung der Mittel sein, man müsse damit warten, bis die Hauptlinie festgelegt sei, dies werde im nächsten Frühjahr geschehen können. Da auch der Bau der Zweigbahn erst für 1896 in Aussicht genommen sei, auch unmöglich früher in Angriff genommen werden könne, so sei für die dortige Gegend nichts verloren, wenn der Ausschußantrag angenommen werde, zumal es wohl sicher sei, daß der Landtag im nächsten Frühjahr wieder zusammenkommen werde. Somit werde keine Zeit verloren gehen und der Landtag hätte mit der Innehaltung der Kosten größere Sicherheit. Er empfehle somit den Ausschußantrag *Nr.* 3:

Die Beschlußfassung über die für die Zweigbahn nach Damme geforderten 460 000 *M.* bezw. 550 000 *M.* vorläufig auszuweisen,

dringend zur Annahme, damit man nicht ins Blaue hinein bewillige und dann nachher Ueberschreitungen habe. Zeitverlust sei dabei, wie gesagt, nicht zu befürchten, da der Landtag im nächsten Frühjahr wieder zusammenkomme; anders wäre es, wenn er erst nach drei Jahren wieder zusammenträte, dann müßten jetzt die Mittel wohl oder übel bewilligt werden, damit der Bau der Bahn in Angriff genommen werden könnte.

Es seien zu dem Bahnbau Lohne-Hesepe zwei Petitionen eingegangen, die eine von Eingewohnten der Gemeinden Lohne, Steinfeld, Dinklage, Holdorf und Neuenkirchen, diese

**Berichte.** XXV. Landtag.

wünsche den Ausbau der Luftlinie, die andere sei von der Gemeindevertretung und dem Gemeinderath Steinfeld, diese sei ganz anderer Ansicht und wünsche die Bahn über Steinfeld. Der Landtag aber habe gar keine Einwirkung auf die Wahl der Linie, könne sich deshalb weder für die eine noch die andere Richtung entscheiden, der Ausschuß habe daher den Antrag gestellt, beide Petitionen der Großherzoglichen Staatsregierung zur Prüfung zu überweisen. Beiden Petitionen könne man die Berechtigung nicht abprechen, aber es allen recht zu machen, sei nicht möglich, vielleicht wäre es deshalb das Beste, die Bahn mitten durch zu legen. Bei dieser Sachlage bitte er, den schon eben erwähnten Antrag *Nr.* 6 anzunehmen.

Der Antrag *Nr.* 6 wird mit zur Berathung gestellt.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker:** Er müsse zunächst gegen die Aeußerung des Herrn Vorredners Verwahrung einlegen, nach der die Regierung dem Landtage zumuthe, ins Blaue hinein zu bewilligen. Im Gesetz vom 31. März 1891, betr. den weiteren Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, sei bestimmt, daß die und die Bahnen ausgebaut werden sollten, worunter sich auch die Vareler Ringbahn und die Südbahn befänden, und weiter sei darin gesagt, daß der betreffende Landtag die Bewilligung der Mittel für die jedesmal in Angriff zu nehmenden Strecken auszusprechen habe. Damals sei ein Kostenanschlag gemacht, um einen Ueberblick über die Gesamtkosten zu gewinnen. Daß im Laufe der Zeit durch unvorhergesehene Umstände eine Erhöhung des ersten Anschlages eintreten könne, stehe doch außer Frage; er begreife nicht, daß man dies außer Acht lasse und jetzt an den einzelnen Anschlägen eine derartige Kritik übe. Im Wesentlichen sei die Kostenerrhöhung auf die Mehrlänge der zu bauenden Strecken zurückzuführen. Die Bahn Delmenhorst-Hesepe werde etwa 5 km länger, als zuerst projektirt, die Kosten pro Kilometer seien für die Strecke Delmenhorst-Behta auf rund 55 000 *M.*, für die Strecke Lohne-Hesepe auf eine etwas geringere Summe pro Kilometer veranschlagt; dies beeinflusse also den Kostenanschlag ganz wesentlich. Ein weiterer Grund für die Erhöhung der Kosten für die Südbahn sei die Mehranlage von zwei Stationen, hinzu kämen auch noch die Bauzinsen, welche jetzt mit in Rechnung gestellt seien. Bei der Bahn Oldenburg-Brake lägen dieselben Gründe vor. Wenn man dieses Alles berücksichtige, so müsse man einsehen, daß die Kostenanschläge sich anders stellen müßten, und daß man nicht sagen könne, es sei jetzt gar keine Grundlage zur Bewilligung vorhanden.

Hier handele es sich in erster Linie um die Strecke Neuenburg-Zetel und um die Dammer Zweigbahn. Die Regierung bitte um Bewilligung der für diese Bahnen erforderlichen Mittel; sie stehe dabei auf dem Boden des Gesetzes, wonach auch die Mittel für diese Bahnen bewilligt werden müßten. Es sei freilich erklärlich, wenn der Ausschuß sich wundere, daß für die Vareler Ringbahn jetzt noch 270 000 *M.* und 60 000 *M.* mehr verlangt würden, doch dies sei kein Grund, gegen den jetzigen Anschlag Einwendungen zu machen. Bemerken wolle er dabei, daß von der Eisenbahndirektion 1891 ein Anschlag für die Vareler Nebenbahnen Ellenferdammerfiel-Ellenferdamm-Bochhorn-Grabstede und Varelerhafen-Varel-Borgstede-Bramloge dem



Staatsministerium vorgelegt sei, welches daraufhin die veranschlagten Mittel zur Verfügung gestellt habe. Als darauf die Bewilligung weiterer Mittel für die Strecke Bockhorn-Zetel in Frage gekommen sei, habe das Ministerium die Eisenbahndirektion veranlaßt, einen speciellen Anschlag für die zur Ausführung genehmigten Strecken vorzulegen. Aus diesem habe man ersehen, daß in dem ersten Anschlage für die Hochbauten fast nichts vorgesehen gewesen sei. Deshalb hätten 150 000 *M.* nachbewilligt werden müssen. Die für die Strecke Bockhorn-Zetel daher noch erforderlichen 60 000 *M.* hoffe man indeß bei den übrigen Strecken der Varelser Nebenbahnen zu ersparen. Die Regierung müsse aber auch diese Ueberschreitung mit verlangen, damit der Bau eventuell nicht eingestellt zu werden brauche. — Bezüglich der Bahn Neuenburg-Zetel liege freilich nur ein Ueberschlag vor; einen speciellen Kostenanschlag vorzulegen, sei wegen der Kürze der Zeit nicht möglich gewesen. Wenn der Abg. Schulze sage, der Voranschlag hätte gemacht werden können, da die Strecke von Anfang an mit im Plane gelegen hätte, so sei dies nicht richtig. Die früheren Verhandlungen hätten zur Evidenz ergeben, daß die Gemeinde Neuenburg immer zurückgehalten habe mit der Uebernahme der Vorbelastung, deshalb sei die jetzige Richtung früher garnicht mit veranschlagt worden, vielmehr eine andere Richtung vorgesehen gewesen. Der Beschluß der Gemeinde Neuenburg, nach welchem sie sich zur Tragung der Vorbelastung bereit erkläre, sei erst im Januar d. J. gefaßt; zugleich habe der Gemeinderath den Wunsch geäußert, daß noch dem jetzigen Landtage eine Vorlage gemacht werde. In der Kürze der Zeit sei dann nicht etwa ins Plane hinein, sondern auf Grund der bei den übrigen Strecken der Varelser Ringbahn gemachten Erfahrungen die in der Vorlage der Regierung vorgesehene Summe gegriffen. Darauf könne der Landtag ruhig eine Bewilligung aussprechen, er sei überzeugt, daß man mit dieser Summe auskommen werde, zumal dabei alle Umstände, die den Voranschlag alteriren könnten, wie Terrainverhältnisse, Bauzinsen u. c., berücksichtigt seien, auch der bauleitende Beamte jetzt das dortige Terrain ganz genau kenne.

Was sodann die Südbahn Delmenhorst-Wildeshausen-Bechta-Lohne-Hesepe angehe, so habe der Herr Vorredner behauptet, daß die Richtung nicht festliege; dies treffe nicht zu. Die Richtung liege fest von Delmenhorst bis an die südliche Grenze der Landgemeinde Wildeshausen. Die beteiligten Gemeinden hätten die Vorbelastung übernommen. Mit dem Amtsverband Bechta seien die Verhandlungen freilich noch nicht eingeleitet. Die Strecken Wildeshausen-Bechta und Lohne-Hesepe lägen daher auch in der Richtung noch nicht fest. Unrichtig sei es auch, wenn der Abg. Schulze meine, es seien drei Varianten bei dieser Linie vorhanden. Thatsächlich sei nur eine da; es sei dies die auf der den Abgeordneten vorliegenden Uebersichtskarte blau punktirte Linie, also die Linie über Steinfeld nach Holdorf. Diese Linie sei mit hineingesetzt, weil für dieselbe in Bechta vielleicht mehr Stimmung sei. Die Grundlage für den Voranschlag bilde aber die Linie Steinfeld-Handorf-Neuenkirchen. Daß etwa noch mitten durch gebaut werden könnte, glaube er kaum, handeln könne es sich nur um Handorf oder Holdorf. Richtig sei es, daß die Festlegung der Rich-

tungslinie Sache der Regierung sei. Dies halte er aber nicht für einen Fehler des Gesetzes, sondern für einen Vorzug, weil es sonst wohl kaum möglich wäre, mit den Kommunalverbänden zu Stande zu kommen. Sodann sei noch bemerkt, daß die Linie Damme-Neuenkirchen früher veranschlagt sei. Diese Linie sei aber nur mit erwähnt, und zwar für den Fall, daß die Verbindung für Damme in dieser Richtung gesucht werde. Die Regierung habe indeß stets daran festgehalten, daß Damme seinen Anschluß in der Richtung auf Dinklage zu suchen habe. — Petitionen wie die vorliegenden seien in Menge eingekommen; die Interessenten könnten sich dabei beruhigen, daß alle eingehend geprüft und das darin vorhandene Gute verwendet werden würde. — Noch eins sei übrigens gegen die Bewilligung der heute verlangten Mittel erwähnt, daß nämlich die Ausführung der Bahnen in der laufenden Finanzperiode ein Ding der Unmöglichkeit sei. Nach dem früheren Verfahren sei dies auch nicht völlig von der Hand zu weisen, doch es komme jetzt als novum hinzu, daß seitens der Regierung jetzt mehr technische Kräfte engagirt seien, so daß wahrscheinlich schon im nächsten Monate mit dem Bau der Linie Oldenburg-Brake begonnen werden könne. (Rufe: Schon?) Jawohl, schon, denn eher sei es bei den vorhandenen Kräften nicht möglich gewesen. Bei dem guten Willen, der überall herrsche, werde es gelingen, den Ausbau der Bahnen in der Finanzperiode 1894/96 zu bewältigen, er bitte deshalb dringend um Bewilligung der Mittel für die Linie Zetel-Neuenburg und für die Dammer Zweigbahn.

Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlenfels**: Es sei gesagt, der Kostenvoranschlag für die Linie Zetel-Neuenburg sei nur summarisch und deshalb dürften die Mittel für den Ausbau der Strecke nicht bewilligt werden, er meine dagegen, daß es leichtsinnig gewesen wäre, in den wenigen Tagen, welche der Eisenbahndirektion zur Verfügung gestanden hätten, einen anderen als nur summarischen Anschlag auszuarbeiten, eine solche Sache dürfe man nicht übers Knie brechen. Ein überschläglicher Kostenanschlag sei ja gemacht; er kenne freilich die Gegend nicht, aber nach dem Gutachten der mit jener Gegend vertrauten Sachverständigen sei nicht der geringste Zweifel vorhanden, daß man mit den verlangten Mitteln reichen werde. Die Richtung der Linie sei im Ganzen festgelegt, es frage sich nur noch, ob der Bahnhof Neuenburg in die Mitte des Ortes oder mehr nach Zetel zu gelegt werden solle. Dadurch seien allerdings noch kleine Schwankungen möglich, aber auskommen werde man sicher. — Die Frage nach der Beschaffung der technischen Kräfte sei bereits größten Theils glücklich gelöst. Die Varelser Ringbahn werde noch im Decernat der Bahnunterhaltung behandelt, für die Linien Oldenburg-Brake und Delmenhorst-Hesepe sei ein besonderes Decernat in der Direktion eingerichtet, mit demselben sei ein Beamter betraut, der überall als ein in der Anlegung von Bahnen sehr erfahrener Mann bekannt sei, von dem man wisse, daß er sicher und sparsam baue, nämlich der Oberbauinspektor Rieken. Für die Oldenburg-Braker Bahn seien die Dispositionen bereits getroffen, für diese Strecke seien ein Baumeister und ein Ingenieur angestellt. Der erste Spatenstich sei freilich noch nicht gethan, aber man müsse bedenken, daß der Winter eine Jahreszeit sei, die sich für den sog. ersten Spatenstich

nicht eigne. Für die Strecke Delmenhorst-Hesepe seien die technischen Kräfte noch nicht angenommen, doch die Verfügungen seien schon vom Staatsministerium getroffen und die Ausschreibungen würden in den nächsten Tagen erfolgen. Man brauche daher keine Besorgniß zu hegen, daß der Bau der Bahnen nicht vom Flecke komme. Bei dieser Sachlage bitte er, die für Neuenburg-Zetel und die Dammer Zweigbahn geforderten Mittel zu bewilligen und die Ausschußanträge abzulehnen.

Abg. **Wilken:** Als er den Bericht über den Eisenbahnbaufonds zur Hand genommen habe, sei er sehr wenig befriedigt von dem Ausschußantrage *Nr. 2* gewesen. Durch das Gesetz vom 13. März 1891, betreffend den Ausbau des Oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung, sei die Strecke Neuenburg-Zetel festgelegt. Nachdem die Gemeinde Bockhorn beschlossen habe, die Vorbelastung für die Strecke Ellenferdammerfiel-Grabsfede zu übernehmen, habe Zetel den Beschluß gefaßt, die Strecke Zetel-Bockhorn auf sich zu nehmen, darauf habe sich kurz nachher die Gemeinde Neuenburg bereit erklärt, die Vorbelastung der Strecke Neuenburg-Bockhorn zu tragen. Damals habe das Staatsministerium im Einverständnisse mit dem Landtage die Linie Bockhorn-Zetel genehmigt und Neuenburg abgewiesen mit dem Bemerkten, daß es für Neuenburg zweckmäßig sei, Anschluß in Zetel zu suchen. Das sei jetzt geschehen. Neuenburg habe beschlossen, für die Strecke Neuenburg-Zetel 10% der Baukosten und den Grund und Boden herzugeben, das seien etwa 50 000 *M.*, eine Summe, welche recht groß sei, wenn man bedenke, daß die Gemeinde Neuenburg nur 3600 *M.* Einkommensteuer und etwa 60 000 *M.* Gesamtsteuer zahle. Diesen Beschluß habe die Großherzogliche Staatsregierung acceptirt und die jetzige auf Bewilligung von 270 000 *M.* gerichtete Vorlage gemacht. Diese habe der Eisenbahnausschuß jetzt geprüft und er sei zu dem Resultat gekommen, daß zur Zeit die Bewilligung dieser Summe nicht angängig sei, da ein specieller Kostenanschlag fehle. Wenn er auch im Princip damit einverstanden sei, daß ein specieller Kostenanschlag vorliegen müsse, so glaube er doch, daß hier eine Ausnahme berechtigt sei, denn ein Kostenanschlag habe seiner Ansicht nach für diese Strecke keine große Bedeutung. Von der Bareler Ringbahn seien 30 km hergestellt, diese hätten 1 500 000 *M.* gekostet, das mache pro Kilometer 50 000 *M.*, wobei man noch bedenken müsse, daß unter diesen 30 km sehr theure Strecken seien, wie z. B. die Bahn Ellenferdamm-Ellenferdammerfiel. Für die Linie Bockhorn-Zetel, welche 4 km lang sei, seien 229 000 *M.* in Aussicht genommen, wovon noch 30 000 *M.* abzusetzen seien, welche Zetel für den Bahnhof Bockhorn übernommen habe, das mache ebenfalls 50 000 *M.* pro Kilometer, wofür die Bahn ausgebaut werden könne. Für die Bahn Neuenburg-Zetel, welche 4,5 km lang sei, seien nun sogar 270 000 *M.* vorgesehen, demnach pro Kilometer 60 000 *M.* Wenn man dabei in Betracht ziehe, daß die übrigen Bahnen für 50 000 *M.* pro Kilometer gebaut werden könnten, dann müsse man mit 60 000 *M.* pro Kilometer für die Strecke Neuenburg-Zetel sicher auskommen, Ueberschreitungen müßten da doch ausgeschlossen sein. Hinzu komme auch noch, daß, wenn die Linie Neuenburg-Zetel nicht jetzt, sondern

übers Jahr gebaut würde, sowohl diese Strecke wie auch Bockhorn-Zetel theurer kommen würde. Bei dem Aufschub einer Strecke würden Staat und Gemeinden nur Mehrkosten haben. Die Strecke Bockhorn-Zetel solle im Mai fertig sein, es wäre vortheilhaft, dann den Bau gleich fortsetzen zu können. — In Rücksicht darauf also, daß die Bahn Neuenburg-Zetel gesetzlich festgesetzt sei, daß die Gemeinde die Zuschüsse bewilligt habe und daß die Baukosten der fertiggestellten Bahnstrecken einen Untergrund für die Kosten dieser Strecke bildeten, bitte er, den Ausschußantrag *Nr. 2* abzulehnen und die Regierungsvorlage anzunehmen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker:** Er müsse dem Herrn Vorredner gegenüber feststellen, daß die Staatsregierung die Beschlüsse des Gemeinderaths zu Neuenburg noch nicht acceptirt habe, aber glaube, es demnächst thun zu können.

Abg. **Meyer:** Auch er müsse sich entschieden gegen die Ausschußanträge erklären. Es sei bekannt, daß die fraglichen Bahnen nicht vom Staate allein gebaut würden, sondern die Gemeinden trügen 10% der Baukosten dazu bei und gäben den Grund und Boden unentgeltlich her, das seien im Ganzen 20—30% der Baukosten. Diese Summen bezahlten sie geradezu *à fonds perdu*, ohne jemals Aussicht auf Verzinsung zu haben. Diese eigenthümliche Form der Finanzierung rechtfertige es wohl, daß bei Festsetzung der Richtung jener Bahnen seitens der Regierung Rücksicht auf die lokalen Verhältnisse genommen werde. Auf diesen Standpunkt habe sich denn auch die 2. Versammlung des 24. Landtags gestellt und auch die Staatsregierung habe sich mit demselben einverstanden erklärt, während sie anfangs die geradeste Linie bevorzugt habe. Der Amtsrath des Amtes Bechta habe deshalb eine Commission gewählt, welche die ganze Bahnlinie, wie sie zuerst abgesteckt, prüfen und Vorschläge über Abweichungen von der Luftlinie machen sollte. Das Resultat dieser Prüfung und der daraus hervorgegangenen Vorschläge sei die auf der vorliegenden Karte blau eingezeichnete Linie. Der Amtsrath habe den Vorschlägen einstimmig zugestimmt und so seien die Abweichungen von der Luftlinie entstanden. Er (Redner) sei erfreut, daß der Landtag nicht über die Richtung der Bahn im Speziellen definitiv zu entscheiden habe, sondern dies in den Händen der Regierung liege, denn er habe das Vertrauen zu der Regierung, daß sie diese ihr obliegende Aufgabe in zufriedenstellender Weise lösen werde, während dies für den Landtag wohl kaum möglich sein werde. Er wolle sich hier auch nicht weiter über die Richtung der Hauptbahn Delmenhorst-Hesepe äußern; hoffentlich werde darüber zwischen der Amtsvertretung des Amtsverbandes Bechta und der Großherzoglichen Staatsregierung eine alle interessirten Kreise befriedigende Einigung leicht herbeigeführt werden.

Wenn er (Redner) sich nun zu den beiden Ausschußanträgen wende, so habe er zu erklären, daß er weder dem über die Neuenburg-Zeteler Bahn, noch demjenigen betr. die Dammer Zweigbahn zustimmen könne. Er wisse wohl, daß es im Landtage im Allgemeinen schwer sei, gegen einstimmige Ausschußanträge mit Erfolg zu polemisieren, aber in diesem Falle müsse er doch entschieden gegen jene Anträge auftreten und wie er hoffe, auch nicht ohne den ge wünschten





Erfolg. Was die Neuenburg-Zeteler Bahn betreffe, so habe der Abgeordnete Wilken schon die genügenden Aufklärungen in eingehender Weise gegeben; seine Aufgabe werde wesentlich darin bestehen, daß so viele der Herren am 24. Landtage noch nicht theilgenommen, kurz auf die Geschichte der Dammer Zweigbahn einzugehen. Die Ansprüche jener Gegend des Südens des Herzogthums auf eine Bahn seien bereits recht alt; schon in den fünfziger Jahren, als das Gebiet am Jadebusen abgetreten worden, sei ihr bekanntlich begründete Hoffnung auf eine Bahn gemacht. Er verweise hierbei zunächst auf die Verhandlungen im 24. Landtage, sowie ferner noch auf die im 21., 22. und 23. Landtage, wo er sich näher mit dem vorliegenden Gegenstande, betreffend den Ausbau einer Südbahn, befaßt, von ihm gemachten eingehenden Mittheilungen. Jene Gegend sei damals, als die Bahn Oldenburg-Osnabrück gebaut worden, außerordentlich benachtheiligt. Statt damals in direktester Richtung über Wechta, Lohne, Damme durch das südliche Oldenburg zu bauen, sei die Linie über Quakenbrück, und zwar von diesem Punkte ab durch preussisches Gebiet gewählt; damals sei die ganze Gegend lebhaft dagegen eingetreten und habe nichts unversucht gelassen, Regierung und Landtag zur Wahl der geraden Linie zu bewegen, aber alles sei umsonst gewesen. In den folgenden Jahren sei denn immer wieder das Begehren nach einer Bahn innerhalb des betr. Landestheils hervorgetreten. Schon der Landtag von 1871 habe nach schlüssiger Feststellung der Oldenburg-Osnabrücker Bahn, gewissermaßen zum Troste für die benachtheiligte Gegend, eine Resolution angenommen, in welcher die Staatsregierung aufgefordert werde, so bald als möglich eine Bahn von Ahlhorn aus durchs Münsterland zu bauen. Die Sache habe sich denn circa ein Jahrzehnt hingezogen, bis der 21. Landtag die Staatsregierung ziemlich einstimmig ersucht habe, dem nächsten Landtage eine Vorlage über eine Bahn durch das Amt Wechta zu machen. Dies sei denn für einen Theil einer solchen Bahn für die Strecke Ahlhorn-Wechta im 22. Landtage geschehen, deren weiterer Ausbau bis Lohne alsdann vom 23. Landtage bewilligt sei. Allgemein habe die Ansicht geherrscht, daß dem 24. Landtage eine Vorlage gemacht werden würde über eine Weiterführung dieser Bahn nach Süden entweder bis Bramsche oder zum Anschluß an die Osnabrück-Bremer Bahn, ohne daß man zu jener Zeit auch schon das Projekt einer durch das nördliche Amt Wechta und das Amt Wildeshausen nach Delmenhorst zu führenden Bahn ventilirt habe. — Inzwischen sei eine Aenderung in der Person des Eisenbahndirektors eingetreten. Im Frühjahr 1891 sei denn zuerst von dem Plane der Staatsregierung verlautet, die Strecke Delmenhorst-Wechta mit der Bahn Lohne-Hesepe gleichzeitig zu bauen, um den verhältnißmäßig geringen Lokalverkehr durch stärkern Durchgangsverkehr zu kompensiren. So sei wohl das jetzige Projekt entstanden. Indem man sodann diese Bahn möglichst gradlinig mit Umgehung der im Süden unsers Landes vorhandenen gebirgigen Gegend projektirte, sei dabei der Uebelstand zu Tage getreten, daß ein nicht unerheblicher Theil des Amtes Wechta außer Berücksichtigung bliebe und zwar die größte der Gemeinden des gen. Amtsbezirks, die Gemeinde Damme, welche gleichzeitig am allerweitesten von jeglicher Bahn ent-

fernt liege und bei Zusammenlegung der Aemter Damme und Wechta durch den Verlust der Verwaltungsbehörden erheblich geschädigt worden sei. Damme werde auch jetzt durch die Veränderung der Bahnrichtung, welche früher niemals anders als direkt über diesen Ort gedacht sei, schwer benachtheiligt, deshalb sei die dorthin projektirte Zweigbahn nur gerecht; dieselbe sei auch vom 24. Landtage bereits genehmigt. Daher könne die Gemeinde Damme mit Recht sagen, daß sie ein gesetzliches Anrecht auf diese Bahn habe. Sie sei auch dadurch gerechtfertigt, daß sie eine nothwendige Ergänzung des südlichen Bahnnetzes und daher als ein integrierender Bestandtheil desselben anerkannt sei; man dürfe sie demnach nicht trennen von der Bahn Lohne-Hesepe, und es sei nicht Recht, den Antrag des Ausschusses anzunehmen, welcher ihr eine nachtheilige Ausnahmestellung zu geben beabsichtige. Wollte man diese Zweigbahn anders behandeln als die Hauptbahn, so würde dadurch sehr leicht eine Beseitigung des ganzen Projektes herbeigeführt werden können.

Ueber die verlangten Zuschüsse zu dieser Bahn habe der Wechtaer Amtsrath nämlich noch nicht beschlossen. — Die Uebernahme von 10 % der Baukosten und des Grunderwerbs werde dem Amtsverbande eine Last von circa 1/2 Million Mark auferlegen; eine derartige Belastung habe naturgemäß immer viele Gegner und sei die Stimmung zur Zeit so, daß die Vorlage im Amtsrath mit nur geringer Mehrheit durchgehen werde. Wenn nun der betr. Ausschusantrag vom Landtage angenommen und die Beschlussfassung über das endgültige Schicksal der Dammer Zweigbahn noch weiter hinausgeschoben werde, so würde die Gemeinde Damme sich schwer verletzt fühlen, und die unausbleibliche Folge davon sei es, daß die 7 oder 8 Mitglieder des Amtsraths aus dieser Gemeinde, die den sechsten Theil aller Stimmen ausmachten, gegen die Bewilligung der Zuschüsse stimmen würden. Damit wäre denn aber nicht jene Zweigbahn allein, sondern auch die Hauptbahn in ihren verschiedenen Theilen abgelehnt und das ganze Projekt auf unabsehbare Zeit vollständig beseitigt; man könne doch auch wahrlich den Dammern, welche den weitaus erheblich größten Theil unter allen Gemeinden des Amtes zu den Amtslasten contribuiren müßten, nicht zumuthen, für eine Bahn zu stimmen, von der sie, ohne die Zweigbahn, sehr wenig Nutzen haben würden. —

Der Ausschuß habe denn auch Kritik an der Richtung der Zweigbahn geübt. Im vorigen Landtage sei auch von der Strecke Neuenkirchen-Damme die Rede gewesen, doch zugleich sei in den Motiven auch die Linie Holdorf-Damme genannt. Die Staatsregierung habe sich nun in Uebereinstimmung mit dem Amtsrathe für die Richtung auf Handorf bezw. Holdorf entschieden. Diese Linie berühre allerdings bergiges Terrain, ohne dasselbe gehe es aber auch bei einem Bahnbau nach Damme schwerlich, wenn man nicht etwa die Linie Damme-Neuenkirchen ausbauen wolle. Für eine Verbindung mit Holdorf oder Handorf spreche aber der Umstand, daß dadurch der Anschluß an die Venloo-Hamburger Bahn erleichtert werde, der doch nur eine Frage der Zeit sei. In dieser Zweigbahn sei nämlich nach Redners Auffassung nur das Glied einer größeren Querbahn zu erblicken, die seiner Ansicht nach einerseits

über Dinklage, Effen und Löningen nach Haselünne, Meppen und der holländischen Grenze weiter geführt würde, und dann von Damme südlich über Bohmte, Herford nach Altenbeken fortgeführt werde. Von dieser Bahn verspreche er sich einen erheblichen Nutzen für das gesammte oldenburgische Netz und werde dadurch in lokaler Hinsicht die Frage des Anschlusses der Gemeinde Dinklage in der vollkommensten Weise gelöst. — Wenn es scheinbar im ausschließlichen Verkehrsinteresse der Dammer Gegend sich ziemlich gleich bleibe, welche Linie für die Zweigbahn gewählt werde, vielleicht anscheinend die Richtung nach Neuenkirchen Vorzüge darbiete, da die dortigen Gemeinden ihren meisten Verkehr nach dem Süden hätten, so müsse man aber nicht außer Acht lassen, daß doch die Bahn auch noch eine andere Aufgabe zu erfüllen habe; sie solle den Sitz des Amtsgerichts, Damme, mit den ihm zugehörigen Gemeinden Neuenkirchen, Holdorf und Steinfeld verbinden, und ferner Damme und dessen ganze Umgegend mit Bechta, dem Sitze des Verwaltungsamts, sowie mit dem Centralpunkte des Landes mit Oldenburg auf möglichst günstige Weise in Connex bringen. Wenn man aber die Bahn nach Neuenkirchen leite, dann werde niemand aus Steinfeld und Holdorf erst nach Neuenkirchen reisen und von da die Zweigbahn benutzen, um nach Damme zu kommen, wenn man die Bahn dagegen nach Handorf bzw. Holdorf führe, dann hätten alle drei Gemeinden in entsprechender Weise Nutzen davon, und sie liege dann auch für den Verkehr nach Norden am besten, abgesehen von der eben angedeuteten Frage der Weiterführung nach beiden Seiten, wovon bei dem Anschluß in Neuenkirchen gänzlich abgesehen werden müsse. — Angesichts dieser Bedeutung der Bahn und Angesichts des bergigen Terrains halte er den Voranschlag von 460 000 bzw. 550 000 *M.* nicht für zu hoch. Es seien ja allerdings bedeutende Kosten, aber man dürfe doch die Bewohner jener Gegend nicht dafür verantwortlich machen, daß sie in gebirgiger Gegend wohnten, sie seien auch Oldenburger und beriefen sich mit Recht auf die von Regierung und Landtag gemachte Zusage. Die Vorlage befaße eben so gut die Strecke Neuenburg-Zetel und die Zweigbahn nach Damme als die Hauptlinien, deshalb dürfe man in Betreff dieser beiden Seitenlinien keine Ausnahme machen. Er bitte daher dringend, beide Ausschußanträge abzulehnen und die Regierungsvorlage anzunehmen.

**Abg. Suchting:** Er schließe sich den Ausführungen des Abgeordneten Wilken an. Die Strecke Bockhorn-Zetel sei in Angriff genommen, ob sie aber schon zu Mai fertig werde, bezweifle er. Wenn noch gleichzeitig die Linie Neuenburg-Zetel in Angriff genommen werde, dann werde der Bau beider Strecken billiger kommen. Aus guter Quelle wisse er, daß sich gerade auf der Strecke Neuenburg-Zetel passendes Erdmaterial befinde, was auf der Strecke Bockhorn-Zetel fehle, aus diesem Grunde würde der Bau billiger sein, wenn die Linien gleichzeitig gebaut würden, im anderen Falle nämlich würde der Transport des Materials größere Kosten verursachen. Ferner komme noch hinzu, wenn Zetel-Neuenburg nicht gleich mit in Angriff genommen werde, daß dann noch eine Wasserstation, die regelmäßig auf der Endstation sein müsse, gebaut werden müsse. Dieser Hauptgrund für die heutige Bewilligung der Bahn Neuenburg-

Zetel sei aber der, daß der Gemeinderathsbefschluß in Neuenburg nur zu Stande gekommen sei, nachdem einzelne Ziegeleibesitzer sich zur Uebernahme von 18 000 *M.* Vorbelastung bereit erklärt hätten mit der Bedingung, daß noch von diesem Landtage die Kosten genehmigt würden. Wenn sie nun abgelehnt würden, dann sei zu befürchten, daß einzelne von diesen zurücktreten würden und dadurch gerathe die ganze Bahn in Gefahr. Er bitte daher, die Anträge des Eisenbahnausschusses abzulehnen und die Regierungsvorlage anzunehmen.

**Abg. Hoyer:** Die Kosten der Bareler Ringbahn hätten den Voranschlag um 330 000 *M.* überschritten, trotzdem die Bahn 2 km kürzer werde, das sei eine Ueberschreitung des Voranschlags um 22 %. Regierungs-Commissar Becker habe behauptet, daß es daher komme, daß die Hochbauten im Kostenanschlage vergessen seien, er meine aber gehört zu haben, daß damals von Hochbauten gesprochen sei, doch wenn der Regierungs-Commissar es sage, werde es wohl richtig sein. Dem möge nun sein, wie ihm wolle, der Umstand, daß 150 000 *M.* nicht mit berechnet seien, habe zur Folge, daß der Staat einen Zuschuß von 15 000 *M.* durch die Gemeinden eingebüßt habe. Wenn solche Ueberschreitungen bei vorliegendem Kostenanschlage vorkommen könnten, wie viel leichter könnten sie denn jetzt vorkommen, wo kein Anschlag da sei. Er warne davor, ins Blaue hinein zu bewilligen. Vom Regierungstrische sei heute die Hoffnung ausgesprochen, daß man 60 000 *M.* bei den anderen Theilstrecken zu sparen gedenke, daraus sehe man wieder, wie schlecht die Voranschläge sein müßten. Der jetzige Voranschlag habe auch noch den Mangel, daß nicht einmal die Länge der Bahn angegeben sei. Der Abgeordnete Wilken habe gesagt, die Bahn werde ohne Zweifel nicht mehr wie veranschlagt kosten, das wisse aber kein Mensch, eventuell sei der Landtag gezwungen, die Mittel ohne Weiteres nachzubewilligen. Er bedauere diesen Ausgang im Interesse Neuenburgs, werde aber nichts desto weniger die Ausschußanträge annehmen. Die Schuld treffe auch wohl Neuenburg selbst, da es den Beschluß so spät gefaßt habe, er habe dabei immer das Gefühl, als wenn die Interessen Neuenburgs nicht richtig vertreten gewesen seien. Der Ausschuß wolle mit seinem Antrage das Gesetz nicht ändern, die Bahn Neuenburg-Zetel solle gebaut werden, aber nicht ohne Kostenanschlag, diesen müsse der Landtag beanspruchen.

Wenn er sodann auf die Südbahn zu sprechen komme, so falle ihm dabei eine vor einigen Tagen vom Abgeordneten Jaspers gemachte Aeußerung ein, daß er der Stadt Wildeshausen wohl eine Petroleumbahn gönne, das sei sehr liebenswürdig von dem Abgeordneten Jaspers, aber eine Petroleumbahn nütze da nichts. Wenn der Herr Abgeordnete eine Petroleumbahn für den durchgehenden Verkehr für genügend halte, dann gebe er ihm zu bedenken, ob denn nicht auch für die Strecke Oldenburg-Brake eine Petroleumbahn am Platze wäre. Die Südbahn sei allerdings nicht im Interesse der Stadt Oldenburg, das müsse er zugeben. . . .

**Präsident:** Wenn der Abgeordnete Hoyer hiermit sagen wolle, daß der Abgeordnete Jaspers nur die In-



teressen der Stadt Oldenburg vertrete, so liege darin ein Vorwurf, den auszusprechen er unterlassen möge.

Abg. **Hoyer**: Er wolle von diesem Gegenstande nicht mehr sprechen.

Der Abgeordnete Schulze habe heute von drei Varianten gesprochen, diese gebe es nicht mehr, die Luftlinie sei verlassen, es komme jetzt nur noch die auf der Karte eingezeichnete blaue Linie und die punktirte Abweichung in Frage. Größere Abweichungen dürften im Interesse des Durchgangsverkehrs nicht gemacht werden. — Wenn der Abgeordnete Meyer sage, die Dammer Zweigbahn sei nach dem Gesetz ein integrierender Bestandtheil des südlichen Bahnnetzes, so sei das richtig, der Eisenbahnausschuß wolle auch garnicht an dem Gesetze rütteln. Der Abgeordnete Meyer habe ferner geäußert, daß der Ausschußantrag in seiner Gegend den Gedanken erweckt habe, als wolle der Ausschuß der Dammer Zweigbahn eine Falle stellen, dies sei nicht der Fall, der Ausschuß lege entschieden Verwahrung gegen diese Verdächtigung ein. Wenn er die Bahn ablehnen wollte, dann würde er auch einen Antrag auf Ablehnung gestellt haben. Der Ausschuß wolle die Bahn nicht zu Fall bringen, er wolle nur bestimmt haben, wo die Abzweigung stattfinden solle. Jetzt würde für eine Strecke von 6 km eben so viel verlangt, wie für die zuerst vorgesehene Strecke von 14 km berechnet gewesen sei. Wenn es möglich sei, für dasselbe Geld eine längere Linie, welche mehrere Gemeinden berühre, zu bauen, so sei das doch vorzuziehen, auch falle es für die Rentabilität sehr ins Gewicht. Nach diesen Ausführungen stelle er folgenden persönlichen Vermittelungsantrag:

Der Landtag wolle die Positionen 8, 9, 10 und 14 der Einnahmen, sowie 3 und 7 der Ausgaben unter folgenden Bedingungen genehmigen:

- a) bezüglich der Bahn Neuenburg-Zetel ist dem nächsten ordentlichen oder außerordentlichen Landtage vor Inangriffnahme der Bahn ein Kostenanschlag vorzulegen,
- b) bezüglich der Dammer Zweigbahn behält sich der Landtag vor, in seiner nächsten ordentlichen oder außerordentlichen Tagung zu bestimmen, von welchem Punkte der Bahn Lohne-Gesepe nach definitiver Feststellung dieser Linie die Dammer Bahn abzuzweigen hat.

Im Effect bezwecke dieser Antrag dasselbe wie die Ausschußanträge, er habe nur den Zweck, die Sache den Gemeinden etwas verständlicher und mundgerechter zu machen. Mit den Mitgliedern des Ausschusses habe er wohl schon über den Antrag gesprochen, doch sei darüber wegen Mangel an Zeit noch nicht verhandelt.

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

Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlenfels**: Nur wenige Worte wolle er dem Abgeordneten Hoyer erwidern. Dieser habe seinem Zweifel darüber Ausdruck gegeben, ob man wohl mit den für die Strecke Neuenburg-Zetel veranschlagten Kosten reichen werde. Der Kostenanschlag sei allerdings summarisch gemacht, und deshalb sei es nicht

ausgeschlossen, daß man nicht reiche, aber es sei die höchste Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß man reichen werde, man kenne ja wohl die dortige Gegend, da ein Theil der Ringbahn schon fertig vorliege. Zurückweisen müsse er die Ansicht, daß die Voranschläge immer von neuem überschritten werden würden, er glaube im Gegentheil, daß man in diesem Falle eher Ersparnisse machen, als mehr gebrauchen werde.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er könne sich dem Herrn Eisenbahndirektionspräsidenten hinsichtlich seiner Ausführungen über die Kostenanschläge anschließen. Jedenfalls gehe die Behauptung zu weit, daß gar kein Kostenanschlag vorliege. — Dem Abgeordneten Wilken könne er bestätigen, daß man auf Grund der beim Bau der anderen Strecken der Bareler Ringbahn gesammelten Erfahrungen mit den veranschlagten Kosten reichen werde; einen speciellen Anschlag zu machen, sei die Zeit zu kurz gewesen. — Wenn der Abgeordnete Hoyer sage, es sei nicht einmal die Zahl der Kilometer bei der Linie Zetel-Neuenburg erwähnt, so sei das nicht richtig. Er habe im Ausschusse gesagt, die Bahn sei angenommen zu 4,8 km. Die Länge unterliege jedoch je nach der Richtung, welche gewählt würde, noch einigen Schwankungen.

Hinsichtlich der Südbahn bestätige er, daß es auch die Ansicht der Regierung sei, nicht zu große Abweichungen eintreten zu lassen, die für den Durchgangsverkehr nachtheilig seien. Das Maximum der Abweichung zu Gunsten der lokalen Verhältnisse sei bedingt durch die Rücksicht auf den Durchgangsverkehr, der nicht völlig außer Acht gelassen werden dürfe. Die Luftlinie zu bauen sei freilich nicht möglich. — Mit dem soeben vom Abgeordneten Hoyer gestellten Antrage sei die Regierung einverstanden, so weit er nicht den Anschluß der Dammer Zweigbahn betreffe. Durch diesen Theil werde wieder die Frage nach der Richtung der Bahn betroffen, worüber nach dem Gesetz allein die Regierung zu bestimmen habe. Er bitte daher, den Antrag unter b) abzulehnen.

Abg. **Feldhus**: Er bitte, die Regierungsvorlage in Betreff der Neuenburg-Zeteler Bahn anzunehmen und den Ausschußantrag wie den Antrag Hoyer abzulehnen. Wegen des mangelnden Kostenanschlags brauche man nicht ängstlich zu sein, Erfahrungen seien genug bei den anderen Strecken der Bareler Ringbahn gesammelt. Die Strecke Neuenburg-Zetel als Verlängerung einer anderen Bahn bedeute einen Vorstoß in ein wirtschaftlich kräftiges Gebiet, dafür sei er immer zu haben. Er bedauere, allerdings früher für andere Bahnen so leicht seine Stimme abgegeben zu haben, z. B. für Oldenburg-Brake. 10 % des Anlagekapitals zahlten die Gemeinden, dieses Geld hinge im Mond, wenn man so viele Wünsche der Gemeinden berücksichtige, daß z. B. die Bahn Oldenburg-Brake um 5 km länger würde, als zuerst in Aussicht genommen. Damals sei es die Absicht gewesen, eine direkte Verbindung zwischen Oldenburg und Brake zu schaffen, jetzt hätten wir beinahe das Bild einer Ringbahn. Auf dem ersten Theil berühre sie Brenne-reen und wirtschaftlich kräftige Gebiete, nachher diene sie nur zum Gaudium und Schrecken des weidenden Rindviehs. Einbringen werde die Bahn nichts, sie werde auf Kosten

der anderen Bahnen leben und uns einen ganzen Posten Geld kosten. — Wenn die Südbahn ausgebaut werde, was nütze denn da noch die Bahn Ahlhorn-Bechta, diese werde dann wohl nur noch zum Transport gewisser Leute dienen. — Einige wollten Wildeshausen mit einer Petroleumbahn beglücken, diese werde auch für die Bahn zwischen Oldenburg und Brake, wie sie jetzt laufen solle, am Plage sein und vollständig genügen. Die Bahn Neuenburg-Zetel werde einen finanziellen Erfolg für den Staat haben, wenn auch vielleicht nicht direkt, so doch als Zubringer für andere Bahnen. Von Oldenburg-Brake ließe sich dasselbe nicht sagen, dies sei vielmehr eine Konkurrenzbahn von Hude-Brake. Er bitte daher dringend, die Regierungsvorlage anzunehmen.

**Abg. Burlage:** Schon im Ausschusse sei er gegen die Absezung der Dammer Zweigbahn gewesen, doch damals habe er keinen Minderheitsantrag stellen wollen, weil er denselben für aussichtslos gehalten habe, heute werde er gegen die Ausschufsanträge *N* 2 und 3 stimmen.

**Abg. Rückens:** Er werde für die beiden Bahnen stimmen, die der Ausschuf jetzt zurückstellen wolle. Die Gemeinden hätten durch das Gesetz ein Anrecht auf den baldigen Ausbau der Bahnen, und die Regierung wolle durch die Vorlagen das den Gemeinden gegebene Versprechen einlösen. Der Ausschuf stehe dem hindernd entgegen, zunächst in Betreff der Neuenburg-Zeteler Bahn, weil ein Kostenanschlag nicht vorliege. Im Princip sei dem Ausschusse wohl Recht zu geben, aber keine Regel ohne Ausnahme. Er messe dem Fehlen eines Kostenanschlages nicht die Bedeutung bei, daß er deshalb gegen die Vorlage stimmen solle. Die Bahn bis Bockhorn sei bereits fertig, dadurch habe man genug Erfahrungen gesammelt, daß man für die kurze Strecke Neuenburg-Zetel wohl einen ziemlich richtigen Kostenanschlag aufstellen könne. Und wenn er auch überschritten würde, welche Einbuße würde man da haben, höchstens bei den 10 %, welche die Gemeinde zu den Baukosten beizutragen hätten. Schon vor zwei Jahren hätten sich die Neuenburger bitter darüber beklagt, daß sie nicht gut behandelt würden, schon damals habe er das Gefühl gehabt, als wenn sie nicht so ganz unrecht hätten. Bestärken würde sich das Gefühl in ihm noch, wenn heute ihre Bahn wieder abgelehnt würde.

Daß Damme hinter Bergen liege, das hätten wir schon vor drei Jahren gewußt und das werde auch nie anders werden. Die Staatsregierung habe jetzt vier Jahre Zeit gehabt, sie habe die Sache geprüft, die Richtung der Bahn gefunden, die Kosten veranschlagt und jetzt eine Vorlage gemacht. Der Ausschuf sage nun auch, der Kostenanschlag sei zu hoch, wenn das Kilometer 70 000 *M.* koste, demgegenüber solle man doch bedenken, daß die Bahn Delmenhorst-Bechta pro Kilometer 55 000 *M.* koste, so groß sei der Unterschied doch nicht. Und wenn die Regierung auch noch mehr Zeit hätte, sie würde immer wieder auf die jetzige Richtung zurückkommen. Die dortigen Verhältnisse seien ihm bekannt, man würde auf Umwegen pro Kilometer wohl etwas billiger bauen können, die Bahn würde dabei aber länger werden und dann zum größten Theil durch preussisches Gebiet gehen. Die Bahn habe

aber auch die Aufgabe, die Eingeseffenen von Goldorf, Steinfeld u. s. w. zum Gerichtssitze Damme zu bringen, sollten die erst alle nach Neuenkirchen laufen, dann wäre der Weg viel zu lang und ihnen nichts damit gedient. Der Abgeordnete Meyer habe schon darauf hingewiesen, daß die Verhandlungen mit den Amtsrätchen hinsichtlich des Beitrags von 10 % für die Strecke Delmenhorst-Wildeshausen im Amte Bechta noch nicht zum Abschluß gekommen seien. Wenn Damme seine Zweigbahn nicht bekomme, dann dürften die Dammer gegen den 10 %igen Zuschlag stimmen, und wenn die 7 Dammer Vertreter dagegen stimmten, dann könne leicht das ganze Projekt der Südbahn wenigstens vorläufig scheitern. Deshalb sei er für die Regierungsvorlage und werde gegen die Ausschufsanträge wie gegen den Antrag Hoyer stimmen. Die Gemeinden wollten weiter und sie hätten ein Anrecht darauf, weiter zu kommen. Wenn jetzt die Vorlage abgelehnt werde, wer garantiere denn dafür, daß im nächsten Jahre ein außerordentlicher Landtag zusammentrete, deshalb müsse die Vorlage schon jetzt angenommen werden.

**Reg.-Com. Regierungsrath Becker:** Um einem eventuellen Mißverständnisse vorzubeugen, als wenn die Staatsregierung mit der Annahme des Antrags Hoyer einverstanden sein könnte, wolle er hiermit feststellen, daß sie bitte, ihn abzulehnen, da er die Richtung der Bahn festlege. — Dem Abgeordneten Feldhus gegenüber wolle er bemerken, daß die Bahn Oldenburg-Brake nicht 5 km, sondern nur 1,7 oder 1,8 km länger werde, als zuerst in Aussicht genommen.

**Abg. Jaspers:** Er habe nicht die Absicht gehabt, heute das Wort zu ergreifen, aber er sei vom Abgeordneten Hoyer dazu provocirt. Es stehe ihm nicht so das glatte Wort zu Gebote wie Herrn Hoyer und er verschmähe den ironischen Ton, er sei auch überzeugt, daß er damit keinen Beifall erringen werde. Dem Herrn Präsidenten sei er dankbar, daß er schon den Abgeordneten Hoyer zurückgewiesen habe und ihn dadurch dieser unerquicklichen Pflicht überhoben habe. Er fühle sich auch erhaben über solche Verdächtigungen, aber dem Lande gegenüber sei er verpflichtet, sie zurückzuweisen. Noch weiter auf diesen Punkt einzugehen, sei nicht nöthig.

Was sodann die Petroleumbahn nach Wildeshausen anbetreffe, so sei er noch der Meinung, daß, wenn man vor vier Jahren Wildeshausen eine Petroleumbahn angeboten hätte, es sehr beglückt gewesen wäre, nachdem man nun seine Begehrlichkeit geweckt habe, sei es damit nicht mehr zufrieden und jetzt setzten sich die Interessentkreise aufs hohe Pferd. Eine Petroleumbahn würde übrigens dem wirthschaftlichen Bedürfnisse vollständig gerecht werden, dem Durchgangsverkehr könne sie nicht dienen, er hätte gedacht, daß man ihm solche Naivität nicht zutrauen würde. — Die Bahn Oldenburg-Brake habe er übrigens nie erwähnt, er sei nie dafür eingetreten. Er sei schon nach dem Gesetz gezwungen, für die Bahn durch das Münsterland zu stimmen, trotzdem er nach wie vor schwere Bedenken dagegen hege, daß sie sich rentiren werde. Er befürchte, daß sie eine wesentliche Erhöhung der Einkommensteuer zur Folge haben werde, es solle ihn freuen, wenn die anderen Recht haben würden, doch sie hätten nichts für die Rentabilität der Bahn



beigebracht. Auch könne er ein unheimliches Gefühl bei dem Gedanken, wie Preußen die Konkurrenzbahn aufnehmen werde, nicht unterdrücken. — Wie die Verhältnisse nun einmal lägen, möchte er, trotzdem er sehr dafür sei, daß von der Regierung vorher Kostenanschläge vorgelegt würden, für die Regierungsvorlage in Betreff der Bahn Betel-Neuenburg stimmen; nach dem, was der Abgeordnete Huchting gesagt habe, dürfe man wohl mal eine Ausnahme machen.

**Abg. Quatmann:** Er werde für die Regierungsvorlage stimmen. Er bedauere, daß der Ausschuß eine Zurückstellung einzelner Bahnstrecken vorgenommen habe. Nach der Stellung, die der vorige Landtag eingenommen, sei der Ausschußantrag nicht gerechtfertigt, die einzelnen Theile der Bahn gehörten zusammen. Der Ausschuß sage allerdings auch, er sei nicht gegen die Ausführung, aber da ein Kostenanschlag nicht vorliege, könne er diese Bahnen zur Zeit nicht zur Annahme empfehlen. Daß ein Kostenanschlag nicht vorliege, bedauere er auch, aber die Hauptsache sei doch die Ausführung. Auch Kostenanschläge würden überschritten, er habe das Vertrauen zu der Eisenbahndirektion, daß sie gut und möglichst billig bauen werde, einerlei, ob ein Kostenanschlag vorliege oder nicht. Er halte es nicht für Recht, wenn man eine Strecke ausscheiden wolle, namentlich wenn man dadurch, wie es bei der Dammer Zweigbahn der Fall sei, auch andere Strecken in Gefahr bringe. Mit Freuden habe er den Plan begrüßt, unser Eisenbahnnetz weiter auszubauen, auch auf die Gefahr hin, daß sich mal eine Strecke nicht rentire. Alle Staatsangehörige seien Aktionäre, das ganze Land sei eine Aktiengesellschaft für die Erbauung von Eisenbahnen, deshalb sei man es schuldig, möglichst überall im Lande Bahnen zu bauen. So baue man auch Kanäle, bei denen nicht abzusehen sei, ob sie sich je verzinsen würden, die Hauptsache sei dabei, daß sie die Produktionskraft des Landes heben. Der Ausschuß sage, er sei nicht gegen den Bau, aber frage er, wer wolle den nächsten Landtag zwingen, die Gelder zu bewilligen? In Damme würde man es nicht verstehen, wenn man die Zweigbahn zurückstellte. Gegen den Bau werde auch eingewendet, daß an eine Verzinsung des Anlagekapitals wohl nicht zu denken sei, aber es sei doch auch wünschenswerth, eine abgeschlossene wohlhabende Gemeinde ins Geschäftsleben hineinzuziehen. Wichtig sei, daß Terrain-schwierigkeiten da seien, aber einmal müsse man doch in den fauren Apfel beißen und er sehe nicht ein, weshalb man es nicht gleich thun solle. Er bitte deshalb, die Regierungsvorlage anzunehmen. — Nach dem Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung könne man annehmen, daß mit den in Rede stehenden Bahnen der Ausbau unseres Bahnnetzes zunächst abgeschlossen sei, er wünsche dagegen, daß der Ausbau unseres Bahnnetzes noch nicht aufhöre. Auch andere Gegenden wollten durch den Bahnbau profitieren. Wenn der Staat nicht weiter baue, wer solle es denn thun? Wenn dabei sich einmal eine Bahn nicht rentire, dann werde eine Ausgleichung durch das ganze Land gegeben; anders sei es allerdings, wenn eine Privatgesellschaft den Bau unternehme, die müßte auf Rentabilität sehen. Er freue sich daher, daß die Regierung den Bahnbau übernommen habe, sie dürfe aber noch nicht stehen bleiben, unser Eisenbahnnetz müsse noch weiter ausgebaut werden

und zwar habe er dabei die sog. Tertiärbahnen im Auge. Er ersuche die Staatsregierung, diesen Plan näher ins Auge zu fassen und einmal eine Strecke herauszugreifen. Er denke, daß man mit dem Erfolg zufrieden sein werde und das ganze Land würde Nutzen davon haben, da diese Zubringer zu den Hauptbahnen sein würden.

**Reg.-Com. Regierungsrath Becker:** Dem Abgeordneten Jaspers wolle er erwidern, daß von einer Konkurrenzbahn gegenüber der preußischen gar nicht die Rede sein könne; es handele sich hier um Bahnen untergeordneter Bedeutung, die für den Lokalverkehr bestimmt seien und dem Durchgangsverkehr nur, so weit anginge, dienen sollten. — Dem Abgeordneten Quatmann bemerke er, daß die Regierung es für richtig halte, mit dem Abschluß dieser Bahnen erst die finanziellen Wirkungen abzuwarten. Dabei werde sie selbstverständlich im Auge behalten, ob nicht dies oder jenes noch zu machen sei.

**Abg. Groß:** Er bitte, die Ausschußanträge anzunehmen. Es sei schon lang und breit ausgeführt, weshalb der Ausschuß Kostenanschläge verlange, es solle und müsse Ordnung in den Kostenanschlägen geschaffen werden. Wenn der Landtag gestern die Nordenhamer Vorlage abgelehnt habe, so sehe er nicht ein, weshalb er heute anders beschließen solle. So leid es ihm thue, daß Neuenburg wieder warten solle, so könne er doch den Gedanken nicht von der Hand weisen, daß es selbst Schuld gehabt habe, daß es den Anschluß an Bockhorn damals nicht erreicht habe. In dem Voranschlage seien die Kosten auf 270 000 M. berechnet, ohne daß einmal die Zahl der Kilometer angegeben sei. Vom Regierungstische werde gesagt, daß nicht genügend Zeit vorhanden gewesen sei, einen speciellen Kostenanschlag anzufertigen, er meine aber, daß die Strecke von vorn herein mit in die Vareler Ringbahn einbegriffen gewesen sei, daß stets Verhandlungen über dieselbe stattgefunden hätten und daß somit Zeit genug zur Aufstellung eines Voranschlags gewesen sei. Wenn daher jetzt die Vorlage abgelehnt würde, so dürften die Neuenburger nur der Regierung und nicht dem Landtage eine Schuld beimessen. —

Wenn er nun auf die Dammer Zweigbahn komme, so gebe es keines Erachtens für die Südbahn drei Varianten, klar sei deshalb, daß die Richtung nicht feststehe. Unter diesen Umständen könne man die Mittel für die Zweigbahn nicht bewilligen. Die ganze Bahn zu Falle zu bringen liege keineswegs in der Absicht des Ausschusses, er wolle nur zur Zeit nicht bewilligen, da man nicht wisse, ob die Bahn 6, 9 oder 13 Kilometer lang werde. Der Beschluß solle nur aufschieben, und eine solche Aufschiebung werde in keiner Weise die Ausführung des Baues der Dammer Bahn, welche nicht, wie die Neuenburger, sofort, sondern erst für 1896 in Aussicht genommen sei, verzögern. In diesem oder den nächsten Jahren werde doch ein außerordentlicher Landtag zusammen berufen und dann sei die Bewilligung der Bahn noch immer früh genug, eine Verzögerung werde, wie gesagt, sie dadurch nicht erleiden. Die Befürchtung, daß im Bechtaer Amtsrathe die ganze Südbahn zu Falle kommen werde, wenn der Ausschußantrag angenommen werde, theile er nicht, die Dammer Gemeindevertreter würden sich wohl hüten, dadurch die Aussicht auf eine Bahn für alle Zeiten

zu vernichten. Deshalb solle man die Ausschufsanträge nur ruhig annehmen.

Regierungs-Commissar Becker habe schon richtig bemerkt, daß die Bahn Brake-Oldenburg annähernd 2 Kilometer und nicht, wie der Abg. Feldhus meine, 5 Kilometer länger werde, wie zuerst in Aussicht genommen. Er hoffe, daß die Vareler Ringbahn ihren Betrieb decken werde, bis jetzt sei dies bei Weitem noch nicht der Fall, die Bruttoeinnahme pro Kilometer habe, wie ihm mitgetheilt, im Monat December ca. 63 M. betragen. Diese Einnahme decke nicht einmal das Gehalt der Beamten. Man sage zwar, die Steintransporte seien noch nicht im Gange und nach Beginn derselben würde eine Besserung eintreten, andererseits sei indessen geäußert, es würde dann noch schlimmer werden, da die Frachten der kurzen Fahrt kaum die Kosten decken würden. Doch er wolle nicht weiter darüber reden, die Bahn sei ja bewilligt. Bei der Brake-Oldenburger Bahn lägen die Chancen bedeutend günstiger, diese hätte die Aufgabe, die Seehäfen dem Hinterlande näher zu bringen, die Seehäfen aber seien Hauptpeiner der Oldenburgischen Bahnen. Dieses sehe man bei der Bahn Hude-Nordenham, die nächst Oldenburg-Bremen noch immer den größten Verkehr habe. Und wenn die Seetransporte aufgebeßert würden, so sei dies ein Vortheil für das ganze Bahnnetz. Für den Bau der Braker Bahn spreche ferner der Umstand, daß sonst die Strecke Hude-Brake zweigleisig gebaut werden müßte, was sehr theuer komme, zumal dann in Elsfleth eine ganz neue Bahn gelegt werden müßte. Als Braker bedaure er, daß die Bahn etwas länger würde, aber man habe den Gemeinden entgegen kommen müssen und so sei eine Verlängerung von 1,8 Kilometern entstanden.

Regierungs-Commissar Becker habe dann weiter gemeint, es sei ein Vorzug des Gesetzes, daß es die Richtung nicht festlege, dies scheine ihm nur ein sehr zweifelhafter Vorzug zu sein, die Bahn Brake-Oldenburg sei z. B. in Folge dessen um 2 Kilometer länger und um so viel teurer geworden, auch die Südbahn solle jetzt um 5 Kilometer länger gebaut werden, wodurch der von den Gemeinden zu leistende Zuschuß ganz aufgezehrt werde. Der Landtag habe es zwar nicht in der Macht, die Richtung zu bestimmen, in gewisser Beziehung habe er es aber doch, er könne die Kosten ablehnen und so den Bau dieser und jener Richtung unmöglich machen. Er bedaure, daß die Regierung sich mit dem Antrage Hoyer nicht einverstanden erklärt hätte, weil er die Richtung festlege. — Der Abg. Jaspers meine, daß die Linie Delmenhorst-Gesepe eine Konkurrenzbahn mit Preußen sein werde, das stände aber doch dem Bau dieser Linie nicht entgegen. Der frühere Eisenbahndirektor habe sie auch als Konkurrenzbahn bauen wollen, doch jetzt, da sie einen Umweg von 5 Kilometern mache, sei sie es nicht mehr, Preußen scheine sie auch nicht als solche aufzufassen, denn es habe ja schon den Bau durch sein Gebiet gestattet.

Die Hinausschiebung der Neuenburg-Zeteler Bahn thue ihm im Interesse der Neuenburger Leid, aber von dem Beschluß des Ausschusses abzuweichen sehe er sich nicht veranlaßt. Er werde in demselben sogar noch bestärkt, weil die Beschlüsse der Gemeinden noch nicht einmal festlägen. Der Gemeinderath zu Neuenburg habe die Bewilligung des

Zuschusses dann noch davon abhängig gemacht, daß die Vorlage von diesem Landtage angenommen werde, danach scheine es, als wenn er die Bahn noch gar nicht mal gern haben wolle. Er sei in seiner Ansicht bis jetzt nicht erschüttert und bitte um Annahme der Ausschufsanträge.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Neue Gesichtspunkte gegen die Regierungsvorlage habe er in den letzten Ausführungen nicht gehört. Der Abg. Groß habe gesagt, der Gemeinderath zu Neuenburg habe die Bedingung an seinen Beschluß geknüpft, daß der jetzige Landtag noch die Gelder bewillige, das sei nicht ganz richtig, er habe nur die Bedingung daran geknüpft, daß dem jetzigen Landtage noch eine Vorlage gemacht werde. Der Beschluß sei in seiner jetzigen Form auch noch nicht acceptabel, die Regierung prüfe noch, in welcher Fassung sie ihn annehmen könne. — Nach wie vor halte er es für einen Vorzug des Gesetzes, daß die Regierung die Richtung der Bahnen zu bestimmen habe, er beziehe sich dabei auf die Verhandlungen mit den an der Bahn Oldenburg-Brake theilhabenden Gemeinden. Hätte die Regierung die Richtung der Bahn nicht zu bestimmen gehabt, dann wäre die Bahn Oldenburg-Brake nicht zu Stande gekommen. — Die Regierung sei im Uebrigen mit dem Abgeordneten Groß darin einverstanden, daß Ordnung in den Kostenanschlägen geschaffen werden müsse. Diese Ordnung sei aber jetzt schon da. Der Abg. Groß habe dann weiter für die Ablehnung der Vorlage den gestrigen ablehnenden Beschluß in Betreff der Nordenhamer Anlagen ins Feld geführt; die Ablehnung dieser Vorlage sei dauerlicher Weise erfolgt, aber gleichzeitig sei die Elsflether Raianlage bewilligt, obgleich die vorgelegten Kostenanschläge noch der technischen Prüfung unterlägen. Diese Bezugnahme brauche die Regierung also nicht zu scheuen. Die Grundlage des jetzigen Voranschlags sei sicher genug, deshalb könne ruhig eine Bewilligung ausgesprochen werden. Der Abg. Groß habe ferner noch gemeint, daß die Neuenburger im Falle der Nichtannahme der Vorlage der Regierung die Schuld beimeßen müßten, weil diese keinen Kostenanschlag vorgelegt habe; dies weise er entschieden zurück, die Regierung sei, wie er schon wiederholt bemerkt habe, bei der Kürze der ihr zur Verfügung stehenden Zeit gar nicht in der Lage gewesen, einen speciellen Anschlag vorzulegen. Und wenn hiergegen dann wieder gesagt werde, die Bahn habe ja früher schon mit im Projekt gestanden, so habe er dagegen schon bemerkt, daß früher eine andere Richtung in Aussicht genommen gewesen sei, ein Anschlag für 1887/89 könne im Uebrigen aber auch keine Grundlage für 6—7 Jahre später sein. Wiederholen wolle er nochmals, daß es für die Südbahn nur eine Variante gebe und nicht zwei oder drei Varianten. Es sei dies die blau punktirte Linie über Steinfeld-Holdorf. — Für die Rentabilität der Vareler Nebenbahnen dürfe man den jetzigen Standpunkt nicht als Grundlage nehmen, danach jetzt schon ein Urtheil zu fällen, sei voreilig, die Bahnen müßten erst ausgebaut und länger im Betriebe sein.

Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlenfels**: Was die Rentabilität der Vareler Ringbahn anbetreffe, so seien die Decembereinnahmen allerdings sehr gering, auch für Januar seien sie nicht erheblich besser, aber dabei müsse man bedenken, daß noch keine Steintransporte stattgefunden hätten.

Er habe Ermittlungen über die Einnahmen der Vareler Nebenbahnen seit Beginn des Betriebes bis 1. Januar d. J. angestellt, das Ergebnis sei, daß die Einnahmen die reinen Betriebskosten überschritten hätten. Er hege die Hoffnung, daß man in Zukunft ein erheblich günstigeres Resultat erzielen werde, als es jetzt den Anschein habe.

**Abg. Wallrichs:** Das Schmerzenskind der friesischen Wehde, die Vareler Ringbahn, sei mit zwei gesunden Armen geboren, der eine Arm sei ihm im Laufe der Zeit verloren gegangen, obgleich er genug bestrebt gewesen sei, ihm beide Arme zu erhalten, es sei ihm dies leider nicht gelungen. Er gebe zu, daß beim Bau der Bahn Ueberschreitungen vorgekommen seien, er schiebe dies auf die mangelhaften Pläne. Das sei eine neue Sünde des derzeitigen Eisenbahndirektors, daraus könne man dem jetzigen Direktor keinen Vorwurf machen. Er hoffe, daß die Kostenanschläge in Zukunft so vorgelegt würden, wie wir sie verlangen könnten. Er werde für die Regierungsvorlage stimmen, damit nicht auch der andere Arm noch verloren gehe.

**Abg. Schröder:** Da er nur das Wort ergreife, um seine Abstimmung zu motivieren, könne er sich kurz fassen.

Vor drei Jahren habe er mit anderen seine warnende Stimme gegen allzugroße Bewilligungsfreudigkeit des Landtags erhoben und um die Beteiligten nicht zu sehr zu belasten, einen bezüglichen Antrag eingebracht. Auch heute sei von anderer Seite vor zu schneller Bewilligung gewarnt und könne er diese Mahnung nicht ganz unbeachtet lassen; denn früher habe man sich auch in Landtagskreisen manchmal die Tragweite eines Beschlusses in Eisenbahnsachen kaum vollständig vergegenwärtigt, so sei es z. B. mit der Oldenburg-Braker Bahn, die heute mancher nicht mehr bewilligen würde. Die Kosten dieser Bahn habe man damals auf rund 1½ Millionen Mark angenommen, aber schon der nächste Landtag habe 250 000 M. nachbewilligen müssen. Diese und ähnliche Umstände hätten den Eisenbahnausschuß bewogen, nicht mehr ohne vorliegenden Kostenanschlag Anträge auf Genehmigung zu stellen. Dieses nachdrückliche Fördern der Kostenanschläge sei auch sehr begründet, und hoffe er, daß in Zukunft bei jedem Bauplan genaue Kostenanschläge von der Regierung mit vorgelegt würden. Aber der Umstand, daß bereits das eben genannte wichtige Glied des zusammen beschlossenen Bahnnetzes ohne Kostenanschlag genehmigt sei und der weitere Umstand, daß ein Anschlag für die Vareler Ringbahn schon vorgelegen und daß es sich jetzt nur um ein Glied dieser Bahn handele, mache ihn geneigt, für den Bau der Bahnstrecke Neuenburg-Zetel auch ohne speciellen Kostenanschlag zu stimmen. Er folgere dabei eben anders als der Abg. Groß: eben weil die Strecke Zetel-Neuenburg nur ein Glied jener Bahn sei, deshalb meine er, könne man den Kostenanschlag auf diese Bahn ruhig übertragen. Wenn jetzt eine größere Summe gefordert werde, so gebe das eine Gewähr dafür, daß keine Nachforderungen mehr gemacht würden. Er sehe auch nicht ein, weshalb denn der Landtag den Ausbau der Bahn nicht auch befördern solle, nachdem die Gemeinden über die Zuschüsse schlüssig geworden seien.

Was sodann die Dammer Zweigbahn betreffe, so sei ihm schon vor Wochen mitgeteilt, daß, wenn der Landtag

Bedenken tragen sollte, diese Bahn zu bewilligen, dann auch die Bahn Delmenhorst-Heesepe in Frage komme. Es wäre sehr zu bedauern, wenn so das ganze Projekt zu Falle komme. Dies beabsichtige der Ausschuß auch wohl nicht, er sage, man wolle die Sache nur hinauschieben und Zeit zu überlegen geben, ob die Kosten nicht zu ermäßigen seien. Aber die Dammer Bahn sei als ein integrierender Theil der ganzen Südbahn aufgefaßt und namentlich die Faktoren, die über die Bewilligung der Zuschüsse zu beschließen hätten, würden in der Annahme des Ausschußantrages nicht eine Hinausschiebung, sondern eine Ablehnung der Bahn sehen. Er sehe deshalb in der einstweiligen Ablehnung eine Gefahr für das ganze Projekt. Er bitte daher, auch schon weil man nach dem Gesetz verpflichtet sei zu bauen, die Ausschußanträge abzulehnen und die Regierungsvorlage anzunehmen.

Ein Antrag auf Schluß der Debatte wird angenommen.

Das Schlußwort erhält der

Berichterstatter **Abg. Schulze:** Gegen seine Bemerkungen über die Kostenanschläge sei seitens des Herrn Regierungs-Commissars mit ungewöhnlicher Schärfe Verwahrung eingelegt, er bedauere dabei, daß der Regierungs-Commissar nicht schon im Ausschuß seine Ansicht begründet habe; aber die Zurückweisung desselben werde hoffentlich gar keinen Eindruck machen. Daß die Kostenanschläge mit der größten Unvorsichtigkeit aufgestellt seien, wiederhole er und wolle es auch begründen. Der Eisenbahndirektionspräsident habe gesagt, ein so genauer Kostenanschlag sei nicht nöthig, wenn nur eine Grundlage für die Bewilligung da sei, und der Regierungs-Commissar Becker habe gemeint, daß der bei der Berathung des Gesetzes vorgelegte Ueberschlag eine genügende Grundlage für die Bewilligung sei, an der eben so gut, wie man damit auskommen oder mehr gebrauchen könne, auch noch etwas gespart werden könne. Aber dieses letztere sei noch niemals vorgekommen, überall hätten sich die Kosten erhöht. Deshalb liege ein Grund für die scharfe Zurückweisung seitens des Regierungs-Commissars nicht vor. Am meisten träten diese Ueberschreitungen in die Erscheinung bei der Vareler Ringbahn, und hier seien die Kostenanschläge noch ziemlich speciell aufgestellt. Daß in denselben die Hochbauten vergessen sein sollten, sei wohl ein Irrthum, er selbst sei Berichterstatter gewesen und erinnere sich der Veranschlagung. Für diese Bahn seien 1 450 000 M. bewilligt, und jetzt sei eine wichtige Strecke noch nicht einmal gebaut und es fehlten noch obendrein 60 000 M. Man müsse bei der Veranschlagung viel vorsichtiger zu Werk gehen, man solle einen Anschlag viel lieber um 100 000 M. nach oben abrunden, als zu wenig ansetzen.

Die Bahn Neuenburg-Zetel wolle man von vielen Seiten zur Bewilligung empfehlen, obgleich ein Kostenanschlag nicht vorliege und suche das damit zu entschuldigen, daß keine Zeit zur Anfertigung eines genauen Kostenanschlags dagewesen sei, er meine aber, wenn Neuenburg 2 Jahre Zeit hatte zu beschließen und jetzt plötzlich einen Beschluß fasse, dann habe es wirklich nicht solche Eile und der Landtag könne mit der Bewilligung ruhig bis zur Vorlegung eines speciellen Kostenanschlags warten. Wenn er jetzt die Vorlage annehme, dann würden wir in Zukunft keinen Anspruch auf Vorlegung von Kostenanschlägen mehr haben. Er würde diese Stellungnahme des Landtages sehr



bedauern. — Wenn der Regierungs-Commissar Becker behauptete, es gebe nur eine Variante für die Südbahn, so mache er ihm damit den Vorwurf, als wenn er die Vorlage nicht gelesen habe. Er meine aber, es gebe noch eine ganze Menge Varianten, die Verhandlungen mit den Gemeinden seien noch garnicht zum Abschluß gekommen, man könne dabei auch noch auf die sogen. Luftlinie zurückkommen. Wie oft während der Verhandlungen mit den Gemeinden die Bahnlinien geändert würden, das könne man zur Genüge bei der Bareler Ringbahn und der Strecke Oldenburg-Brake sehen. Daß von einem Feststehen der Südbahnlinie noch gar keine Rede sein könne, komme schon in der Vorlage ziemlich deutlich zum Ausdruck, da für die Dammer Zweigbahn für den Anschluß an eine Richtung 460 000 *M.* und eventuell für den Anschluß an die andere Richtung 90 000 *M.* mehr gefordert würden. Er sehe nicht ein, welche Schwierigkeiten daraus erwachsen sollten, wenn man die Bahn für jetzt zurückstellte, man wisse ja noch nicht einmal, wo sie gebaut werden solle, überdies sei sie auch erst für das Jahr 1896 in Aussicht genommen, er glaube, daß sie auch dann noch nicht in Angriff genommen werden könne, die Eisenbahnverwaltung werde bis dahin mit ihrem überaus großem Pensum nicht fertig werden. Der Abg. Meyer meine, daß durch eine einstweilige Ablehnung der Dammer Bahn das ganze Projekt der Südbahn in Frage komme; er befürchte nicht, daß die Dammer so kurzfristig sein würden, daß sie aus Eigensinn gegen die Gemeindegewinnzuschüsse stimmen würden, weil erst in einem Jahre über ihre Bahn beschlossen werden solle, und thäten sie es, dann gehe daraus hervor, daß sie die Bahn garnicht so nötig hätten, dann brauchten sie dieselbe garnicht. Den Antrag Hoyer könne er dem Ausschusse nicht empfehlen. Schon aus formellen Gründen sei es nicht möglich, daß der eine Landtag die Mittel bewillige, über die dem anderen Landtage erst der Kostenanschlag zur Prüfung vorgelegt werden solle; der Antrag unter b sage zudem nichts anderes als was schon wörtlich im Ausschußberichte ausgeführt sei. Er bitte daher den Antrag Hoyer abzulehnen. — Wenn der Abg. Meyer sage, Damme liege nun einmal hinter Bergen, deshalb könnten wir keine andere Bahn als durch Berge bauen, so meine er doch, daß es auch Wege nach Damme gebe, die nicht durch Berge führten. Dies beweise schon der Umstand, daß man zuerst um die Berge herum habe bauen wollen. — Der Abg. Burlage sei vom Ausschußantrage abgeschwenkt und habe zugleich bemerkt, daß er sich schon im Ausschusse gegen den Antrag ausgesprochen habe, das sei nicht der Fall. Abg. Burlage habe allerdings seine Bedenken ausgesprochen, aber nach der Berathung und nachdem auch der Abg. Meyer im Ausschusse gehört worden sei, sich rückhaltlos dem Ausschußantrage angeschlossen. Es scheine ihm übrigens, als wenn noch andere Mitglieder des Eisenbahnausschusses sich von den Anträgen abwenden wollten. — Die Befürchtungen des Abg. Saspers in Betreff der Rentabilität der Südbahn theile er nicht, man müsse freilich froh sein, wenn zu Anfang die Betriebskosten gedeckt würden, aber der indirekte Nutzen einer solchen Bahn sei nicht zu unterschätzen. Wenn die Bahn erst gebaut sei, werde sich der Verkehr in der dortigen Gegend mehr entwickeln, die Industrie werde wahrscheinlich dahin

gezogen und die Steuerkraft des Landes werde so gehoben. Die Bevölkerung habe auch einen Anspruch darauf, daß man ihr in dieser Weise zu Hülfe komme. Er glaube auch nicht, daß durch den Bau dieser einen Strecke ein Zuschlag zur Einkommensteuer erforderlich sein werde. — Der Ausschuß könne zur Zeit die Zweigbahn nach Damme und die Bahn Neuenburg-Zetel nicht zur Ausnahme empfehlen, da specielle Kostenanschläge nicht vorlägen. Wenn die übrigen Herren einmal im Eisenbahnausschusse säßen und es mit den Kostenanschlägen der Regierung zu thun hätten, dann würden sie den principiellen Standpunkt des Ausschusses in dieser Angelegenheit verstehen. Er halte an den Ausschußanträgen fest und bitte, denselben zuzustimmen, dadurch werde keine Eisenbahn zu Fall gebracht, aber man erreiche dadurch, daß in Zukunft gründlichere Voranschläge gemacht würden.

Da der Regierungs-Commissar Becker noch ums Wort bittet, wird der Schluß der Debatte wieder aufgehoben.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er sehe sich genöthigt, nochmals das Wort zu ergreifen. Er bedauere, wenn der Abg. Schulze der Ansicht sei, als wenn er (Redner) unvorsichtig aufgestellten Kostenanschlägen das Wort reden wollte. Das habe er nicht gethan, er habe nur die jetzt vorliegenden Kostenanschläge vertheidigt. Er bleibe dabei, daß der Grund für die Ueberschreitungen bei der Bareler Ringbahn die Nichtveranschlagung der Hochbauten gewesen sei. Auch darin habe der Abg. Schulze nicht Recht, wenn er sage, daß die Kostenanschläge stets überschritten seien, er verweise nur auf die Strecken Ahlhorn-Bechta, Bechta-Lohne, Effen-Löningen. — Sodann müsse er auch dabei bleiben, daß bei der Vorlage der Regierung nur eine Variante in Frage komme, daß noch mehr entstehen könnten, gebe er zu.

Abg. **Schulze**: Er habe nicht gesagt, daß die Kostenanschläge stets überschritten seien, er habe nur sagen wollen, daß noch nie Ersparungen vorgekommen seien, wenigstens keine erheblichen. Seit dem vorigen Landtage seien die Kostenanschläge stets überschritten.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er habe dies wohl verstanden und jene Bahnen lediglich dafür angeführt, daß man auch Ersparungen gehabt habe.

Abg. **Fien**: Er stehe nach wie vor auf dem Boden der Ausschußanträge, was er nur dem Abg. Schulze gegenüber feststellen wolle, der seinem Zweifel darüber Ausdruck gegeben habe, daß noch mehr Mitglieder des Ausschusses abgeschwenken würden. Nach dem, was der Abg. Schulze gesagt habe, brauche er seinen Standpunkt wohl nicht näher zu begründen. Seine Stellung sei ja auch hinreichend bekannt, nur nothgedrungen zugestimmt, daß sie eine Konkurrenzbahn sei, sei Thatsache, und zwar sei sie es nicht nur für Hamburg-Venloo, sondern auch für unsere Osnabrücker Bahn. Er bedauere, daß durch den Bau eine andere Bahn geschädigt werde. Jetzt komme er auf unser Schmerzenskind, die Dammer Zweigbahn, er möchte fast sagen Gebirgsbahn. Er sei sich wohl bewußt, daß, wenn er wieder einen Antrag wie im vorigen Landtage gestellt hätte, er damit nicht zum Ziele gelangt sein würde. Die



Bahn bezüglich ihrer Kosten als Gebirgs- und Sackbahn müsse er als Unikum bezeichnen, doch habe er einen Antrag auf Ablehnung nicht stellen wollen.

Abg. **Zerhusen**: Er werde, trotzdem er ein Mitglied des Eisenbahnausschusses sei, die Ausschußanträge ablehnen. Er halte eine Bahn Dinklage-Holdorf-Damme für ein nützliches Glied unsers Bahnnetzes, deren Rentabilität ihm gesichert erscheine.

Abg. **Hoyer**: Dem Abg. Jaspers gegenüber wolle er bemerken, daß ein Vorwurf in seinen Worten nicht habe liegen sollen. Da der Abg. Jaspers gesagt habe, daß eine Petroleumbahn nach Wildeshausen genügen werde, habe der Vergleich mit Oldenburg-Brake sehr nahe gelegen. Er halte eine Bahn von Delmenhorst über Wildeshausen nach Hesepe für sehr wünschenswerth, er erwarte für dieselbe einen eben so großen Verkehr wie für Oldenburg-Brake. Er schätze den Bedarf Delmenhorsts an Kohlen auf 4000 Doppelwaggon, diese würden der alten Strecke auch nicht entzogen werden, da die Kohlen bisher meistens über Bremen gegangen seien. Auch sei der Bedarf an Tute für Delmenhorst sehr bedeutend.

Der Antrag des Abgeordneten Groß auf Schluß der Debatte wird angenommen.

Abg. **Meyer** (zu einer persönlichen Bemerkung): Er wolle dem Abgeordneten Hoyer erklären, daß er (Redner) mit seiner Aeußerung: „daß der Ausschuß mit seinen Anträgen der ganzen Bahn eine Falle gestellt habe“, den Ausschuß nicht habe verdächtigen wollen. Aber bei einzelnen Mitgliedern des Ausschusses, wenn auch nicht bei der Mehrheit, dürfte doch eine entschieden gegen die Südbahn gerichtete Tendenz vorhanden sein; die eben gehörten Aeußerungen des Abgeordneten Iken wären wenigstens nicht sehr sympathisch gehalten.

Abg. **Jürgens** (zu einer persönlichen Bemerkung): Er werde für die Regierungsvorlage stimmen, nicht wegen zu großer Regierungsfreundlichkeit, sondern weil er nach den heutigen Reden der Abgeordneten Wilken und Meyer und der Regierungskommissare von dem Nutzen und Vortheile der Bahnen überzeugt sei.

Abg. **Feldhus** (zu einer persönlichen Bemerkung): Wenn er mit seiner Bemerkung, daß er an der Rentabilität der Oldenburg-Braker Bahn zweifeln, den Abgeordneten Groß geärgert haben sollte, so thäte ihm dies zwar leid, er könne es aber nicht ändern.

Abg. Groß bemerkt, daß er sich darüber garnicht geärgert habe.

Antrag **N** 2 des Ausschusses wird in namentlicher Abstimmung mit 27 gegen 6 Stimmen abgelehnt.

Es stimmen für den Antrag die Abgeordneten Roggemann, Schulze, Wallrichs, Groß, Hoyer, Iken.

Gegen den Antrag stimmen die Abgeordneten Meyer, Möhlmann, Plagge, Burper, Quatmann, Koter, Schröder, Wallroth, Weber, Wenke, Wilken, Zerhusen, Alfs, Bencke, Burlage, Dohm, Feldhus, Hanken, Hansing, Heinz, zur Horst, Huchting, Jaspers, Jürgens, Jungbluth, Köhler, Rückens.

Es fehlt der Abg. Lübben.

Der Antrag **N** 3 des Ausschusses wird ebenfalls mit 27 gegen 6 Stimmen abgelehnt.

Für denselben stimmen die Abgeordneten Roggemann, Schulze, Groß, Hoyer, Iken, Jaspers.

Die übrigen stimmen dagegen.

Der Abg. Hoyer zieht seinen Antrag zurück.

Hierauf wird die Regierungsvorlage bezüglich der Strecke Neuenburg-Zetel und der Dammer Zweigbahn angenommen.

Im Antrage **N** 4 beantragt der Ausschuß:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, dem nächsten Landtage eine Vorlage zu unterbreiten, welche bezweckt, alle aus Mitteln des Eisenbahnbaufonds fertig gestellte Objekte wieder aus dem Baufonds auszuschneiden und dem Anlagkapital hinzuzuschreiben, so daß die Eisenbahnbetriebskasse die Zinsen für diese Beträge an die Landeskasse abzuliefern hat.

Das Wort erhält

Minister **Jansen** Exc.: Die Debatte über diesen Antrag dürfte durch die vorgestrige Debatte vorweggenommen sein. Er wolle seine bereits vorgestern abgegebene Erklärung wiederholen, daß die Staatsregierung anerkenne, daß die gegenwärtige Einrichtung des Eisenbahnbaufonds, nachdem der Erneuerungsfonds weggefallen sei, umgestaltet werden müsse. Die Regierung werde den Antrag einer eingehenden Prüfung unterziehen und dem Landtage eine Vorlage machen.

Berichterstatter Abg. **Schulze**: Nach dieser Erklärung des Herrn Ministers sei es nicht erforderlich, über diesen Punkt noch länger zu disputiren. Die Staatsregierung scheine mit dem Ausschusse einverstanden zu sein, daß eine Aenderung in der Einrichtung des Eisenbahnbaufonds eintreten müsse, er könne sich deshalb darauf beschränken, den Antrag zur Annahme zu empfehlen.

Der Ausschußantrag **N** 4 wird angenommen.

Berichterstatter Abg. **Schulze** bittet, die Beschlußfassung über Antrag **N** 5 auszusetzen, da dieser nach den gestrigen und heutigen Beschlüssen noch einiger Aenderungen bedürfe, die sich während der Sitzung nicht so rasch machen ließen.

Die Beschlußfassung über Antrag **N** 5 und 6 wird auf die nächste Tagesordnung gesetzt. Die nächste Sitzung wird angeetzt auf Freitag den 23. Februar 1894, Vormittags 10 Uhr, mit folgender Tagesordnung:

1. Bericht des Verwaltungsausschusses über eine Petition der Bürger der Stadt Zeven und der Interessenten des Jeerlandes, betr. Einführung des Preussischen Lehrplans für Gymnasien nebst der Prüfungsordnung an den Gymnasien des Großherzogthums.
2. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Petition des Kaufmanns Wölfel und Genossen zu Zeven, betr. Ermäßigung des Schulgeldes für das Mariengymnasium daselbst.
3. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Aenderungen des Gesetzes vom 18. Januar 1876, betr. die Schulpflichtigkeit taubstummer Kinder.
4. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Ansprüche der Hinterbliebenen von Volksschullehrern auf das Dienst Einkommen.



5. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. den Ankauf des Ramien'schen Hauses zu Brake als Dienstwohnung für das Großherzogliche Amt das. und Einstellung einer Summe von 18 200 *M.* als Ausgabe pro 1894, sowie Einstellung einer Summe von 17 900 *M.* zur Einnahme pro 1896 als Erlös für den Verkauf des jetzigen Amtsdienstgebäudes.
6. Bericht des Justizauschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld, betr. Abänderung und Ergänzung der Grundbuchgesetze.
7. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Großherzogthum Oldenburg wegen Abänderung des Gesetzes vom 11. Januar 1873, betr. den Schutz nützlicher Vögel.
8. Bericht des Justizauschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. das Versteigerungsverfahren.
9. Bericht des Verwaltungsausschusses, betr. die Petition des Gemeinderaths der Gemeinde Holzwarden über die Verschlechterung der Schifffahrt von und nach dem Wöschplaz zu Holzwardersiel.
10. Bericht des Verwaltungsausschusses über
  1. das Gesuch des Handels- und Gewerbevereins in Rodenkirchen, betr. die Durchführung des Strohauser Außentiefs in gerader Linie durch die vorliegende Reihherplate bis an die neue Weser;
  2. das Gesuch des Gemeinderaths zu Rodenkirchen, betr. Weserforrektion.
11. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über ein Gesuch von drei Gewerbetreibenden zu Holzwarden, betr. Aufrechterhaltung der Schifffahrtsanlage am Holzwarder Außentief.
12. Bericht des Petitionsauschusses, betr. die Petition Namens des Gemeinderaths in Apen über bessere Entwässerung in der Gemeinde Apen und Beschleunigung der Verhandlungen mit der preussischen Regierung wegen Korrektion der Zümme, Leda, bezw. Sagter Ems.
13. Bericht des Petitionsauschusses über die Petitionen:
  1. der Gemeinde Dinlage,
  2. des landwirthschaftlichen Vereins Abtheilung Dinlage,
  3. des Gemeinderaths zu Bafum, und
  4. des Zellers gr. Sertro und Genossen zu Höne bei Dinlage,
 betr. Haase-Regulirung.
14. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Anschluß des neu zu errichtenden Dienstgebäudes für das Amt und das Amtsgericht zu Brake an das städtische Elektrizitätswerk daselbst.

Schluß der Sitzung 1½ Uhr.

**Der Berichterstatter:**

**Zeidler.**