

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

27. Sitzung, 07,03,1894

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

Bericht

über

die Verhandlungen

des

XXV. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Siebenundzwanzigste Sitzung.

Oldenburg, den 7. März 1894, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung des Art. 12 A des Gesetzes vom 19. März 1883, betr. die Organisation der Eisenbahnverwaltung, und Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung der nach dem Gesetze vom 30. December 1890 erlassenen Bestimmungen zum Artikel 12 B des Gesetzes vom 19. März 1883, betr. die Organisation der Eisenbahnverwaltung, sowie der Artikel 13 und 14 des letztgenannten Gesetzes.
 2. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses zum selbständigen Antrag des Abgeordneten Schulze, betreffend Ausnahme-Fracht-Tarife.
 3. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 19. Januar 1894, betr. die Inventarien der zur Eisenbahn gehörigen Gebäude und Grundstücke.
 4. Bericht des Finanzausschusses zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 23. Januar 1894, betr. die Vorlage über Bewilligung eines Zuschusses von 5000 *M.* zu §. 37 des Voranschlags der Ausgaben der Landeskasse des Herzogthums.
 5. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses zum Schreiben der Staatsregierung, betr. Eventual-Antrag in Sachen der Baugewerkschule zu Oldenburg.
 6. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Nachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben *vc.* des Landesculturfonds für das Großherzogthum Oldenburg für die Finanzperiode 1888/90.
 7. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Centralkasse-Rechnungen des Großherzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1888/90.
 8. Bericht des Finanzausschusses, betreffend die Rechnungen:
 - a) der Krongutskasse des Herzogthums Oldenburg für die Jahre 1890, 1891 und 1892;
 - b) der Krongutskasse des Fürstenthums Lübeck für 1888, 1889 und 1890;
 - c) der Krongutskasse des Fürstenthums Birkenfeld pro 1890, 1891 und 1892.
 9. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Rechnungen der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1888/90.
 10. Bericht des Finanzausschusses über den selbständigen Antrag des Abg. Purper, betr. Erhöhung des Zuschusses aus der Landeskasse des Fürstenthums Birkenfeld an die Realschule zu Oberstein und Idar.
 11. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. Abänderung der revidirten Gemeindeordnung.

12. Bericht des Finanzausschusses zur zweiten Lesung zu dem Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Befoldungsverhältnisse der bei der Verwaltung der Zölle und in die Reichskasse fließenden indirekten Abgaben angestellten Beamten.
13. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Petition der Gutiner Sturm- und Windgilde, betr. eine Anleihe von 17 000 *M.* aus der Landeskasse.
14. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die zu der Angelegenheit, betr. etwaige Verlegung der Behörden des Amtes Butjadingen von Ellwürden nach Nordenham, eingegangenen Petitionen.
15. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Nachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben, sowie über den Bestand der Staatsgutskapitalienkassen der drei Provinzen für die Finanzperiode 1888/90.
16. Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. Neubau des Wohnhauses und der bei dem letzten Sturm eingestürzten Scheune auf dem Vorwerke Kleinengroden.
17. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Verzeichnisse der in der Zeit vom 1. October 1890 bis zum 1. October 1893 im Bestande des Staats- und Kronguts der drei Provinzen des Großherzogthums vorgekommenen Veränderungen.
18. Bericht des Finanzausschusses, betr. Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Aufnahme einer Anleihe.
Schreiben der Staatsregierung vom 27. Februar 1894.
19. Selbstständiger Antrag des Abg. Schröder, betr. alljährliche Berufung des Landtags.

Vorsitzender: Präsident Roggemann.

Am Ministertische: Minister Janzen, Exc., und Heumann, Eisenbahndirektionspräsident von Mühlenfels, Oberregierungsräthe von Buttell und Dugend, Oberfinanzräthe Deltmann und Bucholz, Geh. Ministerialrath Willich, Finanzrath Wöbs, Regierungsrath Becker.

Nach Eröffnung der Sitzung verliest der Schriftführer Abg. Weber das Protokoll der 26. Sitzung. Dasselbe wird genehmigt.

Eingegangen sind:

1. Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums, betr. den für die neuen Bahnstrecken sowie für die bisherigen Bahnstrecken behuf Bestreitung der Gehälter der Beamten erforderlichen Kredit.
2. Schreiben desselben, betr. Nachbewilligung der auf Grund des neuen Gehalts-Regulativs für den Civildienst den betreffenden Ausgabe-Positionen der Voranschläge für die Finanzperiode 1894/96 hinzugehenden Gehaltsbeträge.

Ersteres wird dem Eisenbahnausschusse, letzteres dem Finanzausschusse überwiesen.

Der Landtag beschließt, ein Gesuch der Einwohner der Bauerschaft Absen, Gemeinde Rodenkirchen, sowie etwa noch eingehende andere Petitionen als verspätet eingereicht zurückgehen zu lassen.

Abg. Wallroth hat von morgen ab für die Restdauer des Landtages wegen Familienverhältnisse um Urlaub nachgesucht. Der Urlaub wird bewilligt.

Bevor in die Tagesordnung eingetreten wird, nimmt das Wort

Reg.-Com. Geh. Ministerialrath **Willich**: In der Sitzung des Landtages vom 13. Februar d. J. habe der Abg. Wallrichs geäußert:

„Anlässlich der Erwähnung des Bauregulativs wolle er eines Umstandes gedenken, der in seiner Gegend Un-

willen hervorgerufen habe. Wenn die Schulacten gezwungen würden, sich ein neues Schulgebäude zu bauen, so werde eine Konkurrenz ausgeschrieben. Die eingereichten Pläne würden dann nach Oldenburg geschickt, ob an das Oberschulkollegium oder an das Ministerium oder wohin sonst, wisse er nicht; jedenfalls werde dort eine Prüfung der Pläne durch einen staatlich angestellten Baumeister veranlaßt. Wenn nun aber dieser selbe Herr, der die Prüfung vornehme, selbst mit in die Konkurrenz um die Ausföhrung des Schulhauses trete, so könne eine solche Handhabung der Sache unmöglich gebilligt werden.“

Diese Äußerungen enthielten einen Vorwurf gegen das Verfahren bei Ertheilung der Genehmigung der Pläne für Schulbauten. Dieser Vorwurf sei auch aus der Mitte des Landtages heraus als ein schwerer bezeichnet worden. Die Staatsregierung habe nun nähere Aufklärungen eingezogen, und er habe das Wort erbeten, um über das Ergebniß dieser Erkundigungen dem Landtage Mittheilung zu machen.

Zur Ertheilung der Genehmigung zu den Bauplänen für Schulhäuser sei das Oberschulkollegium ausschließlich zuständig. Das Verfahren bei der Prüfung sei folgendes. Soweit bautechnische Fragen in Betracht kämen, würden die von der Schulact dem Oberschulkollegium vorgelegten Baupläne von diesem mit dem Ersuchen um eine gutachtliche Äußerung der Baudirection übersandt. Die Baudirection ziehe zunächst ein Gutachten des Bezirksbaumeisters ein und sende dann nach weiterer Prüfung ihr Gutachten, das von dem des Bezirksbaumeisters manchmal abweiche, manchmal aber auch damit übereinstimme, an das Oberschulkollegium ein. Es sei auch schon vorgekommen, daß der Bezirksbaumeister, wenn er Verstöße gegen das Bauregulativ oder sonstige Anstände finde, gleichzeitig eine Skizze belege, um zu zeigen, wie den gefundenen Mängeln abzuhelpen sei. Diese ganze Thätigkeit des Bezirksbaumeisters sei rein dienst-

licher Natur; von Honorirung derselben könne selbstredend keine Rede sein.

Es sei nun zunächst vom Oberschulkollegium ein Bericht über die Angelegenheit eingezogen worden, unter besonderer Rücksichtnahme auf das Amt Westerstede, das in erster Linie in Betracht kommen werde. Nach diesem Berichte sei dem Oberschulkollegium nichts darüber bekannt geworden, daß im Amte Westerstede ein Konkurrenzanschreiben zur Einreichung von Plänen für Schulhausbauten vorgekommen sei. Nach seiner (Redners) Erfahrung komme dies auch, wenn überhaupt, so doch sehr selten vor. Dem Oberschulkollegium sei bei Schulbauten im Amte Westerstede immer nur ein Bauplan vorgelegt worden. In den letzten 5 Jahren seien aus diesem Bezirke im Ganzen 9 solcher Pläne eingegangen; 3 davon seien von der Oberbaudirektion begutachtet worden; von diesen sei keiner von einem staatlichen Baubeamten aufgestellt gewesen. Aus dieser Auskunft gehe also klar hervor, daß der vom Abg. Wallrichs erhobene Vorwurf nicht begründet sein könne.

Um aber die Sache noch weiter aufzuklären, habe er den Abg. Wallrichs ersucht, ihm die thatsächlichen Umstände mitzutheilen, auf die er seinen Vorwurf stützen wolle, und habe ihm ausdrücklich dabei bemerkt, daß die Bezeichnung der Schulachten, in denen die bezeichneten Fälle vorgekommen sein sollten, genüge. Daraufhin habe Abg. Wallrichs ihm gestern geschrieben:

„Es stehe fest, daß, wenn der betreffende Herr Bau- rath, der den Plan zu prüfen habe, daran Ausstellungen zu machen habe, er den Plan verwerfe und dann seinerseits einen Plan hergebe, der der Genehmigung seitens des Oberschulkollegiums unterliege. Nicht selten komme es vor, daß auch dieser nicht für geeignet befunden werde und dann unterliege er nochmals an derselben Stelle einer Prüfung. So trete dann der staatliche Beamte mit in den Wettbewerb.“

Es folgten dann Mittheilungen, wonach in einzelnen Schulachten die staatlichen Baumeister sich für die Anfertigung von Bauplänen Gebühren berechnet hätten, die als zu hoch bezeichnet würden. Von einer Erörterung dieser Behauptungen sehe er ab, da sie mit der von ihm zu berührenden Frage nicht in Verbindung ständen. — In dem Schreiben sei also kein einziger thatsächlicher Umstand genannt, der zu Aeußerungen, wie sie der Abg. Wallrichs gemacht habe, eine Berechtigung gäbe. — Wenn in dem Schreiben gesagt sei, daß der Baubeamte bei Verwerfung des vorgelegten Planes einen neuen Plan aufstelle, so werde damit die Skizze gemeint sein, die der Bezirksbaumeister manchmal seinem Gutachten beilege, damit danach den Mängeln des Bauplanes abgeholfen werde. Ihm sei aber kein Fall bekannt, wo, wenn letzteres geschehen sei, vor der Genehmigung des Planes nochmals eine Prüfung durch denselben Beamten stattgefunden habe; vielmehr sei in solchen Fälle immer gleich die Genehmigung seitens des Oberschul- kollegiums erteilt worden.

Demnach fehle jeder Anhaltspunkt dafür, daß ein begutachtender Bezirksbaumeister sich selbst am Wettbewerbe betheiligt hätte. Und als Ergebnis der Nachforschungen werde zugegeben werden müssen, daß der gegen die obere

Berichte. XXV. Landtag.

Schulbehörde erhobene Vorwurf sich als völlig ungerechtfertigt herausgestellt habe.

Abg. **Wallrichs:** Es stehe wohl jedem Abgeordneten frei, über Mißstände, die er zu beobachten Gelegenheit gehabt habe, und die die Interessen des Staates schädigten, öffentlich das Wort zu nehmen. Wenn er dabei das Wort „Konkurrenz“ gebraucht habe, so lasse dieses eine verschiedenartige Deutung zu. Wenn der Ausdruck auch der Regierung nicht genehm sei, so erblicke er doch eine Konkurrenz darin, wenn von den staatlichen Baumeistern für die Prüfung des ursprünglichen und die Herstellung eines verbesserten Planes der Schulacht so hohe Summen in Anrechnung gebracht würden. So seien z. B. der Schulacht Zwischenahn für den Plan 550 *M.* und für zwei kleine Skizzen und 7 Touren nach Zwischenahn 135 *M.* in Rechnung gestellt worden. In Manste sei es ähnlich gewesen. Er habe nicht allen Fällen nachgespürt; ihm seien aber von den Schulachtsausschüssen verschiedene mitgetheilt worden, und er wisse, daß in seiner Gegend großes Mißtrauen damit erregt und das Verfahren allgemein als nicht gerecht bezeichnet werde. Er halte es nicht für berechtigt, wenn ein staatlicher Beamter, der vom Staate besoldet werde und seine Kräfte dem Staate widmen solle, aus solchen Nebengeschäften einen so großen Verdienst ziehe, der die Bezahlung anderer für solche Arbeiten weit überflügele. Deshalb habe er seine Beschwerden vorgebracht und hoffe, daß bald Abhilfe geschaffen werde.

Reg.-Com. Geh. Ministerialrath **Willich:** Er wolle zunächst feststellen, daß dieser Punkt, inwieweit es den staatlichen Baubeamten gestattet sei, Nebengeschäfte zu betreiben und sich Honorar dafür zu berechnen, mit dem, was Abgeordneter Wallrichs in der Sitzung vom 13. Februar d. J. gerügt habe, in gar keinem Zusammenhang stehe. Weil dieser Punkt vom Abgeordneten Wallrichs aber einmal berührt sei, so wolle er ihm Folgendes entgegen- setzen: Wenn die Schulachten zur Ausführung ihrer Bauten den staatlichen Baubeamten engagirten, so handelten sie vollständig freiwillig. Nach der Höhe der Kosten könnten sie sich ja vorher erkundigen, und wenn ihnen diese zu hoch seien, so stehe es ihnen frei, jeden anderen Baumeister zu wählen. Die von den staatlichen Baubeamten in solchen Fällen berechneten Preise seien die, die alle Ingenieure Deutschlands auf Grund einer von einem Vereine aufgestellten Taxe zu berechnen sich gegenseitig verpflichtet hätten. Es werde demnach einem Einzelnen kaum möglich sein, davon abzugehen. — Um Mißverständnissen zu begegnen, wolle er dann noch mittheilen, daß die staatlichen Baumeister kraft Genehmigung des Ministeriums befugt seien, derartige Aufträge von Privaten oder Gemeinden entgegenzunehmen. Wenn hiervon die Schulachten Gebrauch machen wollten, sei es ihre Sache, es sei ihnen aber, wie gesagt, auch freigelassen, jeden anderen Baumeister zu engagiren.

Abg. **Wallrichs:** Wenn die Sache so läge, daß die Schulachten sich vielleicht alle zehn Jahre ein neues Schulhaus zu bauen hätten, dann würden sie mehr Erfahrung haben. Da sie aber nur alle hundert Jahre in diese Lage kämen, könnten sie nicht daran denken, daß sie für die Prüfung eines Planes, den ein Zimmermann gemacht habe,



so horrende Summen zu bezahlen haben würden. — Ein Baubeamter habe seine Zeit und seine Kraft dem Staate zu widmen und nicht auf diese Weise großartigen Nebengeschäften nachzugehen.

Sodann wird in die Tagesordnung eingetreten.

Auf die Verlesung der zur heutigen Sitzung schriftlich erstatteten Berichte und Innehaltung der im §. 51 der Geschäftsordnung bezeichneten Fristen wird verzichtet.

I. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung des Artikels 12 A des Gesetzes vom 19. März 1883, betreffend die Organisation der Eisenbahnverwaltung (Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 25. Oktober 1893) — Anlage 18 — sowie über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung der nach dem Gesetze vom 30. December 1890 erlassenen Bestimmungen zum Artikel 12 B des Gesetzes vom 19. März 1883, betreffend die Organisation der Eisenbahnverwaltung, sowie der Artikel 13 und 14 des genannten Gesetzes (Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 27. Februar 1894) — Anlage 129 —.

1. Anlage 18.

Zum Antrag 1 erhält das Wort der

Berichterstatter Abg. **Groß:** Da die Zeit gedrängt habe, sei der schriftliche Ausschussbericht in großer Eile abgefaßt. Es seien in Folge dessen verschiedene Druckfehler und Verschiebungen vorgekommen. Er bitte, diese vor der Drucklegung berichtigen zu dürfen.

Wie bekannt, handle es sich um zwei Gesetzesvorlagen. Die erste wolle die Gehalte der Oberbeamten in derselben Weise reguliren, wie es durch das Gehaltsregulativ für den Civildienst hinsichtlich der übrigen Staatsdiener geschehen sei. Mit der Durchberathung dieser Vorlage habe der Ausschuss deswegen gewartet, bis das allgemeine Regulativ die erste Lesung passirt habe. Die dort gefaßten Beschlüsse hätten dem Ausschusse auch bezüglich der Höhe der Gehalte der Oberbeamten eine gebundene Marschroute gegeben. Dagegen sei im Ausschusse die Frage erörtert worden, ob nicht die Zahl der Eisenbahnoberbeamten eine Herabminderung erfahren könne. In erster Linie habe man diese Frage bezüglich der Mitglieder der Direktion geprüft. Der Ausschuss sei anfänglich der Ansicht gewesen, daß vier Beamte genügen müßten, um ein Bahnnetz von dem Umfange des unsrigen glatt zu leiten. Indessen habe er sich aber durch die Vertreter der Staatsregierung überzeugen lassen, daß von den eingestellten Beamten keiner zu entbehren sein werde.

Ebenso hätten bezüglich der Stellen der Oberbeamten lange Verhandlungen mit den Vertretern der Regierung stattgefunden. Aber auch hier sei der Ausschuss, der ja selbst nicht in der Lage sei, den Betrieb der Bahn so zu übersehen, daß er ein sicheres Urtheil über die Zahl der erforderlichen Beamten abgeben könnte, genöthigt gewesen, nachzugeben und es bei den beantragten 10 Stellen zu belassen. Allerdings sei im Jahre 1883 die Zahl der Oberbeamten auf 7 herabgesetzt worden, damals habe aber der Gesamtumsatz der Eisenbahn 4 Millionen Mark betragen; jetzt sei er auf 7 Millionen gestiegen; da sei es

wohl gerechtfertigt, die frühere Zahl von 10 Oberbeamten wiederherzustellen.

Die zweite Vorlage (Anlage 129) bezwecke die anderweitige Regulirung der Gehalte der Unterbeamten der Bahnverwaltung und zugleich eine erhebliche Vermehrung derselben in Anbetracht der demnächst zu erwartenden Inbetriebsetzung der neuen Strecken. Der Ausschuss halte nun dafür, daß die für die neuen Bahnen erforderlich werdenden Gehalte ähnlich, wie das auch früher geschehen sei, budgetmäßig angefordert werden müßten, da sich noch nicht übersehen lasse, wie viele Beamten nöthig werden würden. Die Staatsregierung sei hierin zwar anderer Ansicht gewesen; der Ausschuss habe aber bei seiner Ansicht verharret.

Dagegen habe der Ausschuss nicht umhin können, in die beantragte Neuregulirung der Gehalte der Eisenbahnunterbeamten einzutreten, obgleich diese Gehalte erst vor einigen Jahren regulirt seien. Es wäre zu hart gewesen, diesen Beamten die Vortheile vorzuenthalten, die ihren Kollegen im übrigen Staatsdienst in dem neuen Regulativ durch Wegfall der Pauschalsummen und feste Alterszulagen zugewendet würden. Auf diese Erwägungen gründeten sich die Vorschläge des Ausschusses. Er sei gern bereit, bei einzelnen Positionen noch nähere Aufschlüsse zu geben.

Die Anträge 1:

Genehmigung der Ueberschrift,

und 2:

Art. 1 §. 1. 1 Eisenbahndirektor 6500—8500.
3. 500, zu genehmigen,

werden angenommen.

Zum Antrage 3:

Art. 1 §. 2. 4 Mitglieder der Direktion 4000 bis
6300. 2. 300, zu genehmigen,

nimmt das Wort

Seine Excellenz Minister **Jansen:** Wenn hier der Ausschuss die Herabsetzung des Maximums von 6500 auf 6300 beantrage, so möchte er für die Regierungsvorlage geltend machen, daß die Mitglieder der Eisenbahndirektion von je her ein höheres Höchstgehalt bezogen hätten, als die Mitglieder der Baudirektion, weil sie einer oberen Verwaltungsbehörde angehörten. So betrage ihr Maximalgehalt jetzt 5700 *M.*, während die Mitglieder der Baudirektion nur auf 5100 *M.* kommen könnten. Deshalb sei die Herabsetzung der hier in Frage stehenden Gehaltsätze nicht, wie der Ausschuss annehme, eine unmittelbare Konsequenz der neulich beschlossenen Herabsetzung der Maxima bei der Baudirektion, mit der sich die Staatsregierung einverstanden erklärt habe. Die Staatsregierung sei davon ausgegangen, daß gerade bei der Eisenbahndirektion die Beamten gegenüber den entsprechenden preussischen Beamten müßten sagen können, daß sie mindestens dasselbe pensionsfähige Einkommen hätten. Auch diese Gleichstellung gehe aber verloren, wenn der Maximalbetrag auf 6300 *M.* herabgesetzt werde. Er bitte daher, den Antrag der Staatsregierung anzunehmen.

Er wolle diese Gelegenheit, wo es sich auch um das Gehalt des betriebstechnischen Mitgliedes der Eisenbahndirektion handle, benutzen, um einen bei der Berathung über die Anstellung eines technischen Beamten im Ministerium berührten Punkt nochmals zur Sprache zu bringen.

Damals habe ein Abgeordneter der Annahme Ausdruck gegeben, daß auf dem Gebiete der Betriebsverwaltung vielleicht Mißstände erheblicher Art beständen und später zu Tage treten könnten, die jetzt nicht erkannt würden, weil in der obersten Aufsichtsbehörde ein Betriebstechniker fehle. Solche Mißstände — daß könne er auf das Bestimmteste versichern — existirten nicht. Die gegenwärtige Einrichtung des Staatsministeriums sei auch den betriebstechnischen Aufgaben vollständig gewachsen. Uebrigens komme es auf dem Gebiete des eigentlichen Betriebes weniger auf die Entscheidung spezifisch technischer Fragen an, als auf die Prüfung von administrativen Maßregeln, die auch durch einen Verwaltungsbeamten vorgenommen werden könne. — Im Uebrigen bürge dafür, daß derartige Mißstände nicht beständen und entstünden, die allgemein als tüchtig und zuverlässig anerkannte Persönlichkeit des gegenwärtigen Betriebsleiters. Er lege Gewicht darauf, dies hier ausdrücklich zu konstatiren, weil ihm die Aufsicht entgegengetragen worden sei, als richteten die beregten Aeußerungen ihre Spitze gegen die derzeitige Betriebsleitung. Er habe sie damals nicht so aufgefaßt, sondern sie als rein hypothetische verstanden; sonst würde er sie damals schon zurückgewiesen haben.

Abg. Jaspers: Er vermüthe, daß die Aeußerung, auf die sich der Minister bezogen habe, von ihm ausgegangen sein solle. Er habe in jener Sitzung gesagt: „Er habe kein Recht, irgend einen Verdacht gegen die Eisenbahnverwaltung auszusprechen, auf der anderen Seite sehe er aber auch keinen Grund, auf den er seine Ueberzeugung stützen könnte, daß auf dem Gebiete der Betriebsverwaltung bei uns alles in Ordnung sei“. Er freue sich, daß ihm Gelegenheit gegeben sei, einer mißverständlichen Auffassung seiner Worte entgegenzutreten und sie dahin klarzustellen, daß sie keine Spitze gegen die jetzige Verwaltung oder gegen die Persönlichkeit des jetzigen Betriebsleiters haben sollten. Sie seien, wie sie auch der Minister aufgefaßt habe, rein hypothetischer Natur gewesen und hätten sich lediglich auf die Organisation bezogen. Es habe sich darum gehandelt, den Nachweis zu führen, daß die Lücke in der Organisation, deren Vorhandensein der Minister früher selbst anerkannt habe, nach wie vor bestehe. Er wollte sich freuen, wenn auf dem Gebiete der Betriebsverwaltung alles in Ordnung sei. Er bedauere nur, daß noch keine Gewähr dafür geschaffen sei, daß es so sei und so bleiben werde. Er habe keinen Grund dies zu bezweifeln, habe aber auch keinen Grund für eine abweichende Ueberzeugung.

Berichterstatter Abg. Groß: Die Einwendungen, die der Minister gegen die Herabsetzung des Höchstgehaltes von 6500 auf 6300 *M.* vorgetragen habe, seien auch schon im Ausschusse sorgfältig erwogen worden. Ein Theil desselben sei sehr geneigt gewesen, die Gehaltsätze der Regierungsvorlage stehen zu lassen. Aber schließlich habe man sich doch gesagt, daß es, nachdem im allgemeinen Regulativ die Maximalsätze der Mitglieder der Baudirektion auf 6300 *M.* herabgesetzt seien, nicht angängig sei, hier dem Landtage ein Höchstgehalt von 6500 *M.* vorzuschlagen.

Reg.-Com. Regierungsrath Becker: Die soeben gefallene Aeußerung des Abgeordneten Jaspers, daß hinsichtlich der Aufsicht über die Eisenbahnverwaltung noch eine

Lücke in der Organisation bestehe, nöthige die Regierung, da sie sich inhaltlich mit dem Ergebnisse der Darlegungen des Abgeordneten Jaspers vom 28. Februar d. J. decke, zu einer weiteren Erklärung. Die Quintessenz der am genannten Tage abgegebenen Bemerkungen des Abgeordneten Jaspers sei die Behauptung gewesen, daß von keiner Stelle eine Kontrolle, weder auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues noch auf dem des Betriebes, geübt werde. Hiergegen habe er im Namen der Regierung berichtigend zu erklären, daß die gedachte Kontrolle doch geübt werde, da alle Eisenbahnangelegenheiten ohne Einschränkung der oberlichen Aufsicht unterlägen, auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues freilich nur überwiegend vom administrativen Standpunkt; auf diesen komme er sogleich zurück. Der Abg. Jaspers befinde sich also in einem Irrthum über Thatfachen.

Sollte indeß die Behauptung der unrichtigen Thatsache, daß in den erwähnten beiden Beziehungen von keiner Stelle eine Kontrolle geübt werde, eine a priori gefaßte Meinung sein, dahingehend, daß es dem zeitigen Eisenbahnreferenten als administrativem Beamten an Kenntnissen und Fähigkeiten zur Ausübung einer derartigen Kontrolle fehle, und daß er sich auch solche bei der Wahrnehmung seiner Geschäfte nicht anzueignen vermöge, so sei darauf zu erwidern, daß Herr Jaspers sich auch darin in einem Irrthum befinde, der vermüthlich einer nicht ganz klaren Auffassung über Art und Umfang der ministeriellen Aufsicht über das Eisenbahnwesen entsprungen sei. — Gehe man bei der Beurtheilung dieser Aufsicht rein sachlich zu Werke und trenne man dabei die verschiedenen Zweige der Eisenbahnverwaltung, so müsse man bekennen, daß von der allgemeinen, der Betriebs- und Verkehrsverwaltung, welche zur Erlernung die technische Wissenschaft nicht zur Voraussetzung habe, und von der Bauverwaltung nur die letztere, die Bauverwaltung, eine in allen Punkten durchgreifende Kontrolle von dem Vorhandensein technischer Kenntnisse abhängig machen dürfe. Auf dem Gebiete der allgemeinen, der Betriebs- und Verkehrsverwaltung, und auch auf dem Gebiete der Bauverwaltung, so weit sie mit den zuvorgenannten Verwaltungszweigen verknüpft sei, werde man einem administrativen Beamten die Fähigkeit zu einer Aufsicht nicht absprechen dürfen, weil es nur darauf ankomme, ob er sich mit den Geschäften einer Eisenbahnverwaltung genügend befaßt habe, mit einem Worte, ob er geschult sei. (Er bitte hierbei von seiner Person abzusehen, denn die thue bei der rein akademischen Betrachtung nichts zur Sache.) Die Schulung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gebe sodann auch dem Juristen, der nicht mehr Jurist *κατ' εὐχην* geblieben, sondern Eisenbahnverwaltungsbeamter geworden sei, die Einsicht in die spezifische Bauverwaltung an die Hand, die es ihm gestatte, auch hier vom administrativen Standpunkt aus zu prüfen und zu urtheilen.

Diese Prüfung beziehe sich freilich nicht auf die Konstruktion des Baues, nicht auf das zu verwendende Material, nicht auf die Einheitspreise, obgleich auch dies keineswegs der Einsicht verschlossene Dinge seien, sondern vorwiegend und fast ausschließlich auf die Zweckmäßigkeit des Baues an sich, auf die Anpassung desselben an das zu lösende Projekt, auf die thatsächlichen, rechtlichen und finanziellen



Bedingungen und Voraussetzungen und zuletzt und nicht zum Wenigsten auf die Gestaltung des ganzen Projektes und seine finanzielle Wirkung im Staatshaushalte.

Der Landtag habe selbst kürzlich, sich stützend auf die Prüfung des aus Nichttechnikern zusammengesetzten Eisenbahnausschusses, die sich zum Theil sogar auf die spezifisch technische Seite, die Konstruktion des Piers, bezogen habe, die Vorlage der Staatsregierung über die Pieranlage in Nordenham bemängelt und hierauf seinen Beschluß auf Ablehnung gegründet. Der Landtag werde daher die Bedeutung und den Werth dieser im Wesentlichen administrativen Prüfung würdigen und darnach auch ermessen können, daß sich auch ein Nichttechniker in solche Sachen hineinversetzen könne. Dabei bleibe das Maas der erforderlichen Schulung unberührt. Die oberliche Kontrolle auf dem Gebiete des eigentlichen Betriebes, die der Abgeordnete Jaspers anscheinend für das Wichtigste halte, werde, wie bereits bemerkt, durch die technische Wissenschaft weder bedingt noch begrenzt.

Die hierbei zu erwähnende Meinung des Abgeordneten Jaspers, daß sich wohl ein Techniker in eine administrative Thätigkeit hineinarbeiten könne, nicht aber umgekehrt ein Jurist, sei ohne Begründung geblieben. Sie würde sich aber auch bei näherer Prüfung, die hier nicht am Platze sei, in der Theorie sowohl als auch in der Praxis als nicht zutreffend erweisen, zumal bei der ganzen zur Erörterung gebrachten Frage die Person ein wesentlicher, wenn nicht der wesentlichste Faktor sei.

Hiernach könne die Staatsregierung nicht anerkennen, daß nach der derzeit beschlossenen Besetzung der Stelle des Eisenbahnreferenten noch eine Lücke in der behördlichen Organisation geblieben sei. Wenn trotzdem in dem Bestreben, eine angeblich vorhandene Lücke auszufüllen, bei den Verhandlungen vom 28. Februar d. J. aus dem Landtage heraus verschiedene Vorschläge gemacht worden seien, so ständen solche auf einem ganz anderen Blatte, das mit mehr oder weniger Geschick beschrieben werden könne. Die insbesondere von den Abgeordneten Schulze und Groß angeordneten Organisationsveränderungen könnten ja nach deren eigenem Ausspruche augenblicklich nicht zum Ziele geführt werden.

Die Hauptsache sei und bleibe auch nach den Ausführungen hier im Plenum, daß in der Aufsichtsinstanz durch Ausfüllung einer anerkannten Lücke in der behördlichen Organisation sich eine auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens vorgebildete Kraft befinde, die unabhängig die der Zuständigkeit der Eisenbahndirektion entzogenen Sachen prüfe und damit durch einen Einblick in das Getriebe der Verwaltung die Kontrolle ausübe, die insbesondere wegen ihrer finanziellen Wichtigkeit durchaus nothwendig sei.

Wenn daher die derzeitige Frage des Abg. Schröder, wie der Wiederholung derartiger Vorkommnisse zu begegnen sei, den Ausgangspunkt der zu treffenden Maßnahmen bilden solle, so möge man getrost von der Nothwendigkeit der Anstellung eines Technikers als Referenten Abstand nehmen. Denn zur Abstellung der vorgekommenen Unregelmäßigkeiten und zur Verhütung der Wiederholung solcher, bedürfe das Ministerium eines technischen Fachmannes nicht.

Abg. Jaspers: Nachdem vom Regierungs-Commissar wiederholt Ausdrücke von ihm zitiert seien, werde es ihm gestattet sein, demselben einige Worte zu erwidern. Er glaube im Sinne des Landtages zu handeln, wenn er die von neuem berührte Frage, ob die Anstellung eines Technikers als Referenten nothwendig sei, hier nicht noch einmal erörtere. Alles, was der Regierungs-Commissar vorgebracht habe, habe für ihn keine Belehrung enthalten. Dies habe er Alles gewußt, auch sei ihm nicht, wie der Regierungs-Commissar anzunehmen scheine, eine Verwechslung untergelaufen. — Nur einen Irrthum des Regierungs-Commissars müsse er richtig stellen. Bei der neulichen Verhandlung habe er nicht gesagt: ein Techniker könne sich wohl in administrative Sachen hineinarbeiten, nicht aber ein Jurist; sondern die betreffende Aeußerung habe gelautet: ein Techniker könne sich wohl in administrative Sachen hineinarbeiten, ein Jurist aber nicht in der Weise in technische Sachen.

Dem gegenüber, was der Regierungs-Commissar über die Kontrolle angeführt habe, behaupte er einfach, daß über technische Dinge nur der eine Kontrolle ausüben könne, der in technischen Dingen Erfahrung und Uebung habe.

Darin stimme er übrigens dem Regierungs-Commissar bei, daß alle diese Erörterungen mit der Person nichts zu thun hätten, und er hoffe, daß sie auch mit der Person nicht in Verbindung gebracht würden. — Im Uebrigen seien durch die Ausführungen des Regierungs-Commissars keine Ansichten in keinem einzigen Punkte erschüttert worden.

Reg.-Com. Eisenbahndirektionspräsident von Mühlenfels: Es stehe ihm nicht an, über die Frage, die den Gegenstand der letzten Erörterungen bildeten, eine persönliche Ansicht zu äußern. Er wolle nur seiner Befriedigung darüber Ausdruck geben, daß die Aeußerung des Abg. Jaspers, die er in den „Nachrichten für Stadt und Land“ gelesen habe, nach dessen heutiger Erklärung in keiner Weise eine Spitze gegen Personen, die zur Eisenbahnverwaltung gehörten, habe enthalten sollen. Im Anschlusse hieran spreche er es als seine volle Ueberzeugung aus, daß er und seine Kollegen in der Eisenbahndirektion nebst den Oberbeamten in gemeinschaftlichem Wirken mit dem Eisenbahndezernenten im Staatsministerium im Stande sein würden, die an sie herantretenden Aufgaben zu erfüllen, ohne daß eine Kontrolle in technischer Beziehung eine unbedingte Nothwendigkeit sei. — Bei den preussischen Staatsbahnen werde zwar in der oberen Instanz eine weitläufige Kontrolle in technischer Beziehung ausgeübt. Früher habe es aber eine große Zahl Bahnen mit anerkannt ausgezeichnete Verwaltung gegeben, die im Besitze von Privatgesellschaften gewesen seien, an deren Spitze eine aus Privatpersonen bestehende Direktion gestanden habe, und die keine andere Kontrolle als die durch den Aufsichtsrath, also in technischer Beziehung überhaupt keine Kontrolle gekannt hätten. — Die Eisenbahnverwaltung in ihrer jetzigen Organisation könne und werde ihre Aufgaben erfüllen. Er hoffe, daß auch das Mißtrauen des Abg. Jaspers sich in einigen Jahren verflüchtigt haben werde.

Abg. Schulze: Um auf den eigentlichen Gegenstand der heutigen Verhandlung zurückzukommen, so habe der Ausschuß die Frage kaum erwogen, ob an sich für die Direktionsmitglieder ein Maximalgehalt von 6500 M. oder



ein solches von 6300 *M.* angemessener sei. Ähnlich, wie es neulich vom Finanzausschusse bezüglich der Vorberathungen zum allgemeinen Gehaltsregulativ gesagt sei, hätten auch hier im Eisenbahnausschusse manche persönlichen Wünsche zurücktreten müssen. Der Ausschuss habe sich nur daran zu halten gehabt, daß der Landtag neulich für die analog gestellten Beamtenkategorien, die einer gleichen Vorbildung bedürften, den Maximalsatz auf 6300 *M.* herabgesetzt und daß sich die Staatsregierung damit einverstanden erklärt habe. Der Eisenbahnausschuss sei daher nicht in der Lage gewesen, für die entsprechenden Stellen in der Eisenbahnverwaltung ein höheres Gehalt zu befürworten. Es werde sonst eine ganz berechnete Unzufriedenheit bei den übrigen Beamtenkategorien erregt werden.

Abg. Jaspers: Was die vom Eisenbahndirektionspräsidenten erwähnte Zeitungsnotiz betreffe, so habe er gleich, nachdem er sie gelesen habe, Gelegenheit genommen, dem Regierungsrath Becker mitzutheilen, daß sie unrichtig sei. Auch habe er der Redaktion der „Nachrichten für Stadt und Land“ eine Berichtigung zugesandt. Ob sie erschienen sei, wisse er nicht; er sei nicht in der Lage, alle Zeitungen zu lesen. — Auf die letzte Aeußerung des Eisenbahndirektionspräsidenten hin müsse er nochmals konstatiren: Er habe weder Vertrauen noch Mißtrauen bezüglich unserer Eisenbahnverwaltung; — kein Mißtrauen, weil er hierzu keinen Grund habe; — kein Vertrauen, weil ihm hierzu die Organisation unserer Eisenbahnverwaltung gleichfalls keinen Grund biete, namentlich nicht nach den Erfahrungen, die wir in den letzten Jahren gemacht hätten.

Reg.-Com. Regierungsrath Becker: Gegen einen völlig unparteiischen Standpunkt des Abg. Jaspers könne er nichts einwenden. Im Uebrigen bemerke er, daß er den Abg. Jaspers nicht habe belehren, sondern nur, an dessen erste Ausführungen anknüpfend, nachweisen wollen, daß eine Lücke in der behördlichen Organisation nicht mehr bestehe. — Wenn der Abg. Jaspers es weiter als richtig aufrecht erhalte, daß ein Techniker sich wohl in eine administrative Thätigkeit hineinarbeiten könne, nicht aber ein Jurist in eine technische, — er habe diese Behauptung vorhin richtig angeführt, — so bestreite er dies auf Grund seiner Ansichten und Kenntnisse in diesen Dingen.

Der Antrag 3 des Eisenbahnausschusses gelangt hierauf zur Annahme.

Antrag 4 lautet:

Art. 1 Z. 3. 10 Oberbeamte (Hülfsarbeiter der Direktion, Bezirksinspektoren, Maschineninspektoren) je 3000—5400, 3. 300, bei Wegfall einer Stelle erhöht sich das Höchstgehalt auf 5700 *M.*, zu genehmigen.

Berichterstatter Abg. Groß: Nach Mittheilung der Staatsregierung sei nicht anzunehmen, daß in absehbarer Zeit eine der hier normirten Stellen frei werde. Der vom Ausschusse gemachte Zusatz sei also, wenn er unverändert stehen bleibe, gewissermaßen illusorisch. Als Berichterstatter des Ausschusses glaube er aber, darum bitten zu müssen, daß der Antrag heute vorläufig so angenommen und eine etwaige Aenderung der Fassung der zweiten Lesung vorbehalten werde. Es werde dann vom Ausschusse vielleicht

eine Formulirung vorge schlagen werden können, wonach sich das Höchstgehalt gleichzeitig mit dem der Bezirksbaumeister auf 5700 *M.* erhöhen solle.

Abg. Feldhus: Wenn der Landtag die Gehaltsätze erhöhe und sogar über die Vorschläge der Regierung hinausgehe, dann müsse man um so mehr daran festhalten, daß wir vollbesoldete, aber auch vollbeschäftigte Beamte haben müßten. Dann würden solche Mißstände, wie sie Abg. Waltrichs aufgedeckt habe, nicht mehr vorkommen können.

Abg. Meyer: Er habe sich nur sehr zögernd im Finanzausschusse zu dem Kompromiß entschlossen, das in der Regierungsvorlage auf 5400 *M.* normirte Höchstgehalt der Bezirksbaumeister für den Fall auf 5700 *M.* zu erhöhen, daß eine Stelle weg falle. Wenn man an der Zahl der Beamten eine Ersparniß mache, möge die Höhernormirung des Gehaltes der Beamten billig sein. In Bezug auf die jetzt beantragte Erhöhung stehe er auf ganz demselben Standpunkt. Er könne für dieselbe nicht stimmen, wenn die Klausel fort falle, und bitte daher den Eisenbahnausschuss, zur zweiten Lesung keinen Antrag auf Streichung der Bedingung zu stellen. Das entspreche genau den Intentionen des Abg. Feldhus. Wenn das bisher einer größeren Beamtenzahl zugewiesene Arbeitsfeld auf eine Minderzahl gelegt werde, sei es zu rechtfertigen, wenn das Gehalt eines jeden einzelnen Beamten erhöht werde, sonst nicht.

Seine Excellenz Minister **Jansen:** Der materielle Unterschied sei folgender: In Beziehung auf die Bezirksbaumeister stehe fest, daß bei Eintritt einer Vakanz ein Bezirk aufgelöst werde und damit für jeden Beamten dieser Kategorie gleich die Aussicht auf ein Maximum von 5700 *M.* eintrete. Bei den Oberbeamten der Eisenbahnverwaltung liege die Sache wesentlich anders; dort sei es gänzlich ausgeschlossen, daß ihre Zahl jemals unter 10 herunter sinken sollte; im Gegentheil sei es wahrscheinlicher, daß mit der Erweiterung des Bahnnetzes und des Bahnverkehrs auch eine Vermehrung der Zahl der Oberbeamten nothwendig werde. Das Resultat sei also nach der jetzigen Fassung des Ausschussantrages das: für die Bezirksbaumeister sei die Erreichung des Höchstgehaltes von 5700 *M.* sicher, für die Eisenbahnoberbeamten nur ein Vogel auf dem Baum.

Abg. Jaspers: Im Gegensatz zum Abg. Meyer habe er sich gefreut, daß der Ausschuss hier eine Erhöhung des Maximalsatzes vorge schlagen habe. Gerade bei der Eisenbahn müßten wir die Gehaltsätze so stellen, daß wir Preußen gegenüber in der Heranziehung tüchtiger Beamten konkurrenzfähig blieben. — Die Beamten, denen bei uns die Betriebsleitung ob liege, würden ja im Allgemeinen als tüchtig anerkannt, und speciell auch von ihm (Redner). Trotzdem sei es nicht ausgeschlossen, daß es einmal einen Beamten darunter gebe, der wohl durch eine tüchtigere Kraft ersetzt werden könnte. Wenn tüchtige Beamte ins Land gezogen würden, so liege das am meisten im Interesse der Eisenbahnverwaltung selbst.

Abg. Meyer: Der Abg. Jaspers habe ihn eingangs seiner Worte mißverstanden. Er habe nicht gesagt, daß er die fragliche Erhöhung des Maximums mißbillige; er halte sie vielmehr, nachdem sie bei den entsprechenden Kategorien im allgemeinen Regulativ beschlossen sei, auch hier für

richtig. Nur halte er es für konsequent, sie auch hier an dieselbe Bedingung — den Wegfall einer Stelle — zu knüpfen, wie dort.

Antrag 4 des Ausschusses wird hierauf genehmigt.

Die Anträge 5:

Genehmigung der Ziffer 4 des Art. 4. 1 Eisenbahnvermessungsinspektor 2400—4800. 3. 300,

6: Annahme des Artikel 1 mit den vorstehenden Aenderungen,

7: Annahme der Artikel 2 und 3,

und 8: Annahme des Artikel 4 in folgender Fassung:
Dieses Gesetz tritt mit dem 1. Januar 1894 in Wirksamkeit,
werden gleichfalls angenommen.

2. Anlage 129.

Zu Antrag 9 nimmt das Wort

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Der Berichtserstatter habe in seiner einleitenden Bemerkung schon hervorgehoben, daß die Differenz zwischen der von der Staatsregierung eingestellten und der vom Ausschusse zur Bewilligung empfohlenen Zahl der Unterbeamten auf der Anheimgabe des Ausschusses an die Staatsregierung beruhe, die für die neuen Strecken erforderlich werdenden Unterbeamten nachträglich zum Budget anzufordern. In Bezug auf diese werde nun die Staatsregierung dem Landtage noch eine Vorlage machen. Materiell sehe die Staatsregierung in diesem Verfahren gegenüber einer regulativmäßigen Festsetzung keinen Unterschied; es werde dadurch lediglich eine Erschwerniß der Kontrolle herbeigeführt.

Die Anträge 9:

Genehmigung der Ueberschrift,

10 (zum Artikel 1):

Genehmigung der Ueberschrift,

11: a) 1 Hauptkassirer 2500—4200. 2. 200, zu genehmigen,

12: b) 2 Verkehrs- und 2 Betriebskontroleure 2500 bis 3500. 2. 200. 3. 200. Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 3000 *M.*, zu genehmigen,

13: c) 70 Rechnungs-, Registratur- und Kanzleibeamte (einschließlich des Hauptkassenkontroleurs, eines Hilfskassirers und der Materialverwalter) und zwar:

9 Stellen 2500—3500. 2. 200. 3. 200. Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 3000 *M.*,

28 Stellen 2000—3300. 2. 200. 3. 200. Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2400 *M.*,

33 Stellen 1400—2700. 2. 150. 3. 150. Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2000 *M.*

Einem Hilfskassirer kann eine Funktionszulage von 300 *M.* gewährt werden, zu genehmigen,

und 14:

d) 11 technische Subalternbeamte (einschließlich eines Materialaufsehers, eines Telegraphenrevisors, eines Planckammerverwalters und eines Lithographen) und zwar:

2 Stellen 1800—3300. 2. 200. 3. 200. Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2200 *M.*,

9 Stellen 1400—2700. 2. 150. 3. 150. Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2000 *M.*

Dem Lithographen kann für seine Arbeiten beim Katasterbureau aus den Mitteln des letzteren eine Remuneration gewährt werden, zu genehmigen, werden debattelos angenommen.

Antrag 15 lautet:

e) 6 Werkmeister und zwar

3 Stellen 1800—3000. 3. 150,

4 Stellen 1800—2800. 3. 150,

7 Werkstättenvormänner (einschließlich eines Telegraphenvormannes), 1 Magazinaufseher 1000—1600. 3. 100, zu genehmigen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Unter e seien im jetzigen Regulativ 14 Beamte aufgeführt; diese Zahl sei auf 13 herabgesetzt, da eine Stelle bei d einrangirt sei. Die Absetzung einer Stelle (Telegraphenvormann) hätte bei den Werkstättenvormännern geschehen müssen. In dem Antrage selbst seien 3 Werkmeisterstellen zu 1800—3000 *M.* und 4 zu 1800—2800 *M.*, zusammen also 7 und nicht 6 Werkmeisterstellen richtig vorgesehen.

Berichtserstatter Abg. **Groß**: Es handle sich lediglich um ein Schreibversehen. Er wolle dies dahin berichtigen, daß es in dem Antrage „7 (statt 6) Werkmeister“, „5 (statt 7) Werkstättenvormänner“ und „1 Magazinaufseher“ zu heißen habe.

Der so berichtigte Antrag wird angenommen.

Die Anträge 16:

f) 26 Bahnmeister (einschließlich eines Telegraphenaufsehers und eines Signalaufsehers) 1400—2500. 3. 150, zu genehmigen,

17:

g) 27 Beamte, und zwar:

4 Bureaudiener,

2 Bilettdrucker,

8 Lademeister,

6 Rangirmeister,

2 Heizhausaufseher,

3 Wagenmeister,

2 Maschinenwärter,

1000—1600. 3. 100, zu genehmigen,

18:

h) 11 Beamte, und zwar:

5 Portiers,

2 Krahnwärter,

3 Nachtwächter,

1 Beleuchtungsaufseher,



800—1000. Zulagen nach Ermessen des Staatsministeriums, zu genehmigen,

und 19:

i) 92 Beamte, und zwar:

15 Stations- und Gütervorsteher I. Klasse 2100 bis 3200. 2. 200. 3. 200. Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2500 *M.*

Dem Stationsverwalter in Oldenburg kann eine Funktionszulage von 300 *M.* gewährt werden,

22 Stationsvorsteher II. Klasse 1500—2500.

2. 150,

15 Stations- und Haltestellenaufseher 1000 bis 1800. 2. 100,

34 Stationsassistenten 1400—2000. 2. 100,

6 Telegraphisten 1200—2000. 2. 100, zu genehmigen,

werden angenommen.

Antrag 20 geht dahin:

k) 15 Stationseinnehmer und Güterabfertigungsassistenten, und zwar:

a) 4 Stellen 1500—2500. 2. 150. 3. 150. Zulagefristen von 3 Jahren nach Erreichung eines Gehalts von 2000 *M.*,

b) 11 Stellen 1400—2000, 2. 100.

Einem Stationskassenbeamten in Oldenburg und einem in Neuschanz kann eine Zulage von je 300 *M.* gewährt werden, zu genehmigen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Auch in diesem Antrage befindet sich eine Unrichtigkeit, die auf ihn als den Schuldigen zurückzufallen. Die fraglichen Stellen seien in dem bisherigen Regulativ unter einer Kategorie (Stationsbeamte) aufgeführt worden; die Stellen unter b seien jetzt herausgetrennt worden, doch sei dabei eine Verwechslung vorgefallen, indem zu den Säzen unter a 11 Beamte und zu denen unter b 4 Beamte hätten eingestellt werden sollen, statt, wie es geschehen, umgekehrt. Er wolle deshalb einen Antrag einbringen dahin, daß diese sämtlichen Beamten nicht in 2 Klassen, sondern in einer Klasse reguliert würden und das Minimum entsprechend dem der jetzigen Klasse b auf 1400 *M.*, das Maximum entsprechend dem der Klasse a auf 2500 normiert werde. Materiell werde dies keinen Unterschied machen.

Präsident: Er gebe anheim, ob dieser Antrag nicht besser zur zweiten Lesung gestellt werde.

Berichterstatter Abg. **Groß**: Er habe die Zahlen mit denen des alten Regulativs nicht verglichen. Er könne auch die Tragweite des Antrages im Augenblick nicht übersehen, möchte aber auch seinerseits vorschlagen, daß die Staatsregierung sich die Einbringung des Antrages für die zweite Lesung vorbehalte.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er erkläre sich mit diesem Vorschlage einverstanden.

Antrag 20 wird darauf angenommen. Ebenso Antrag 21:

l) 60 Lokomotivführer 1200—1900. 3. 150,

15 Lokomotivführergehilfen 1000—1350. 3. 75, zu genehmigen.

Zur Position stellt der Ausschuß den Antrag 22: Der Landtag ersucht die Großherzogliche Staatsregierung, zu erwägen, ob nicht die Einrichtungen der Berliner Stadtbahn in den angegebenen Beziehungen auf unserer Staatsbahn eingeführt werden können.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Zu diesem Antrage wolle er nur die kurze Erklärung abgeben, daß die Verhältnisse der Berliner Stadtbahn mit denen unserer Bahnen nicht ohne Weiteres verglichen und deren Einrichtungen daher nicht einfach auf unsere Bahnen übertragen werden könnten. Er könne aber Namens der Staatsregierung mittheilen, daß sie das, was dieser Antrag im Auge habe, — die Vermeidung der Kontrolle durch die Schaffner während der Fahrt — schon seit Jahren in Erwägung gezogen habe und auch noch weiter erwägen werde. Dahin zielende Vorschläge existirten auch in Preußen bereits, und man habe auch schon versucht, sie in das gegenwärtige System des Betriebes hineinzupassen. Wenn die fragliche Maßregel durchgeführt werden sollte, werde die Folge sein, daß die Bahnhöfe abgeschlossen werden müßten. Dies würde aber mit großen Kosten verknüpft sein. Auch würde die Bevölkerung hiermit nicht einverstanden sein. Wie bereits zugesichert, werde die Frage aber weiter geprüft werden, — ob freilich mit der Schleunigkeit, die sonst erwünscht sei, ein Resultat zu erreichen sein werde, sei sehr die Frage.

Berichterstatter Abg. **Groß**: Er habe das eine Beispiel der Berliner Stadtbahn nur gebraucht, um den Antrag nicht zu lang werden zu lassen. Auch in anderen Ländern habe man dieselbe Einrichtung, wie dies auch in der Begründung zu dem Antrage ausgeführt sei. Er hoffe, daß der Landtag dem Antrage zustimme. Dann werde die Staatsregierung wohl die Freundlichkeit haben, die Sache zu erwägen; und es wäre dann zu hoffen, daß sie bei näherer Erwägung den schwerwiegenden Gründen nachgebe und ihre anscheinend ablehnende Stellung aufgebe.

Abg. **Schulze**: Wenn man viel im Ausland reise, glaube man kaum, wie es möglich sei, daß wir uns hier mit Einrichtungen behülfe, wie sie jetzt beständen. Der Ausschuß habe bei seinem Antrage nicht allein im Auge gehabt, daß es für das Personal gefährlich sei, während der Fahrt die Aufsicht zu führen und die Billets zu coupiren; — durch die vorgeschlagene Maßregel werde auch eine wesentliche Ersparniß erzielt werden. In England hätten lange Züge nur einen einzigen Begleitungsbeamten. Auch die Kosten, die durch die Absperrung der Bahnhöfe verursacht würden, könnten kaum so groß sein. Man müsse eben bedenken, wie enorm für alle Zeiten die Ersparniß an Beamtengehalten sein werde, wenn das Zugpersonal zum größten Theile überflüssig werde.

Auch das Publikum werde einsehen, wie viel Geld dem Lande durch die Neueinrichtung gespart werde, und werde sich hieran bald gewöhnen. Das Publikum werde eben erst erzogen werden müssen, sich selbst zurecht zu finden. Warum das bei uns denn nicht möglich sein sollte, was in anderen Ländern schon längst bestehe? Unser Publikum sei gar nicht so wenig findig, wie man wohl annehme.

Jetzt, wo wir im Neubau von Bahnen begriffen seien, sei gerade der richtige Augenblick für die Reform. Ver-

fäumten wir diesen Zeitpunkt, so werde sich später kaum eine Gelegenheit hierzu wieder finden. Wenn wir das Bahnpersonal für die neuen Strecken erst einmal angestellt hätten, werde es schwer, es wieder abzuschaffen.

Reg.-Com. Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlenfels**: Die Betriebsverwaltung stehe diesen Wünschen in so fern sympathisch gegenüber, als durch deren Erfüllung im Eisenbahndienste eine größere Sicherheit und mannigfache Erleichterung geschaffen werden würde. Aber die Sache sei kostspielig. Die Kosten, die dadurch entstehen würden, beruhten nicht nur darin, daß bauliche Veränderungen nöthig werden würden; es würde auch eine Personalvermehrung nicht zu vermeiden sein, um die Ein- und Ausgänge der Bahnhöfe zu bewachen.

Was die Nebenbahnen anlange, so liege dort die Nothwendigkeit der Einführung der Neuerung bei dem geringen Verkehr um so weniger vor, als man dort das Durchgangssystem habe und es auch für die neuen Strecken durchzuführen gedenke.

Nach seiner persönlichen — wie er gleich bemerke, noch nicht reifen — Ansicht liege die glücklichste Lösung der Frage, wie Unglücksfälle des Personals zu vermeiden seien, nicht in der Absperrung der Bahnhöfe, sondern darin, daß man Zwischenverbindungen in die Züge einführe, die den mit der Kontrolle betrauten Beamten erlaubten, von einem Wagen zum anderen zu gehen.

Würde übrigens die vorgeschlagene Einrichtung eingeführt, so würde man doch die Zahl der Beamten kaum vermindern können. Abgesehen davon, daß zur Bewachung der Ein- und Ausgänge der Bahnhöfe Beamte da sein müßten, hätten auch die Schaffner nicht allein die Fahrkarten zu kontrolliren, sondern sie hätten auch sonst die Aufsicht zu führen, dem Publikum die Plätze anzuweisen u. s. w. Bei der Berliner Stadtbahn, wo die Entfernungen zwischen den Stationen so gering seien, falle letzteres ganz fort.

Für die größeren Bahnen, zunächst Oldenburg-Bremen-Neustadt, werde man der Frage näher treten. Ein Versuch werde jedenfalls gemacht werden. Er bitte aber den Landtag, der Eisenbahnverwaltung hier keine gebundene Marschroute anzuweisen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er habe sich nicht ablehnend verhalten, wie der Berichterstatter gemeint habe. Im Gegentheil habe er erklärt, die Sache werde in Erwägung gezogen werden, sich also entgegenkommend geäußert; er habe nur hinzugefügt, daß es schwierig sei, eine solche Frage sofort auszutragen, namentlich weil die Kosten f. E. sehr erheblich sein würden, insbesondere wegen der zum Zwecke des Abschlusses der Bahnhöfe zu treffenden Einrichtungen.

Abg. **Lübben**: Er könne sich den Ausführungen des Abg. **Schulze** vollständig anschließen. Die Erfahrung zeige, daß sich die vorgeschlagene Einrichtung im Auslande sehr gut bewährt habe. Warum sollte sie denn hier nicht möglich sein? Das Publikum werde sich schon daran gewöhnen. Die Absperrung der Bahnhöfe mache sich auch im Auslande sehr einfach. Er könne sich nicht denken, daß deren Kosten so hoch sein sollten.

Berichterstatter Abg. **Groß**: Dem Regierungs-Com-

missar Regierungsrath **Becker** wolle er erwidern, daß der Ausschuß auch gar nicht daran gedacht habe, die Frage hier im Landtage sofort auszutragen. Deshalb sei eben sein Antrag auch nur dahin gerichtet, daß der Landtag die Regierung um eine Erwägung ersuchen möge.

Abg. **Schulze**: Wenn der Eisenbahndirektionspräsident meine, daß die vorgeschlagene Reform ein größeres Beamtenpersonal erfordere, so könne er dies nicht anerkennen. In England habe man auf kleineren Stationen meist nur drei Beamte, einen Vorsteher und dann für den Thürbewachungs- und Billettdienst zwei Angestellte, die er wohl als Arbeiter bezeichnen könne. — Allerdings beschäftigen sich die Schaffner bei uns auch damit, den Leuten die Plätze anzuweisen. Das sei aber gar nicht nöthig, vielmehr dem größten Theil des Publikums sehr unbecquem. Wenn man sich glücklich einen Platz gesucht habe, könne es einem passiren, daß man angewiesen werde, ihn wieder zu verlassen und in einem anderen Wagen einzusteigen.

Reg.-Com. Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlenfels**: Auch ihm seien die Einrichtungen im Auslande, namentlich die auf französischen Bahnen, bekannt. Nach Maßgabe derselben würde eine Vermehrung des Personals auf den kleinen Stationen unbedingt erforderlich sein. Arbeiter, die die Ausgänge bewachten, könnten nicht gleichzeitig bei der Fahrkartenkontrolle zugegen sein, das Gepäck der Reisenden aus- und einladen u. s. w. — Hier sei nicht der Platz, diese wichtige Frage eingehend zu erörtern. Er halte es aber für wünschenswerth, daß sie nach allen Seiten hin erwogen werde. Sie sei bereits während der kurzen Zeit seines Hierseins verschiedentlich der Gegenstand gemeinschaftlicher Besprechung in der Eisenbahndirektion gewesen und werde ja auch noch weiter geprüft werden.

Antrag 22 wird darauf genehmigt. Ebenso werden die Anträge 23:

- m) 93 Zugbegleitungsbeamte, und zwar:
 14 Zugführer 1500—1650. 3. 100,
 27 Packmeister 1350—1500. 3. 100,
 42 Schaffner 900—1350. 3. 100,
 10 Bremser 800—1200. 3. 75,

zu genehmigen,

und 24:

- n) 50 Weichenwärter (einschließlich der expedirenden und Haltepunktwärter), und zwar:
 40 Stellen 1000—1500. 3. 100,
 10 Stellen 800—1200. 3. 75,

zu genehmigen,

angenommen.

Zum Antrag 25.

- o) 10 Brückenwärter 800—1200. 3. 75, zu genehmigen,

bemerkt der

Berichterstatter Abg. **Groß**: Wie aus dem schriftlichen Berichte zu ersehen, habe der Ausschuß beschlossen, die Beibehaltung der 10 im jetzigen Regulativ aufgeführten Brückenwärterstellen vorzuschlagen, obgleich augenblicklich nur 9 angestellt seien, damit in der mangelhaften Bedienung der Huntebrücken bei Oldenburg endlich einmal Wandel geschaffen werde. Jedem Landtage hätten darüber Beschwerden der Schiffer vorgelegen. Es sei dann immer darauf

hingewiesen, daß eine Untersuchung stattfinden solle. Später habe es dann geheißen, die Untersuchung habe stattgefunden, danach genüge für beide Brücken ein Wärter, da er telegraphisch mit der Station verbunden sei und so jederzeit leicht eine zweite Person zur Hilfeleistung herbeirufen könne. Die Beschwerden der Schiffer beständen aber in unveränderter Weise fort. Es sei daher für die Eisenbahnverwaltung jetzt wirklich an der Zeit, in eine ernstliche Prüfung der Angelegenheit einzutreten und Abhilfe zu schaffen.

Die beiden Brücken dienen für die Bremer und die Osnabrücker Bahn. Namentlich auf der Bremer Bahn kursirten aber recht viele Züge. Selbstredend dürfe der Wärter die Brücke dann nicht öffnen, wenn er nicht ganz sicher sei, sie schließen zu können, ehe ein Zug komme. So komme es, daß häufig Stockungen eintreten; das sei um so fataler, als die Schiffe die Brücke nur zur Fluthzeit passieren könnten und auf diese Weise häufig eine Tiede über vor derselben liegen müßten. Die Vorkehrungen müßten der Art sei, daß die Brücken, wenn die Tiede die Durchfahrt gestatte, rasch geöffnet und wieder geschlossen werden könnten.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Wenn die Worte des Berichterstatters, die Bedienung der Brücken sei mangelhaft, und die Eisenbahnverwaltung möge endlich einmal in eine ernstliche Prüfung der Sache eintreten, auch nicht so schlimm gemeint sein möchten, so müsse er doch entschieden dagegen Verwahrung einlegen. Wenn eine Prüfung vorgenommen werde, sei sie von selbst eine ernstliche, und wenn die Bedienung nicht ausreiche, sei sie noch nicht gleich mangelhaft. — Schon im vorigen Landtage sei darauf hingewiesen, daß die Regierung sich von der Anstellung eines zweiten Wärters keinen Erfolg verspreche. Sie werde aber mit der Annahme eines zweiten Wärters einen Versuch machen; es brauche dies darum ja gerade kein angestellter Wärter zu sein.

Antrag 25 wird darauf angenommen.

Auch die Anträge 26:

Annahme des Artikels 1 mit den beschlossenen Aenderungen,

und 27:

Annahme der Artikel 2, 3, 4 und 5,

werden genehmigt.

Die Frist zur Einbringung von Anträgen zur zweiten Lesung wird auf heute Abend 8 Uhr bestimmt.

II. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über den selbständigen Antrag des Abgeordneten **Schulke**, betr. **Ausnahmefrachttarife**.

Der Antrag lautet:

Der Landtag wolle die Staatsregierung ersuchen, Ausnahmefrachttarife herbeizuführen:

1. für Kohlen von Westfalen nach den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen, so daß diese Frachten zu denjenigen nach den ostfriesischen Stationen in ein richtiges Verhältniß gebracht werden,
2. für seawärts ankommendes Getreide von Nordenham und Brake nach Oldenburg,
3. für Ziegelsteine, Dachpfannen u. dergl. von Oldenburgischen Stationen nach Oldenburgischen Hafenplätzen,

Berichte. XXV. Landtag.

4. für fabricirtes Eisen nach allen solchen Stationen, welche ermäßigte Tarife für Eisen in Wagenladungen von westfälischen Stationen aus genießen, und für Roheisen von rheinisch-westfälischen nach Oldenburgischen Stationen.

Der Eisenbahnausschuß beantragt:

Der Landtag wolle den Antrag mit Ausnahme des 4. Satzes, welcher zurückgezogen, annehmen.

Zu Ziffer 1 des Antrages erhält das Wort der

Berichterstatter Abg. **Schulke**: Der fragliche Ausnahmefrachttarif für Kohlen sei eine alte Forderung, die nicht eher verschwinden werde, als bis sie bewilligt sei. Denn es handle sich um eine Ungerechtigkeit gegenüber den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn. Für den Verkehr von Westfalen nach Ostfriesland bestehe ein Kohlentarif mit außerordentlich niedrigen Sätzen. Diese betrügen für 270 bis 290 Kilometer 50 *M.* für 10 Tonnen, während die Fracht nach Oldenburg für 210 bis 240 Kilometer sich auf 54 bis 56 *M.* belaufe.

Im Ausschusse habe nun der Regierungs-Commissar erklärt, die für Ostfriesland geltenden Sätze seien Ausnahmefsätze, die nur auf einer besonderen Vergünstigung der preussischen Eisenbahnverwaltung beruhten; aus diesem Grunde sei es schwer, eine Verständigung mit dem preussischen Eisenbahnminister dahin zu erzielen, daß auch für unsere Stationen derartige Sätze bewilligt würden. — Es möge nun richtig sein, daß Ostfriesland ganz besondere Vergünstigungen genieße; aber wir hätten doch gleichartige industrielle Verhältnisse. Oldenburg und Ostfriesland lägen so nahe zusammen, daß hierin kaum ein Unterschied zu machen sei. Die Industrie erstreckte sich in Ostfriesland und in Oldenburg — wenn man vielleicht von Delmenhorst absehe — hauptsächlich auf Eisengießereien, Bierbrauereien, Branntweinbrennereien, Ziegeleien und ähnliche Betriebe, wie sie in der Regel in landwirthschaftlich hochentwickelten Ländern vorkämen. In dieser Beziehung konkurrierten wir mit Ostfriesland und da sei es nur eine berechnete Forderung, daß wir auch in Bezug auf die Frachten mit Ostfriesland gleichgestellt würden. — Wenn sich der preussische Eisenbahnminister der Angelegenheit gegenüber weiter ablehnend verhalten sollte, dann werde sich die Staatsregierung an die preussische Regierung, im Nothfalle an den Bundesrath zu wenden haben.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Die Frachtsätze für Kohlenladungen von Westfalen nach den ostfriesischen Hafenplätzen, Papenburg, Leer, Emden, seien außerordentlich niedrig; sie seien wieder Ausnahmefsätze unter allen Ausnahmefätzen. Es sei auch wohl zu begreifen, daß unsere Industrie eine Gleichstellung der Oldenburgischen Stationen erstrebe. Eine andere Frage sei die, ob diesem nicht unberechtigten Wunsche Folge gegeben werden könne. — Wenn Abg. Schulke vorgeschlagen habe, die Staatsregierung möge sich an die preussische Regierung oder an den Bundesrath wenden, so sei nicht ohne weiteres zu sagen, welcher Weg sich als der gangbarste erweisen werde. Aber die Verhältnisse sollten nochmals geprüft und ernstlich erwogen werden, und er hoffe, daß Abhilfe geschaffen werden könne.

Er wolle nur noch erwähnen, daß die billigen Lokosätze, die für die ostfriesischen Stationen galten, auch nicht



ganz ohne Bedeutung für unsere Strecken seien. Z. B. ergebe sich für die Strecke Leer-Oldenburg bis Apen hin durch Anstoß an die billigen ostfriesischen Säge (bis Leer) mit der Streckenfracht von 2,2 \mathcal{M} pro Tonnenkilometer und 3 \mathcal{M} . Abfertigungsgebühr für 10 000 kg eine Ermäßigung gegenüber den normalen Ausnahme-Frachtsätzen. — Er wolle indes den Landtag nicht mit einer näheren Erörterung der Tarife belästigen, die seien eine ziemlich unverdauliche Kost für den, der sich nicht berufsmäßig damit zu beschäftigen habe. Doch wolle er bemerken, daß die diesseitigen Ausnahmetarife nur für Stationen der Linie Neuschanz-Bremen und nördlich beständen. Südlich dieser Linie habe Preußen überall die Tarife erhöht. Ob die Säge, die für die Emshäfen Anwendung fänden, für unsere Stationen überhaupt zu erreichen seien, müsse vor der Hand dahingestellt bleiben.

Abg. **Groß**: Es sei erfreulich, daß die Staatsregierung die Sache in Erwägung ziehen wolle und die Hoffnung hege, daß eine Besserung erreicht werden könne. Er befürchte nur, daß wenig dabei herauskommen werde, wenn nicht der Weg gewählt werde, den der Abgeordnete Schulze vorgeschlagen habe. In geschäftlichen Kreisen herrsche die Meinung, daß die Regierung sich förmlich scheue, in dieser Beziehung ernstliche Anforderungen an Preußen zu stellen.

Delmenhorst und Oldenburg seien den Angriffen der englischen Konkurrenz direkt ausgesetzt, vielleicht mehr als die ostfriesischen Plätze. Für die industriellen Betriebe in Delmenhorst und auch in Oldenburg würden große Quantitäten Kohlen aus England angebracht. Wäre Delmenhorst eine preußische Station, so wäre längst in Betracht gezogen, die Erleichterungen, die für Ostfriesland gewährt seien, auch hier einzuführen.

Der Regierungs-Commissar habe selbst gesagt, daß unsere Stationen bis Apen die Wohlthaten der ostfriesischen Ausnahmetarife genössen; das sei doch ein Zeichen dafür, daß Preußen nicht abgeneigt sein werde, auch anderen Stationen unserer Bahn Vergünstigungen zu gewähren.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Der Abg. Groß habe sich dahin geäußert, die Staatsregierung scheine förmlich eine Scheu zu haben, mit diesbezüglichen Anträgen an Preußen heranzutreten. Wenigstens habe er den Abgeordneten so verstanden. — (Abg. Groß: So sei es gewesen.) Das sei aber nicht der Fall; er glaube auch nicht, daß Abg. Groß einen Grund für eine solche Behauptung anführen könne. Als Grund für die gewünschte Tarifermäßigung sei die Einfuhr englischer Kohlen angeführt worden. Wenn er näher darauf eingehen wollte, würde das zu langen Erörterungen führen. Er wolle deshalb nur mittheilen, daß bei der Eisenbahndirection eine Statistik darüber geführt werde, wie sich die Menge der verfrachteten englischen Kohlen zu der anderer Kohlen stelle; so viel ihm bekannt, sei danach die Einfuhr englischer Kohlen nicht sehr erheblich.

Auch habe er nicht, wie Abg. Groß ihn verstanden habe, gesagt, die ostfriesischen Ausnahmetarife seien für Stationen der Strecke Leer-Oldenburg eingeführt; er habe nur geäußert, daß jene Tarife insoweit eine Ermäßigung für die diesseitige Strecke zur Folge hätten, als an sie bei Leer

die Streckenfracht mit 2,2 \mathcal{M} für das Tonnenkilometer und 3 \mathcal{M} . für 10 000 kg angestossen werde. Dies ergebe z. B. für Augustfehn gegenüber den sonstigen Ausnahmetarifen schon eine Ermäßigung von 7 bis 8 \mathcal{M} . für die Wagenladung.

Berichterstatter Abg. **Schulze**: In einem Punkte müsse er dem Regierungs-Commissar Recht geben, indem allerdings eine kleine Vergünstigung für die Stationen von Leer bis Apen bestehe. Ob das aber wirklich eine Vergünstigung zu nennen sei, sei zweifelhaft. Es seien die Säge, die für Norden und Aurich gälten, mit einem kleinen Zuschlage. Für Leer und Papenburg beständen noch viel niedrigere Tarife. Wenn man die von Westfalen nach Apen bestimmten Kohlen in Leer oder Papenburg ins Schiff lade, so stellten sich die Transportkosten noch viel billiger, als wenn sie direkt von Westfalen nach Apen verfrachtet würden. Die Fracht nach Apen stelle sich auf 52 \mathcal{M} . für 10 Tonnen, dagegen die nach Aurich auf 50 und die nach Leer nur auf 40 \mathcal{M} .

Alle Versuche, die Regierung zu bewegen, auf eine Verbilligung der Kohlenfrachttarife hinzuwirken, seien stets fehlgeschlagen. Sie habe immer zum Bescheid gegeben, daß der preußische Eisenbahnminister sich ablehnend verhalten habe. In dem Falle müsse sie eben an die preußische Regierung gehen. Er könne deshalb dem Abg. Groß nur beistimmen, wenn er meine, die Regierung scheine eine Scheu zu haben, an die preußische Regierung mit solchen Anforderungen heranzutreten.

Der Regierungs-Commissar habe dann ferner darauf hingewiesen, daß eine Statistik über die Einfuhr englischer Kohlen geführt werde. Diese Statistik sei aber höchst unzureichend. Es werde einfach so gemacht, daß bei den Stationen angefragt werde, wieviel englische Kohlen angekommen seien, und die antworteten in der Regel: gar keine; denn sie könnten es den Kohlen nicht ansehen, ob sie aus England herrührten. Die englischen Kohlen kämen nämlich per Schiff nach Bremen und würden von dort von Kohlenhändlern nach Oldenburgischen Stationen versandt; andere würden auch von Bremerhaven aus verschickt, und theilweise gingen sie auch per Schiff direkt nach Oldenburg. Er befürchte, daß der Import der englischen Kohlen noch zunehmen werde, namentlich seitdem sich in Westfalen Syndikate gebildet hätten, die die Preise hoch zu bringen suchten. — Die Kohlenfrachten seien doch ein recht erheblicher Theil unseres Eisenbahnverkehrs; sie beliefen sich auf 7—8000 Waggon jährlich, wenn diese Ziffer nicht etwa durch den Kohlenverbrauch des Lloyd noch eine Erhöhung erfahren haben sollte.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er sehe sich genöthigt, sich wiederholt gegen die Aeußerung zu wenden, daß die Staatsregierung sich scheue, mit Anforderungen an die preußische Regierung heranzutreten. Wenn Abgeordneter Schulze bei dem Ausdrucke stehen bleiben wolle, dann möge er es thun; er sei aber gespannt, wie er ihn begründen wolle. Die Staatsregierung könne ja, nachdem sie bei dem preußischen Eisenbahnminister nichts erreicht habe, die Sache auf anderem Wege versuchen; die Vorschläge würden gern berücksichtigt werden. Ob aber dieser andere Weg zum Ziele führen werde, müsse sich erst zeigen. Im übrigen bleibe er bei seiner Behauptung, daß der Anstoß



an die ostfriesischen Säge auch für Stationen der Oldenburg-Leerer Strecke eine Begünstigung darstelle.

Abg. **Groß**: Seines Erachtens sei es ganz in der Ordnung, daß die Sache nicht im Ausschuß begraben, sondern hier vorgebracht werde. Der Regierungs-Commissar schein es förmlich nicht ganz passend zu finden, daß die Sache öffentlich erörtert werde. Er halte es aber für seine Pflicht, dies zu thun.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er müsse vom Abg. Groß falsch verstanden sein; er habe mit keinem Worte angedeutet, daß die Sache im Ausschuß begraben werden solle. Ob es aber für die einzuleitenden Verhandlungen von Vortheil sein werde, wenn man die Sache hier erst breit trete, sei ihm zweifelhaft.

Reg.-Com. Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlens**: Was die Einfuhr der englischen Kohlen betreffe, so könne er konstatiren, daß sie im Laufe der letzten Jahre nicht gewachsen sei. Dagegen habe die Zufuhr deutscher Kohlen nach Nordenham erheblich zugenommen. Der Lloyd und die Hamburg-Amerikanische Packetfahrtaktiengesellschaft bezögen ihre Kohlen dorthin aus Deutschland. Es werde der Sache jetzt noch mehr Aufmerksamkeit geschenkt und würden Schritte gethan werden, um der deutschen Kohle den Markt zu sichern.

Berichterstatter Abg. **Schulze**: Die von Brake ab nördlich belegenen Hafenplätze hätten für den Export billigere Kohlenfrachtsätze. Für Brake und Nordenham betrügen diese 48 *M.* — Hier handle es sich nur um die Beschaffung der Kohlen für den lokalen Bedarf. Dafür seien die Tarife zu hoch. — Nach der Mittheilung des Regierungs-Commissars genieße Apen eine Vergünstigung von 8 *M.* gegenüber den gewöhnlichen Sägen. Dem entgegen könne er mittheilen, daß für die 220 km lange Strecke von Dortmund nach Augustfehn der Frachtsatz 52 *M.* und für die ungefähr eben so lange Strecke von Dortmund nach Oldenburg 56 *M.* betrage; das seien also nur 4 *M.* Differenz gegenüber der letztgenannten Fracht.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: In Bezug auf Augustfehn müsse er dabei bleiben, daß in dem Anstöße an die billigen Säge der ostfriesischen Stationen für Augustfehn eine Vergünstigung von 7 bis 8 *M.* bestehe. Von Wanne dorthin sei der Frachtsatz 52 *M.*, von Gelsenkirchen 53 *M.*; bei normaler Berechnung müsse er etwa 60 *M.* betragen.

Ziffer 1 des Antrages wird darauf angenommen.

Zu Ziffer 2 theilt der Präsident mit, daß der Abg. **Möhlmann** folgenden Zusatzantrag gestellt habe:

nach dem Worte: „Oldenburg“ zuzufügen: „und nach Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn“.

Berichterstatter Abg. **Schulze**: Es sei allgemein bekannt, daß von Nordenham und Brake nach Bremen und Stationen der Strecke Bremen-Hude ein Ausnahmetarif für alle Arten Getreide — zu 20 *g* für 100 kg — bestehe. Eine derartige Vergünstigung habe Oldenburg nicht, obgleich es zu Nordenham und Brake ähnlich liege wie Bremen.

Der Getreidehandel Oldenburgs sei ein recht lebhafter und sei, wie ihm Getreidehändler gesagt hätten, auch noch recht ausdehnungsfähig, weil zu Zwecken der Schweinezucht sowie für Bierbrauereien und Branntweinbrennereien außer-

ordentlich viel Getreide importirt werde und deren Bedarf immer noch zunehme. Es sei daher angezeigt — und der Regierungs-Commissar habe dies auch im Ausschusse anerkannt —, daß auch für Oldenburg eine Verbilligung der Getreidetarife von den Hafenplätzen herbeigeführt werde, und zwar nicht in der Weise, daß man einen allgemeinen 20 *g*-Tarif für alle Häfen nach Oldenburg einführe, sondern daß man hierbei den natürlichen Vorzügen Oldenburgs Rechnung trage und die Entfernung der Häfen von Oldenburg berücksichtige. Wenn man z. B. auf die Fracht von Nordenham nach Oldenburg den 20 *g*-Tarif übertrage, so müßten die Frachten von den näher gelegenen Hafenplätzen aus niedriger normirt werden. Die gewünschte Vergünstigung sei eine durchaus gerechtfertigte Forderung, und der Ausschuß habe auch den Eindruck gewonnen, als ob ihr die Staatsregierung sympathisch gegenüberstehe.

Abg. **Möhlmann**: Er begründe seinen Zusatzantrag damit, daß es nur gerecht sei, daß alle anderen Stationen der Staatsbahn dieselben Vortheile genießen möchten wie Oldenburg.

Abg. **Groß**: Dieser Antrag des Abg. Schulze habe, als er zuerst durch die Zeitungen bekannt geworden sei, in seiner (Redners) Vaterstadt große Aufregung hervorgerufen. Man habe dort geglaubt, aus dem Antrage herauslesen zu müssen, daß ähnlich wie nach Bremen auch nach Oldenburg ein allgemeiner Ausnahmetarif für die Seestädte geschaffen werden solle und so Brake wieder die Vortheile seiner Lage nicht würde ausnützen können. Er freue sich nun, von dem Abg. Schulze zu hören, daß sein Antrag nicht so gemeint sei, und Brakes Lage Berücksichtigung finden solle. Die Broschüre eines Braker Geschäftsmannes werde wohl allen Abgeordneten zugegangen sein; sie würden daraus ersehen haben, wie zornig die Braker Geschäftswelt gewesen sei. — Der Antrag Schulze spreche nun nur von Getreidetarifen; er wolle die Tendenz desselben ausdehnen auf alle Seehafengüter und beantrage, an Stelle der Ziffer 2 des Antrages Schulze folgenden Passus einzustellen:

Für seewärts einkommende und ausgehende Güter die Säge des zwischen Bremen und den Unterweserhäfen bestehenden Ausnahmetarifs in der Weise, daß bei solchen Transporten zwischen Oldenburg und Brake und zwischen Oldenburg und Nordenham die kilometrischen Einheitsätze dieses Tarifs nach Maßgabe der Entfernung der beiden Hafenplätze von Oldenburg zur Anwendung kommen.

Dieser Antrag sei präziser gefaßt und umfasse gleichzeitig auch andre Güter als Getreide. Er habe daher die Hoffnung, daß Abg. Schulze geneigt sein werde, für seine Ziffer 2 diese Fassung zu adoptiren.

Abg. **Quatmann**: Er möchte bitten, daß über diesen Antrag heute nicht mitberathen werde. Es sei nicht möglich, so weitgehende Anträge so plötzlich zu übersehen; es würden noch mancherlei Gesichtspunkte dabei zu erwägen sein.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: In Uebereinstimmung mit dem Abgeordneten Quatmann wolle auch er darauf hinweisen, daß es sehr schwierig sei, derartige Anträge ohne weiteres generell auszudehnen, wie überhaupt das ganze Gebiet der Tarife, wie gesagt, sehr unübersichtlich sei. Er könne bestätigen, daß die Staatsregierung

dem Antrage Schulze sympathisch gegenüberstehe. Wenn andere minderwerthige Städte als Seestädte behandelt würden, dann könne auch Oldenburg hierauf Anspruch erheben. Es handle sich um den Ausnahmetarif 12, der in Rücksicht auf die Konkurrenz gegen den Wasserweg aufgestellt sei, und es erscheine jedenfalls richtig, ihn auf Oldenburg auszu dehnen, sobald die Hunte, wie projektirt, korrigirt sei.

Wenn Abg. Schulze wünsche, daß die kilometrische Entfernung der einzelnen Häfen von Oldenburg Berücksichtigung finde, so werde die Staatsregierung diesen Vorschlag in Prüfung ziehen. Wahrscheinlich werde es auch möglich sein, dem Wunsche Rechnung zu tragen, weil die Regierung hierbei nicht von Preußen abhängig sei. Daß für Seehafengüter Ausnahmetarife nach kilometrischer Entfernung aufgestellt würden, sei sonst nicht Gebrauch. Aber der Antrag Groß sei überhaupt so weitgehend, daß heute weder dafür noch dagegen viel angeführt werden könne. Auch sei die Plenarsitzung des Landtages nicht der Ort, auf solche Fragen ohne Vorbereitung näher einzutreten.

Der Antrag Möhlmann gehe zu weit, und zwar deshalb, weil damit die Grundlage des Ausnahmetarifs — die Konkurrenz gegen den Wasserweg — verlassen werde. Er werde daher auch nicht durchführbar sein.

Abg. **Groß:** Der Antrag 2 des Abg. Schulze bezwecke, daß Oldenburg hinsichtlich der Getreidefrachten mit Bremen konkurriren könne. Ganz dasselbe wolle auch sein (Redners) Antrag, nur daß dieser sich nicht nur auf Getreide, sondern auf alle Seehafengüter erstrecke. Deshalb sei er der Meinung, daß sein Antrag heute recht wohl mit verhandelt werden könne. — Die Hauptsache für ihn bleibe, daß die kilometrische Entfernung berücksichtigt und nicht wieder alle Häfenplätze in einen Topf geworfen werden möchten.

Abg. **Meyer:** Er sei überhaupt ein Gegner der in Ziffer 2 des Antrages Schulze gewünschten Eisenbahnausnahmetarife für Getreide. Es frage sich, wen wir dadurch belasten würden, daß wir diese Frachten billiger stellten, als es die Entfernung und die normalen Frachtsätze ergäben. Der Schaden würde zunächst die Eisenbahn treffen, deren Ueberschüsse sich in dem Maße vermindern würden, als eine Ermäßigung der Frachten einträte. Zugleich würde dadurch aber auch künstlich eine Verbilligung der Getreidepreise im Lande herbeigeführt werden. Unter den gegenwärtigen Konjunkturen würde dies durchaus nicht unvorteilhaft für die Landwirthe sein, indem die Getreidepreise niedrig ständen und sie darauf angewiesen seien, den Schwerpunkt auf die Viehzucht zu legen. Dieser Zustand sei aber erst im Laufe der letzten Zeit eingetreten, und er hoffe, daß derselbe nur ein vorübergehender sei. Er sei der Meinung, daß die Zeit nicht mehr fern sei, wo der Landmann wieder wie ehemals mit Vortheil Getreide für den Verkauf bauen werde. Es würde alsdann aber sehr bedauerlich sein, wenn unser eigener Staat zum Nachtheile seiner Eingewohnten Ausnahmetarife für Getreidefrachten von der See nach dem Binnenlande schaffte. Er finde in dieser einseitigen Maßregel lediglich eine Begünstigung der Handels- und Gewerbetriebe zu Ungunsten der heimischen Landwirthschaft. —

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker:** Dem Vorredner wolle er erwidern, daß der Ausnahmetarif für seawärts

ankommendes Getreide schon bestehe und nur auf Oldenburg ausgedehnt werden solle. Darin könne keine Schädigung unserer Landwirthschaft liegen. Die Anträge auf weitere Ausdehnung seien nicht geeignet, hier sofort erörtert zu werden; er bitte sie daher abzulehnen. Bezüglich des Antrages Schulze habe die Staatsregierung schon erklärt, daß er in Erwägung gezogen werden solle. Namentlich aber werde die Regierung nicht aus Furcht vor Minder-einnahmen dagegen sein.

Abg. **Jaspers:** Wenn Abg. Meyer gesagt habe, den Schaden von den Ausnahmetarifen werde die Eisenbahn zu tragen haben, so sei das verkehrt. Es sei sehr wohl möglich, daß durch billigere Bedingungen der Verkehr eine solche Zunahme erfahre, daß die Eisenbahn thatsächlich noch ein besseres Geschäft mache. — Was das weitere Bedenken des Abg. Meyer betreffe, so habe gerade das Münsterland ja einen großen Bedarf von Getreide für die Schweinezucht, die seinen Hauptproduktionszweig ausmache. Deshalb liege es namentlich auch im Interesse des Münsterlandes, daß durch Verbilligung der Frachten das Getreide billiger werde.

Abg. **Meyer:** Den Vorredner wolle er nur darauf hinweisen, daß das Getreide, das hier seawärts ankomme, nicht nach Münsterland allein gehe, und daß zweitens nicht nur im Münsterland die Schweinezucht blühe. Das sei z. B. auch im Ammerlande der Fall. Wenn er sich gegen eine Verbilligung des Getreides ausspreche, so könne er dies, weil unsre Landwirthe hoffen dürften, bald selbst so viel Getreide produziren zu können, daß es an die Schweine nicht mehr alles verfüttert werden könne, sondern sie es verkaufen müßten. Wenn die Ausnahmetarife daher nur vorübergehend sein sollten, so würde er nicht dagegen sein. Er nehme aber an, daß man sie dauernd gedacht habe, und da halte er es für verkehrt, die Getreidepreise künstlich noch billiger zu stellen, als sie schon seien.

Berichterstatter Abg. **Schulze:** Abg. Meyer habe ein Gebiet betreten, wohin er ihm nicht folgen möchte, indem er die Ausnahmetarife eine einseitige Maßregel genannt habe, die nur dem Handel zu Gute käme. Es handle sich hier aber nur um eine Forderung der Gerechtigkeit, weil ja nichtoldenburgischen Plätzen von Oldenburg bereits Ausnahmetarife bewilligt seien. Er glaube nicht, daß der Kaufmann die Frachtunterschiede in die Tasche stecken könne; sie würden dem Konsumenten und so wahrscheinlich auch dem Münsterlande zu Gute kommen.

Die beiden Zusatzanträge bitte er abzulehnen. Es stehe ein Hafenausnahmetarif in Frage, der nicht, wie es der Antrag Möhlmann wolle, auf sämtliche Stationen ausgedehnt werden könne. — Mit dem Abg. Groß halte er die Erstreckung auf alle seawärts ankommenden Güter für wünschenswerth. Vorläufig habe er nur dem Wunsche Geltung verschaffen wollen, daß die Getreidefrachtsätze billiger würden. Wenn die Staatsregierung darauf eingehe, zweifle er nicht, daß die Frachten für andere Güter (z. B. Holz) nachfolgen würden. Es lasse sich so ohne Weiteres aber nicht übersehen, wie weit dies möglich sein werde. — Daß den beantragten Ausnahmesätzen auch nach seiner Ansicht die kilometrischen Entfernungen zu Grunde zu legen seien, wolle er gern wiederholen. Er hoffe aber, daß es, damit dies geschehe, eines Zusatzantrages nicht bedürfe.

Die Anträge des Abg. Groß und des Abg. Möhlmann werden abgelehnt. Ziffer 2 des Antrages des Abg. Schulze angenommen.

Sodann wird die Berathung über Ziffer 3 dieses Antrages eröffnet.

Berichterstatter Abg. **Schulze**: Auch zu diesem Antrage sei die Anregung aus Interessentkreisen an ihn herangetreten. Man glaube dort, die Ausfuhr von Klinkern dadurch vermehren zu können, daß sie zu billigeren Eisenbahnfrachtpreisen an die Hafenplätze geschafft werden könnten, indem jetzt oft Schiffe leer wieder abfahren, die dann gern Klinker mitnehmen würden. — Dem Ausschusse sei es nicht gelungen, eine Verständigung mit dem Regierungs-Commissar zu erzielen. Dieser sei der Ansicht gewesen, daß die Sätze ohnehin schon so billig seien, daß eine weitere Ermäßigung nicht möglich sei. Die Sache sei aber immerhin werth, daß sie noch einmal geprüft werde, um, wenn möglich, diesem belebenden Industriezweig in unserem Lande eine weitere Ausdehnung zu verschaffen.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Er müsse bitten, diese Ziffer des Antrages abzulehnen. Es existire schon ein billiger Tarif für Steine; es sei dies der Ausnahmetarif 4, der in der Verkehrsbeziehung nach Varelerhafen noch weiter ermäßigt sei und demnächst mit derselben Ermäßigung nach Ellenjerdammerfiel erstellt werden werde. Ihn auf alle Häfen zu übertragen, sei aber bedenklich; auch scheine kein Bedürfniß hierfür vorzuliegen. — Ob denn etwa von Nordenham, Brake und Eisfleth Klinker als Ballast exportirt werden sollten? Als solcher gingen sie allerdings nach der westlichen Küste Holsteins. Ob dieser Transport aber so bedeutend sei oder so bedeutend werde, daß sich eine Tarifiermäßigung rechtfertige, sei ihm zweifelhaft. Man werde den Wasserweg von Varelerhafen oder Ellenjerdammerfiel vorziehen. Es sei thatsächlich für diesen Ausnahmetarif zur Zeit kein Bedürfniß vorhanden.

Reg.-Com. Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlenfels**: Zusätzlich wolle er bemerken, daß schon ein allgemeiner Ausnahmetarif für Steine — von 2 \mathcal{M} für das Tonnenkilometer, bei über 100 Tonnenkilometer zuzüglich 6 \mathcal{M} . Abfertigungsgebühr — der also erheblich unter den Sätzen des Spezialtarifs 3 bleibe, bestehe. Wenn noch weiter gegangen werden solle, dann müßten positive Nachweise erbracht werden, daß gegenüber der Konkurrenz Abschlüsse nur zu dem und dem Satze möglich seien. Sonst dürfe man unter jene Sätze nicht heruntergehen. — Dem wolle er noch die allgemeine Bemerkung hinzufügen, daß es sehr wünschenswerth sein würde, wenn im einzelnen Falle der Eisenbahndirektion solche positiven Nachweise gebracht würden. Das habe viel mehr Wirkung, als wenn hier allgemeine Erörterungen stattfänden.

Berichterstatter Abg. **Schulze**: Der Regierungs-Commissar habe die Sache so dargestellt, als ob Steine höchstens nach der Westküste Holsteins exportirt würden. So unbedeutend sei aber die Ausfuhr nicht. Ziegelsteine gingen beispielsweise ganz gewöhnlich von Hamburg massenhaft als Ballast nach Südamerika und Westindien. Dies könnte auch für die oldenburgische Industrie Bedeutung erlangen, wenn die Ausnahmesätze eingeführt würden. Die Sache lasse

sich also nicht so ganz wegwerfen, sondern sei wohl der Prüfung werth.

Reg.-Com. Regierungsrath **Becker**: Eine Prüfung der Angelegenheit wolle er nicht von der Hand weisen. Er habe nur gesagt, es erscheine ihm nicht glaublich, daß die Klinker als Ballast verfrachtet werden sollten. Wenn man nun Ausnahmetarife wolle, so möge man den Nachweis bringen, daß dadurch der Verkehr beeinflusst werden würde. Bisher liege kein Grund vor, dies anzunehmen. Sollte es sich als richtig herausstellen, so würde der Staat sich ja selbst im Lichte stehen, wenn er der Anregung nicht Folge leistete; aber augenblicklich sei wirklich ein Bedürfniß nicht anzunehmen.

Ziffer 3 des Antrages des Abg. Schulze gelangt darauf zur Annahme.

Ueber Ziffer 4 desselben, die vom Antragsteller zurückgezogen ist, beschließt der Landtag, nicht weiter zu verhandeln.

III. Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses über das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 19. Januar 1884, betr. die Inventarien der zur Eisenbahn gehörigen Gebäude und Grundstücke.

Der Ausschußantrag:

Der Landtag wolle nach genommener Kenntniß die Vorlage für erledigt erklären, wird genehmigt.

IV. Bericht des Finanzausschusses zum Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung vom 23. Januar 1894, betr. die Vorlage über Bewilligung eines Zuschusses von 5000 \mathcal{M} . zu §. 37 des Voranschlages der Ausgaben der Landeskasse des Herzogthums.

Berichterstatter Abg. **Meyer**: Er wolle zunächst seiner Befriedigung darüber Ausdruck geben, daß es, nachdem in der letzten Sitzung eine Andeutung gefallen sei, als stände er nicht allen Berufsständen gleich gerecht gegenüber, ihm hier vergönnt sei, das Gegentheil klar und deutlich darzuthun.

Die Vorlage wolle den bislang dem Handels- und Gewerbeverein in Oldenburg gewährten Zuschuß um 5000 \mathcal{M} . erhöhen. Dies werde damit begründet, daß es, nachdem die landwirtschaftlichen Vereine schon länger zu einer festen Centralisation gelangt seien, an der Zeit sei, auch für die Handels- und Gewerbevereine jetzt eine ähnliche Centralisation anzubahnen. Während diesem Zwecke in Preußen die Handelskammern dienten, hätten wir in unserem Lande eine berufene Vertretung der Interessen von Handel und Gewerbe bisher entbehren müssen.

Man könne sich nun der Ueberzeugung nicht verschließen, daß für unseren Staat neben dem Stande der Landwirthe auch der Handels- und Gewerbebestand von außerordentlicher Bedeutung sei. Im Interesse dieses Standes werde es aber durchaus geboten sein, ein der Staatsregierung zur Verfügung stehendes Organ zu schaffen, das sie in Fragen von technischer Bedeutung zu Rathe ziehen könne.

Es beständen nun überall im Lande Handels- und Gewerbevereine, und der Ausschuß sei sich nicht ganz im Klaren darüber gewesen, ob der Zweck der Vorlage auf



dem Wege vollständig erreicht werde, daß man einem einzelnen Verein einen Zuschuß gewähre. Daher habe der Ausschuß zwar beschlossen, zu beantragen:

Der Landtag wolle den bisherigen Zuschuß an den Handels- und Gewerbeverein in Oldenburg um 5000 *M.* jährlich erhöhen und zu dem Zwecke zum §. 37 des Voranschlages der Ausgaben des Herzogthums für 1894/96 jährlich 5000 *M.* nachbewilligen, er beantrage diese Nachbewilligung jedoch nur unter der Voraussetzung, daß diese Summe ausschließlich nur zu dem Zwecke verwendet werden darf, eine Centralisirung der im Lande vorhandenen und etwa neu entstehenden Handels- und Gewerbevereine zu bewerkstelligen, sowie unter der ferneren Voraussetzung, daß thatsächlich zuvor die Existenz einer größeren Anzahl von derartigen Vereinen nachgewiesen ist, wobei das Interesse derselben durch Zahlung entsprechender Beiträge für den Centralverband, etwa in der Weise, wie es bei der Oldenburgischen Landwirthschaftsgesellschaft der Fall ist, bestätigt wird.

Der Ausschuß habe mit diesem Zusatz nicht etwa der Staatsregierung ein Mißtrauen bezüglich der Verwendung der Mittel aussprechen wollen; er habe es nur, weil es sich um eine ganz neue Position handle, für besser gehalten, wenn die Stellung des Landtages hierzu klar und deutlich zum Ausdruck gebracht werde.

Abg. **Schulze**: Den vom Ausschusse vorgeschlagenen Zusatz verstehe er nicht ganz. Zunächst sei in dessen Antrage gesagt, daß die geforderten Gelder bewilligt werden sollten unter der Voraussetzung, daß sie zu dem Zwecke der Centralisirung der Handels- und Gewerbevereine im Lande verwendet würden; zum Schlusse sei aber die Bewilligung noch von der ferneren Voraussetzung abhängig gemacht, daß nachgewiesen werde, daß eine größere Anzahl solcher Vereine bestehe und diese ihr Interesse durch Zahlung von Beiträgen für den Centralverband bethätigten. Letzteres könne sich doch erst herausstellen, wenn die Centralisation schon vorhanden sei, und zu dieser solle wiederum nach der ersten Voraussetzung das Geld ja bewilligt werden. Er befürchte, daß in der Zusatzbestimmung des Ausschußantrages eine große Erschwerung für das Zustandekommen der Centralisation liegen werde, und er würde sich freuen, wenn seitens der Staatsregierung eine Erklärung darüber gegeben würde, ob nach ihrer Auffassung bei jener Formulirung die Voraussetzungen für die Verwendung der Mittel gegeben seien; die erforderlichen Vorarbeiten lägen ja vor.

Abg. **Jaspers**: Der Ausschuß habe die Verkläuterung — ohne hiermit, wie Abg. Meyer schon hervorgehoben habe, irgend welches Mißtrauen ausdrücken zu wollen, — nur beschlossen, um festzulegen, daß die zu bewilligenden Mittel lediglich zur Centralisirung verwendet werden sollten. Damit habe nicht gesagt sein sollen, daß gerade eine Centralisirung sämmtlicher Handels- und Gewerbevereine im Lande Voraussetzung sei. Das Geld solle auch verwendet werden, wenn einer oder der andre Verein sich ausschließe; daran solle die Sache nicht scheitern. Der Schlusssatz solle nur die Bedeutung haben, daß in den Statuten der einzelnen Vereine vorzusehen sein werde, daß die betreffenden Zuschüsse an den Centralverband zu leisten seien. Wenn

die Statuten solchen Inhalts der Staatsregierung vorgelegt würden, dann solle sie zur Verausgabung der Mittel befugt sein.

Berichterstatter Abg. **Meyer**: Mit dem Vorredner sei er völlig einverstanden und halte daher auch den vom Ausschuß gemachten Zusatz nicht für so bedenklich, wie der Abg. Schulze. Die dort gesetzten Bedingungen würden sehr leicht zu erfüllen sein.

Er habe vorhin versäumt, den zweiten Ausschußantrag mitzutheilen. Dieser beziehe sich auf die Petition der Interessenten, die die unmittelbare Anregung zu dem Regierungsvorschlage gegeben habe. Der Ausschuß beantrage:

Der Landtag wolle die zu diesem Gegenstande eingegangene Petition der Gewerbe- und Handelskreise (Vereine) aus Stadt und Land Oldenburg für erledigt erklären.

Reg.-Com. Oberregierungs-rath **von Buttell**: Das einzige Wort im Ausschußantrage, das vielleicht bedenklich sei, — insoweit stimme er dem Abg. Schulze bei, — sei das Wort „zuvor“: „daß thatsächlich zuvor die Existenz einer größeren Anzahl von derartigen Vereinen nachgewiesen ist.“ Nach den heutigen Erklärungen der Ausschußmitglieder werde sich aber die Staatsregierung beruhigen können. Denn denselben entnehme er, daß es nicht die Absicht des Ausschusses sei, daß für die Verwendung der Gelder das Zustandekommen der Centralisation abgewartet werden solle, sondern daß diese Gelder — wie es auch die Tendenz der Regierungsvorlage sei — zum Zwecke der Centralisation bewilligt werden sollten. Das Prozedere habe sich die Staatsregierung so gedacht, daß durch die Kraft eines zu engagirenden Generalsekretärs die Centralisation angebahnt werden solle. Aus einer Annahme des Ausschußantrages dürfe sie wohl schließen, daß der Landtag mit diesem Verfahren einverstanden sei. Die beiden Ausschußanträge werden angenommen.

V. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses zum Schreiben der Staatsregierung, betr. Eventualantrag in Sachen der Baugewerkschule zu Oldenburg.

Berichterstatter Abg. **Schröder**: Zum Zwecke der Erweiterung der Baugewerkschule in Oldenburg habe der Landtag bereits zum Etat 10000 *M.* bewilligt, daran aber die Bedingung geknüpft, daß seitens der Stadt Oldenburg ein jährlicher Zuschuß von mindestens 2500 *M.* geleistet werde. Die Staatsregierung weise nun in ihrer Vorlage darauf hin, daß die Möglichkeit nicht außer Augen gelassen werden dürfe, daß die Stadt sich nicht so stelle, wie der Landtag damals vorausgesetzt habe, und daß daran das ganze Projekt scheitere. Für diesen Fall, über dessen Eintreten oder Nichteintreten augenblicklich noch nichts gesagt werden könne, beantrage die Regierung die Einstellung wenigstens desjenigen Betrages, der seither aus der Landeskasse für die Baugewerkschule zugeschossen sei. Der Ausschuß schließe sich den Gründen der Regierung an und stelle demgemäß den Antrag:

Der Landtag wolle sich gegebenen Falls mit der Bewilligung eines Zuschusses von jährlich 1200 *M.* für die Baugewerkschule in Oldenburg für 1894/96 unter der Voraussetzung einverstanden erklären, daß seitens



der Stadt Oldenburg ein Zuschuß von mindestens 300 *M.* jährlich geleistet wird.

Diesem Antrage wird stattgegeben.

VI. Bericht des Finanzausschusses, betreffend die Nachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben zc. des Landeskulturfonds für das Herzogthum Oldenburg für die Finanzperiode 1888/90.

Der Antrag des Ausschusses:

Der Landtag wolle die fraglichen Nachweisungen nicht beanstanden und die Vorlage 11 für erledigt erklären,
wird angenommen.

VII. Bericht des Finanzausschusses, betr. die Centraltafferechnungen des Großherzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1888/90.

Der Antrag des Ausschusses:

Der Landtag wolle die Bücher unbeanstandet an die Staatsregierung zurückgeben,
wird angenommen.

VIII. Bericht des Finanzausschusses, betreffend die Rechnungen

- a) der Krongutskasse des Herzogthums Oldenburg für die Jahre 1890, 1891 und 1892,
- b) der Krongutskasse des Fürstenthums Lübeck für 1888, 1889 und 1890,
- c) der Krongutskasse des Fürstenthums Birkenfeld pro 1890, 1891 und 1892.

Der Antrag des Ausschusses:

Der Landtag wolle die Rechnungen unbeanstandet an die Staatsregierung zurückgeben und die Vorlage für erledigt erklären,
findet Annahme.

IX. Bericht des Finanzausschusses, betreffend die Rechnungen der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1888/90.

Der Ausschufsantrag:

Der Landtag wolle zu der Ueberschreitung der Extraordinarien pro 1888/90 im Restbetrage von 26 312 *M.* 18 *S.* seine Genehmigung ertheilen und im Uebrigen die Bücher und Nachweisungen unbeanstandet an die Staatsregierung zurückgeben,
wird genehmigt.

X. Bericht des Finanzausschusses über den selbstständigen Antrag des Abgeordneten Purper, betreffend Erhöhung des Zuschusses aus der Landeskasse des Fürstenthums Birkenfeld an die Realschule zu Oberstein und Idar.

Abg. **Purper**: Da der Ausschuf, wie aus dessen Berichte hervorgehe, seinen (Redners) Antrag für begründet erachtet habe, werde ihm, namentlich auch in Rücksicht auf die vorgerückte Zeit, eine weitere Begründung erlassen sein. Für den Fall, daß von anderen Rednern noch Bedenken vorgebracht werden sollten, stehe er zu einer weiteren Erörterung gern zur Verfügung. Vorläufig beschränke er sich darauf, für die beiden Ausschufsanträge:

Der Landtag wolle dem selbstständigen Antrag des Abgeordneten Purper seine Zustimmung ertheilen,

und:

Der Landtag wolle genehmigen, daß in den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Fürstenthums Birkenfeld für die Jahre 1894, 1895, 1896 unter §. 61, 2 der Ausgaben statt der bewilligten 10 500 *M.* jährlich eine Summe von 13 500 *M.* eingestellt werde,

die Zustimmung des Landtags zu erbitten.

Auch habe er für diesen Fall nichts gegen die vom Ausschusse der Bewilligung hinzugefügte Bedingung der Genehmigung durch den Provinzialrath einzuwenden. Denn der Provinzialrath werde — wie er als Mitglied desselben anzunehmen sich berechtigt glaube — sich gerade so wohlwollend zu der Angelegenheit stellen, wie die Staatsregierung, der Finanzausschuf und hoffentlich auch der Landtag. Er hoffe, daß dem Provinzialrathe der Antrag in Form einer Regierungsvorlage zugehen werde. Es sei dies der erste Fall, daß der Landtag sich bewogen fühle, eine Vorlage nach der Beschlußfassung noch an den Provinzialrath zu verweisen. Bei der Bewilligung einer Unterstützung an Seminaristen aus dem Fürstenthume Birkenfeld habe die Sache ähnlich gelegen; der Provinzialrath habe seine Zustimmung zu dieser Position nur in Höhe von 5000 *M.* gegeben; der Landtag habe aber kein Bedenken getragen, sie nachträglich auf 7000 *M.* zu erhöhen. Hier liege die Sache ebenso, vorausgesetzt, daß die Staatsregierung, was wohl anzunehmen sei, ihr Einverständnis gebe. Sachlich habe er, wie gesagt, gegen dieses Verfahren nichts einzuwenden; es bilde aber einen Präcedenzfall, der später leicht schwierige Folgen haben könnte. — Doch vor Allem bitte er um Annahme der Anträge.

Abg. **Jaspers**: Es handle sich hier keineswegs um eine Bedingung, an die die Bewilligung geknüpft wäre, sondern nur um eine vom Ausschusse ausgedrückte Voraussetzung, die nicht so scharf aufzufassen sei. Der Ausschuf sei der Meinung, daß Alles vermieden werden müsse, was die ohnehin schon geringe Kompetenz des Provinzialrathes noch weiter beschränke. Es sei dies aber nur eine Meinungsäußerung des Ausschusses, mehr nicht. Auch wolle er nicht bestreiten, daß diese Meinungsäußerung sehr anfechtbar sei. Aber auch bei Annahme des Ausschufantrages würde er den Schluß nicht für gerechtfertigt halten, daß der Landtag diese Auffassung des Ausschusses theilte. Es solle der Regierung ganz überlassen bleiben, ob sie den Provinzialrath noch hören wolle; er vermüthe indeß, daß sie es thun werde.

Reg.-Com. Geh. Ministerialrath **Willich**: Die vom Abgeordneten Purper geäußerten Bedenken seien theilweise schon durch die Ausführungen des Vorredners erledigt worden. Er konstatiere, daß, wenn der Ausschufantrag angenommen werde, damit auch nach der Auffassung der Staatsregierung der Landtag nicht die Zustimmung oder Anhörung des Provinzialrathes als Bedingung der Genehmigung hinstelle. Er glaube aber auch nicht, daß dessen Anhörung noch nothwendig sei. Der Provinzialrath habe Gelegenheit gehabt, sich über die Höhe des Zuschusses gutachtlich zu äußern, und habe damals Alles, was zu seiner Kompetenz gehöre, erledigen können. Er fasse den schriftlichen Bericht des Ausschusses so auf, daß die erhöhte Summe der



Staatsregierung zur Verfügung gestellt und daß es von ihrer besonderen Entschliebung abhängig gemacht werde, ob dieselbe zur Verwendung kommen solle. Und zwar werde die Verwendung nur dann eintreten sollen, wenn die Lehrergehälter an der Realschule entsprechend der Gehaltserhöhung für die Staatsanstalten erhöht würden.

Abg. **Burper**: Er glaube auch Namens der übrigen Mitunterzeichner des Antrages sich darin mit dem Regierungs-Commissar einverstanden erklären zu können, daß die Erhöhung des Zuschusses von der Regulirung der Lehrergehälter abhängig gemacht werden solle.

Die beiden Ausschußanträge werden angenommen.

XI. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfes eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend Abänderung der revidirten Gemeindeordnung.

Anträge zur zweiten Lesung sind nicht gestellt. Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle auch in zweiter Lesung dem Gesetzentwurfe seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen.

Dieser Antrag wird genehmigt.

XII. Bericht des Finanzausschusses zur zweiten Lesung zu dem Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Besoldungsverhältnisse der bei der Verwaltung der Bölle und in die Reichsstaffe stehenden indirekten Abgaben angestellten Beamten.

Anträge zur zweiten Lesung sind nicht eingegangen.

Der Ausschußantrag:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe und dem Gehaltsregulativ mit der in erster Lesung beschlossenen Aenderung seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen,

findet Annahme.

XIII. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Petition der Cutiner Sturm- und Windgilde, betr. eine Anleihe von 17 000 M. aus der Landeskasse.

Berichterstatter Abg. **Jaspers**: Die Cutiner Sturm- und Windgilde sei eine Gesellschaft zur Versicherung gegen Sturm- und Windschäden an Forsten und Häusern. Die Struktur der Gesellschaft sei aus der Petition nicht zu ersehen. In Folge der durch die neulichen Stürme angerichteten Schäden habe sie zufolge der Petition 26 000 M. Entschädigungsgelder zu zahlen und bitte nun um ein Darlehn zu 17 000 M. aus Mitteln des Staates, indem sie verspreche, es getreulich zurückzuzahlen. In der Petition sei nun nicht einmal gesagt, daß das Geld auf anderem Wege nicht zu beschaffen gewesen wäre, und auch sonst sei ein Bedürfniß, die Hilfe des Staates in Anspruch zu nehmen, in keiner Weise nachgewiesen. Der Ausschuß sei sich daher im ersten Augenblicke darüber schlüssig gewesen, daß er den Uebergang zur Tagesordnung

zu beantragen habe.

Dieser Antrag wird angenommen.

XIV. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die zu der Angelegenheit, betreffend etwaige Verlegung der Behörden des Amtes Butjadingen von Ellwürden nach Nordenham, eingegangenen Petitionen.

Berichterstatter Abg. **Feldhus**: Der Ausschuß beantrage:

Der Landtag wolle die Petitionen für erledigt erklären.

Es handle sich lediglich um eine Formalität, die bei der neulichen Berathung über den Neubau des Amtsgebäudes in Ellwürden übersehen sei und jetzt nachgeholt werden solle.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

XV. Bericht des Finanzausschusses, betreffend die Nachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben, sowie über den Bestand der Staatsguthkapitalienkasse der 3 Provinzen für die Finanzperiode 1888/90.

Der Antrag des Finanzausschusses:

Der Landtag wolle die Nachweisungen nicht beanstanden und die Vorlage für erledigt erklären, gelangt zur Annahme.

XVI. Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Neubau des Wohnhauses und der bei dem letzten Sturm eingestürzten Scheune auf dem Vorwerk Kleinengroden.

Der Antrag des Ausschusses geht dahin:

Der Landtag wolle genehmigen, daß zum Zwecke des Neubaus eines Wohnhauses und der eingestürzten Scheune auf dem Vorwerk Kleinengroden in der Gemeinde Middoge die Summe von 20 000 M. zum §. 157 des Voranschlags der Ausgaben des Herzogthums Oldenburg pro 1894 eingestellt werden und zwar unter der Bedingung, daß von dem Pächter die zum Neubau des Wohnhauses erforderliche Summe vom Zeitpunkt der Fertigstellung an mit 3 % pro anno verzinst wird.

Reg.-Com. Oberfinanzrath **Deltermann**: Die zu dem fraglichen Zwecke von der Staatsregierung geforderte Summe von 22 000 M. habe der Ausschuß auf 20 000 M. heruntergesetzt. Die Höhe der verlangten Mittel beruhe nun auf einem speciellen Kostenanschlage, der von der Baudirection aufgestellt sei. An dessen Richtigkeit zu zweifeln, habe die Staatsregierung keine Veranlassung. Es sei ja möglich, daß es sich bei einer öffentlichen Verdingung der Arbeiten herausstelle, daß sie billiger vergeben werden könnten; dann werde eben etwas erspart werden. Auch könnten vielleicht noch am Bauplan Einschränkungen vorgenommen werden. Aber wünschenswerth sei es, sicher zu gehen und zur Vermeidung von Ueberschreitungen die veranschlagte höhere Summe einzustellen.

Berichterstatter Abg. **Feldhus**: Der Ausschuß sei der Ansicht, daß 20 000 M. zur Ausführung der Neubauten genügen würden. Derselbe habe die Kostenanschläge geprüft und gefunden, daß manche Positionen eine bedeutende Einschränkung erfahren könnten. Auch seien manche alte Materialien vorhanden, die bei der Erneuerung der Gebäude benutzt werden könnten, und zwar wohl mehr, als im Kostenanschlage vorgesehen. Der Ausschuß müsse daher bei seiner Ansicht, daß die geforderten Mittel reichlich hoch bemessen seien, beharren.

Der Ausschußantrag wird darauf angenommen, die Mehrforderung der Regierungsvorlage abgelehnt.

XVII. Bericht des Finanzausschusses, betreffend die Verzeichnisse der in der Zeit vom 1. Oktober 1890 bis zum 1. Oktober 1893 im Bestande des Staats- und Kron- guts der 3 Provinzen des Großherzogthums vorgenommenen Veränderungen.

Der Ausschuß stellt die Anträge:

Antrag 1:

Der Landtag wolle zu den vorgekommenen Ver- äußerungen und Erwerbungen, soweit erforderlich, seine Zustimmung geben.

Antrag 2:

Der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß während der Finanzperiode 1894/96 die Be- stimmung im Art. 181 §. 2 des Staatsgrundgesetzes auch auf das Krongut in Anwendung komme.

Antrag 3:

Der Landtag wolle die Krongutverwaltung auch für die Finanzperiode 1894/96 ermächtigen, die be- reits vorhandenen, sowie die fortan entstehenden Kapitalien zum Erwerbe von Grundstücken für das Krongut oder zur Ablösung auf dem Krongute haftender Reallasten zu verwenden.

Der Landtag nimmt diese Anträge an.

XVIII. Bericht des Finanzausschusses, betreffend den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betreffend die Aufnahme einer Anleihe (Schreiben der Staatsregierung vom 27. Februar 1894).

Der Ausschußantrag:

Der Landtag wolle dem Gesetzentwurfe seine ver- fassungsmäßige Zustimmung geben,

wird genehmigt.

Die Frist zur Einreichung von Anträgen zur zweiten Lesung wird auf heute Abend 8 Uhr bestimmt.

XIX. Selbstständiger Antrag des Abgeordneten Schröder, betr. alljährliche Berufung des Landtags.

Der Antrag lautet:

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

Antragsteller Abg. **Schröder**: Es sei gestern die Aeußerung gemacht, daß er den Antrag besser einige Tage früher eingebracht hätte. Dem gegenüber bemerke er, daß es jedem Abgeordneten zu jeder Zeit unbenommen sei, An- träge zu stellen, daß es aber von vornherein nicht in seiner Absicht gelegen habe, seinen jetzigen Antrag als selbststän- digen zu stellen. Er habe ihn anschließend an den Gegen- stand 5 der gestrigen Tagesordnung, betreffend allgemeine Bemerkungen zum Voranschlag der Einnahmen und Aus- gaben des Herzogthums, anbringen wollen. Daß dies nicht geschehen sei, sei nur einem ihm gestern passirten Versehen zuzuschreiben.

Berichte. XXV. Landtag.

Uebrigens sei er überzeugt, daß eine weitere Berathung über den Antrag kaum nothwendig sein werde. Wegen der Materie könne er sich einfach auf die bezüglichen Verhand- lungen der früheren Landtage beziehen. Er glaube nicht, daß sich noch neue Gründe für oder wider anführen ließen. Es liege ihm nur daran, zu konstatiren, wie sich auch der gegenwärtige Landtag zu den früheren Beschlüssen stelle.

Am Schlusse einer vier Monate dauernden Versammlung des Landtages sei bei allen Mitgliedern eine gewisse Land- tagsmüdigkeit eingetreten. Durch Einführung jährlicher Landtage werde sich solches jedenfalls vermeiden lassen. Die Ausübung eines Mandates werde wesentlich erleichtert werden. — Die jährliche Einberufung des Landtags liege aber auch im Interesse der Staatsregierung, weil sich bei einer solchen die Geschäfte viel kürzer und glatter abwickeln würden.

Doch er wolle sich darauf beschränken, auf die früheren Verhandlungen des Landtages Bezug zu nehmen, und nur die Zustimmung des Landtages zu seinem Antrage zu erbitten.

Abg. **Meyer**: Er bitte dringend, den Antrag abzu- lehnen. Er halte eine, wenn auch in knappe Form ge- brachte, Erörterung der vorliegenden Frage doch für noth- wendig in Rücksicht darauf, daß im neuen Landtage viele Mitglieder säßen, die den früheren Verhandlungen nicht beigewohnt hätten.

Die lange Dauer des gegenwärtigen Landtages habe allerdings ermüdend gewirkt. Aber wenn man die Zeit abrechne, die auf die Ferien komme, so blieben im Ganzen etwa 2 $\frac{2}{3}$ Monate Arbeitszeit — (Widerpruch.) — Der Landtag sei zusammen getreten am 10. November und habe bis zum 20. December, also 1 $\frac{1}{3}$ Monat getagt; nach den Ferien hätten die Sitzungen — abgesehen von den Be- rathungen des Finanzausschusses, der schon eher wieder zusammenberufen sei, — von Ende Januar bis etwa zum 10. März, also 1 $\frac{2}{3}$ Monate gedauert; das ergebe also 3 Monate wirklicher parlamentarischer Thätigkeit. Dieses Mal habe nun aber das Gehaltsregulativ wesentlich dazu beigetragen, die Session in die Länge zu ziehen, und auch außerdem habe erhebliches Material vorgelegen. Von den zehn Versammlungen des Landtages, denen er angehört habe, habe kaum eine so lange getagt. Der 22. Landtag sei sogar nur ein einziges Mal — für die Zeit von An- fang November bis Weihnachten — zusammen berufen wor- den. Dies sei der normale Zustand. — Was die außer- ordentlichen Berufungen betreffe, so seien sie nöthig ge- worden durch die eigenartigen Verhältnisse unsrer Eisen- bahnverwaltung, sowie durch Staatsverträge, die der Ge- nehmigung des Landtages bedurft hätten.

Wenn er nun um Ablehnung des Antrages bitte, so thue er dies, weil er sowohl nach der formellen als nach der materiellen Seite ein Gegner desselben sei.

Was die formelle Seite anlange, so sei die Einbrin- gung des Antrages — ganz abgesehen von dem Stand- punkt, den man in der Sache selbst einnehme, gegenwärtig verfrüht, und zwar deshalb weil der Landtag erst vor wenigen Monaten hier versammelt gewesen sei, um über dieselbe Frage zu berathen, und auseinander gegangen sei, ohne etwas erzielt zu haben. Dabei habe es sich bethätigt,

daß die Tendenz solcher Anträge an dem Widerstande der Staatsregierung scheiterte. Wenn dies so unzweideutig hervortrete, sollte nicht schon der nächste Landtag diese Sache wieder anregen. (Er bitte übrigens, diese Kritik nicht persönlich, sondern rein sachlich aufzufassen).

Aber auch materiell sei er, wie gesagt, ein Gegner des Antrages. Er hege den Wunsch, daß der gegenwärtige Zustand, der sich jahrzehntelang gut bewährt habe, auch in Zukunft aufrecht erhalten bleibe. Er wünsche nicht, daß der Parlamentarismus in unserem Lande noch weiter ausgedehnt werde. Er halte es im Interesse einer wirklichen Vertretung des Landes im Landtage für bedenklich, wenn alljährliche Versammlungen des Landtages zur Regel würden. In dieser Beziehung wolle er nur kurz an bereits früher Gesagtes erinnern.

Er sei der Meinung, daß alsdann viele von den gegenwärtigen Abgeordneten, die jetzt das Element des Landtages ausmachen, ausgeschlossen sein würden, und daß der Zustand einträte, der bedauerlicher Weise in der parlamentarischen Vertretung des gesammten deutschen Reiches bereits herrsche, daß nämlich die Theilnahme an der Volksvertretung ein Privilegium der reichen Leute geworden sei, indem nur diese in der Lage seien, sich in den Reichstag wählen zu lassen. Auch hier würden wir ebendahin kommen, wenn der Landtag hier alle Jahre monatlang zusammensitzen solle — (Zwischenruf: Ein paar Wochen.) — Die Losung habe er wohl gehört, allein ihm fehle der Glaube. Nach den Erfahrungen von vier Jahrzehnten könne man sagen, daß auch solche Landtage, die nach einjähriger Zwischenzeit berufen würden, nicht so kurz verlaufen würden. Die vorhandene Gelegenheit würde benutzt werden zur Einbringung von Petitionen, Gesetzentwürfen, Anträgen, und so würde der Landtag jedesmal länger ausgedehnt werden, als man erwarte. Er glaube, von Anfang November bis Weihnachten würde dann mindestens der Landtag alle Jahre tagen müssen. Das sei aber viel zu lange. Da verdiene der jetzige Zustand doch den Vorzug.

Auch sei er dagegen, daß man noch weiter gehe in der Beschränkung der Rechte der Souveränität. Denn diese Beschränkung liege in dem, was der Antrag wolle. Er glaube nicht, daß sie zum Wohle des Landes gereichen würde. Eine richtig geleitete konstitutionelle Monarchie sei das beste Staatssystem, aber in ihr müßten beide Gewalten zur Geltung kommen. Es sei nicht richtig, der einen Gewalt auf Kosten der anderen zu viel Rechte einzuräumen.

Außer dem Landtag und dem Reichstag hätten wir noch Gelegenheit genug zu parlamentarischer Thätigkeit, — in Amtsräthen, Gemeinderäthen, landwirthschaftlichen Vereinen u. s. w. Jeder könne das, was er wisse, dort genugsam anbringen.

Früher habe man wohl als Grund für die einjährigen Budgetperioden angeführt, wir könnten sie in Rücksicht auf unser ausgedehntes Staatseisenbahnnetz nicht entbehren. Dies sei ja auch der Grund für die Staatsregierung gewesen, weshalb sie in der letzten Landtagsversammlung die Schaffung eines besonderen Landtages für das Herzogthum vorgeschlagen habe. Er wiederhole den Grund, der bereits dagegen angeführt sei, daß wir zunächst die mit der neuen Finanzorganisation zu machenden Erfahrungen abwarten

müßten. Er hoffe, daß schon durch diese die früher geltend gemachten Bedenken geklärt werden würden. Sollten gegen- theilige Erfahrungen gemacht werden, so würde er vielleicht einer Reform in beschränktem Maße, etwa nach Art der von der Regierung dem letzten Landtage vorgeschlagenen Verfassungsänderung, seine Genehmigung nicht versagen. Er hoffe aber zuversichtlich, daß diese nicht nothwendig sein werde.

Minister Seumann: Die Gründe für die Stellung der Staatsregierung zu dieser Frage seien wiederholt genugsam erörtert worden. Neue Gründe wüßte er nicht hinzuzufügen. Er wolle sich deshalb auf die einfache Erklärung beschränken, daß die Staatsregierung in dieser Angelegenheit noch vollständig denselben Standpunkt einnehme wie früher.

Abg. Wallroth: Diejenigen Abgeordneten, die bereits dem vorigen Landtage angehört hätten, würden sich erinnern, daß er auch im Februar vorigen Jahres gegen die Einführung einjähriger Finanzperioden entschieden Stellung genommen habe. Der Nachweis eines Bedürfnisses dieser Reform sei bisher nicht geführt worden; er könne ein solches auch nicht anerkennen. Es genüge vollständig, wenn der Landtag alle drei Jahre zusammentrete.

Wenn bisher innerhalb der dreijährigen Periode eine außerordentliche Einberufung erfolgt sei, so seien regelmäßig Eisenbahnangelegenheiten der Grund gewesen. Andere Theile des Staatshaushaltes hätten hierzu niemals Anlaß gegeben. Wenn aber die Bedürfnisse der Eisenbahnverwaltung es nöthig machten, habe ja die Regierung es in der Hand, eine außerordentliche Versammlung des Landtages zu berufen.

Er sehe in der alljährlichen Berufung auch keine Ersparniß an Zeit. Insgesamt würde alsdann der Landtag länger tagen müssen als jetzt. Denn wenn die Summen, die in den Voranschlag einzustellen wären, auch kleiner wären als augenblicklich, so müßten sie doch in jedem Jahre ebenso genau geprüft werden wie jetzt die größeren. Abgesehen davon also, daß auch das Staatsministerium in Folge der vermehrten Arbeitslast mehr Arbeitskräfte beanspruchen würde, würden auch an Diäten für die Abgeordneten bedeutende Mehrkosten entstehen. Auch würde die Gelegenheit des Zusammenseins des Landtages jedesmal Anlaß werden, daß er mit Petitionen überschwemmt würde.

Wie Abg. Meyer schon betont habe, hätten wir bereits Parlamentarismus genug im Deutschen Reich. Wenn der Abg. Meyer zur Zeit nicht, so werde er (Redner) nie und nimmer für einjährige Finanzperioden seine Stimme abgeben können.

Abg. Burper: Auch er müsse sich gegen den Antrag erklären, und zwar aus folgenden Gründen. Drei ordentliche Sitzungen in drei Jahren würden entschieden mehr Zeit in Anspruch nehmen, als wenn der Landtag einmal alle drei Jahre zusammenträte. Welche Zeit würde man z. B. diesmal bedürft haben, wenn das Material, das vorgelegen habe, in drei getrennten Sessionen zu erledigen gewesen wäre? Eine jede derselben verlange doch mindestens die ganze erste Woche zu ihrer Einrichtung und zur Erledigung der ersten Ausschusarbeiten, von welchen auch in



der zweiten und dritten Woche noch nicht genug so weit gediehen seien, daß der Landtag seine volle Beschäftigung hätte. Später erst, wenn die Arbeiten regelmäßig von Hand zu Hand gingen, könne von einer vollen Zeitausnutzung die Rede sein. Von drei Landtagen, die zusammen denselben Arbeitsstoff zu bewältigen hätten, würde daher ein jeder weit über die Hälfte der jetzt nöthigen Zeit gebrauchen müssen. — Die Thätigkeit eines Landtagsabgeordneten würde alsdann bei jährlicher Berufung des Landtages sehr viel zeitraubender sein, und es könnte leicht der Fall eintreten, daß im Fürstenthum Birkenfeld die Wahlmänner mit der Anbietung von Mandaten an vielen Thüren vergebens anklopften. Es würden sich dann wahrscheinlich meistens nur noch Leute wählen lassen, die es der Diäten wegen thäten. — Schon aus diesen Gründen ganz abgesehen von den staatspolitischen Gesichtspunkten, in denen er dem Abg. Meyer beistimmen könne, sei er ein Gegner einjähriger Budgetperioden. — Im Auftrage der beurlaubten Abgeordneten Köhler und Jungbluth könne er erklären, daß sie dieselbe Ansicht verträten wie er.

Abg. **Jaspers:** So verlockend es sein würde, den Abgeordneten Meyer, Purper und Wallroth zu antworten, so seien doch die Gründe für und wider hier schon so eingehend erörtert worden, daß jedes Wort überflüssig wäre. — Er habe nur das Wort ergriffen, um gegen die Insinuation des Abg. Meyer, als ob diejenigen, die sich dem Antrage anschließen würden, eine Einschränkung der Souveränität wollten, Verwahrung einzulegen. Der Landtag sei stets ängstlich besorgt gewesen, alles zu vermeiden, was auch nur den Schein erwecken könnte, als ob er seine Kompetenz überschreiten wollte. Gegenüber Anträgen, die dahin gegangen seien, hier Fragen zur Sprache zu bringen, in denen der Staatsregierung allein die Entscheidung zustehe, habe der Landtag dies schon häufig zu erkennen gegeben. Der Landtag wolle kein Atom über seine sachliche Kompetenz hinausgehen. Daß die Staatsregierung ihre frühere Stellung bewahrt habe, habe nicht überraschen können; dem Landtage sei es aber auch unbenommen, in dieser aktuellen Frage seine Ansicht zum Ausdruck zu bringen, namentlich auch nach der Wendung, die die Sache im vorigen Herbst genommen habe.

Abg. **Meyer:** Der Vorredner habe ihn mißverstanden. Den betreffenden Ausdruck habe er absolut objektiv, nicht subjektiv gebraucht. Er habe nicht gesagt: der Zweck des Antrages oder der Antragsteller, sondern nur: das Resultat des Antrages sei eine Beschränkung der Souveränität. Daß aber der Einfluß der Volksvertretung größer werde, wenn sie alle Jahre zusammentrete, das sei keine Frage; und daß also eine Stärkung des parlamentarischen Elementes gegenüber der Staatsregierung und eine Verschiebung der Machtverhältnisse der beiden Gewalten im konstitutionellen Staate durch eine Reform im Sinne des Antrages erreicht werde, sei klar. Persönlich habe er derartige Bestrebungen Niemandem zur Last legen wollen. Er bedauere nur, daß der Vorredner so prononcirt Ausdrücke, wie Insinuation und Verwahrung, für angemessen gehalten hätte.

Abg. **Jaspers:** Dem gegenüber wolle er nur bemerken, daß er seine Ausdrücke der Bedeutung der Sache entsprechend zu wählen pflege.

Abg. **Schröder:** Gegenüber den Ausführungen des Abg. Meyer wolle er, — nachdem im Uebrigen der Standpunkt der Anhänger des Antrages vom Abg. Jaspers klargestellt sei, — nur noch hervorheben, daß sein Antrag, wie er es in seinem Wortlaute auch deutlich zum Ausdruck bringe, nichts anderes wolle, als was nach der Bestimmung des Staatsgrundgesetzes zulässig sei. Ob hierin objektiv eine Beschränkung der Souveränität vorgesehen sei, habe der Abgeordnete Meyer nicht ausgeführt.

Abg. **Meyer:** Wie Abg. Purper zuvor im Auftrage der Abgg. Köhler und Jungbluth erklärt habe, daß sie für den Fall ihrer Anwesenheit gegen den Antrag stimmen würden, so könne er auch für den gleichfalls beurlaubten Abg. Jürgens eine gleichlautende Erklärung abgeben.

Auf Antrag des Abg. Wilken wird über den selbstständigen Antrag des Abg. Schröder namentlich abgestimmt.

Mit Ja stimmen die Abgeordneten Dohm, Feldhus, Groß, Hanken, Hansing, Heinz, zur Horst, Huchting, Jaspers, Jken, Lübben, Mählmann, Plagge, Schröder, Schulze, Wallrichs, Wenke, Wilken und Wfs.

Mit Nein stimmen die Abgeordneten Rückens, Meyer, Purper, Quatmann, Roggemann, Roter, Wallroth, Weber, Zerhusen, Vencke und Burlage.

Es fehlen die Abgeordneten Hoyer, Jungbluth, Jürgens und Köhler.

Der Antrag ist demnach mit 19 gegen 11 Stimmen angenommen.

Der Präsident bestimmt die nächste Sitzung auf morgen 11 Uhr und setzt auf die Tagesordnung folgende Gegenstände:

1. Bericht des Finanzausschusses zur zweiten Lesung des mit Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 25. October 1893 vorgelegten Normalstatuts der Stärke und Verpflegung der Gendarmarie.
2. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition verschiedener Bürger der Landgemeinde Oldenburg, betreffend Trennung der letzteren in zwei selbstständige Gemeinden.
3. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über den Antrag des Abg. Plagge, betreffend die Kreis-schulin-spection.
4. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über eine Bitte von Bürgern aus den Städten Barel und Zever: der Landtag wolle die Staatsregierung veranlassen, daß dem nächsten ordentlichen Landtage ein Gesetzentwurf vorgelegt werde, wonach die bisherige Bestimmung betreffs Amtsdauer der Bürgermeister in Städten 1. Klasse dahin abzuändern ist, daß solche in Zukunft nicht mehr auf Lebenszeit, sondern auf 8 Jahre gewählt werden.
5. Bericht des Finanzausschusses, betreffend die Nachweisungen über die Verwendungen des Landeskultur-fonds und der Canalbaukasse in der Periode vom 1. Januar 1891 bis einschließlich den 30. September 1893.

6. Bericht des Petitionsausschusses über

1. die Petition der Parzellisten, Hufner und Erbpächter aus dem ehemaligen Amt Ahrensböck, betreffend

- a) Einsetzung eines Schiedsgerichts zwecks Erlasses der steuerartigen Beträge von den Domanialabgaben,
- b) Ablösung ihrer Reallasten durch eine Rentenbank,

2. die Petition der Erbpächter des vormaligen Guts Stodelsdorf, betr. Entschädigung für die denselben auferlegten Steuern.

7. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses, betr. Einstellung von 4800 M. zum §. 1 des Ausgaben-Voranschlags des Herzogthums für die Finanzperiode 1894/96 für Anstellung eines technischen Hilfsarbeiters.

Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 3. März 1894.

8. Bericht des Finanzausschusses über das Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung, betreffend Ein-

stellung einer Summe von 60 000 M. zu §. 56 des Voranschlags der Ausgaben der Landeskasse des Herzogthums Oldenburg pro 1894/96 zur Verhütung des Sandtreibens in der oberen Hunte.

9. Bericht des Finanzausschusses über eine Petition von 990 Gemeindevorstehern und Landwirthen aus 89 Ortschaften des Fürstenthums Lübeck, betreffend Aenderung der Instruction zur Einschätzung zur Einkommensteuer.

10. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über die Petition der Mitglieder des Schätzungsausschusses und Gemeinderaths der Landgemeinde Ahrensböck.

11. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über das Gesuch des Zellers H. Behrens zu Erkte um Erlangung des Gemeindebürgerrechts.

Schluß der Sitzung: 1³/₄ Uhr Nachmittags.

Der Berichterstatter:

Koch.

