

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

3. Sitzung, 13.05.1896

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

Stenographischer Bericht

über

die Verhandlungen

der

3. Versammlung des XXV. Landtags des Großherzogth. Oldenburg.

Dritte Sitzung.

Oldenburg, den 13. Mai 1896, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung vom 27. April 1896, betr. Errichtung eines Fischerei-Hafens zu Nordenham.
 2. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. die Bewilligung von 16 000 Mark für die Beschaffung einer neuen Drehseibe auf Bahnhof Oldenburg.
 3. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. einige geplante Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Eisenbahn-Anlagen.
 - 3a. Selbstständiger Antrag des Abgeordneten Schulte, betr. Einbeziehung der Station Oldenburg in den Seehafen-Ausnahmetarif.
 4. Mündlicher Bericht des Eisenbahn-Ausschusses, betr. Herstellung einer Verbindungsbrücke zum Pier und Vervollständigung der Gleise auf dem Pier zu Nordenham.
 5. Bericht des Eisenbahn-Ausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betr. die Mehrererfordernisse bei dem Bau der Bahn Oldenburg-Brake.
 6. Interpellation des Abgeordneten Schröder u. Gen., ob die Großherzogliche Staatsregierung beabsichtigt, bei etwaiger Verschlammung des Lettenfer oder eines anderen Siels der Butjadinger Sielacht in Folge der Correction der Außenweser, den der Butjadinger Sielacht dadurch erwachsenden Schaden zc. auf die Staatskasse zu übernehmen.
 7. Mündlicher Bericht des Petitions-Ausschusses, betr. die Petition der Interessenten des Dchtumer Sandes um Entschädigung wegen mangelhafter Zuwässerung der Außendeichsländereien auf dem Dchtumer Sande.
 8. Bericht des Petitions-Ausschusses über die Petition des Rechnungsstellers und Rechnungsführers B. D. Oltmanns in Zwischenahn, betr. seine Anstellung als Auktionator mit Wohnsitz in Zwischenahn.
 9. Mündlicher Bericht des Finanz-Ausschusses zur 2. Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Befoldungs-Verhältnisse der bei der Verwaltung der Zölle und in die Reichskasse fließenden indirecten Abgaben angestellten Beamten.
 10. Interpellation des Abgeordneten Lübben, betr. Durchführung des Strohhauer Außentiefs in gerader Linie durch die sog. Reiberplate.
 11. Bericht des Verwaltungs-Ausschusses zu dem Schreiben der Staatsregierung, betr. die Enteignung zur Vergrößerung des Feldhauer Wasserwerks.



Vorsitzender: Präsident Roggemann, zeitweilig Vicepräsident Groß.

Am Regierungstische befinden sich die Herren: Se. Excell. Minister Janzen, Eisenbahn-Direktions-Präsident von Mühlensfels, Geh. Oberregierungsath Ahlhorn, Geh. Ministerialrath Willich, Oberregierungsath Dugend, Regierungsath Dr. Driver, Regierungsath Becker.

Das Protokoll der 2. Sitzung wird von dem Abg. Rückens verlesen und von dem Präsidenten, da sich keine Einwendungen erheben, für genehmigt erklärt.

Präsident: Wir treten in die Tagesordnung ein. Der erste Gegenstand ist:

Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung vom 27. April 1896, betreffend Errichtung eines Fischerei-Hafens zu Nordenham.

Der Ausschuss hat 2 Anträge gestellt. Sie lauten:

1.

Der Landtag wolle sich unter Genehmigung des vorgelegten Vertrages damit einverstanden erklären, daß für die Herstellung eines Fischerei-Hafens nebst Zubehör in Nordenham eine Summe von 270 000 *M.* und 10 000 *M.* (§. 4 Abs. 1) = 280 000 *M.* und für die Errichtung einer Wasserstation am Stadtländer-Butjadinger-Süßwasser-Kanal in der Nähe von Nordenham nebst Zubehör eine Summe von 64 200 *M.* aus den Mitteln des Eisenbahn-Baufonds verwendet werde.

2.

Der Landtag spricht die Erwartung aus, daß Großherzogliche Staatsregierung nach Möglichkeit Sorge tragen wird, daß der verpachtete Hafen, soweit Pächterin ihn nicht für ihre Zwecke in Anspruch nehmen muß, auch für andere Schiffe zugänglich bleibt.

Die Berathung wird eröffnet. Das Wort erhält der Berichterstatter Abg. **Schulke:** Meine Herren! Es ist nicht zu leugnen, daß wir es hier mit einer ganz ungewöhnlichen Vorlage zu thun haben. Der Staat baut einen Hafen für eine bestimmte Gesellschaft und überläßt ihr denselben für eine mäßige Pachtsumme zu freier Verfügung. Beim ersten Lesen der Vorlage wollte mir das auch nicht recht einleuchten, aber wenn man die Sache näher betrachtet, so kommt man doch zu dem Resultate, daß die Vortheile, die der Staat aus dem Vertrage zieht, überwiegend sind. Ich erinnere daran, daß vorher niemals jemand daran gedacht haben würde, die große Ausschachtung in Nordenham zu einem Hafen auszubauen. Es ist kein Binnenhafen für die übrige Schifffahrt dort erforderlich, die Pieranlagen genügen vollständig. Die Ausschachtung liegt unbenutzt da, ebenso das umliegende Areal. Nur durch diesen Vertrag ist die Möglichkeit gegeben, das Areal auszunutzen; auf andere Weise wäre das nicht möglich gewesen. Es ist dabei ferner zu bedenken, daß nicht allein für das Areal die Pacht aufkommen wird, sondern auch, daß die Eisenbahn aus dem Vertrage, wenn die Geschäfte sich einigermaßen gut anlassen, einen erheblichen Nutzen ziehen wird durch Frachteinnahme. Das aufzuwendende Kapital ist außerdem nicht sehr groß, das Risiko des Staates also nicht bedeutend.

Dann ist noch in Betracht zu ziehen, daß nach Ablauf der 20 Jahre der Regierung wieder ein sehr wertvolles Objekt zur Verfügung steht, das sich dann auch besser ausnutzen lassen wird, namentlich wenn sich das Geschäft der Gesellschaft inzwischen gut entwickelt hat. Einen Fischereihafen auf Rechnung des Staates zu bauen und dem freien Verkehr zu überlassen, daran würde man hier auch nicht gedacht haben. Denn in Geestemünde u. s. w. zahlen die Fischereifahrzeuge durchaus keine Abgaben. Es würde also eine Anlage werden, die dem Staate direkt nichts einbringt, außer, wenn der Verkehr in dem Hafen sich zufriedenstellend entwickelt und auf diese Weise indirekte Vortheile durch Eisenbahnfracht entstehen. Das ist aber nicht mit Sicherheit voranzusehen, wenn eine Anlage zur Verfügung des Publikums gebaut wird, während hier in diesem Falle die Fischereigesellschaft ein Frachtminimum garantiert. Für die Gesellschaft ist der Vertrag allerdings auch außerordentlich günstig; sie würde nirgend anderswo einen Hafen, so bequem gelegen, zur freien Verfügung gefunden haben. Außerdem ist es wichtig für die vertragschließende Gesellschaft, daß die Eisenbahnfrachten von Nordenham nach dem westlichen Deutschland günstiger sind als von Bremerhaven-Geestemünde aus. Man wird also nicht fehlgehen, wenn man der Gesellschaft eine günstige Zukunft dort prophezeit. Ferner wird sie ja in Nordenham bei der Eisenbahndirektion alles mögliche Entgegenkommen finden; bekanntermaßen ist ja Nordenham das Lieblingkind der Eisenbahn und was anderwärts nicht zu erreichen ist, wird in Nordenham erreicht. Das wissen auch die Bremer sehr gut, darum werden sie es sich ausgesucht haben. Die großen Bedenken gegen den Vertrag, die im Ausschuss vorgebracht wurden, lagen namentlich in den Unterhaltungskosten. Wir haben uns auch nicht überzeugen können, daß die Unterhaltungskosten für diese mäßigen Beträge, die dafür ausgeworfen sind, gedeckt werden können. Die Staatsregierung ist anderer Meinung. Es ist über diesen Gegenstand im Ausschuss sehr eingehend verhandelt worden. Sachverständige Ausschussmitglieder bleiben dabei, daß die Baggerungskosten beispielsweise für den geringen Betrag, der in der Vorlage steht, nicht ausgeführt werden können, die Vertreter der Staatsregierung waren aber überzeugt, daß man damit ausreichen würde. Dem gegenüber hat der Ausschuss sich beschieden und hat der Staatsregierung die Verantwortung dafür überlassen müssen, daß die Arbeiten für die ausgelegten Summen auch ausgeführt werden können. Ein Theil des Ausschusses war bemüht zu erreichen, daß man auch für andere Schiffe in dem Hafen Platz schaffen möge, daß der Gesellschaft auferlegt werden möge, auch andere Schiffe dort zuzulassen. Es stellte sich aber im Laufe der Verhandlungen heraus, daß eine derartige Vertragsänderung unmöglich sein würde. Es ist auch nicht zu verkennen, daß die Gesellschaft, wenn sie auch nur mit 25 Dampfern fahren wird — und sie beabsichtigt, mit einer noch größeren Flotte zu fahren — den Hafen für sich gebrauchen wird, und es ist schon anzuerkennen, daß die Regierung in dem Vertrage einer hiesigen Fischereigesellschaft die Möglichkeit offen ge-

lassen hat, im Hafen zu verkehren, ferner, daß die Gesellschaft solche Schiffe, die sich in Noth befinden, aufnehmen muß. Das kann sehr häufig vorkommen, und gerade für derartige Schiffe, die z. B. im Winter in Nordenham in Eisgefahr geriethen, hat ein Binnenhafen bis jetzt gefehlt. Es ist also von Wichtigkeit, daß erreicht wird, daß solchen Schiffen in Zukunft Aufnahme gewährt wird. Es wurde ferner mit Recht hervorgehoben, daß die Gesellschaft auf Grund dieses Vertrags und in der Voraussicht, daß er genehmigt wird, begründet ist. Auch die Aktienzeichnungen sind auf Grund dieses Vertrags vorgenommen. Der Vertrag ist ein Bestandtheil des Gesellschaftsstatuts geworden und die theilhaftigen Aktionäre würden in der Lage sein, sich zurückzuziehen, wenn am Vertrage etwas geändert würde. Es handelt sich also heute lediglich darum, ihn anzunehmen oder abzulehnen, und wie Ihnen bekannt ist, empfiehlt Ihnen der Ausschuß die Annahme des Vertrags. Im Uebrigen beziehe ich mich auf den ausführlichen schriftlichen Bericht, welcher sich in Ihren Händen befindet.

Minister Jansen: Meine Herren! Ich freue mich der günstigen Beurtheilung der Regierungsvorlage von Seiten des Eisenbahnausschusses wie von Seiten des Herrn Berichterstatters. Wenn darauf hingewiesen wird, daß die Bedingungen, welche der Gesellschaft gestellt worden sind, reichlich günstig erscheinen, so erklärt sich das vor allen Dingen, wie der Herr Berichterstatter anerkannt hat, aus der gesammten Situation. Waren wir nicht in der Lage, günstige Bedingungen zu bieten, so wäre die Gesellschaft hinüber gegangen nach Bremerhaven oder Geestemünde, wo die allercoulaantesten Bedingungen und in mancher Beziehung größere Vortheile zur Verfügung standen. Was die Unterhaltungskosten und besonders die der Baggerung anbelangt, so beruht die Ziffer auf eingehenden technischen Erwägungen der Baudirektion. Eine absolute Sicherheit für das Zutreffen solcher Anschläge läßt sich, wo wechselnde Stromverhältnisse in Betracht zu ziehen sind, nicht übernehmen, indessen glaubt die Baudirektion, besonders der Chef des Wasserbauwesens, nach ihrer Erfahrung und Kenntniß der örtlichen Verhältnisse, daß mit der Summe von 1800 *M.* für Baggerungsarbeiten auszureichen sein wird und auch die übrigen Kosten für Unterhaltung ausreichend veranschlagt worden sind. Bemerken darf ich schließlich noch, daß inzwischen, seit die Vorlage dem Landtage zugegangen ist, die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister in Bremen erfolgt ist und auch der definitive Vertrag nach Mittheilung des Eisenbahndirektors gestern Abend abgeschlossen worden ist, sodaß formell nach den Bestimmungen der Aktiengesetzgebung alles geordnet und definitiv gesichert erscheint, sobald der Landtag seine Zustimmung erteilt. — Ich darf wohl noch ein Wort sagen in Bezug auf die Resolution, die dem Antrage 2 beigefügt ist. Man konnte der Gesellschaft Zwangsbedingungen wegen Aufnahme anderer Schiffe nicht auferlegen, weil doch ein Pachtverhältniß vorliegt und sie über das Pachtobjekt muß frei verfügen können; aber ich bin überzeugt, daß sie im eigenen Interesse andere Schiffe gern aufnehmen wird, wenn Platz dazu da ist. Die Staatsregierung wird auch darauf hinwirken.

Abg. Groß: Ich bin derjenige gewesen, welcher im Ausschuß die Bedenken gegen den Anschlag der Unterhal-

tungskosten erhoben hat. Ich stütze mich dabei darauf, wie der Schlickfall an anderen Orten der Weser ist. Ich habe die Daten von Brake, vom Geestemünder Fischereihafen. Danach fielen im Braker Vorhafen in den Jahren 1893—95 durchschnittlich 1,70 m Schlick pro Jahr und im Geestemünder Fischereihafen sind bis jetzt jährlich 1,20 m Schlick gefallen. Der in Nordenham zu errichtende Fischereihafen liegt mitten zwischen beiden Häfen, und vor ihm, unterhalb, liegt an der Luneplate eine Schlickplate. Mir ist nun nicht ersichtlich und ich kann es nicht begreifen, obgleich unser erster Wasserbauverständiger die Berechnung aufgestellt hat, daß der Tiedehafen in Nordenham nur den 10. Theil des Schlickfalls haben soll, den die genannten Häfen haben, und wenn ich nun unglücklicher Weise im Recht sein sollte, so werden die Baggerungskosten einen vielfachen Betrag von 1800 *M.* erreichen. Wie Herr Schulze ausgeführt hat, müssen wir deshalb wegen der Richtigkeit der eingesetzten Zahl von 1800 *M.* die Verantwortlichkeit voll und ganz der Regierung überlassen. Die hohe wirtschaftliche Bedeutung des Fischereihafens ist indessen vom Ausschuß als so überwiegend anerkannt, daß wir diese Bedenken, welche wir wegen der Unterhaltungskosten hatten, glaubten zurücktreten lassen zu müssen. Die Vortheile sind ja im Berichte niedergelegt und vom Berichterstatter ausführlich angeführt worden, sodaß ich nicht darauf einzugehen brauche. Es empfiehlt deshalb der Eisenbahnausschuß den Antrag dem Landtage zur Genehmigung. Ich hoffe auch, daß durch andere Einrichtungen, z. B. Anlage einer Schlickpumpe, welche in Bremerhaven vorzüglich funktionieren soll, eine viel billigere Entfernung des Schlicks sich ermöglichen lassen wird, als es in Geestemünde und Brake geschieht. Deshalb möchte ich bitten, den Ausschußantrag anzunehmen.

Abg. Meyer: Soweit es mir möglich gewesen ist in der kurzen Zeit, seit welcher wir hier versammelt sind und Gelegenheit gehabt haben, die Vorlagen der Staatsregierung zu prüfen, habe ich, namentlich an der Hand des Ausschußberichtes, die Ansicht gewonnen, daß es sich bei dem Hafenanbau um eine Ausgabe handelt, die hoffentlich für die Zukunft von Segen sein wird nicht nur für Nordenham, sondern auch für die Hebung des Eisenbahnverkehrs im Allgemeinen, und bin ich demnach also geneigt, mich den Motiven des Ausschußberichtes anzuschließen und für den Antrag zu stimmen. Aber ich möchte bei dieser Gelegenheit einem Bedenken Ausdruck geben, welches mir aufgestiegen ist hinsichtlich der Zeit, in welcher die Ausführung des Baues erfolgen wird. Ich nehme nämlich an, daß damit alsbald der Anfang gemacht werden soll und möchte ich mir gestatten, der Großherzoglichen Staatsregierung gegenüber bei der Gelegenheit den Wunsch zum Ausdruck zu bringen, daß durch die Ausführung dieser Bauten in Nordenham unter keinen Umständen der Ausbau der Südbahn verzögert werden möge (Heiterkeit). Nach den Beschlüssen des Landtags war ja anzunehmen und wurde allgemein geglaubt, daß die Südbahn 1896 zur Ausführung kommen werde; durch die Kalamitäten, die anderweitig in Bezug auf den Bahnbau eingetreten sind, und durch den so lange hinausgeschobenen Abschluß der Verhandlungen mit Preußen aber hat sie bis zum gegenwärtigen Augenblick, wo wir schon im Jahre 1896 stehen und bald in die zweite Hälfte dieses

Jahres eintreten werden, noch nicht einmal in Angriff genommen werden können und beginnen in Folge dessen die Leute in den theilhaftigen Gegenden bereits zu bezweifeln, ob überhaupt etwas daraus wird. Ich wollte nun betonen, daß der Ausbau dieser Südbahn in keiner Weise gefährdet werden dürfe durch die neue Unternehmung in Nordenham, daß es also demnächst nicht etwa heißen möge: „Wir haben jetzt keine Techniker für den Bahnbau zur Verfügung“, vielmehr erwarte ich, daß, nachdem die Verhandlungen mit den preussischen Gemeinden betreffend den Grunderwerb zum Abschlusse gebracht sind, wo möglich an zwei bis 3 Stellen zugleich angefangen wird zu bauen (Heiterkeit). Das möchte ich bei dieser Gelegenheit hier zum Ausdruck gebracht haben und glaube ich der Staatsregierung das zuverlässigste Vertrauen entgegen bringen zu dürfen, daß dieser Erwartung entsprochen werden wird.

Minister Jansen: Zur Beruhigung des Herrn Abg. Meyer möchte ich mittheilen, daß für den Ausbau der Südbahn ein vollständig getrenntes technisches Personal in Aussicht genommen ist, dessen Verwendung durch Nordenham in keiner Weise in Anspruch genommen werden wird, das Personal der Bahn Oldenburg-Brake, das verfügbar ist, wenn dort nichts mehr zu thun sein wird. Das Tempo des Ausbaus der Südbahn nebst Abzweigung nach Damme wird durch die Unternehmung in Nordenham nicht beeinflusst werden.

Abg. Hoyer: Als dem 24. Landtag ein Netz neuer Bahnen vorgelegt wurde, nahm die Bahn Nordenham-Blexen den ersten Platz ein und als bei den Verhandlungen im Plenum Stimmen laut wurden, welche die Nothwendigkeit dieser Bahn bestritten, erklärte der Minister, daß, wenn der Landtag diese Bahn ablehne, die Staatsregierung die ganze Vorlage zurückzöge. In der zweiten Versammlung des 24. Landtags beantragte die Staatsregierung, die inzwischen bis zum Flagbalgerfiel fertig gestellte Strecke nicht weiter auszubauen. Bei Gelegenheit der Verhandlung hierüber erlaubte ich mir die Bemerkung, daß nun das Geld für diese Strecke doch eigentlich unnötig verausgabt sei, erhielt aber vom Regierungstisch die Antwort, daß die fertig gestellte Strecke eine wünschenswerthe Ergänzung der Nordenhamer Bahnanlage sei. Jetzt scheint auch das nicht mehr der Fall zu sein, denn nördlich der projektirten Hafeneinfahrt bleiben nunmehr einige 100 Meter Gleisanlagen vollständig unbenutzt liegen. Im Uebrigen hoffe ich, daß wir mit diesem über Nordenham abgeschlossenen Vertrag bessere Erfahrungen machen, als mit den früheren.

Eisenbahndirektionspräsident v. Mühlensfels: Ich möchte zunächst noch auf die Bemerkung des Herrn Abg. Groß zurückkommen in Bezug auf die Baggerungskosten. Ich will selbstverständlich nicht auf die wasserbautechnischen Einzelheiten eingehen in Bezug auf die mögliche Höhe derselben, nur die eine Bemerkung glaube ich machen zu müssen, daß bei dem Preise von 1800 *M.*, welcher von Herrn Oberdeichgräfe Tenge als der wahrscheinliche Kostenpreis festgestellt ist, ein Einheitsfuß von 60 *ſ* für das Kubikmeter Schlickbaggerung angenommen ist. Wir haben aber bei den weiteren Erörterungen von Herrn Tenge gehört, daß es möglich sein wird, durch Heranziehung der Huntebagger

diese Baggerung für 30 *ſ* zu leisten, sodaß für die 1800 *M.* im Kostenanschlag bereits die doppelte Menge von dem gebaggert werden kann, was hier angenommen ist. Der Anschlag ist also recht reichlich gegriffen, und sollte wirklich der Schlickfall größer sein als wir angenommen haben, denn eine gewisse Unsicherheit ist offenbar vorhanden, so ist doch ein reicher Spielraum gelassen. Wenn aber auch diese 1800 *M.* noch weiter überschritten werden sollten, so ist dann doch die Sicherheit der Vortheile, welche sich durch den Vertrag für Oldenburg ergeben, noch in keiner Weise gefährdet wegen der Garantien und der indirekten Vortheile. Ich darf daher bitten, hieraus keine Bedenken gegen die Annahme des Vertrags abzuleiten.

In Bezug auf die Bemerkung des Herrn Hoyer habe ich nur zu wiederholen, was ich schon im Ausschuß gesagt habe. Es ist selbstverständlich nicht zu ändern, daß das Gleis, das sich an der Stelle befindet und sich bis zum Siele hinzieht und nun durch den Hafen theilweise abgeschnitten wird, in einer Länge von 2—300 Meter nicht mehr brauchbar bleibt. Wenn früher gesagt worden ist, es solle als Ausziehgleis benutzt werden, so kann ich nur versichern, daß nach dem jetzigen Verkehr in Nordenham und nach den Ermittlungen an Ort und Stelle dieses Gleis zwar schätzbare Dienste geleistet hat als Aufstellungsgleis für Wagen, aber als eigentliches Ausziehgleis selten benutzt worden ist. Wir würden es auch ferner benutzen, da das aber nicht möglich ist, so müssen wir uns anderweitig helfen, und dazu stehen große Gleise zur Verfügung, die sich bis Großenfiel hinziehen. Ich glaube, daß jede Besorgniß in dieser Beziehung unnötig und unbegründet ist. Was die Hoffnung des Herrn Hoyer anlangt, daß uns in Bezug auf diesen Vertrag keine Ueberraschungen durch Weggang der Gesellschaft bevorständen, so bin ich darüber ganz beruhigt. Ich brauche nur darauf aufmerksam zu machen, daß der Vertrag auf 20 Jahre bindend abgeschlossen wird und daß die Gesellschaft nur besteht auf Grund des mit uns abgeschlossenen Vertrags, welcher Nordenham zum Ausgangspunkte ihres ganzen Betriebes macht.

Abg. Groß: Ich möchte auf die Ausführungen des Herrn Eisenbahndirektionspräsidenten noch zwei Worte sagen. Er erwähnt, was ich nicht gethan habe, daß sich während der Verhandlung die Ansichten des Herrn Oberdeichgräfen Tenge in Bezug auf die Kosten der Ausbaggerung erheblich geändert haben. Herr Tenge schlug die Kosten zuerst auf 60 *ſ* per Kubikmeter an und reduzirte sie dann auf 30 *ſ*. Dieses ist ja sehr hübsch, für dasselbe Geld würde dann das doppelte Quantum Schlick herausgebaggert werden können. Der Anschlag muß sich aber als zutreffend noch erst erweisen. Die Oberfläche des Hafens, der täglich zweimal mit 100 000 Kubikmeter schmutzigem Weferwasser gefüllt wird, beträgt 30 000 Quadratmeter, und wenn nur ein Meter Schlick im Jahre fällt, so sind das 30 000 Kubikmeter, deren Herausziehung selbst bei nur 30 *ſ* schon 9000 *M.* ausmachen wird. So liegt die Sache nach meiner Ueberzeugung. Trotzdem sind die wirthschaftlichen Vortheile so überwiegend, daß ich kein Bedenken trage, dem Antrag der Staatsregierung zuzustimmen.

Abg. Jürgens: Meines Erachtens ist es besonders wichtig zu erwägen, ob die wirthschaftliche Bedeutung dieser

Anlage, die jetzt in Aussicht genommen ist, so groß ist, daß wirklich eine nachhaltige Förderung des Staatsinteresses dadurch eintritt. Diese Förderung des Staatsinteresses kann nur darin begründet sein, daß unsere Eisenbahn eine wirklich erhebliche Mehreinnahme erzielt. Es ist ja nun auch durch den Vertrag ein Frachtminimum der Gesellschaft auferlegt; sie ist also gewissermaßen verpflichtet, unsere Eisenbahn bis zu einem gewissen Grade auszunutzen. Ich muß aber gestehen, daß ich eigentlich im Vertrag vermisse, daß die Gesellschaft nicht noch weiter verpflichtet ist, den Hafen, die Anlage, wie sie geschaffen werden soll, im vollen Umfange auszunutzen. Ich bin auf diesen Gedanken besonders gekommen durch die Erfahrung, die wir mit dem Vertrage mit dem Norddeutschen Lloyd gemacht haben. Ich habe seiner Zeit viel größere Erwartungen namentlich nach der Richtung hin auf den Vertrag gesetzt, daß die Anlagen in Nordenham mehr als geschehen benutzt werden würden. Es ist damit erwiesen, daß unsere Staatsbahn den Vortheil nicht hat, den wir von Anfang an erwartet haben, und so ist ja, abgesehen von anderen Bedenken, die von den Herren des Ausschusses vorgebracht worden sind, immerhin noch das Bedenken vorhanden, daß, wenn der Hafen angelegt ist, er vielleicht im erwünschten Umfange nicht ausgenutzt wird. Die Beurtheilung der technischen Fragen, die wiederholt erörtert sind, ist ja für den Landtag außerordentlich schwierig, soweit ich aber in dieser Beziehung Erfahrungen habe sammeln können, bin ich geneigt, die Bedenken, die ausgesprochen worden sind, zu theilen. Ich sage mir aber: Sind diese Bedenken begründet, soweit, daß selbst die ganze Pachteinnahme, die die Gesellschaft zahlen muß, durch die Unterhaltungskosten sollte absorbiert werden, so hoffe ich doch, daß die Anlage eine so außerordentliche wirtschaftliche Bedeutung hat, daß sie immerhin noch profitabel erscheint. Ich bin aber noch besonders beruhigt worden durch den Gedanken, daß, wenn wirklich die gehegten Erwartungen nicht erfüllt würden, wir uns immerhin mit unserm Hafen noch in derselben Lage befinden, wie andere Staaten, die Anlagen schaffen, ohne ein direktes Einkommen davon zu haben. Also wenn es selbst eintreten sollte, daß wirklich die Unterhaltungskosten soweit unterschätzt wären, daß selbst die Pachtsumme dadurch absorbiert werden sollte, so stehen wir mit den andern Staaten immer noch gleichwerthig da, und so habe ich mich entschließen können, für die Vorlage zu stimmen.

Da das Wort nicht weiter gewünscht wird, so wird die Berathung geschlossen. Der Berichterstatter verzichtet auf das Wort. In der Abstimmung werden die Anträge 1 und 2 des Ausschusses angenommen.

Es folgt der zweite Punkt der Tagesordnung:

Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend die Bewilligung von 16 000 Mark für die Beschaffung einer neuen Drehscheibe auf Bahnhof Oldenburg.

Der Ausschuh beantragt:

Der Landtag wolle die Verwendung von 16 000 *M.* aus den im Etat des Eisenbahnbaufonds für 1896 bei den Erweiterungsbauten auf Bahnhof Oldenburg verfügbaren Mitteln genehmigen.

Das Wort erhält der

Berichterstatter Abg. **Wallrichs**: Ich habe dem Ausschuhantrage weiter nichts hinzuzufügen, als daß, was im Ausschuhberichte nicht zum Ausdruck gelangt ist, uns ein geprüfter Kostenanschlag vorgelegen hat, und kann ich deshalb den Ausschuhantrag zur Annahme empfehlen.

Das Wort wird nicht weiter gewünscht, die Berathung wird geschlossen.

Der Ausschuhantrag wurde angenommen.

Es folgt Punkt 3 der Tagesordnung:

Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung betreffend einige geplante Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen der Eisenbahn-Anlagen.

Der Ausschuh beantragt:

Der Landtag wolle zum Zwecke der Ausführung der unter 1—6 aufgeführten Anlagen den Betrag von 10 315 *M.* zu Titel IV der Eisenbahn-Betriebskasse pro 1896 und zum Zwecke der Ausführung der unter 7 aufgeführten Anlage 12 000 *M.* zu Titel VII bewilligen.

Das Wort erhält der

Berichterstatter Abg. **Sübben**: Ich habe dem Berichte wenig hinzuzufügen. Sehr erfreulich ist jedenfalls, daß die betr. Viehrampen gepflastert werden sollen. Bei dem heutigen großen Verkehr werden wir immer mehr in Gefahr kommen, Seuchen einzuschleppen, und nur dadurch, daß die Rampen gepflastert sind und desinfiziert werden können, wie es anderswo auch üblich ist, werden wir der Gefahr vorbeugen helfen. Im Uebrigen verweise ich auf den Bericht und bitte um Annahme des Ausschuhantrages.

Abg. **Quatmann**: Bei dieser Gelegenheit möchte ich mir erlauben, eine Anfrage an die Eisenbahndirection zu richten. In dem Kreise, wo ich verkehre, hat man vielfach die unangenehme Erfahrung gemacht, daß jetzt das Schwellenmaterial nicht mehr im Inlande genommen, sondern man behauptet, daß es fast sämmtlich aus dem Auslande bezogen wird. Ich möchte mir daher die Frage erlauben, inwiefern dies wohl zutrifft und was für Gründe vorliegen, daß man die Schwellen jetzt aus dem Auslande bezieht, während sie doch früher meist aus dem Inlande genommen wurden.

Eisenbahndirektionspräsident **v. Mühlensfels**: Ja, meine Herren, es ist eben einfach die Kostenfrage und die Unmöglichkeit, die Schwellen aus dem Lande zu bekommen. Wir haben im Interesse der Forstwirtschaft des Landes die lebhaftesten Bemühungen gemacht und uns mit der Forstverwaltung in Verbindung gesetzt wegen der Lieferung aus den hiesigen Forsten. Wir haben gesagt, es würde ja vielleicht noch eine Bearbeitung der Hölzer möglich sein, ob es da nicht auf diesem Wege möglich wäre, mehr Hölzer zu beziehen; aber das hat sich als unthunlich herausgestellt. In kleinen Mengen werden immer noch von den kleinen Landwirthen an der ganzen Bahn, namentlich an der Südbahnstrecke, die der Herr Abg. Quatmann kennt, Schwellen herangeliefert, aber die großen Massen, die wir brauchen, könnten wir beim besten Willen aus dem Lande nicht beziehen. Wir sind da in einer Zwangslage.

Abg. **Schröder**: Aus der Vorlage entnehme ich, daß die Viehrampe in Weener auf Verlangen der Veterinär-

Polizei mit Cementguß gedichtet werden soll. Das ist mir ein Anlaß, die Staatsregierung um Auskunft zu bitten, ob im Herzogthum Oldenburg ähnliche Anforderungen bezüglich der Rampen gestellt werden, und wenn nicht, ob es der Regierung bekannt ist, weshalb das im Herzogthum Oldenburg nicht für erforderlich erachtet wird?

Regierungsrath **Becker**: Ich kann die Frage damit beantworten, daß, wie aus dem Punkte 7 der Vorlage hervorgeht, die Pflasterung der Viehrampe zu Sever ebenso für erforderlich erachtet worden ist von der Veterinärpolizei.

Abg. **Quatmann**: Ich möchte in der Sache erwidern, daß im Lande doch recht viele Hölzer da sind und man fühlt es, daß dadurch, daß die Eisenbahndirektion die Hölzer aus dem Auslande bezieht, der Preis wesentlich gedrückt ist. Es mag sein und ich gebe zu, daß vielleicht der Bezug aus dem Auslande etwas wohlfeiler ist, aber wenn man bedenkt, daß wir dann das Geld ins Ausland schicken und im andern Falle es im Inlande behalten, und es wieder kommt bei der Steuererhebung, so ist doch zu berücksichtigen, ob nicht so gut wie möglich der Bedarf aus dem Inlande bezogen werden müßte. Das Geld, das nach dem Auslande geht, ist uns ganz und gar verloren. Ich glaube, man hat früher mit den eigenen Hölzern schlechte Erfahrungen gemacht, aber das beruht nach meiner Meinung darauf, daß man früher bei der Abnahme zu nachlässig gewesen ist, man hat namentlich in der ersten Zeit die Hölzer genommen, wie sie geliefert wurden. Wenn man also darauf seine Erfahrungen stützt, auf die Güte des eigenen Holzes, so geht man fehl. Ich möchte also noch einmal ersuchen, das Inland so viel als möglich zu berücksichtigen.

Abg. **Jaspers**: Die von Herrn Quatmann angeführten Umstände sind für mich ein voller Beweis, daß die Hölzer aus dem Auslande billiger zu beziehen sind als im Inlande. Das ist der einzige maßgebende Gesichtspunkt der Eisenbahnverwaltung: sie hat die Materialien da zu nehmen, wo sie sie am besten und billigsten haben kann. Ich würde es für ganz verkehrt halten, indirekt den hiesigen Produzenten eine versteckte Unterstützung zu theil werden zu lassen. Ich möchte diese Anschauung des Herrn Quatmann nicht ganz unwidersprochen lassen, damit nicht die Ansicht entsteht, daß der ganze Landtag auf seiner Seite sei.

Abg. **Schröder**: Die Erklärung des Herrn Regierungskommissars hat den Inhalt meiner Anfrage nicht ganz getroffen. Er hat hingewiesen auf Punkt 7 der Vorlage. Da ist von der Pflasterung in Sever die Rede. Es wird aber ausdrücklich bemerkt: „Für diese Pflasterung sprechen dieselben Gründe, die bei Nr. 4 und 6 aufgeführt sind.“ Unter 4 handelt es sich um die Rampen zu Zwischenahn und Kloppenburg, von denen gesagt wird, sie seien ungenügend mit Schlacken besetzt, und bei 6 ist gesagt, daß „die Kgl. Regierung zu Aurich das Ansuchen gestellt hat, die ungepflasterten Viehrampen zu Stieckhausen und Kortmoor, sowie die ungepflasterte Zuwegung zur Rampe in Bunde ohne Verzug in einen vorschriftsmäßigen Zustand zu setzen.“ Nun handelt es sich bei Weener um eine Dichtung durch Cementguß. Die kann nur da stattfinden, wo vorher schon Pflasterung durchgeführt ist, also nicht da, wo sich die Rampen noch in ungepflastertem Zustande befinden. Ich möchte also wissen, ob auch hier das Bedürf-

niß sich schon geltend gemacht hat, gepflasterte Rampen weiter mit Cementguß zu dichten, um der Seuchengefahr entgegenzutreten. Das finde ich nicht ausgesprochen.

Reg.-Rath **Becker**: Ich möchte dem Herrn Abgeordneten bemerken, daß da, wo Pflaster besteht, wo also Cementguß stattfinden kann, dieser auch vorgenommen wird, weil das die Veterinärpolizei bei uns verlangt wie in Preußen. Meist ist die Sache so, daß da, wo diese Pflasterung jetzt vorgenommen wird, eine solche noch gar nicht besteht; die Schlacken werden dann fortgenommen, durch Kopfsteine ersetzt und solche ausgegossen. Daher glaubte ich die Anfrage genügend beantwortet zu haben. In Stieckhausen ist eine neue Pflasterung zu machen, weil noch keine da war.

Abg. **Lübben**: Ich halte die Pflasterung der Viehrampen wie schon erwähnt für äußerst wichtig und muß mich wundern, daß sie nicht bereits von Reichs wegen angeordnet und auch, daß die Rampen nach jeder Benutzung zu desinfizieren sind. Im Auslande hat man die gepflasterten Rampen sehr viel. Ich hoffe auch, daß unsere Eisenbahnverwaltung eine diesbezügliche Vorlage macht und hier angeordnet wird, daß die Rampen nach jedesmaligem Gebrauch desinficirt werden. Dadurch werden wir weiter kommen und nicht mehr in dem Maße der Gefahr ausgesetzt sein, daß von allen Seiten des Reiches Seuchen eingeschleppt werden.

Abg. **Quatmann** (zum 3. Male mit Erlaubniß des Landtags): Ich habe vorhin zunächst gebeten, das Inland dem Auslande vorzuziehen. Dann habe ich ausgeführt, daß nach meinem Erachten die gemachten Erfahrungen vielleicht auf verkehrten Grundsätzen beruhen. Ich sehe nicht ein, wie ich mich da wirtschaftlich irren soll. Wenn ich einen Vergleich machen darf: Heutzutage werden häufig von Berlin, von Leipzig u. s. w. Ankündigungen von großen Exporthäusern zugesandt. Ich sehe vielleicht ein, daß ich daselbst sehr mit Vortheil kaufen würde, thue es aber absichtlich nicht, weil ich denke: Ich will das Geld meiner Nachbarschaft erhalten. Ich sehe nicht ein, daß ich mich in einem Irrthum befinde, wenn ich sage: Das Geld soll womöglich im Lande gelassen werden.

Das Wort wird nicht weiter gewünscht, die Berathung wird geschlossen.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

Es folgt Punkt 3a der Tagesordnung:

Selbstständiger Antrag:

Der Landtag wolle beschließen, die Staatsregierung zu ersuchen, die Einbeziehung der Station Oldenburg in den Seehafen-Ausnahme-Tarif baldigst herbeizuführen.

Oldenburg, 12. Mai 1896.

Schulze.

Unterstützt:

Jaspers.

Groß.

Hoher.

Koggemann.

Dohm.

Jürgens.

Möhlmann.

Köhler.

Jungbluth.

Zerhusen.

Noter.

Begründung.

Nach einer Mittheilung der Großherzoglichen Eisenbahn-Direktion an den hiesigen Gewerbe- und Handelsverein stößt die Einbeziehung der Station Oldenburg in den Seehafen-Ausnahmetarif auf Schwierigkeiten, da die preussischen Staatsbahnen sich ablehnend verhalten.

In Anbetracht der großen Aufwendungen des Staates für die Huntekorrektur sowie im Interesse der Stadt Oldenburg, welche sich mit großen Kosten einen Hafen für Seeschiffe erbaut hat, wird es dringend erforderlich sein, daß die Staatsregierung sich der baldigen Einführung der Seehafen-Ausnahmetarife ernstlich annimmt, wenn die Huntekorrektur dem Lande Nutzen bringen soll.

Das Wort erhält der Antragsteller

Abg. **Schulze**: In der letzten Sitzung der freien Vereinigung der Eisenbahn-Verkehrsinteressenten hat der hiesige Gewerbe- und Handelsverein beantragt, die Eisenbahn möge für den Hafen Oldenburg den Seehafenausnahmetarif einführen. Es ist das damals nicht allein für Oldenburg, sondern auch für Barel beantragt worden. Es ist von der Direktion auch versprochen worden, diesem Antrage stattzugeben. Jetzt, vor einigen Tagen, hat der Gewerbe- und Handelsverein hier von der Direktion ein Schreiben erhalten, worin ausgeführt ist, daß ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Kohlen, Coaks u. s. w. zu Heizzwecken von der Eisenbahndirektion bei der preussischen beantragt sei, daß aber wider Erwarten die preussische Staatsbahn sich ablehnend verhalten habe. Meine Herren, wir haben schon bei einer früheren Gelegenheit die trübe Erfahrung gemacht, daß beispielsweise die Herabsetzung der Kohlentarife für Oldenburg, die wir fordern mußten, weil die ostfriesischen Plätze auch eine Fracht-Ermäßigung haben, von den preussischen Bahnen abgelehnt wurde, und es scheint, daß auch hier der Widerstand der preussischen Bahnen die Einführung der Seehafenausnahmetarife für Oldenburg wieder verhindert, und da dürfte es an der Zeit sein, die Staatsregierung zu bitten, sich der Sache anzunehmen und direkte Schritte in Berlin zu thun, damit eine solche Ungerechtigkeit nicht zur Ausführung gelangt. Ich bemerke, daß z. B. der preussische Hafen Norden mit 7½ Fuß Wassertiefe die sämtlichen Ausnahmetarife genießt, während Oldenburg mit demnächst 11 Fuß Wassertiefe sie nicht haben soll. Was man in Preußen den eigenen Häfen zuwendet, wird man unseren Häfen nicht verweigern können. Wir haben doch einen Bundesrathsbevollmächtigten in Berlin, der beauftragt werden könnte, Schritte zu thun, um eine solche Ungerechtigkeit abzuwenden. Die Eisenbahndirektion wünscht auch von dem Gewerbe- und Handelsverein Unterlagen, um nachzuweisen, daß nach Einbeziehung Oldenburgs in den Ausnahmetarif die Ausfuhr von Kohlen oder Coaks mit Sicherheit zu erwarten ist. An solchen Unterlagen fehlt es schon jetzt nicht. Kohlen auszuführen ist natürlich eine Unmöglichkeit, ebenso wie das Bremen und Hamburg nicht können. Allein es sind nicht nur die zur direkten Ausfuhr bestimmten Kohlen, die in den Ausnahmetarif aufgenommen sind, sondern auch die, welche zur Heizung von Dampfschiffen benutzt werden. Die Eisenbahndirektion wird es auch wissen, daß derartige Kohlen hier gebraucht werden, ebenso die Staatsregierung. Es müssen z. B. die Kohlen

für die Dampfer der Huntekorrektur über Elsleth gebracht werden, damit der Ausnahmetarif für dieselben zur Anwendung gebracht wird. Es sind auch schon Seedampfer hier gewesen, die Kohlen gebrauchen können. Uebrigens kann sich ein Verkehr erst entwickeln, wenn die nöthigen Tarife vorhanden sind. Aus dem Schreiben der Eisenbahndirektion geht hervor, daß auch andere Güter in den Ausnahmetarif für Oldenburg einbezogen werden sollen, und auch dazu wünscht sie Unterlagen, um zu erfahren, welche Arten von Gütern zu erwarten sind. Es wird schwer sein, diese Unterlagen zu schaffen. Aber wenn wir Schiffe europäischer Fahrt hierher bekommen, so ist die Möglichkeit vorhanden, solche Güter, die aus europäischen Häfen kommen oder dahin verladen werden von hier aus zu verschiffen oder hierher zu ziehen. Das ist die Absicht der hiesigen Kaufmannschaft, und da sie die Sache einmal in die Hand genommen hat, dürfen Sie überzeugt sein, daß sie es fertig bringen wird. Wir könnten schon jetzt größeren Seeverkehr haben, wenn eine kleine Strecke der Hunte in der Nähe der Stadt nicht vollständig vernachlässigt würde. Das Fahrwasser der Hunte wird auf alle mögliche Weise ausgenutzt werden. Daß schon jetzt der Verkehr nicht unbedeutend ist, das wird mir gewiß Herr Präsident Roggemann bestätigen, denn dem Magistrat werden die Listen über den Seeverkehr jedenfalls vorliegen. Nur ist es ganz unmöglich, im Voraus zu bestimmen, für welche Artikel eigentlich die Seehafenausnahmetarife erforderlich sind. Daß Kohlen nur zu Heizzwecken für Dampfschiffe eingeführt werden, habe ich schon betont; dagegen ist die Ausfuhr von Coaks durchaus nicht unmöglich. Das habe ich vor einem halben Jahre schon in der erwähnten Versammlung der Eisenbahninteressenten ausgeführt. Es kommen schon seit längeren Jahren eine Reihe von Schiffen von der Ostsee mit Holz hierher; da sie aber hier keine Rückfracht finden, so segeln sie nach den Wejer- oder Emsmäfen und bekommen dort andere Ladung, namentlich aber Coaks. Coaks werden in fast unbegrenzter Menge von der Nordsee aus nach allen Ostseehäfen exportirt. Das würden wir auch hier haben können, wenn wir den Ausnahmetarif hätten. Es würde zu weit führen, wenn ich die geschäftlichen Unternehmungen, die hier beabsichtigt sind, wenn endlich die Huntekorrektur zur Ausführung gekommen sein wird, näher ausführen wollte; es würde auch nicht im Interesse dieser Unternehmungen sein, sie an die große Glocke zu hängen. Ich bitte die Staatsregierung nur, dafür zu sorgen, daß auch von der Eisenbahndirektion der Sache ein klein wenig Wohlwollen entgegengebracht wird. Dies vermessen wir hier in Oldenburg. Man belächelt die Huntekorrektur in Eisenbahnkreisen. Die Eisenbahnbrücken liegen im Wege, aber die Hunte war früher da als die Eisenbahn und man wird sich also bequemen müssen, der Schifffahrt soweit als möglich entgegen zu kommen. Unterlagen im Voraus dafür zu verschaffen, welche Artikel zur Ein- und Ausfuhr kommen werden, das ist unmöglich, aber wir haben das Recht und den Anspruch zu verlangen, daß Oldenburg mit 11 Fuß tiefem Fahrwasser einbezogen wird in den Seehafenausnahmetarif, und ich bitte den Landtag, meinem Antrage zuzustimmen.

Reg.-Rath **Becker**: Mit vollem Recht hebt der Herr Abg. Schulze hervor, daß, wenn Norden als Seehafen

Berichte. XXV. Landtag, 3. Versammlung.



angesehen wird, auch Oldenburg als solcher gelten muß, wenn die Huntekorrektur durchgeführt ist. Diese Aeußerung ist meinerseits schon in einer Vorversammlung gefallen, und konsequent diesem Standpunkte wird die Regierung alles versuchen, um das Ziel des Antrags zu erreichen. Ob es wirklich erreicht werden kann, das ist abhängig von der Zustimmung der preussischen Regierung. Aber, wie gesagt, es soll alles versucht werden, und ich brauche nicht erst hinzuzufügen, daß natürlich auch die Instanz, die unter der Staatsregierung steht, dazu beitragen wird, dasjenige zu erreichen, was die Regierung wünscht.

Eisenbahndirektionspräsident **v. Mühlenfels**: Ich habe zunächst zu bemerken, daß wir uns bereits auf das Lebhafte bemüht haben, nicht nur schriftlich, sondern auch mündlich, den Ausnahmetarif für Kohlen und Coaks — ich bitte zu bemerken, daß der Tarif sich auch auf Coaks bezieht — durchzusetzen, diesen Seehafentarif für Coaks zu gewinnen. Wir haben dabei in dem Schreiben ausgeführt, daß wir bereits in dem Dampfer „Nordsee“ einen größeren Seedampfer hätten, welcher einem solchen Verkehre dienen könnte. Der Antrag ist aber abgelehnt worden, zunächst nur von den beteiligten preussischen Staatsbahnen, nicht vom Minister, mit Berufung auf die Rheinhafenstationen, und das wird auch vom Rechtsstandpunkte schwer zu überwinden sein. Wenn man Oldenburg gegenüber Norden anführt, so ist das richtig; aber Köln, welches einen Tiefgang hat, wodurch es Norden weit übertrifft, Düsseldorf, Ruhrort — die haben alle die Seehafentarife nicht. Wir möchten nicht sogleich bei unserem Staatsministerium die Bitte aussprechen, nun im Wege der Verhandlungen mit dem preussischen Herrn Minister vorzugehen, ehe nicht vorher ein anderer Versuch gemacht ist, der nach mündlichen Erörterungen Erfolg verspricht. Es ist nämlich von dem betr. Dezernenten der meistbetheiligten preussischen Staatsbahndirektion zugesagt worden, daß eine nähere mündliche Erörterung stattfinden soll. Deshalb ist der dringende Wunsch ausgesprochen worden, ganz genau zu wissen, um was für Artikel es sich handelt, und darauf gründet sich das Schreiben an den Gewerbe- und Handelsverein. Ich möchte der Meinung des Herrn Abg. Schulze entgegenreten, welche dahin geht, als wenn wir der Huntekorrektur unfreundlich gegenüberständen. Wenn der betr. haulteile Beamte, unter dem die Huntebrücke steht, ein gewisses Mißbehagen empfindet, wenn daran durch den Dampfer „Nordsee“ Beschädigungen verursacht werden, so ist das gerade nicht so unnatürlich. Ich persönlich stehe auf dem Standpunkte, daß ich der Ansicht bin, es kann von einer Konkurrenz zwischen der Huntewasserstraße und der Eisenbahn nicht entfernt die Rede sein. Ich stehe auf dem Standpunkte, daß ich wünsche, daß Oldenburg als Seehafen große Bedeutung gewinnt und bin der Ueberzeugung, daß dies der Eisenbahn vielmehr zu Gute kommt als ihr durch die Beförderung der Güter auf der Hunte entzogen werden könnte. Ich stehe durchaus auf dem Standpunkte, die Korrektur aufs Aeufserste willkommen zu heißen. Das möchte ich zum Ausdruck bringen mit Rücksicht auf eine bedauerliche Zeitungspolemik, der ich mich leider selbst nicht habe verschließen können, wegen des Durchgangs des Dampfers „Nordsee“, auf die, wie ich glaube, Herr Abg. Schulze hindeutete. Wir werden uns aufs Eifrigste

bemühen, für Oldenburg zu thun, was möglich ist. Die Verhandlungen werden in der allernächsten Zeit stattfinden, und wenn diese Erfolg nicht haben sollten, dann würde noch der Weg übrigbleiben, daß wir das Staatsministerium bitten, auf diplomatischem Wege das Weitere zu veranlassen.

Abg. **Wilken**: Wenn ich nicht irre, sind von Seiten des Handels- und Gewerbevereins in Barel wiederholt Versuche gemacht worden, den Seehafen-Ausnahmetarif auch für den Barelener Hafen herbeizuführen und soviel mir bekannt geworden ist, bis soweit ohne Erfolg. Da nun der Herr Abg. Schulze einen selbstständigen Antrag eingebracht hat, der darauf hinzielt, diesen Tarif für Oldenburg herbeizuführen, so werde ich mir erlauben, einen Zusatzantrag einzubringen, der darauf hinausgeht, daß dieser Tarif gleichzeitig auch für den Barelener Hafen in Anwendung gebracht werde. Ich möchte noch bemerken, daß Barelenerhafen seit etwa 3 Jahren eine Eisenbahnverbindung hat und dem Oldenburger Eisenbahneetz angeschlossen worden ist. Ich möchte Sie deshalb bitten, meinen Antrag mit in Berathung zu ziehen und ihm zustimmen zu wollen.

Präsident: Der Antrag lautet:

Ich beantrage:

in den Antrag des Abgeordneten Schulze nach dem Worte „Oldenburg“ die Worte einzuschreiben „und Barelenerhafen“.

Der Antrag findet die nöthige Unterstützung und wird gleich mit zur Berathung gestellt.

Regierungsrath **Becker**: Ich habe vergessen zu sagen, daß selbstredend, wenn man darauf ausgeht, Oldenburg als Hafen Anerkennung zu verschaffen, auch die sämmtlichen anderen diesseitigen Häfen, soweit noch nicht geschehen, ins Auge zu fassen sind. Das hätte ich wohl gleich sagen können, dann wäre der Zusatzantrag wahrscheinlich gar nicht nöthig gewesen. Soviel ich weiß, liegen übrigens Bedenken gegen die Einbeziehung des Barelener Hafens in den Seehafen-Ausnahme-Tarif nicht vor.

Abg. **Schulze**: Ich habe gehört, daß für Barelenerhafen die Sache sehr günstig steht und es den Tarif bekommen wird; ob das richtig ist, weiß ich nicht. Ich habe aber Barel nicht in den Antrag aufgenommen, weil ich erfuhr, es bekäme den Tarif doch bald. Auf die Worte des Herrn Präsidenten von Mühlenfels zurückkommend, möchte ich noch ganz kurz erwähnen: Es ist durchaus nicht meine Absicht gewesen, hier persönliche Angelegenheiten und die erwähnte Polemik in die Debatte hinein zu ziehen. Das ist hier nicht der Ort dazu und ich kann dem Herrn Regierungskommissar darin nicht folgen. Wenn ich gesagt habe, daß ich das Wohlwollen der Eisenbahndirektion für den Oldenburger Hafen vermisse, so gründet sich das auf Aeußerungen von höheren Eisenbahnbeamten, die ziemlich allgemein bekannt sind. Ich möchte ferner noch erwähnen: gleichzeitig mit Einführung des Seehafen-Ausnahme-Tarifs für Kohlen und Coaks würde man hier die Rangirgebühren fallen lassen müssen. Bei den preussischen Häfen und in Bremen werden für Kohlen und Coaks für den Export keine solche Gebühren bezahlt. Ich möchte die Staatsregierung bitten, das gleich mit in Betracht zu ziehen.

Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlenfels**: In

Bezug auf den Vareler Hafen kann ich nur sagen, daß die betreffenden Eisenbahndirektionen sich bereit erklärt haben, Varelerhafen in den Tarif aufzunehmen. Da noch einmal mündliche Erörterungen darüber stattfinden, so haben wir nicht geglaubt, dieses gleich berücksichtigen zu sollen. Mit Rücksicht auf die heutigen Verhandlungen wird dies aber sofort geschehen. Was die Bemerkung des Herrn Abgeordneten Schulze wegen der Eisenbahnbeamten anlangt, so kann ich nur mein Bedauern darüber aussprechen. Ich weiß nicht, worauf er zielt. Aus meinem Munde können unmöglich solche Worte geflossen sein, und es ist ebenso unmöglich, in unseren Amtshandlungen etwas zu finden, was solchen Anschauungen entspräche. Ich habe meine Anschauungen so deutlich ausgesprochen, daß darüber kein Zweifel mehr vorliegen kann.

Das Wort wird nicht weiter gewünscht, der Antragsteller verzichtet auf das Wort. Der Landtag ist auf den Vorschlag des Präsidenten einverstanden, daß über den Antrag mit dem Zusatz-Antrag des Abg. Wilken auf einmal abgestimmt wird. Der Antrag wird angenommen.

Es folgt der 4. Gegenstand der Tagesordnung:

Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses, betreffend Herstellung einer Verbindungsbrücke zum Pier und Vollständigung der Gleise auf dem Pier zu Nordenham.

Der Ausschuß beantragt:
den Antrag abzulehnen.

Abg. **Groß:** Um die Bewegungen der Wagen, welche zur Entladung der Seeschiffe in Nordenham dienen, zu erleichtern, beabsichtigt die Staatsregierung den südlichen Zugang zu dem Pier zu verbessern, indem sie statt der jetzt bestehenden Brücke, die durch eine Drehscheibe mit den Gleisen verbunden ist, eine Kurve zu legen beabsichtigt, damit ganze Züge mittelst Lokomotiven zum und vom Pier verkehren können. Ferner will sie die Gleise durch Verlegung von Weichen und Anlegung eines dritten Gleises im Allgemeinen verbessern. Die Kosten, welche auf 62 000 *M.* veranschlagt sind, sollen aus Ersparnissen bestritten werden, die bei einzelnen im letzten Jahre ausgeführten Bauten erzielt worden sind. Der Ausschuß will nun in keiner Weise bestreiten, daß der geplante Bau eine Verbesserung, eine Erleichterung des Verkehrs verursachen wird, konnte sich aber der Einsicht nicht verschließen, daß noch nicht ein so dringendes Bedürfnis vorliege, um dasselbe schon in dieser außerordentlichen Tagung des Landtags zu erledigen. Es giebt an anderen Orten des Landes auch viele dringende Bedürfnisse, die regelmäßig von der Regierung verschoben werden und wo den Betreffenden einfach gesagt wird: Wartet bis zur nächsten Finanzperiode. Ich erinnere in dieser Beziehung an den Einsturz der Huntebrücke. Die bildet die einzige Verbindung zwischen Steindingerland und dem Amte Elsfleth und wurde Oktober vorigen Jahres eingerannt. Nach vielem Beschweren und Petitioniren ist die Sache endlich so weit gekommen, daß im August dieses Jahres vielleicht eine Nothbrücke wird fertig sein können. Vorher ist gesagt worden: Ihr müßt warten bis zur nächsten Finanzperiode. Wir hatten ein Bedürfnis in Brake, in einer Gleisverbesserung bestehend. Da wurde auch einfach von der Behörde gesagt: Im Etat

ist das nicht vorgesehen, ihr müßt warten bis zur nächsten Finanzperiode. Der Ausschuß ist deshalb der Ansicht, daß es nicht erforderlich ist, für Nordenham immer eine Ausnahme zu machen und glaubt, dem Landtage vorzuschlagen zu sollen, die Vorlage vorläufig abzulehnen, es der Regierung überlassend, dem nächsten ordentlichen Landtage die Sache wieder vorzulegen. Auch die Art und Weise, wie die Kosten der Bauten gedeckt werden sollen, erregt ein gewisses Mißbehagen. An drei Bauten werden voraussichtlich 77 000 *M.* gespart werden, es sind aber noch andere Bauten ausgeführt worden, welche erheblichere Ueberschreitungen erforderten und erscheint nicht so unbedingt erforderlich, von diesen kleinen Ersparnissen von angeblich 77 000 *M.* gleich wieder 62 000 *M.* für diese Bauten aufzuwenden. Die Ersparnisse, welche, nebenbei bemerkt, wieder einmal ein recht merkwürdiges Licht auf die Zuverlässigkeit der Kostenanschläge der Eisenbahnen werfen, sind entstanden beim Bau des doppelten Gleises nach Delmenhorst, beim Bau von zwei Brücken und auch beim Bau des Piers in Nordenham. Sie betragen bis zu 24% bei der Moorriemer Brücke. Es ist erstaunlich, wie solches möglich sein kann. Wie diese Brücke veranschlagt wurde, waren die Eisenpreise niedriger als sie später waren, der Preis des Grund und Bodens war der Eisenbahndirektion bekannt — sie hat ganz nahe dabei früher eine ähnliche Brücke gebaut — und trotzdem hat sie sich um 24% geirrt. Das möchte ich hier nebenbei erwähnen. Als ich bei den Verhandlungen die Höhe der Kosten, die für den Verbindungspier in Nordenham veranschlagt waren, bemängelte, wurde mir entgegnet, daß sie auf das Genaueste veranschlagt wären, und nun sind 19% dabei erspart worden. Das zeugt doch nicht von sorgfältigen Kostenveranschlagungen. Im Auftrage des Ausschusses wollte ich nicht unterlassen, dieses nebenbei hier zu erwähnen. Wie gesagt, glaubt der Ausschuß, daß es sehr wohl angeht, den geplanten Bau am Pier zu Nordenham bis zur nächsten Finanzperiode zu verschieben, wieweil er nicht verkennen will, daß bei stärkerem Verkehr die Verschiebung der Wagen dadurch erleichtert werden wird. Er glaubt indessen, daß Nordenham in diesem Sommer sich noch so behelfen kann und stellt darum den Antrag, die Regierungsvorlage abzulehnen.

Regierungsrath **Becker:** Meine Herren! Wenn ich auch nicht des Glaubens bin, nachdem der Eisenbahnausschuß einstimmig die Ablehnung der Vorlage empfiehlt, noch Erfolg mit meinen Ausführungen zu haben, so möchte ich sie doch geben, und zwar hauptsächlich deshalb, weil mir erst jetzt theilweise Gesichtspunkte aus den Ausführungen des Herrn Berichterstatters kommen, die mir bis jetzt thatsächlich unbekannt waren. Im Ausschuß ist ja die ganze Vorlage ohne Sang und Klang zu Grabe getragen worden, indem weitere Erörterungen über die Bedürfnisfrage nicht stattfanden. Wenn nun der Herr Berichterstatter das Bedürfnis anerkennt, was er zweifellos thun muß und auch thut, so möchte ich hinzufügen, daß durch die Abstellung des jetzigen Mangels in der Zuführung der Wagen zum Pier und in der Abführung der Wagen vom Pier auch ein sehr wirthschaftlicher Gesichtspunkt erreicht wird, nämlich die Ersparniß von Arbeitskosten, die hauptsächlich die dortigen

Interessenten haben, und daß es vollständig berechtigt ist, wenn diese sich über den jetzigen Zustand beklagen. Man möchte den Mangel schon jetzt sehr gern abstellen, da die Aufschubung der Vorlage eine Verschiebung um ein ganzes Jahr, nicht um ein halbes, bedeutet, denn die Verkehrsbedingungen erfordern, daß gerade im Herbst die Vorkehrungen dort so sind, daß sie den Ansprüchen genügen. Wenn Herr Abg. Groß ferner sagt, daß die Verwendung der voraussichtlich entstehenden Ersparnisse ein gewisses Mißbehagen hervorrufe, so kann ich mich durch die angeführten Gründe nicht überzeugen lassen, daß dieses Mißbehagen stattfinden konnte, und wenn er weiter sich beruft auf eine frühere Aeußerung, daß er bei den Verhandlungen über die Pier-Erweiterungen im vorigen Landtage auf die Höhe der Kosten hingewiesen habe, und jetzt eine Ersparniß kaum zu begreifen sei, so muß ich ihm erwidern, daß, abgesehen von der Ersparniß an Materialkosten, die Ausführung des Baues in der günstigsten Jahreszeit erhebliche Ersparnisse an Arbeitskosten erbracht hat. Diese beiden Punkte sind die bestimmenden gewesen bei der Erzielung des Ueberschusses, und ich glaube kaum, daß man nun ganz allgemein sagen kann: „was hat man wiederum für einen Eindruck von den Kostenanschlägen!“ Ich möchte Sie bitten, den Antrag der Regierung anzunehmen und die Mittel bis zu dem Betrage von 62 000 *M.* zu bewilligen.

Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlenfels**: Ich habe kaum etwas hinzuzufügen. Wir bitten ja um diese Aufwendungen nicht, weil wir gern noch mehr bauen möchten, sondern wir bauen doch nur im Interesse des Verkehrs und des Landes und des wirtschaftlichen Lebens. Was die Anschläge betrifft, so kann ich nur sagen: Was sollen wir machen? Wenn wir immer genau und knapp berechnen, was unbedingt gebraucht werden muß, so laufen wir Gefahr, die Anschläge zu überschreiten; dann müssen wir uns hier rechtfertigen, und Vorwürfe werden uns wahrscheinlich nicht erspart. Es ist nicht anders möglich: nach einem Durchschnittsmaß muß gegangen werden bei den Veranschlagungen, wenn die Preise eingestellt werden für Bauteile, die nicht unmittelbar zur Ausführung kommen, sondern erst zwei, drei Jahre später. Es muß also ein gewisser Spielraum sein, und z. B. bei dem Moorriemer Kanal sind diejenigen Eisenpreise zu Grunde gelegt worden, die bei der letzten Vergebung ähnlicher Arbeiten gefordert wurden. Nun kommt also, wie schon Herr Regierungsrath Becker ausgeführt hat, eine günstige Bauzeit zu statten — besonders in Nordenham ist das der Fall gewesen — und wir ersparen. Wenn uns deshalb noch Vorwürfe gemacht werden, dann hört jede Möglichkeit auf, Ihnen irgend einen Bau vorzuschlagen. Wie sollen wir es Ihnen recht machen? Ich weiß es nicht!

Abg. **Guchting**: Ich werde für den Ausschußantrag stimmen und habe zur Sache selbst nichts weiter hinzuzufügen. Aber die heutige Verhandlung beweist doch erst recht, wie nutzbringend und zweckmäßig die einjährigen Budget-Perioden wären. Diese Bemerkung wollte ich machen.

Abg. **Wente**: Ich möchte nur eben kurz zu den Ausführungen des Herrn Abg. Groß eine Bemerkung machen in Bezug auf die Huntebrücke. Als dieselbe von der „Nord-

see“ umgerannt wurde, hofften wir, daß bald die neue Brücke hergestellt würde. Aber erst bekamen wir eine Fähre, die schlecht functionirt — bei Hochwasser und Frost geht es gar nicht —, und jetzt hören wir, daß eine Rothbrücke endlich zum 1. August fertig sein soll. Hoffentlich wird sich die Nachricht bestätigen.

Abg. **Schröder**: Ich möchte gern vom Eisenbahnausschuß Aufklärung haben, ob durch Ablehnung der von der Regierung verlangten Summe keine Störung des Verkehrs in Nordenham in einem Umfange zu befürchten ist, der dort nachtheilig empfunden wird und unserem Handel und der Entwicklung Nordenhams dauernde Nachteile bringt. Nur wenn ich diese Beruhigung erhalte, kann ich für den Antrag stimmen.

Abg. **Schulze**: Ich möchte dem Herrn Regierungskommissar erwidern, daß die Vorlage im Ausschuß nicht ganz ohne Saug und Klang, wie er anzunehmen scheint, begraben wurde, sondern daß wir sie so eingehend besprochen haben, wie wir jede Vorlage der Regierung besprechen; sie wurde nicht ohne weiteres beseitigt. Der Herr Regierungskommissar ist nicht immer zugegen gewesen. Dann möchte ich noch einmal auf die Ersparniß bei dem Pierbau in Nordenham zurückkommen. Die Staatsregierung wird es, glaube ich, verstehen, wenn wir, namentlich der Herr Abg. Groß und ich, die wir damals die Erbauung befürwortet haben, uns jetzt wundern, daß diese Ersparnisse gemacht worden sind. Wir haben damals ausgeführt, namentlich Herr Groß, daß bei der Lage in Nordenham, bei den Erfahrungen im Pierbau, — man weiß genau, welche Arbeitslöhne zu zahlen sind —, sich eine sehr genaue Veranschlagung ermöglichen ließe, zumal das Material größtentheils schon vorhanden war. Die Staatsregierung hat damals zugestimmt und hat gesagt, es sei allerdings möglich, genau zu veranschlagen, aber billiger könne man nicht bauen. Herr Groß hat angeführt, der Pier in Brake habe so und so viel per laufenden Meter gekostet; weshalb solle es in Nordenham mehr kosten? Wenn die Sache damals vorsichtiger berechnet worden wäre, wenn man die Forderung ermäßigt hätte, so würde der Landtag die Vorlage wahrscheinlich gleich angenommen haben und der Pierbau habe dann nicht so lange hinausgeschoben werden müssen. Daß wir nun erstaunt sind, daß trotzdem diese Ersparniß gemacht worden ist, wird uns Niemand verargen. Herr Abg. Groß hat recht, wenn er sagt: so genau muß sich eine Veranschlagung machen lassen, daß bei einem Objekt von 193 000 *M.* keine Differenzen von 37 000 *M.* entstehen. Mit der Moorriemer Brücke wird es ähnlich liegen. Wenn die Eisenbahnen nicht soviel selbst bauen, sondern Offerten einfordern wollten von Unternehmern, so würden die Anschläge auch genauer werden.

Regierungsrath **Becker**: Das Erstaunen des Herrn Vorredners darüber, daß so viele Ersparnisse gemacht worden sind, theilt die Staatsregierung, nicht aber Angesichts der von mir angegebenen Gründe, die hochgradige Verwunderung. Sie können nicht in die Zukunft sehen und daher auch die Kosten eines Bauwerks nicht genau abmessen. Gutes Arbeitswetter und billige Arbeitskräfte wirken überaus günstig auf die Kosten, abgesehen von den Materialpreisen, die auch Schwankungen in Folge der Konjunktur



und Konkurrenz unterliegen. Aber was verschlägt es denn, aus diesen Ersparnissen eine wirtschaftliche nützliche Anlage herzustellen, zumal wenn sie zweifellos den Interessenten Kosten erspart? Ich bitte daher auch noch Herrn Groß, mir zu bestätigen, daß die geplanten Bauten ohne Zweifel für die Interessenten in Nordenham von großem wirtschaftlichen Nutzen sind.

Abg. **Groß**: Ich möchte Herrn Schröder beruhigen, eine Stockung des Verkehrs wird nicht eintreten, wohl werden gewisse Erschwerungen bei stärkerem Verkehr bestehen bleiben, diese sind indessen nicht unüberwindlich, sonst würde ich ja selbstverständlich der Ablehnung der Vorlage nicht haben zustimmen können. Die geplanten Anlagen würden in erheblichem Maße die Arbeiten erleichtern, aber die Zustände, über welche geklagt wird, bestehen anderswo ebenfalls, zum Beispiel bei uns in Brake, in erheblich größerem Maße. Wir würden aber gar nicht wagen, um Abstellung der Uebelstände zu bitten während einer laufenden Periode; wir freuen uns, wenn sie für den nächsten ordentlichen Landtag in Aussicht gestellt wird. Die Ersparnisse betreffend sagt Herr Eisenbahndirektionspräsident von Mühlensfels, daß die Preise der letzten Vergabungen zu Grunde gelegt worden wären. Herr Regierungsrath Becker sprach nur von dem Pier. Ich bin aber am erstauntesten über die Moorriemer Brücke. Wenn die letzten Vergabungen zu Grunde gelegt worden sind, so sind die Ersparnisse noch unbegreiflicher, weil die Eisenpreise erheblich gestiegen sind. Es liegt kein genügender Grund vor, die Anlage in Nordenham gar so rasch zu bauen. Ich bitte Sie, nehmen Sie den Antrag des Ausschusses an.

Die Berathung wird geschlossen, aber vom Präsidenten wieder für eröffnet erklärt, da ein Regierungskommissar ums Wort bittet.

Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlensfels**: In Bezug auf die Moorriemer Kanalbrücke kann ich mittheilen, daß die besonders billigen Preise dadurch erzielt sind, daß wir einen Unternehmer gefunden haben, einen Herrn Fölzer in Siegen, welcher diese Arbeit zu Preisen ausgeführt hat, welche uns niedrig und günstig erschienen. Es ist noch kein großer Unternehmer, er arbeitet persönlich mit, und hat es dadurch ermöglicht, gewissermaßen ins Geschäft zu kommen. Wir können aber solche günstige Voraussetzungen unseren Anschlüssen nicht zu Grunde legen, wir können nur diejenigen Preise nehmen, die wir zuletzt bei ähnlichen Unternehmungen erfahren haben. Wir haben also ein glückliches Ergebnis erzielt durch das Angebot des Unternehmers, und deshalb haben wir nicht den Vorwurf verdient, der uns gemacht wird. Wegen Nordenham möchte ich noch bemerken, daß nach den bisherigen Anzeichen der Verkehr in diesem Herbst größer werden wird als früher und daß die Stockungen auch größer sein werden. Eine ganz bestimmte Sicherheit haben wir natürlich nicht, denn wir wissen nicht, was für kaufmännische Unternehmungen im Gange sind.

Das Wort wird nicht weiter gewünscht. Die Berathung wird zum zweiten Male geschlossen. Der Berichterstatter verzichtet aufs Wort. In der Abstimmung wird der Ausschusantrag angenommen.

Es folgt Punkt 5 der Tagesordnung:
Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der

Staatsregierung, betreffend die Mehrerfordernisse bei dem Bau der Bahn Oldenburg-Brake.

Der Ausschuß beantragt:

№ 1.

Der Landtag wolle für den Bau einer Eisenbahn von Oldenburg nach Brake die Summe von 600 000 M. zu Lasten des Eisenbahn-Baufonds nachbewilligen.

№ 2.

Der Landtag wolle beschließen, daß er diese Auffassung des Eisenbahnausschusses theile und für die Folge zu den Vorlagen der Staatsregierung über Eisenbahnangelegenheiten kein Vertrauen mehr habe.

Präsident: Ich bemerke, daß mit Rücksicht auf den Inhalt des Antrages 2 Herr Minister Janßen gebeten hat, vor dem Berichterstatter das Wort zu erhalten, und ich trage kein Bedenken, es ihm zu ertheilen. Es erhebt sich dagegen kein Widerspruch. Ich bitte also Se. Excellenz den Herrn Minister Janßen das Wort zu nehmen.

Minister Janßen: Meine Herren! Die bedeutenden Mehraufwendungen bei dem Bau der Bahn Oldenburg-Brake sind, wie ich nicht ausdrücklich zu versichern brauche, für die Staatsregierung eine höchst unerfreuliche und peinliche Ueberraschung gewesen. Es drängt sich sofort die Frage auf: Konnten diese Mehraufwendungen vermieden werden, und wenn es nicht der Fall war, konnten und mußten sie nicht vorhergesehen und berücksichtigt werden bei Aufstellung der Kostenanschläge? Sobald die Staatsregierung von dem Eintritt bedeutender Ueberschreitungen Kenntniß erhalten hatte, ist sie an die Erörterung dieser Frage herantreten. Es haben die darauf bezüglichen Ermittlungen aber zur Zeit noch nicht zum Abschluß gebracht werden können und stehen auch die Ziffern der Ueberschreitung noch nicht definitiv fest, so daß die Staatsregierung nicht in der Lage gewesen ist, schon dem jetzigen, unvermuthet einberufenen Landtag eine erschöpfende Vorlage zu machen, sondern dieselbe dem in einigen Monaten zusammen tretenden ordentlichen Landtag hat vorbehalten müssen. Gleichwohl war es nothwendig, auch schon den jetzigen Landtag mit der Sache zu befaßen wegen der vorläufigen Bewilligung der erforderlichen Kredite zur Deckung der Ueberschreitung. Das ist der Anlaß der jetzigen summarischen Vorlage; das Weitere bleibt dem ordentlichen Landtage überlassen.

Es lag ja nahe, schon im jetzigen Stadium der Sache die Frage der Verantwortlichkeit anzuschneiden und so sind in dem Berichte des Eisenbahnausschusses schwere Vorwürfe erhoben gegen die Staatsregierung und gegen die Eisenbahnverwaltung wegen ungenügender Aufstellung der Kostenanschläge. Dabei ist dem Staatsministerium geradezu vorgeworfen, daß es nicht die genügende Autorität besitze, um die Eisenbahnverwaltung zur Hergabe sorgfältig bearbeiteter Kostenanschläge anzuhalten. Diesen Vorwurf muß ich auf das Entschiedenste zurückweisen. Wie aus den Ministerialakten jederzeit erwiesen werden kann, ist der Kostenanschlag vom Herbst 1893, welcher der Bauausführung zu Grunde gelegen hat, von der Großherzoglichen Eisenbahndirektion nach den speziellen Anweisungen des Staatsministeriums

genau und sorgfältig bearbeitet, und es ist derselbe beim Staatsministerium durch den Herrn Eisenbahnreferenten gründlichster Revision unterzogen worden. Eine technische Revision des Kostenanschlags konnte beim Staatsministerium nicht geschehen, weil demselben ein Beamter dafür damals noch nicht zur Verfügung stand. Es haben aber in meinem Auftrage zwischen dem Herrn Eisenbahnreferenten und den betr. Herren von der Eisenbahndirektion eingehende Erörterungen stattgefunden in Betreff derjenigen Punkte des Kostenanschlags, welche noch einer weiteren Klärung bedurften. Auch ist die Möglichkeit von Bauschwierigkeiten im Moor seinerzeit ausdrücklich zur Sprache gekommen, aber von dem technischen Dezernenten der Eisenbahndirektion der bestimmten Ansicht Ausdruck gegeben worden, daß solche Schwierigkeiten in erheblichem Maaße nicht zu beforgen seien, und wenn sie eintreten sollten, die für Erdarbeiten veranschlagten Kosten auch hierfür auf alle Fälle ausreichen würden. Demnach konnte die Staatsregierung kein Bedenken tragen, den sorgfältig bearbeiteten Kostenanschlag zur Ausführung zu genehmigen, und ich kann nicht anerkennen, daß in Betreff der Behandlung dieses Anschlags beim Staatsministerium irgend etwas versäumt worden sei und muß gegen einen solchen Vorwurf mich verwahren. Die Katastrophe, unter deren Eindruck wir heute stehen, ist über Oldenburg-Brake lediglich dadurch hereingebrochen, daß gewisse, nur von Technikern zu beurtheilende Voraussetzungen des Kostenanschlags sich schließlich als nicht zutreffend erwiesen haben, indem die Techniker der Eisenbahnverwaltung nach ihren Erfahrungen auf ähnlichem Terrain davon ausgehen zu dürfen glaubten, daß das Moor den Damm halten werde, was sich bei größeren Strecken thatsächlich nicht bewahrheitet hat. Ob diese Annahme vielleicht nicht von vorne herein eine gewagte war, ob es nicht nöthig gewesen wäre, weitere Terrainuntersuchungen vorzunehmen, als es thatsächlich geschehen ist, diese Frage lasse ich zur Zeit dahingestellt. Die beteiligten Beamten sind zur Rechtfertigung darüber aufgefordert und das vollständige Material soll in einer Denkschrift dem ordentlichen Landtage vorgelegt werden. Daß bei diesem Fehlschlag der technischen Beurtheilung der Bodenverhältnisse die Staatsregierung Mitschuld trage, muß ich aufs Entschiedenste bestreiten. In Betreff der Stellung des gegenwärtigen Eisenbahndirektors zur Sache bemerke ich noch, daß die Kostenanschläge von 1890 und 1892, welche die Grundlage des maßgebenden Kostenanschlags von 1893 bilden, zu einer Zeit aufgestellt worden sind, als der Eisenbahndirektor noch nicht im Amte gewesen ist und daß die Bearbeitung des Anschlags von 1893 stattfand einige Monate nach seinem Eintritt, zu einer Zeit, als er noch in der ersten Orientirung begriffen war und mit den örtlichen Verhältnissen noch nicht vertraut sein konnte. Deshalb kann dem Herrn Eisenbahndirektor in Betreff der Unterschätzung der Bauschwierigkeiten eine Verantwortung schlechterdings nicht imputirt werden.

Was das im Antrage 2 im Eisenbahnausschuß formulierte Mißtrauensvotum gegen mich angeht, so habe ich darüber Folgendes zu sagen. Selbstverständlich bin ich als Minister des Inneren verantwortlich und dem Landtage Auskunft schuldig über alle Vorgänge, welche innerhalb meines Geschäftskreises sich ereignen und es ist mir fern, dieser Ver-

antwortung mich zu entziehen oder dieselbe bemänteln zu wollen. Aber materiell kann doch diese Verantwortung sich nur auf Dinge erstrecken, für die ich überhaupt im Stande bin aufzukommen. Wenn in meinem Geschäftskreise Bau-techniker sich irren über die Tragfähigkeit einer bestimmten Bodenart für bestimmte Erdmassen, und darum handelt es sich in dem vorliegenden Falle, so bin ich dafür doch, glaube ich, kaum persönlich verantwortlich, auch wenn sich daraus unerwünschte finanzielle Konsequenzen ergeben, und wenn mir deshalb ein Mißtrauensvotum zugebracht wird, so kann ich das nicht für berechtigt halten und muß dagegen Verwahrung einlegen. Zugleich muß ich aber mit aller Entschiedenheit darauf aufmerksam machen, daß das Staatsministerium noch gar nicht in der Lage ist, das Material, welches zu ihrer und der Eisenbahnverwaltung Rechtfertigung dient, dem Landtage zur Prüfung vorzulegen und daß demnach ein abschließendes Urtheil über die Sache noch gar nicht möglich ist. Wenn es unter diesen Umständen der Eisenbahnausschuß auf sich genommen hat, ein Mißtrauensvotum gegen mich zu beantragen, so ist das seine Sache, daß aber der Landtag sich dazu sollte verstehen wollen, einem Minister, der 20 Jahre lang die nicht leichte Last des Eisenbahndepartements getragen und den der Landtag 20 Jahre lang, wie ich dankbar anerkenne, unterstützt hat, mit einem Mißtrauensvotum zu bedenken in einer Sache, die noch gar nicht spruchreif ist, das glaube ich nicht eher, als bis ich es erlebe.

In dem Bericht ist gesagt worden, daß die Staatsregierung offiziell erst Mitte December von der erheblichen Ueberschreitung Kenntniß erhalten hätte. Das ist nicht zutreffend. Diese Bemerkung kann sich nur darauf beziehen, daß erst damals festgestellt wurde, daß sich die Ueberschreitung auf die enorme Summe von 4—500 000 Mark belaufen würde. Daß wegen der Erdarbeiten Ueberschreitungen eintreten würden, war seit Mitte August bekannt, nur ließen sie sich noch nicht beziffern und wurden in solchem Betrage damals noch nicht erwartet. Damit habe ich dem Landtage gesagt, was ich zur Rechtfertigung der Staatsregierung und der Eisenbahnverwaltung zur Zeit zu sagen habe. Es ist mir überaus peinlich gewesen, dabei auch auf die Frage des mir zugeordneten Mißtrauensvotums eingehen zu müssen, aber wegen des sachlichen Zusammenhangs war das unvermeidlich. Für die weitere Vertretung der Vorlage werden die Herren Regierungskommissare eintreten, da ich den Landtag bei einer Verhandlung, welche meine Person anlangt, durch meine Gegenwart nicht zu beengen wünsche.

Abg. **Hoher**: Ich bemerke zunächst, daß sich im Ausschußberichte, Abklatsch Seite 51, ein Schreibfehler befindet. Es muß nicht heißen „die folgenden Vorlagen“ sondern „die Folge den Vorlagen“. Sie werden mir gestatten, daß ich ein berichtigtes Exemplar einreiche. Dann muß ich noch eine Berichtigung vornehmen bezüglich der der Vorlage in Anlage 3 beigegebenen Nachweisung. Sie enthält unter dem Titel „Grunderwerb und Nutzungsentanschädigung“ den Betrag von 66 000 *M.*, während hier 35 529 *M.* einzustellen waren. Diese 35 529 *M.* sind die anschlagsmäßigen Grunderwerbskosten, welche nicht den Gemeinden, sondern dem Baukonto als eigentliche, durch die Einführung der

Bahn Oldenburg-Brake in die Bahnhöfe Oldenburg und Brake veranlaßte Baukosten zur Last zu legen sind. Der Betrag von 66 000 *M.* bildet die Summe der für den Grunderwerb zur Bahn in der Landgemeinde Oldenburg zur Verfügung stehender Mittel, und zwar mit

1. 58 000 *M.* Beiträge der Interessenten in der Landgemeinde Oldenburg,
2. 2000 *M.* Beitrag der Landgemeinde Oldenburg und
3. 6000 *M.* Beitrag der Gemeinde Strückhausen (als Theil der von dieser dem Staate bewilligten 26 000 *M.* à fonds perdu).

Nach dem jetzigen Stande der Enteignung betragen dagegen die Grunderwerbskosten einschließlich zu berechnender Zinsen in der Landgemeinde Oldenburg 83 000 *M.* und zwar nach abgeschlossenen Verträgen 38 200 *M.*, für die im Enteignungsverfahren zu erwerbenden Grundstücke 40 050 *M.* und für Zinsen 4750 *M.* Dazu entstehen an Grunderwerbskosten in der Gemeinde Rastede durch Ankauf von Grundstücken zur Sandgewinnung 9000 *M.*, sodaß insgesammt 92 000 *M.* erwachsen und gegenüber den mit 66 000 *M.* verfügbaren Mitteln eine Mehrausgabe von 26 000 *M.* entsteht.

Nach dem Gesetze haben die Gemeinden der Staatsregierung den Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Hier hat man nicht dem Gesetze gemäß gehandelt, sondern die Staatsregierung hat für eine verfügbare Summe die Fertigstellung des Grund und Bodens selbst übernommen und dabei eine Einbuße von 17 000 *M.* gehabt. Würde man also streng nach dem Gesetz verfahren sein, so wäre die Ueberschreitung um 17 000 *M.* geringer gewesen. Die 9000 *M.* für den Ankauf des Grundstücks in Rastede muß man meiner Auffassung nach mit auf den Bau übernehmen.

Ich komme nun auf die Vorlage selbst. Ich muß zunächst bemerken, daß, wenn ich der Stimmung des Landes hätte den richtigen Ausdruck geben wollen, ich lange nach passenden parlamentarischen Ausdrücken hätte suchen müssen. Man kann im Lande nicht verstehen, daß bei unseren kleinen Verhältnissen sich derartige unliebliche Sachen in so kurzer Zeit wiederholen können. Man sagt, daß bei uns nicht alles so ist, wie es sein muß, und ist dazu vollständig berechtigt, nach meiner Ansicht. Den Grund dafür finde ich darin, daß das Staatsministerium von dem Einfluß, den es im Interesse des Landes auf die Eisenbahnverwaltung haben muß, im Laufe der Jahre immer mehr und mehr eingebüßt hat. Ich gebe zu, daß in den letzten Jahren Versuche gemacht sind, diesen Einfluß wieder zu gewinnen, aber bekanntlich ist es nicht leicht, einen verlorenen Posten wieder zu erobern. Der Landtag ist in dieser Beziehung entschieden weitsichtiger gewesen als die Staatsregierung. In der richtigen Voraussetzung, daß der Minister die Uebersicht über das immer umfangreicher werdende Eisenbahnwesen mit der Zeit verlieren müsse, hat der Landtag seiner Zeit die Anstellung des Eisenbahnreferenten und auch des technischen Hilfsbeamten angeregt und verlangt. Aber Sie wissen alle, wie ablehnend der Minister sich dagegen verhielt und mit welchem Widerstreben

die Regierung schließlich diesen Anregungen Folge geleistet hat. Man sollte es kaum für möglich halten, daß so kurze Zeit nach den unerquicklichen Ereignissen von 1892/93 entgegen dem so äußerst bestimmt ausgesprochenen Willen des Landtags und den Versprechungen der Regierung, wieder Kostenanschläge in einer solch nachlässigen Weise aufgestellt worden. Meine Herren, wo bleibt da das Bewilligungsrecht des Landtags, wenn mit den Geldern des Landes so verfahren wird? Was hätten wir mit den 600 000 *M.* oder dem größten Theil der Summe an anderer Stelle Gutes leisten können! Wir sind es nach meinem Dafürhalten dem Lande und dem Ansehen des Landtags schuldig, dafür zu sorgen, daß hier Wandel geschaffen wird. Der erste Kostenanschlag war aufgestellt von einem Vermessungsbeamten, allerdings war er von einem technischen Beamten nachgesehen. Es war im Oktober 1893, wie er der Staatsregierung vorgelegen hat. Wie dann eine Herabminderung der ganzen Kosten in Anregung gebracht war, hatte man im Handumdrehen einen zweiten Anschlag fertig, der Anfang November schon vorgelegt wurde. Daß so rasch Kostenanschläge aufgestellt werden, daß Untersuchungen des Bodens nicht stattgefunden haben, das sind so schwerbelastende Thatsachen, daß ich dem nichts hinzuzufügen habe. Der Herr Minister verwahrt sich gegen den im Bericht enthaltenen Vorwurf, daß die Staatsregierung den Organen der Eisenbahnverwaltung gegenüber nicht die erforderliche Autorität hätte, ich muß aber diesen Vorwurf aufrecht erhalten, denn wenn die Staatsregierung diese Autorität besäße, würde man garnicht gewagt haben, bei dem Bau der Bahn in einer so wenig gewissenhaften Weise vorzugehen. Weil die Staatsregierung stets den Anregungen des Landtages, dem Minister den erforderlichen Einfluß auf unser Eisenbahnwesen zu sichern, widerstrebt hat, ist sie auch materiell verantwortlich für die gemachten Fehler. Wenn der Herr Minister sagt, daß Bau Schwierigkeiten im Moor zur Sprache gekommen sind, so verstehe ich das nicht. Ich berufe mich auf die Ausschußmitglieder, wenn ich behaupte, daß Herr Regierungsrath Becker selbst geäußert hat, das Ministerium hätte doch nicht wissen können, daß Untersuchungen des Moores nicht stattgefunden hätten. Der Herr Minister hat ferner geäußert, daß es im Ausschußberichte nicht richtig sei, wenn es darin heiße, daß officiell erst im December vorigen Jahres das Ministerium Mittheilungen von den Bau Schwierigkeiten im Moore und von den erheblichen Kostenüberschreitungen bekommen hätte. Auch hierin berufe ich mich auf meine Herren Kollegen im Ausschuß. Der Herr Regierungskommissar hat ausdrücklich betont, daß erst im December 1895 der Regierung officiell Mittheilung davon gemacht sei. Ich erinnere mich noch, daß Herr Präsident v. Mühlenfels gesagt hat, daß er selbst erst nach seiner Rückkehr von seinem Urlaub davon etwas erfahren habe; das ist im Juli oder August gewesen. Wenn der Herr Minister sodann Veranlassung nimmt, den jetzigen Eisenbahndirektor in Schutz zu nehmen, so stimme ich ihm bei. Auch ich bin der Ansicht, daß Herr Präsident v. Mühlenfels an der Sache keine Schuld hat. Er kam damals neu in die Verhältnisse herein und war gezwungen, sich auf seine Mitarbeiter zu verlassen. Wie leicht wäre diese Moorstrecke zu umgehen gewesen, wenn man die Bahn

etwas weiter an den bewohnten Ort gelegt hätte! Das wäre auch im Interesse der Bahn selbst gewesen. Die meisten von Ihnen haben die Bahn befahren und geben mir gewiß Recht, wenn ich sage: Der Bahnhof Oldenbrok liegt in einer Wüste. In 200 Meter Entfernung sieht man zwei einsam gelegene Häuser, 2 bis 3 Kilometer weiter habe ich kein Haus gesehen. Wie da ein Verkehr entstehen soll, ist mir ungreiflich, es sei denn, daß man dort ein Moorbad anlegen will (Heiterkeit). Ich möchte anregen, dort überhaupt keinen Bahnhof zu errichten, und daß auch die Großherzogliche Staatsregierung zu dem Verkehr auf dieser Station kein Vertrauen hat, das geht daraus hervor, daß Pflasterungsarbeiten für die Zufuhrstraße bei dieser Station nicht vorgesehen sind. Man wird also mit dem Wagen nach der Station überall nicht hinkommen können (Heiterkeit). Es ist nicht zu verkennen, daß die Kalamität, in welcher wir uns jetzt befinden, zum großen Theil mit zurückzuführen ist auf die unglückliche 10 %ige Vorbelastung, zu der die Gemeinden herangezogen werden. Und ich muß sagen: Bestände diese Vorbelastung, der der Landtag, allerdings schweren Herzens zugestimmt hat, nachdem vom Ministerium erklärt wurde, daß Bahnen ohne diese Vorbelastung nur soweit gebaut werden sollten, als Ersparnisse vorhanden seien, nicht, so würden wir viel Geld gespart haben. Wir hätten dann ein vernünftiges Netz der Vareler Ringbahn bekommen, das leidliche Erträge brächte, während es jetzt dauernd große Zuschüsse verlangen wird und wir hätten auch bei dieser Bahn $\frac{1}{2}$ Million erspart; 175 000 *M.* betragen die Zuschüsse der Gemeinden bei dieser Bahn und 600 000 *M.* sind die Mehrkosten, die bis jetzt entstanden sind, und glauben Sie nicht, daß die Sache damit abgeschlossen ist.

Ich wende mich nun zu dem Antrag 2 und bemerke, daß der Eisenbahnausschuß anfänglich einstimmig der Ansicht war, den geforderten Betrag abzulehnen. Das wäre die richtige Antwort auf die Vorlage der Staatsregierung gewesen. Aber mit Rücksicht auf die beteiligten Gemeinden und auf die nördlich von Brake gelegene Landschaft hat man davon Abstand genommen und die Bewilligung beantragt. Wir sind der Ansicht, daß man die Bahn nicht wie sie jetzt ist, liegen lassen kann, daß sie vielmehr in betriebs sicherem Zustande hergestellt werden muß. Meine Herren, der Antrag *Nr.* 2 ist eine nothwendige Folgerung der Ausführungen des Eisenbahnausschusses der 2. Versammlung des 24. Landtags, als es sich um die Ueberschreitungen des Erneuerungsfonds handelte. Wir haben damals gesagt, daß, wenn die Staatsregierung nicht ihren ganzen Einfluß aufböte, damit die Pläne und Kostenanschläge der Eisenbahnverwaltung auf das Sorgfältigste ausgearbeitet würden, der Landtag den Vorlagen der Staatsregierung über Eisenbahnsachen kein Vertrauen mehr entgegenbringen könne. Das ist nach meinem Dafürhalten jetzt eingetroffen, eine Besserung ist nicht eingetreten, ich wenigstens kann keine konstatiren. Einerseits finden Ueberschreitungen, andererseits Ersparnisse statt in einem Umfange, der über das zulässige Maas weit hinausgeht. Gewisse Ueberschreitungen und Ersparnisse sind nicht zu vermeiden, darin gebe ich Herrn Eisenbahndirektionspräsidenten v. Mühlensfeld Recht, aber mangelhafter ist wohl noch kein Kostenanschlag aufgestellt als der über diese

Bahn. Da keine Besserung eingetreten ist, so bin ich der Ansicht, daß das Staatsministerium nicht so bemüht gewesen ist, wie es der Landtag verlangen konnte, um solche Ueberschreitungen zu verhindern. Deshalb und weil die Staatsregierung stets den Bemühungen des Landtags gegenüber, dem Ministerium die Uebersicht zu erleichtern und seinen Einfluß im Eisenbahnwesen zu stärken, ablehnend verhalten hat, trifft auch die Regierung um so mehr die Schuld.

Ich muß nun noch mit wenigen Worten auf die Schlussbemerkung des Berichtes kommen, welche die Ansicht des Herrn Abg. Roggemann wiedergiebt. Meine Herren, was bei derartigen Denkschriften herauskommt, namentlich wenn die Sache auf die lange Bank geschoben wird, das haben wir gesehen, als es sich um die Angelegenheit Borrman handelte. Da sollte auch eine Denkschrift kommen, welche die Verhältnisse darlegte; der Landtag beschloß, die Staatsregierung aufzufordern, Untersuchungen darüber anzustellen, inwieweit Borrman zur Verantwortung zu ziehen sei. Und welches Resultat haben wir gehabt? Die Sache ist im Sande verlaufen, obgleich man wußte, daß Borrman eine große Schuld traf. Wir müssen verhindern, daß Aehnliches wieder geschieht und sich die gegenwärtige Angelegenheit wieder so im Sande verläuft. Ich bitte Sie demnach, die Anträge des Ausschusses anzunehmen.

Regierungsrath **Becker**: Meine Herren, gestatten Sie mir vor Eintritt in die Debatte eine kurze Bemerkung zu den Darlegungen in Berichte des Eisenbahnausschusses bezw. zu den Ausführungen des Herrn Berichterstatters, die meines Erachtens in einigen Punkten einer Berichtigung oder vielmehr einer Erläuterung bedürfen, um ein genaues Bild von der geschehenen Kosten-Veranschlagung für die Strecke von Oldenburg nach Brake geben zu können. Auf Grund der im Berichte des Eisenbahnausschusses zutreffend geschilderten Vorgänge wurden der Staatsregierung Ende Februar 1893 von der zweiten Versammlung des 24. Landtags zur Erbauung einer Eisenbahn von Oldenburg nach Brake 1 750 000 *M.* bewilligt mit dem Ersuchen, vor Feststellung des endgültigen Kostenanschlages mit den beteiligten Gemeinden wegen der Uebernahme der gesetzlichen Vorbelastungen zu verhandeln. Dies geschah, nachdem die Eisenbahndirektion inzwischen auf eine Verfügung des Staatsministeriums vom 9. Juni 1892, welche eine sehr eingehende Veranschlagung der Grunderwerbs- und Baukosten an der Hand specieller Direktiven vorschrieb, berichtet hatte, daß hierzu die bisherigen Veranschlagungen eine völlig genügende Grundlage bilden würden. Es wird einzelnen Herren bekannt sein, daß den Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden eine Besprechung mit den Amtshauptmännern der Kemter Oldenburg, Brake und Elsfleth sowie dem Oberbürgermeister der Stadt Oldenburg, auch noch auf Wunsch eine Interessenten-Versammlung vorherging, um die Wünsche, die über die Linienführung herrschten, zu klären. Man kam bald dahin und mußte sich überzeugen, daß, wenn man von Oldenburg nach Brake bauen wollte, man den Wünschen Strüchhausens bezw. Oelgönnes auf Ablenkung nach Norden Rechnung tragen mußte, während man sich sagen durfte, daß bei der Führung der Bahn über Loy, wo

hauptsächlich die Kosten für Erdarbeiten entstehen sollten, wohl noch eine andere Linie gefunden werden könne. Nach Klärung der Verhältnisse erging sodann im Mai 1893 das Ersuchen des Staatsministeriums an die Aemter und den Stadtmagistrat zu Oldenburg zur Einleitung der Verhandlungen mit den Gemeinden, nachdem durch Benehmen mit der Eisenbahn-Direktion festgestellt war, daß die vom Landtage bewilligten Baumittel reichen würden, wenn die zu Gunsten Strückhausens und Ovelgönnes gewünschte Abweichung von der bisherigen s. g. rothen Linie zur Ausführung gelangen würde und von den Grunderwerbskosten in der Gemeinde Brake der Betrag von 27 000 M., welche eigentliche Baukosten repräsentirten, aus den Baumitteln zu bestreiten wäre. Dabei stand die Linienführung bei Loy noch aus. Die Terrainschwierigkeit im Moore bei der Ablenkung der Linie nach Strückhausen und Ovelgönne wurde beredet und dabei seitens der Eisenbahn-Direktion erklärt, daß in technischer Beziehung gegenüber der ursprünglichen Route kein Unterschied obwalte.

Das Ergebnis der Verhandlungen mit den Gemeinden war schließlich, daß die Erbauung der Bahn von Oldenburg nach Brake als gesichert angesehen werden durfte, wenn außer der Abweichung zu Gunsten Strückhausens und Ovelgönnes bei Loy eine gegenüber der s. g. rothen Linie um rund 100 000 M. billigere, von der Gemeinde Rastede gewünschte s. g. braune Linie zur Ausführung gelangte. Hierfür mußte nach den bisherigen Veranschlagungen die bewilligte Summe von 1 750 000 M. reichen, und konnte das Staatsministerium daher nur überrascht sein, als auf seine, die genaue Veranschlagung der jetzt rund 31,8 km langen Linie vorschreibende Verfügung vom 4. August 1893 die Eisenbahn-Direktion Mitte October 1893 einen Kostenanschlag vorlegte, welcher mit einem Gesamt-Aufwande von 1 870 000 M. abschloß. Die Höhe dieses Anschlages wurde begründet insbesondere mit der Höhe der Kosten, die das nicht entwässerte Moor verursachen würde, bezw. mit den Ansprüchen der Sielachten. Es ist daraufhin, da das Staatsministerium nach den bisherigen Verhandlungen den Wunsch haben mußte, daß man mit den bewilligten Mitteln ausreiche, sofort eine Verfügung an die Eisenbahn-Direktion erlassen, welche im Wesentlichen zur Erwägung aufgab, ob sich nicht die Vergebung der sämtlichen Erdarbeiten auf der Strecke an einen Privat-Unternehmer empfehle, weil gerade in der Ermittlung der Kosten für die Erdarbeiten im Moore die Schwierigkeit beruhen sollte. Das Staatsministerium glaubte, daß der Bau der Bahn alsdann billiger, auch die Bauzeit kürzer sein werde, so daß sich noch weitere Vortheile ergeben würden.

Es wurde auch betont, man möchte nicht unter Einschränkung der Bauwerke bezw. Betriebs-Einrichtungen von einzelnen Positionen Abstreichungen machen, da man als ziemlich sicher annehmen kann, daß die abgestrichenen Kosten schließlich doch im Betriebe zu leisten sind. Auf diese Verfügung hin fanden dann — ich war selbst Regierungs-Kommissar — mündliche Verhandlungen mit der Eisenbahn-Direktion statt. Diese machte nun gegen die Vergebung der Erdarbeiten Bedenken geltend, sie glaubte in Regie billiger arbeiten zu können und meinte, daß auf ihre Veranschlagung hin von einer Vergebung der Erdarbeiten, wie vom Staats-

ministerium gewünscht, abgesehen werden könne. Dagegen schlug die Eisenbahn-Direktion einige Abstriche vom Kosten-Anschlage vor, ohne dadurch, wie sie sagte, in irgend nennenswerther Weise die Ausrüstung und Leistungsfähigkeit der Bahn zu beschränken. Es sind dies keine gewaltigen Abstrichungen, wie es vielleicht den Anschein haben könnte. Es wurde vorgeschlagen: 1. Durch Einschränkung der Kreuzungslängen auf den Bahnhöfen Eghorn, Meerkirchen und Strückhausen von 500 m auf 350 m, so daß immer noch volle Züge mit 80 Achsen kreuzen können, 12 000 M. 2. Durch Ersatz der auf den Stationen vorgesehenen Pflasterung der Zufuhwege durch festen und genügenden Schlackenbelag = 30 000 M. abzusetzen. Ich möchte gleich hier eine Bemerkung des Herrn Berichterstatters heranziehen, die auf die „Dase in der Wüste“: Oldenbrok hinzielt mit dem Bemerkten, dort, wo es gerade nötig gewesen, seien überhaupt keine Pflasterungen vorgesehen. Ich kann darauf kurz erwidern, dort waren Pflasterungen nicht erforderlich, denn Oldenbrok ist ein Haltepunkt, also für Personen- und nicht für Güter-Verkehr bestimmt. 3. Wurde vorgeschlagen, durch die bereits verfügte Streichung des Betrages für Remunerationen: 5000 M., durch Weglassung der Bedeckung des auf dem Bahnhofe Oldenburg zu errichtenden Bahnsteigs 7000 M., durch die bereits in Aussicht genommene Ermäßigung der Bauzinsen 24 000 M., durch Weglassung der vorgesehenen neuen Signale, die durch vorhandene hölzerne Signalmasten ersetzt werden könnten, 4700 M., durch Wegfall des Betrages für Eröffnungsfeierlichkeiten 1500 M., durch Erzielung geringerer Beförderungskosten der gewonnenen Erdmassen 8000 M. und durch Streichung auf der Position „Insgemein“ 7800 M., insgesamt also 100 000 M. abzusetzen. Diese Absetzungen acceptirte das Staatsministerium und hatte dasselbe nun mit der Summe, die der Landtag bewilligt hatte, unter Hinzurechnung des Zuschusses der Gemeinde Strückhausen die Baugelber zur Verfügung.

So ist der Kosten-Anschlag für die Bahn Oldenburg-Brake zu Stande gekommen.

Ich möchte nun noch, abgesehen von dem durch meine Ausführungen bereits berichtigten Punkte auf Seite 45 des Abklatsches des Ausschuß-Berichtes (— 1. Abs. —) bemerken, daß auch die Aeußerung in dem Berichte Seite 46 des Abklatsches:

„Nachdem die Trace durch den damit beauftragten Vermessungsbeamten festgestellt ist, hat bis zur Aufstellung des letzten Kostenanschlages eine Begehung der Strecke, weder durch den technischen Decernenten, der diesen Kostenanschlag ausgearbeitet hat, noch durch den für die Oberleitung des Baues in Aussicht genommenen Beamten stattgefunden.“

einer Erläuterung dahin bedarf, daß der technische Decernent und der für die Oberleitung des Baues in Aussicht genommene Beamte die Strecke allerdings vor Aufstellung des Kosten-Anschlages nicht begangen haben, ersterer nicht, weil er krank war, daß aber der inzwischen in den Dienst der Eisenbahn-Verwaltung eingetretene Preussische Regierungsbaumeister, der auch den Kosten-Anschlag auf der Grundlage des Kosten-Anschlages von 1892 aufgestellt hat, vorher die Strecke begangen hat.



Um eine ganz richtige Grundlage für die Debatte zu geben, muß ich noch einige andere Punkte des Ausschuß-Berichtes berühren. Auf Seite 46 des Abklatsches desselben ist gesagt — und dies ist eine Aeußerung von mir, sie ist auch korrekt wiedergegeben:

„Messungen und Untersuchungen des Moores, namentlich auch in Bezug auf die Entwässerung desselben, haben weder vor, noch während, noch unmittelbar nach Aufstellung des letzten Kostenanschlages vom November 1893 stattgefunden.“

Ich muß nur hinzufügen: Das ist richtig mit der Maßgabe, daß, nachdem die Verfügung des Ministeriums zur Ausführung des Baues im December 1893 an die Eisenbahn-Direktion ergangen war, der zur Bauleitung ausersehene Beamte mit dem Beamten, der früher die Kosten veranschlagt hatte, die Strecke begangen und Bohrungen angestellt hat, um die Tiefe des Moores zu erforschen. Diese Ergebnisse sind nachher in die öffentlich auszulegenden Karten eingetragen.

Gegen die Ausführungen im Ausschuß-Berichte dahin, daß die Eisenbahn-Verwaltung sich bei der Ueberbauung eines 11 m tiefen, s. g. schwimmenden Moores nicht auf Erfahrungen stützen könne, die mit 4—6 m tiefem entwässerten Moore gemacht seien, wird seitens der Eisenbahn-Direktion bemerkt, daß die Strecke Hude-Berne auch jetzt noch kein entwässertes Moor aufweise und daher der Stützpunkt ihrer Erfahrung richtig gewählt sei. Hinsichtlich der Bemerkung im Ausschuß-Berichte — Seite 47 des Abklatsches am Ende — daß die Thatfachen offiziell erst Mitte December 1895 dem Staatsministerium bekannt geworden sind, habe ich zu erklären, daß diese Mittheilung von mir kommt. Ich habe damit sagen wollen, daß die Ueberschreitungen in diesem erheblichen Maße erst um diesen Zeitpunkt bekannt geworden sind. Ich glaube, es ist von Herrn Präsidenten v. Mühlenfels erklärt worden, gleich nach seiner Rückkehr vom Urlaube habe er von den Ueberschreitungen gehört. Das sind Ueberschreitungen, die dem Staatsministerium schon im August 1895 bekannt wurden und die sich auf Erdarbeiten bezogen. Da wurde berichtet, daß nicht Ersparnisse erzielt seien, was man gehofft hatte, sondern daß man infolge Buschpflanzungen eine Ueberschreitung zu gewärtigen hätte, aber den ganzen Bedarf nicht übersehen könne und ein Bericht in Aussicht gestellt wurde. Dieser wurde im Januar dieses Jahres erstattet und darauf sind vom Staatsministerium sofort die weiteren Maßregeln getroffen. Es wurden genaue Bohrungen angeordnet, um die Tiefen des Moores und die Art desselben sowie das Profil des Bahnkörpers im Moore festzustellen und zu übersehen, welche Kosten etwa noch entstehen würden.

Endlich bemerke ich noch: wenn im Ausschuß-Berichte gesagt ist — Seite 50 des Abklatsches — ob noch weitere Aufwendungen für die Befestigung des Bahndammes erforderlich seien, ließe sich nach einer Aeußerung des Regierungs-Kommissars nicht übersehen, auf den anderen Positionen seien aber weitere Ueberschreitungen ausgeschlossen, so werde ich dies wohl dahin verstehen dürfen, daß möglicherweise nach Erstellung der Abrechnungen wohl geringe Abweichungen stattfinden können.

Zum Schlusse habe ich noch die Bemerkung des Herrn Berichterstatters wegen der Hergabe des Grund und Bodens in der Landgemeinde Oldenburg zu erörtern, soweit sie vielleicht einen Vorwurf dahin enthalten sollte, daß die Staatsregierung den gesetzlichen Bestimmungen nicht gefolgt wäre.

Es ist im Gesetze vom 13. März 1891 ausgesprochen, daß zu den gesetzlichen Vorbelastungen außer den 10% der Baukosten die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens gehört. Mit der Hergabe des Grund und Bodens in der Landgemeinde Oldenburg war es nun so: Der Gemeinderath verhielt sich ablehnend, er wollte nicht einmal, um dem Staate gegenüber als Körperschaft zu gelten, den Grund und Boden übernehmen, wenn ihm durch baare Beiträge, sowie durch unentgeltliche Ueberlassung des Grund und Bodens die gesammte Anschlags-Summe von 75 000 M. zur Verfügung gestellt würde. Bei den weiteren Verhandlungen suchte man daher die Grunderwerbskosten anderen Gemeinden aufzuerlegen, aber keine wollte dafür aufkommen. Dann ist wieder mit der Landgemeinde Oldenburg angeknüpft worden und dann hat sie sich bereit erklärt, die unentgeltliche Bereitstellung des Grund und Bodens in ihrem Bezirke mit der Maßgabe zu übernehmen, daß sie nicht weiter hafte als 2000 M. über die veranschlagte Summe. So hatte man 2000 M. und den Grund und Boden zum Theil durch baare Leistungen zum Theil durch unentgeltliche Hergabe. Außerdem hatte man den Zuschuß der Gemeinde Strüchhausen, welche 26 000 M. gab. Man war nach alledem der Meinung, daß nach den Veranschlagungen, die vorher stattgefunden hatten, eine Ueberschreitung gar nicht denkbar sein würde. Wenn diese trotz aller Erwartungen stattfindet, und hier jetzt gesagt wird, sie betrage 17 000 M., so ist darin irgend ein Vorwurf gegen die Regierung nicht enthalten, denn sie hat alles gethan, um die gesetzliche Bestimmung zu sichern. Ob diese Ueberschreitung nun aber auch thatsächlich herauskommt, das bleibt dahingestellt; die Summe ist angenommen nach dem bisherigen Stande der Enteignung.

Ich darf mich zunächst wohl hierauf beschränken und vielleicht das weitere dem Verlaufe der Debatte vorbehalten.

Eisenbahndirektionspräsident **von Mühlenfels**: Obgleich der Herr Berichterstatter die mich sehr erfreuende und beruhigende Erklärung abgegeben hat, daß man mich nicht verantwortlich mache für die Dinge, die vorgekommen sind, und obgleich Seine Excellenz der Herr Minister die Güte gehabt hat, eine ähnliche Erklärung abzugeben, so können Sie es mir doch nicht verargen, wenn ich mich bis zu einem gewissen Grade verantwortlich fühle für das, was vorgekommen ist, und wenn ich es nicht anders auffassen kann, als daß gewisse Vorwürfe, die im Berichte ausgesprochen sind, auch meine Leitung des Unternehmens treffen; und Sie werden mir deshalb erlauben, daß ich diesem Vorwurfe mit der Entschiedenheit entgegentrete, welche mir ein sehr gutes und ruhiges Gewissen und das Bewußtsein giebt, daß ich im Laufe dieser drei Jahre bis an die Grenze meiner Kräfte bemüht gewesen bin, allen Unordnungen im Eisenbahnwesen zu steuern und die Sache so gut zu führen, wie es möglich ist. Wenn der Bericht, der vom Ausschuß verfaßt ist, in die Hände eines Dritten kommt und es wird darin gesagt:

quantumvis & gaudet VXX. stibit

„Nach Ansicht des Ausschusses muß die Großherzogliche Staatsregierung nicht den für ihre Autorität erforderlichen Einfluß auf die ihr unterstellten Organe der Eisenbahnverwaltung besitzen“ — zu diesen Organen gehöre ich doch in allererster Linie —, „da es sonst undenkbar ist, daß bis zu einem solchen Maße die Vorsicht außer Acht gelassen wird, die einem gewissenhaften Beamten obliegt, wenn es sich um die Verwendung von Geldern des Landes handelt“.

so kann er sich gar nicht anders denken als: das ist Sache des Eisenbahndirektors. Ich will ja eine gewisse Verantwortlichkeit hier übernehmen, insofern es möglich ist; ich fühle mich verantwortlich, ich bestreite durchaus nicht, daß Fehler vorgekommen sind, das ist zweifellos, bei der Veranschlagung, insofern als sie von technisch unrichtigen Voraussetzungen ausgegangen ist, und ferner insofern, als wir, da die Sache schon in Ausführung war, uns immer noch im Glauben befunden haben, wir würden mit den bewilligten Mitteln reichen. Was nun aber die technischen Voraussetzungen anbetrifft, so muß ich zu meinem Bedauern noch einmal zurückkommen auf die Ausführungen in Bezug auf die Schuldfrage, welche im Berichte enthalten sind. Schon von Herrn Regierungsrath Becker ist ausgeführt worden, daß die Trace begangen worden ist von einem vermessungstechnischen Beamten, der übrigens sehr erfahren war in Veranschlagungen und Jahre lang darin gearbeitet hat, ferner von dem mit dem Bau beauftragten Regierungsbaumeister, und daß sie nicht begangen werden konnte durch den oberleitenden Techniker, weil der krank war. Unmittelbar nachdem ist die Oberleitung einem Beamten übertragen worden, der bis dahin hier den Ruf hatte, daß er gut und billig baue und der die billigste Bahn in ganz Deutschland hergestellt hat, die Strecke Essen-Löningen. Da hat sich dieser Beamte mit aller Energie den Einzelheiten der Sache gewidmet und hat auch Peilungen im Moor gemacht. Er hat sich geirrt allerdings, es ist ein technischer Fehler vorgekommen, er hat die Tragfähigkeit des Moores überschätzt und hat geglaubt, es würde halten. Die Techniker der Eisenbahnverwaltung sagen noch jetzt, es sei nicht möglich, ein sicheres Urtheil zu gewinnen, bevor man nicht die Dämme schütte. Ich kann Ihnen das Ergebnis der Peilungen, die vorgenommen worden sind, hier vorlegen; sie sind eingetragen in die Karte. Die Voraussetzungen, von denen ausgegangen wurde in Bezug auf das Nachgeben des Moores, haben sich nicht als richtig erwiesen, doch wäre das zunächst noch nicht so schlimm gewesen, denn erhebliche Reserven in den Anschlägen waren vorhanden. Aber das Moor ist an verschiedenen Stellen gebrochen, und es ist sehr möglich, das will ich nicht leugnen, daß ein technischer Fehler vorliegt. In dieser Beziehung wird die Denkschrift, die vorgelegt werden soll, die nähere Erörterung zweifellos enthalten. Aber in Schutz nehmen möchte ich auch diesen vielleicht in allererster Linie verantwortlichen Beamten gegen den Vorwurf, der ihm hier gemacht wird, daß von ihm nicht gewissenhaft gehandelt worden sei. Es mag sein, daß seine technische Fähigkeit für so schwierige Aufgaben nicht ausreichte, das ist möglich. Ich will das nicht aussprechen, aber ich stelle es als möglich hin. Aber gewissenhaft gehandelt hat er. Er hat das Moor untersucht, er hat alles

gethan, was er konnte, und hat nach Maßgabe seiner Kenntnisse geglaubt, den Anschlag aufrecht erhalten zu können. Noch vom September 1894 liegt ein Anschlag von ihm vor, genau mit derselben Summe von 1 750 000 M., auf Grund dessen er sowohl wie der unter ihm huleitende Regierungsbaumeister bestimmt glaubten, den Bau ausführen zu können. Es ist gesagt worden, wie es möglich sei, daß solche Dinge vorkommen. Ich kann mich nur darauf berufen, daß Ueberschreitungen von Moorflächen gewiß zu den schwierigsten Dingen des Eisenbahnwesens gehören. Obgleich ich nicht selbst Techniker bin, so sind mir doch viele Fälle bekannt, in denen gerade da, wo Eisenbahnen über Moore gehen, Ueberraschungen vorgekommen sind. Erst neuerdings ist das bei der so überaus gewissenhaften preussischen Eisenbahnverwaltung auf der uns nahe liegenden Strecke von Geestmünde nach Cuxhaven eingetreten. Die berechneten Massen haben nicht entfernt ausgereicht und die Betriebseröffnung hat wesentlich hinausgeschoben werden müssen. Man kann vielleicht sagen: wir hätten gerade deshalb um so gewissenhafter untersuchen müssen. Das kann man jetzt sagen. Die leitenden Techniker haben aber bestimmt geglaubt nach ihren Erfahrungen, die sie bei Sandkrug und Neuenkoop gesammelt haben, wo überall die Eisenbahn über 4—6 m tiefe Moorstrecken geht und nicht durch entwässertes Moor — erst vor zwei Jahren ist ein Wärterhaus eingesackt, weil es auf Moorboden stand —, sie haben also geglaubt, es würde halten. Nun ist gesagt worden: wenn man vorher gewußt hätte, daß diese Bahn solche ungeheure Summen verschlingen würde, würde man sie anders gebaut haben. Ich möchte in dieser Beziehung bemerken, daß für die Eisenbahnverwaltung wenigstens die Punkte Loy, Großenmeer, Strückhausen und Delgönne feststanden. Die Moorrutschungen und die theuersten Arbeiten sind hauptsächlich zwischen Loy und Großenmeer vorgekommen, auf einer Strecke, die schon vor meinem Amtsantritte vollständig feststand, und ich glaube nicht, daß es je die Absicht gewesen sein würde, die Bahn anders als über Großenmeer zu legen. Nach Strückhausen geht sie auf schnurgerader Linie, die ersten 2 km noch auf schwieriger Strecke, die ganz besonders theuer geworden ist durch Buschpäckungen, und dann durch Hochmoor, von dem hier in der Karte, von der im Berichte die Rede ist, nichts verzeichnet steht. Diese Karte ist dem huleitenden Beamten später bekannt geworden, nach Aufstellung des Anschlages. Sie bezieht sich auf das staatliche Hochmoor, während die Bahn gerade durch private Flächen geht. Ich bitte zu bedenken, daß auch noch andere Dinge mitgewirkt haben, vor allem die außergewöhnlichen Ansprüche der Sielachten, durch die wir genöthigt wurden, eine Menge Bauwerke ganz anders zu machen, als sie veranschlagt waren. Ferner hat der Grunderwerb in der Landgemeinde Oldenburg mehr verschlungen als veranschlagt war. Sie sagen nun schließlich: diese Bahn ist sehr theuer geworden. Gewiß, aber ich möchte bitten zu bemerken, daß sie immerhin viel billiger ist als andere, die in Oldenburg gebaut sind und die durch viel einfachere Gegenden gehen. Sie ist um 5000 M. das Kilometer billiger, wenn ich die Grunderwerbskosten bei Seite lasse, als die Bahn Oldenburg-Quakenbrück, und auch wenn wir die jetzige Nebenbahn als Vollbahn ausrüsteten, würden diese Kosten nicht erreicht

werden. Im Uebrigen können Sie sicher sein, daß Sie an dieser Bahn noch Ihre Freude erleben werden, insofern als sie dem Lande einen Verkehr zuführt, weit über das hinausgehend, was für die Verzinsung nöthig ist. Die erste Frucht haben Sie deutlich vor Augen in dem Vertrag mit dem Nordenhamer Fischereihafen. Es werden weitere Früchte folgen. Von Nordenham wird der Verkehr nach Rheinland und Westfalen sich mehr nach dieser Linie ziehen. Sie werden erleben, daß sie eine durchaus gute, vielleicht glänzende Rentabilität aufweist.

Ich bin zu Ende. Ich will vor allem die mir unterstellten Beamten in Schutz nehmen gegen den Vorwurf der Gewissenlosigkeit, und bitte Sie zu bedenken, daß, wie die Dinge liegen, Naturereignisse eingetreten sind, die vielleicht hätten vorausgesehen werden können, daß aber nicht gesagt werden kann, daß von einem einzelnen Beamten die Vorsicht nach Maßgabe seiner Kräfte außer Acht gelassen worden ist, und damit fällt von selbst das Mißtrauen, das Sie dem Großherzoglichen Staatsministerium aussprechen zu müssen glauben.

Abg. **Hoher**: Wenn ich zunächst an die letzten Worte des Herrn Eisenbahnpräsidenten anknüpfe, so bemerke ich, daß es sich heute nicht um die Frage der Zweckmäßigkeit der Bahn handelt, denn hätten wir sie nicht für zweckmäßig gehalten, so würden wir sie seiner Zeit nicht bewilligt haben. Es handelt sich um die Vorgänge beim Bau, und wenn der Herr Eisenbahnpräsident sagt, daß man gewissenhaft vorgegangen sei bei der Aufstellung des Kostenanschlags, so bestreite ich das; es war nicht der Fall, denn wäre man gewissenhaft vorgegangen, dann hätte man vorher Untersuchungen des Moores anstellen müssen. Es sind die eigenen Worte des Herrn Regierungsraths Becker, daß weder vor, noch während, noch nach Aufstellung des letzten Kostenanschlags Untersuchungen stattgefunden haben. Ich berufe mich da auf meine Herren Kollegen im Ausschuß. Die Untersuchung des Moores war um so mehr nöthig, als vom Herrn Eisenbahnpräsidenten selbst zugegeben worden ist, daß es schwer sei, Moorflächen zu überschreiten. Wenn man die Schwierigkeiten in der Ueberschreitung von Mooren kannte, mußte man das Moor auch untersuchen. Die Karte über das staatliche Hochmoor war dem Eisenbahndirektor unbekannt, und meines Wissens überschreitet die Bahn einen Theil des staatlichen Hochmoores. Ich gebe zu, daß ich mich irren kann. Es ist gesagt worden, daß man sich von Erfahrungen auf den Moorstrecken bei Neuenkoop und Sandtrug habe leiten lassen und es ist vorhin erwähnt worden, daß dort ebenfalls kein entwässertes Moor sei. Nach meiner Auffassung ist das nicht richtig. Wir hatten es beim Bau dieser Strecken mit kultivirtem Moor zu thun; das ist entwässert und in Folge dessen besser für den Bau als Hochmoor. Ich muß noch auf die Ausführungen des Herrn Regierungsraths Becker über die Richtigkeit meines Berichtes zurückkommen. Ich konstatiere, daß uns im Ausschuß aus einem Berichte der Eisenbahnverwaltung an das Staatsministerium vom 15. Oktober ein Passus vorgelesen wurde und ich möchte die Herren Kollegen vom Ausschuß fragen, ob auch sie nicht den Eindruck gewonnen haben, daß darin die Eisenbahndirektion ihren Bedenken gegen die Herabsetzung des Kostenanschlags hat Ausdruck geben wollen. Ich werde darin umsomehr

bestärkt, als in der demnächstigen Sitzung von Herrn Eisenbahnpräsident v. Mühlenfels noch einmal hervorgehoben wurde, daß es doch vielleicht besser gewesen wäre, überhaupt den Anschlag gar nicht zu ermäßigen. Ich habe das vollständig richtig wiedergegeben und habe auch gesagt, daß vom Ministerium angeregt worden ist, die Kosten dadurch zu ermäßigen, daß die Erdarbeiten an Privatunternehmer vergeben würden.

Dann hat Herr Regierungsrath Becker jetzt behauptet, daß nicht der technische Dezerent den Kostenanschlag aufgestellt habe, sondern der nachträglich hinzugezogene technische Beamte, der die Strecke begangen hat. Das ist nach den früheren Mittheilungen, die uns im Ausschusse geworden sind, nicht richtig. Es wurde uns da gesagt, der Kostenanschlag sei von dem technischen Dezerenten aufgestellt und nachher von einem anderen Beamten revidirt worden. Ich habe mir das damals gleich notirt. Es ist auch meine Behauptung bestritten worden, daß die Ueberschreitungen officiell erst Mitte December zur Kenntniß der Regierung gekommen seien. Ich muß das ebenfalls aufrecht erhalten, es ist uns das im Ausschuß erklärt worden. Die Ausführungen des Herrn Regierungsraths Becker über meine Angaben bezüglich der Erwerbung des Grund und Bodens in der Landgemeinde Oldenburg haben mich nicht überzeugen können, daß meine Auffassung, daß nicht dem Geſetze entsprechend gehandelt worden sei, falsch ist.

Das Präsidium übernimmt Herr Vicepräsident Gros.

Präsident: Es ist von verschiedenen Seiten eine kleine Pause von 10 Minuten vorgeschlagen, um das Lokal etwas zu lüften. Es wird jetzt vorgeschlagen, eine halbe Stunde Pause zu machen.

Dieser Vorschlag findet Unterstützung.

Abg. **Meyer**: Wenn Aussicht vorhanden ist, daß die Verhandlungen noch länger sich hinziehen, vielleicht noch ein paar Stunden, wäre es da nicht besser, die Sitzung zu vertagen auf Nachmittags 3 oder 4 Uhr? Ich halte das für richtiger.

Abg. **Schulze**: Ich möchte doch der Meinung sein, daß der ganze Faden verloren geht, wenn wir eine so lange Pause machen. Es wird das Beste sein, daß wir die Sache zu Ende bringen.

Abg. **Hoher**: Ich schließe mich den Ausführungen des Herrn Abg. Schulze an und möchte befürworten, daß wir eine halbe Stunde Pause machen.

Es wird über den Vorschlag, eine halbe Stunde Pause zu machen, abgestimmt. Der Vorschlag wird angenommen.

(Halbstündige Pause.)

Präsident Dr. Roggemann eröffnet nach Ablauf der Pause die Sitzung wieder und giebt das Wort

Regierungsrath **Becker**: Meine Herren! Nur wenige Worte in Erwiderung auf die Ausführungen des Herrn Berichterstatters, die im Wesentlichen dahingingen, daß die Berichtigungen, die ich gegeben habe — oder ich will sie lieber, was ich zu Anfang auch schon gethan habe, Erläuterungen nennen — nicht begründet seien. Ich möchte nur bemerken — falls ich mißverstanden sein sollte —, daß ich nicht habe sagen wollen, daß ich die Bemerkung Seite 46

des Abflatsches, „daß weder vor noch während noch unmittelbar nach Aufstellung des letzten Kostenanschlags vom November 1893 Messungen und Untersuchungen des Moores stattgefunden hätten“ nicht gethan hätte. Dieser Ausdruck rührt vielmehr von mir her, ich bestätige ihn ausdrücklich. Ich habe aber hinzugefügt — und das möchte ich, für den Fall, daß die Sache später wieder zur Sprache kommen sollte, nicht unerwähnt lassen — daß im Januar 1894 der Beamte die Strecke begangen und Moortiefenbohrungen angeordnet hat, deren Ergebnisse dann in die zur öffentlichen Auslegung bestimmte Karte eingetragen worden sind. Ich bestätige ausdrücklich, daß ich dahin den Bericht des Herrn Berichterstatters nicht habe berichtigen, vielmehr nur die Worte „unmittelbar nach“ habe erläutern wollen. Im Uebrigen noch eine Bemerkung wegen der Aufstellung des Kostenanschlags. Ich muß auch hier mißverstanden worden sein. Er ist von Mitte Oktober 1893 und begründet hauptsächlich die Höhe der Baukosten. Ich habe das nur bemerken wollen, damit ich später, wenn die definitive Rechtfertigung erfolgt, nicht auf eine unrichtige Bemerkung festgenagelt werde. Es ist übrigens durchaus nicht meine Absicht gewesen, dem Herrn Berichterstatter unterzuschreiben, daß er Unrichtiges wider besseres Wissen vorgebracht habe.

Abg. **Schulze**: Ich muß auf die Worte des Herrn Ministers zurückgreifen, der dem Ausschuß einen schweren Vorwurf gemacht hat. Der Sinn seiner Ausführungen ist der, daß der Ausschuß es nicht abgewartet habe, die ausdrückliche Rechtfertigungsdenkschrift der Regierung entgegenzunehmen, und daß er sich somit einer gewissen Uebereilung schuldig gemacht habe. Das Wort ist nicht gebraucht worden, wie ich ausdrücklich betone, aber es war der Sinn, wie Sie mir zugestehen werden. Nun möchte ich den Landtag fragen, was denn der Ausschuß thun sollte. Es wird ihm eine Vorlage der Staatsregierung gebracht, welche vom Landtag eine Nachbewilligung von 600 000 *M.* für Ueberschreitungen fordert. Der Ausschuß hatte zunächst das Gefühl, daß man bei dem Mangel einer Rechtfertigung dieser Ueberschreitung die Summe ablehnen sollte. Sie haben aber schon von dem Herrn Berichterstatter gehört, weshalb man schließlich den Weg eingeschlagen hat, die Summe zu bewilligen, um namentlich den beteiligten Gemeinden keine Schädigung zuzufügen. Will man aber die Summe bewilligen und wollte der Ausschuß dem Landtage vorschlagen es zu thun, dann war er verpflichtet in die Frage einzutreten, ob die Staatsregierung alles gethan habe, diese Ueberschreitung zu vermeiden, kurz, die Verantwortlichkeitsfrage in Betracht zu ziehen. Das war unvermeidlich. Man hat das im Ausschuß auch ganz deutlich ausgesprochen — ich speziell auch — und von dem Herrn Regierungsvertreter ist geantwortet worden: Bitte, stellen Sie alle Fragen, die Sie für erforderlich halten zur Aufklärung, die Antwort wird Ihnen werden. Der Ausschuß ist also in die Frage eingetreten: Wem fällt die Verantwortlichkeit zu? Wodurch sind die Ueberschreitungen veranlaßt worden? Und bei dieser Gelegenheit ist konstatiert worden, daß beispielsweise — was der Bericht nicht enthält — die Autoritäten im Lande, die über unsere Hochmoorverhältnisse ganz genau Bescheid wissen, die sogar um Rath gefragt werden, wenn es sich um Bauten

im Moor außerhalb unseres Landes handelt, vor Aufstellung des Kostenanschlags nicht zu Rathe gezogen worden sind. Hätte man es gethan, würde man wahrscheinlich die böse Erfahrung nicht gemacht haben. Es ist ferner festgestellt worden, ich wiederhole das, daß erst im August vorigen Jahres die erste vorläufige Mittheilung über die Ueberschreitungen, wenn ich nicht irre, an die Staatsregierung gelangt ist. Im December erst hat die Regierung ausführlichere Mittheilungen über die Ueberschreitungen erhalten, während man im Lande schon lange vorher von der Sache wußte und überall davon gesprochen wurde. Man konnte in der Zeitung lesen: die Eisenbahn hat sich festgefahren im Moor. (Zuruf des Eisenbahnpräsidenten von Mühlenfels: Ich habe ja in der Versammlung der freien Vereinigung der Verkehrsinteressenten öffentlich davon gesprochen!) Ja gewiß in der freien Vereinigung hat es der Herr Eisenbahnpräsident öffentlich erklärt. Da stehen wir wieder vor der Frage: Wie kommt es, daß der verantwortliche Herr Minister so spät Mittheilung von Sachen erhält, die im Lande längst bekannt sind? Wir werden jetzt zufällig zusammenberufen, um die Vorlage wegen der Anlage des Fischereihafens in Nordenham zu berathen. Wenn diese Vorlage nicht gekommen wäre, würde die Sache auch jetzt noch nicht an uns herangekommen sein. Kam der Landtag aber einmal zusammen, so war es unvermeidlich, von der Sache zu sprechen. Es wurde mit einem Wort dem Ausschuß zugemuthet, dem Landtage zu empfehlen, die 600 000 *M.* zu bewilligen, aber die Rechtfertigung dem nächsten ordentlichen Landtage vorzubehalten. Darauf konnte der Ausschuß unmöglich eingehen und der Vorwurf, die Sache übereilt behandelt und so zu einem Mißtrauensvotum gegen den Minister gekommen zu sein, ist nicht gerechtfertigt und ich muß ihn aufs Allerentschiedenste zurückweisen. Gewiß ist es außerordentlich schmerzlich für die Mehrheit des Ausschusses und des Landtags, ein derartiges Votum abgeben zu müssen, aber denken Sie, welche Konsequenzen müssen wir ziehen. Sollten wir lieber die 600 000 *M.* ablehnen? Dies Mißtrauensvotum wäre ebenso scharf gewesen. Wenn wir das nicht wollten, dann waren wir verpflichtet, die Wahrheit auszusprechen, um zu verhindern, daß in Zukunft ähnliche Dinge wieder vorkommen, um zu erreichen, daß die Organisation der Eisenbahnangelegenheiten, namentlich der Bauangelegenheiten in Zukunft so geregelt wird, daß eine derartige Gefahr durch solche Kostenanschläge und Ueberschreitungen für das Land nicht wieder vorkommen kann, und die Gefahr ist nicht so unbedeutend, sie ist sehr groß. Wir haben jetzt zufällig glänzende Zeiten für unsere Eisenbahnen, wir haben große Ueberschüsse; wir wissen aber nicht, ob wir zu allen Zeiten damit zu rechnen haben. Wenn aber einmal die Ueberschüsse wegfallen und dann so etwas passiert, dann wird die Sache auf die Einkommensteuer gelegt und wir bezahlen, statt 12, 15 oder 18 Monate oder noch mehr. Wir haben das schon einmal erlebt, und haben die Verpflichtung gegen das Land, zu vermeiden, daß das wieder vorkommt. Wir haben uns selbstverständlich darauf beschränkt, das Mißtrauen gegen die oberste Leitung in Eisenbahnangelegenheiten auszusprechen, nicht in anderen, denn darum handelt es sich nur, und daß diese nicht so geführt werden von der obersten Stelle herunter, wie sie

sollten, das wird niemand bestreiten können. Wenn es zum ersten Male vorkäme, würden wir sagen: Die Sache ist bedauerlich, aber wir hoffen, daß es nicht wieder vorkommt. Aber es ist der Schluß einer ganzen Reihe von derartigen Angelegenheiten, genug, der Krug ist voll zum Ueberlaufen. Das hat uns veranlaßt, diesen Antrag zu stellen, und ich weiß nicht, was man sonst für einen Antrag überhaupt stellen wollte. Es bliebe nur noch der Weg übrig, die Summe abzulehnen, wenn man dem nächsten ordentlichen Landtage die Sache zuschieben will; aber wir sind voll in der Lage zu entscheiden, ob hier vorsichtig verfahren ist oder nicht. Der Bericht ist ausführlich und Manches ist heute noch hinzugefügt worden. Der Herr Regierungskommissar hat bestätigt, daß keine großen Differenzen in der Darlegung der Sache bestehen. Thatsache ist, daß der erste Kostenanschlag von einem Unterbeamten, einem Vermessungsbeamten ausgeführt ist. Später ist ein preußischer Baubeamter ins Land geholt worden, um den Bau zu leiten; er ist gewiß sehr tüchtig, aber er kennt nicht die Verhältnisse und ist nicht verantwortlich. Der verantwortliche Bauleiter war gerade krank und konnte die Strecke nicht begehen, ein anderer ist nicht für ihn eingetreten, kurz, die verantwortliche Persönlichkeit fehlt. Die ganze Organisation ist also nicht richtig, sie muß geändert werden. Wir haben früher im Landtage schon häufig darauf abzielende Vorschläge gemacht, sie haben aber, wie der Herr Berichterstatter schon ausführlich dargelegt hat, kein Entgegenkommen gefunden bei der Regierung. Ich hoffe, daß Sie meinen Ausführungen zustimmen und die Anträge des Eisenbahnausschusses, wie sie vorliegen, annehmen werden. So bedauerlich es ist, daß wir zu solchen Anträgen kommen mußten — ich persönlich bedaure das ganz außerordentlich — so bleibt doch absolut kein anderer Ausweg übrig.

Abg. Groß: Meine Herren! Ich möchte zuerst meinem Erstaunen Ausdruck geben, daß es hier so dargestellt wird, als ob der Bericht des Herrn Abg. Hoyer, der vom Eisenbahnausschuß unbeanstandet gelassen ist, nicht ganz richtig wäre. Heute wird uns hier gesagt, daß die Strecke von dem oberleitenden Beamten begangen worden sei und daß Bohrungen vorgenommen worden seien. Ich erinnere meine Herren Kollegen vom Ausschuß daran, daß selbst der Herr Regierungskommissar sagte, daß er es nach seiner persönlichen Auffassung als verrückt bezeichnen müsse, daß man den Bau einer Eisenbahn hätte unternehmen können, ohne Bohrungen und Untersuchungen vorzunehmen. Zur Verteidigung des Berichtes muß ich dies erwähnen. Dann sagt Herr Präsident v. Mühlensfels, die schwersten Kosten wären zwischen Loyerberg und Großenmeer entstanden. Ja, Herr Eisenbahnpräsident, das ist wohl möglich bis jetzt, aber die Kosten, die Sie noch haben werden zwischen Großenmeer und Strückhausen, die werden wir vielleicht im Herbst erfahren. Ich schätze die Aufwendungen, die noch erforderlich sind, auf beinahe ebenso hoch als die 600 000 *M.*, die wir jetzt bewilligen sollen. Die Verantwortlichkeit der Staatsregierung betr., meine Herren, so habe ich die Ehre, seit 1881 Mitglied des Eisenbahnausschusses zu sein. Es ist keine Session vergangen, wo nicht die unerfreulichsten Thatsachen in Eisenbahnangelegenheiten vorkamen; Ueberschreitungen, Willkürlichkeiten der Eisenbahn kamen in jeder

Session vor, sie sind stetig vom Ausschuß gerügt, und die Berichte und Anträge des Ausschusses sind vom Landtage immer angenommen worden. Wir haben der Regierung stets gesagt: Du bist nicht in der Lage, die Eisenbahn so zu übersehen, wie es erforderlich ist, nimm dir technische Hilfe. Entgegen dem sonstigen Prinzipie des Landtags, in der Anstellung von Beamten sparsam zu sein, haben wir der Regierung Beamte angeboten. Einige Mitglieder des Ausschusses gingen so weit zu beantragen, es möchte ein Ministerium für öffentliche Arbeiten errichtet und die ganze Eisenbahnverwaltung dem Ministerium des Innern abgenommen werden. Die Regierung hat sich aber stetig auf einen vereinenden Standpunkt gestellt. Wir haben es erzwingen müssen, daß der jetzige Referent im Ministerium des Innern für Eisenbahnen angestellt wurde, ferner daß die technische Hilfskraft, die gewonnen worden ist, ihm zugeordnet ist. Nun müssen Sie doch mit uns übereinstimmen, daß das so nicht weiter geht, und ich bin ganz der Ansicht des Herrn Abg. Schulze, daß eine große Gefahr für das Land vorliegt. Wir sprechen und schreiben von großen Ersparnissen und Ueberschüssen der Eisenbahnverwaltung, — in den letzten beiden Jahren sollen sie eine Million betragen haben —, aber lassen Sie erst einmal die jetzigen Zweigbahnen auf den Betrieb übernommen worden sein und die Betriebskasse die Zinsen für die sämtlichen Bahnen bezahlen, dann sollen Sie einmal sehen, wo die Ueberschüsse bleiben. (Sehr richtig!) Kommt dann einmal eine Zeit, wo die Hauptbahnen, unsere Haupteinnahmequelle, weniger Verkehr haben, so wird die Einkommensteuer das Fehlende ausgleichen müssen, dieselbe bringt monatlich etwa 100 000 *M.* (?), und ist dieses ein Tropfen auf einem heißen Stein, wenn wieder einmal Eisenbahnkalamitäten eintreten sollten. Diese ist wohl zu bedenken und darum ist der Beschluß des Ausschusses erfolgt. So geht es nicht länger, es muß eine Aenderung in der Leitung der Eisenbahn-Angelegenheiten eintreten, und daß wir das veranlassen wollen, dafür können Sie uns nur dankbar sein. Ich hoffe, daß Sie mit großer Majorität den Ausschußantrag 2 annehmen werden.

Eisenbahndirektionspräsident v. Mühlensfels: In Bezug auf die wiederholt erörterte Frage, wann das Großherzogliche Staatsministerium von den Ueberschreitungen in Kenntniß gesetzt worden ist, bitte ich Folgendes feststellen zu dürfen: Im August habe ich es selbst erfahren, daß diese Durchbrüche außerordentliche Aufwendungen erfordern würden und dem entsprechend habe ich sogleich mündlich und schriftlich an das Staatsministerium berichtet. Gleichzeitig ist in diesem Berichte gesagt worden, daß auf mehreren anderen Punkten wahrscheinlich Ueberschreitungen eintreten würden und daß wir uns vorbehalten müßten, weiteren Bericht zu erstatten. Ein solcher Bericht muß positive Zahlen enthalten und darum hat sich die Erstattung des Berichtes so verzögert, um positive Angaben zu machen, und erst im Januar dieses Jahres ist er erstattet worden, nachdem ich im December schon Seine Excellenz vorläufig von dem Ergebnis in Kenntniß gesetzt hatte. Daß die Ueberschreitung bei dem Bahnbau Oldenburg-Brake dem Lande bekannt war, das ist selbstverständlich; ich habe selbst veranlaßt, daß in der Versammlung der freien Vereinigung

der Verkehrsinteressenten im Oktober von dem ausführenden Baumeister darüber vorgetragen ist — und darauf bezog sich vorhin mein Zwischenruf — und habe das Land nicht in Unkenntniß darüber gelassen, daß wir in der Sache unangenehme Ueberraschungen zu erwarten hätten. Es ist richtig, Bohrungen, die also bis auf das Neueste heruntergingen, haben erst jetzt, nach Fertigstellung der Bahn, im Frühjahr d. J. stattgefunden (Hört, hört!), d. h. also Bohrungen, bei denen man bis herunter gegangen ist mit dem Bohrer. Aber was man für genügend hält, um die Moortiefen festzustellen, Peilungen mit langen Stangen, mit denen man herunterstößt, bis man festen Grund erreicht, die haben stattgefunden zwei Monate nachdem der betr. oberleitende Beamte die Leitung übernommen hatte. Er übernahm sie am 13. November und im Januar sind sie erfolgt und das Längsprofil liegt hier vor. Diese Peilungen haben allerdings theilweise nicht genügende Ergebnisse gehabt, weil es sich gezeigt hat, daß das Moor an Stellen tiefer war, weil noch eine Kleisicht darunter lag. Man kann möglicherweise sagen, das sei ein schwerer technischer Fehler; ich bin selber nicht Techniker, um das sagen zu können; der betr. Beamte hat geglaubt zu thun, was er thun mußte, es ist niemals anders gemacht worden; er hat festgestellt, daß die und die Tiefen da waren, und darum ist der Glaube dagewesen, daß das Moor halten würde und daß Ueberraschungen nicht stattfinden würden. Ich möchte mir ferner den Aeußerungen des Herrn Abg. Groß gegenüber eine Bemerkung erlauben in Bezug auf das Ergebnis der Nebenbahnen. Die Bareler Nebenbahnen sind wesentlich billiger gebaut worden als veranschlagt war, aber sie haben nicht den Verkehr, den man wünschen mußte, sie dienen aber als Zubringer. In Bezug auf die Oldenburg-Braker Bahn habe ich schon ausgesprochen, daß ich der festen Ueberzeugung bin, daß sie für die Einnahme eine glänzende oder doch sehr günstige Entwicklung zur Folge haben wird und daß Besorgnisse und Befürchtungen in dieser Beziehung für unser gesamtes Eisenbahn-Unternehmen, wenn nicht schwere Unglücksfälle, wie Krieg u. s. w. eintreten, unbegründet sind, und daß die Ergebnisse immer günstig bleiben werden. Wichtig ist, daß gewisse Ausstattungen allerdings noch nöthig sind, wie jetzt schon solche gefordert werden und auch im nächsten Landtag wieder werden gefordert werden müssen. Aber wenn dann in drei Jahren die Finanzperiode vorüber ist, so bin ich überzeugt, daß der Zustand eintritt, wo die Bahn so eingerichtet ist, daß sie allen Ansprüchen genügt und außerordentlich günstige wirtschaftliche Ergebnisse zur Folge hat. Das kann ich auf Grund meiner dreijährigen Erfahrung aussprechen.

Abg. **Groß**: Ich kann nur wünschen, daß die Hoffnungen und Erwartungen des Herrn Eisenbahnpräsidenten in Erfüllung gehen. Das würde ein großes Glück sein. Ich habe mir erlaubt, nochmals das Wort zu nehmen um auf die Karte zurückzukommen. Ich habe Einsicht genommen in eine hier ausliegende gleichartige Karte, in derselben befindet sich eine den Lauf der Bahn skizzirende Bleisfederzeichnung; ist dieselbe richtig, so haben wir uns in der Beziehung geirrt, daß die Bahn das Staatsmoor nicht unmittelbar berührt. Auf die Bedeutung der Karte hat

dieses indessen keinen Einfluß, denn das Moor wird in der Nähe des Staatsmoores eben so tief sein wie das Staatsmoor selbst ist, und hätte die Staatsregierung sich in den Besitz dieser Karte gesetzt, so hätte sie ohne Peilungen annähernd wissen können, wie tief das Moor am Staatsmoor war.

Abg. **Meyer**: Im Einverständniß mit dem Herrn Vorredner muß ich bestätigen, daß solange, als wir überhaupt Bahnen haben, also lange vor 1881, sich stets gewisse Schwierigkeiten ergeben haben hinsichtlich der Aufstellung der Voranschläge und schließe ich aus dieser Thatsache, daß es überhaupt schwer hält, bei einem Staatswesen mit dreijährigen Budgetperioden, wie das unsrige es ist, Voranschläge hinsichtlich des Eisenbahnwesens aufzustellen, welche zugleich klar und durchsichtig und absolut zuverlässig sind, und insofern mögen die Herren, die einjährige Budgetperioden wünschen, Recht haben. Nun wollen die Mehrheit des Landtags und die Regierung aber aus schwer wiegenden Gründen keine einjährigen Budgetperioden und daher werden wir immerhin auch in Zukunft mit derartigen Kalamitäten, wenn ich so sagen darf, zu rechnen haben, ja ich glaube, daß auch selbst die einjährigen Perioden kein absolut sicheres Mittel dagegen bilden. Es mag, das ist ganz einerlei, der Minister so oder so heißen und der Eisenbahndirektor so oder so sich nennen, man wird ab und zu immer bei den Voranschlägen mit Schwierigkeiten zu kämpfen haben, freilich wird es sowohl Aufgabe der Staatsregierung sein, möglichst allen derartigen Schwierigkeiten aus dem Wege zu gehen, als auch Aufgabe des Landtags, nach der Richtung hin aufmerksam und wachsam über seine Obliegenheiten als nicht bloß bewilligende, sondern auch kontrollirende Körperschaft zu wachen. Ich will auch ferner gern anerkennen, daß in dieser vorliegenden außerordentlich schwierigen und unerquicklichen Angelegenheit der Eisenbahnausschuß nach fleißiger Bearbeitung der Sache dem Landtage einen trefflichen Bericht geliefert hat, der im Wesentlichen ja auch hinsichtlich der Daten als richtig von den Vertretern der Staatsregierung anerkannt worden ist und concedire dabei ferner, daß, soweit es sich um die Bewilligung der Geldmittel handelt, es einen anderen Weg kaum gab, als die Bewilligung zu beantragen, weil wir es bei den neuen Bahnen und speciell bei dieser fraglichen, nicht nur mit Staatsmitteln zu thun haben, sondern auch mit den Zuschüssen der Gemeinden, denen man billigerweise nicht zumuthen kann, daß sie noch wieder ein weiteres halbes oder ganzes Jahr auf die Fertigstellung der Bahn warten sollen, die doch erst in vollem Umfange dann nutzbar gemacht werden wird für die Gegend, wenn auch der Güterverkehr auf ihr durchgeführt werden kann. In anderer Beziehung aber bin ich mit den Ausführungen des Herrn Berichterstatters des Ausschusses nicht völlig einverstanden und gelangte nach eingehender Prüfung der Sachlage für mich zu dem Resultate, daß es überhaupt nicht zu verlangen ist, daß der Landtag, der gegenwärtig auf neun Tage berufen ist, sich in genügendem Maße in die schwierige Materie hat hineinarbeiten und auf die heutige Verhandlung hat vorbereiten können. Wir sind mit dieser Berufung ja geradezu überrascht worden; denn wer von uns wußte 14 Tage vorher etwas davon? Man las wohl kurz zuvor etwas in den

Zeitungen davon, glaubte dies aber nicht, bis schließlich die Bekanntmachung im Gesetzblatt erlassen wurde. Nun kommt man hierher und nun soll man, wer nicht zum Eisenbahnausschuß gehört, doch zunächst in anderen Ausschüssen thätig sein; wir erhielten zwar die Vorlagen für den Eisenbahnausschuß auch, hatten aber den erläuternden Ausschußbericht noch nicht; zwei Tage vor der Sitzung bekommt man alsdann denselben. Nun soll man in dieser verhältnismäßig kurzen Zeit sich schlüssig machen, nicht nur über die Bewilligung der erheblichen Mittel, welche die Ueberschreitungen des Voranschlags erfordern und über welche ich mein größtes Bedauern aussprechen will, sondern soll gleichzeitig einem Mißtrauensvotum zustimmen gegen den gegenwärtigen langjährigen Leiter unseres Staatswesens! Ich glaube, daß in dieser Beziehung der Eisenbahnausschuß doch etwas zu weit geht. Er verlangt da von den übrigen Mitgliedern des Landtags mehr, als viele von ihnen werden leisten können; ich wenigstens bin nicht in der Lage, mich diesem Mißtrauensvotum anzuschließen; ich will sehr gern für die Bewilligung der Mittel stimmen, weil es gar keinen anderen Ausweg giebt, allein die Frage der Verantwortlichkeit möchte ich im Sinne des Herrn Abg. Roggemann gelöst und dem nächsten ordentlichen Landtage überwiesen sehen, der hier drei bis vier Monate sitzt und sich ordentlich mit der Sache befassen kann, abgesehen davon, daß auch gleichzeitig von der Staatsregierung die Zusicherung gegeben ist, daß dem nächsten ordentlichen Landtage eine ausführliche Denkschrift über die vorgekommenen Uebelstände und Unzulänglichkeiten zugehen wird und daß hinsichtlich dieser Vorkommnisse in dieser Denkschrift Seitens der Staatsregierung eine Rechtfertigung gegeben werden soll. Daher halte ich es, auch schon von dem allgemein giltigen Rechtsgrundsatz aus, daß man den anderen Theil erschöpfend hören soll, bevor man ein entscheidendes Urtheil abgiebt, nicht für nothwendig, nicht für zeitgemäß zweckentsprechend, daß die gegenwärtige Versammlung des Landtags sich mit der Frage der Verantwortlichkeit überhaupt befaßt, glaube vielmehr, daß das Sache des nächsten ordentlichen Landtags sein wird und bin der Meinung, daß eine dementsprechende Behandlung der Sache auch durchaus korrekt ist. Die Herren vom Eisenbahnausschuß scheinen nicht dieser Meinung zu sein. Sie meinen, wenn man das Geld bewilligt, so habe man gleich die Frage der Verantwortlichkeit mit zu prüfen. Das mag auch ein im Ganzen richtiger Grundsatz sein, allein das schließt es nicht aus, daß man dem anderen Theil, den man verurtheilen will, doch genügende Zeit lasse, sich zu rechtfertigen. Eine solche Frist wird nun vom Ministerium erbeten und ich trage meinerseits kein Bedenken, mich für eine dementsprechende Behandlung der Sache entschieden auszusprechen, welche der Regierung die nöthige Zeit dazu giebt, sich eventuell völlig zu rechtfertigen. Wir stehen zudem ja auch erst inmitten dieser Kalamität. Die Fehler, die gemacht worden sind, kommen anscheinend noch weiter fort und fort zur Entwicklung. Die Bahn ist noch nicht fertig. Es handelt sich nicht allein um diese 600 000 M., sondern noch um mehr, leider Gottes! Wir werden daher doch erst bis zum Herbst Aufklärung erwarten können, und ich hoffe noch, daß die Staatsregierung sich nach allen Richtungen hin rechtfertigen wird; der nächste Landtag mag

dann ein Mißtrauensvotum geben, wenn er die Rechtfertigungsgründe nicht für genügend erachtet. Dem gegenwärtigen außerordentlichen Landtage obliegt diese Aufgabe m. E. nicht, da er zu kurze Zeit beisammen ist, um gründlich zu prüfen; er kann das erforderliche Geld bewilligen, auch ohne ein Mißtrauensvotum auszusprechen gegen einen Mann, der 20 Jahre lang unsere Regierung geleitet hat und fast überall im Einvernehmen mit der Landesvertretung. Daher gestatte ich mir, einen anderen Antrag einzubringen, der im Sinne der Erklärung des Herrn Abg. Roggemann in dem Ausschußberichte gehalten ist und folgendermaßen lautet:

Der Landtag wolle unter Ablehnung des Antrags Nr. 2 des Ausschusses beschließen, daß dem nächsten ordentlichen Landtage, welchem die Großherzogliche Staatsregierung eine den Bau der Bahn Oldenburg-Brake eingehend behandelnde Vorlage zu machen hat, vorbehalten bleibe, die Frage der Verantwortlichkeit in Bezug auf die stattgehabten Ueberschreitungen einer besonderen Prüfung zu unterziehen. Ich gestatte mir, den Antrag dem Herrn Präsidenten schriftlich zu überreichen.

Präsident: Der Antrag ist in seinem Wortlaute verlesen, ich brauche es nicht noch einmal zu thun; er ist genügend unterstützt, ich stelle ihn gleich mit zur Berathung.

Abg. Jürgens: Meine Herren! Auf die Einzelheiten der Vorlage näher einzugehen erscheint überflüssig nach den eingehenden Verhandlungen, die heute hier stattgefunden haben und auch in dem Ausschußberichte niedergelegt sind. Ich möchte nur konstatiren, daß der Inhalt des Ausschußberichtes im Wesentlichen von den Herren Regierungskommissaren hat bestätigt werden müssen, und daran anschließend möchte ich doch darauf hinweisen, daß der Standpunkt, welchen ein Theil des Eisenbahnausschusses einnimmt, indem er so weitgehende Beschlüsse beantragt, verfrüht erscheint, nach meinem Dünken nicht recht haltbar ist. Aus dem Inhalt des Berichtes geht hervor, daß, — ich will nicht sagen, da auch der Herr Regierungskommissar von Mühlens diese Behauptung nicht acceptirt —, diese betr. Beamten gewissenlos gehandelt haben, — ich gehe überhaupt prinzipiell immer davon aus, daß ich von einem Menschen das Beste denke, und nehme an, daß auch in diesem Falle nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt ist; das aber steht fest, das ist eine nicht zu leugnende Thatfache, der nicht widersprochen werden kann, daß eine eminente Unfähigkeit der betr. Beamten bewiesen ist. Es sind ernste und in ihren Folgen vielleicht schwerwiegende Verhandlungen, die wir heute führen. Die Rede des Herrn Ministers, die wir bei der Einleitung unserer Verhandlungen gehört haben, ist gewiß nicht ohne Eindruck auf den Landtag geblieben; aber ich bin doch der Meinung, daß in solchen Dingen menschliche Regungen und das Gefühl zurücktreten müssen gegen die Verantwortlichkeit, die man doch auch als Abgeordneter trägt. (Sehr richtig!) Meine Herren! Ich weiß, ich spreche im Sinne aller Abgeordneten, wenn ich sage: Ich wünschte dem Herrn Minister, daß seine 20jährige schwierige Thätigkeit, namentlich im Eisenbahnwesen, einen besseren Abschluß gefunden hätte. Aber man wird uns doch nicht zumuthen wollen, daß wir lediglich nach dem Gefühle diese wirklich stets sich wiederholenden Mißgriffe in der

Eisenbahnverwaltung weiter hinnehmen können. Ich habe das Gefühl, daß, wenn wir es so weiter führen, wir schließlich die materielle Verantwortlichkeit auf den Landtag legen. Meine Herren, was die verfassungsmäßige Verantwortlichkeit des leitenden Ministers anbelangt, so bin ich doch anderer Auffassung, wie der Herr Minister heute ausgeführt hat. Er hat erklärt, daß er denn doch materiell nicht für solche Fehler verantwortlich gemacht werden könne, die sich seiner Beurtheilung entzögen, daß er also für Fehler, die von Seiten technischer Beamten gemacht werden, nicht aufkommen könne. Dem Landtage, dem Lande gegenüber, ist nach unserem Staatsgrundgesetze lediglich der leitende Minister verantwortlich. Ich möchte doch die Einrede hören vom Ministertisch, wenn vom Landtage gesagt würde: der Beamte ist unfähig, setzt ihn ab. Das wäre ein Eingriff in die Exekutive, der mit vollstem Nachdruck und mit Recht zurückgewiesen werden müßte. Wen sollen wir also verantwortlich machen? In erster Linie doch den leitenden Minister. Ich glaube nach meinem bisherigen Verhalten in diesem Hause nachgewiesen zu haben, daß ich etwa nicht aus reiner Kranksucht, aus Sucht nach abenteuerlichen Vorgängen, daß ich nicht etwa aus reiner Neigung zum Spektakel Stellung nehme, daß ich vielmehr stets bemüht gewesen bin, wo Differenzen entstanden, einen Ausgleich herbeizuführen. Sie werden sich eines Vorkommnisses erinnern, das stattgefunden hat gelegentlich der Verhandlungen hier im Landtage über die — um sie mit einem Worte zu bezeichnen — Borrmannschen Angelegenheiten. Es war damals eine ebenso mißliche und ernste Situation als heute. Ich will es bekennen, ich bin ehrlich genug, es einzugestehen, daß ich mich damals von dem Gefühl habe leiten lassen. Die Fehler waren damals ebenso groß wie heute. Ich sage mir aber: bei den stetigen Wiederholungen, die uns den Beweis geben, daß wir der Gefahr ausgesetzt sind, solche Erfahrungen wieder machen zu müssen, kann es kein Abgeordneter verantworten, ohne Weiteres zu allem ja zu sagen. Ich bin auch heute bereit, auf das Mißtrauensvotum zu verzichten, das vom Ausschusse vorgeschlagen wird, aber nur unter der Bedingung, daß dann die geforderte Summe vom Landtage abgelehnt wird; dann mag es dem ordentlichen Landtage überlassen bleiben, darüber zu befinden; aber nur unter dieser Bedingung würde man darauf verzichten können. Nehmen wir die Summe an ohne irgend welchen anderen Akt, so heißt das einfach, wir haben uns ohne Weiteres mit allem einverstanden erklärt. Daß wir einige geharnischte Worte gesprochen haben, das macht vielleicht soviel, daß, wenn wir nach Hause kommen, man uns sagt: da habt ihr ordentlich scharf gesprochen, im Uebrigen bleibt es beim Alten. Es ist außerordentlich bedauerlich, daß derartige Vorkommnisse in den letzten Jahren sich so gehäuft haben in unserem Lande, und wenn im Ausschußberichte gesagt wird, daß das Ansehen unserer Staatsorgane darunter leiden müßte, so ist das richtig. Gerade von diesem Gesichtspunkt aus beurtheile ich die ganze Sache. Wir sind als Oldenburger stolz darauf gewesen und sind es heute noch, daß wir unsere staatliche Selbstständigkeit aus den Stürmen, die über das deutsche Vaterland hinweggingen, gerettet haben. Bei allem allgemeinen Nationalgefühl, das in unserem Vaterlande herrscht, dürfen wir es aussprechen, daß

Berichte. XXV. Landtag, 3. Versammlung.

wir mit großer Genugthuung diese Thatsache stets begrüßen, und es muß uns auch am Herzen liegen, daß gerade wir als kleiner selbstständiger Staat auch verdienen, Ansehen außerhalb unseres Landes zu haben, und ich meine, daß derartige schwere Mißgriffe, solche außerordentlich weittragende Mißerfolge der Verwaltung wahrhaftig nicht dazu angethan sind, das Ansehen unseres Staates zu fördern; und auch aus dem Grunde, meine Herren, kann ich nicht dazu kommen und mich nicht entschließen, — so sehr ich es auch den Gefühlen nach möchte, um überhaupt das gute Einvernehmen, das bisher zwischen Staatsregierung und Landtag geherrscht hat, nicht zu stören —, so kann ich es also doch mit meiner Stellung als Abgeordneter nicht verantworten vor dem Lande, daß ich zu den Forderungen der Regierung ohne Weiteres ja sage. Ich muß also, solange nicht andere Vorschläge kommen, die mir acceptabel erscheinen, für die Anträge des Ausschusses eintreten.

Eisenbahndirektionspräsident **v. Mühlenfels**: Ich bedaure, daß ich noch einmal zur Richtigstellung von Thatsachen das Wort nehmen muß. Es ist gesagt worden, daß wir im Wesentlichen den Ausschußbericht hätten bestätigen müssen. Ich erlaube mir noch einmal diejenigen Thatsachen anzuführen, auf Grund deren der Ausschuß sein Vernichtungsurtheil fällt, das hier im Landtage in dem Worte gipfelt, daß es sich um einen „eminent untüchtigen“ Beamten handeln müßte. Es heißt hier: „Messungen und Untersuchungen des Moores haben weder vor noch während noch unmittelbar nach Aufstellung des letzten Kostenanschlags vom November 1893 stattgefunden“. Auf Grund dieser Thatsachen ist das Vernichtungsurtheil gefällt, welches lautet: „Der Ausschuss findet es unverantwortlich, daß nicht vor Aufstellung des Kostenanschlags das Moor untersucht und die Strecke von den leitenden technischen Beamten begangen worden ist.“ Ich präzisire: Der leitende technische Regierungsbaumeister, der die unmittelbare Leitung des Baues besorgen sollte, hat die Strecke begangen, nachdem sie vorher begangen war durch einen vermessungstechnischen Beamten, den leider jetzt das Grab deckt. Dieser hatte langjährige Erfahrungen im Bau der oldenburgischen Bahnen und wußte darüber Bescheid zu geben. Der leitende Oberbeamte war in dem entscheidenden Augenblicke allerdings krank und mußte durch einen anderen vertreten werden, denselben Herrn, dem später die Oberleitung anvertraut worden ist. Der hat das Moor untersucht, hat die Strecke begangen und hat Peilungen vorgenommen. Er hat dabei kein Glück gehabt, das gebe ich zu, er hat die Schwierigkeiten unterschätzt; dieser Fehler ist begangen worden, das ist nicht zu leugnen; ob es aber möglich ist zu sagen, daß es ein „eminent untüchtiger“ Beamter war, das bestreite ich, das kann ich nicht zugeben; „eminent untüchtig“ geht über das Maß dessen hinaus, was einem verdienten Beamten vorgeworfen werden kann. Dem gegenüber glaube ich also: soweit es sich hier um diese Thatsache handelt — und ich muß mich darauf beschränken, ich kann Ihnen nicht auf das Gebiet der allgemeinen Politik folgen — muß ich sagen: soweit es möglich war, hat Vorsicht gewaltet bei der Aufstellung des Kostenanschlags; es sind Irrthümer vorgekommen, die zu spät erkannt wurden, aber damit ist auch das, was der Eisenbahnverwaltung zugeschoben werden kann, nach meiner Ansicht erschöpft.

Abg. **Rübben:** Meine Herren! Ich schließe mich meinen Herren Kollegen vom Ausschuß vollkommen an. Ich bedaure diese Vorkommnisse, die seit Jahren im Eisenbahnwesen herrschen, sehr, und kann konstatieren, daß im Lande die größte Aufregung darüber besteht und daß ein baldiger Wandel gewünscht wird. Wenn der Landtag seine Aufgabe erfüllen und mit Aussicht auf Erfolg arbeiten soll, so ist durchaus erforderlich, daß er Vertrauen hat zu den Regierungsvorlagen. Wer sollte sonst noch wohl mit Lust und Liebe an den Arbeiten sich betheiligen und die Verantwortung übernehmen wollen, künftig große Summen für Eisenbahnzwecke zu gewähren. Ich glaube, niemand. Ich bitte deshalb, den Ausschußantrag zu genehmigen.

Abg. **Jürgens:** Ich sehe mich durch eine Aeußerung des Herrn Eisenbahnpräsidenten v. Mühlenfels veranlaßt, noch einmal das Wort zu nehmen und möchte mit ein paar Worten zu meiner Behauptung von der Untüchtigkeit des Beamten eine erläuternde Bemerkung machen. Ich stehe hier auf dem Boden des Ausschußberichtes. Auf Seite 46 wird gesagt: „Messungen und Untersuchungen“ — doch ich brauche das nicht zu wiederholen, das ist heute oft genug citirt worden — „haben nicht stattgefunden“. Meine Herren, wenn der betreffende Beamte es nicht für nötig gefunden hat bei Bearbeitung des Projektes, das sehr schwierige Baugterrain zu untersuchen, dann sage ich und bleibe bei meiner Behauptung: er ist unfähig. Nicht etwa, daß ich sagen will, daß er wissenschaftlich nicht befähigt sei. Damit sind diese Beamten im allgemeinen auch noch nicht fähig, daß sie eine umfangreiche technische Ausbildung besitzen. Ich sage nur: Die Praxis muß auch herangezogen werden; es gehört vor allen Dingen der Intellekt, der gesunde Menschenverstand dazu, um einen fähigen Beamten zu haben, er mag sein, in welcher Stellung er will. Ich möchte mir bei dieser Gelegenheit gestatten, die Anfrage an den Herrn Regierungs-Kommissar zu richten, ob es richtig ist, daß der betreffende Beamte, der das Bauprojekt ausgearbeitet hat, Gelegenheit gehabt hat, bei einem Bahnbau im Fürstenthum Lübeck oder wo es gewesen ist, so außerordentlich schwerwiegende Erfahrungen gerade mit dem Bau im Moor zu machen? Ich erinnere mich, gehört zu haben, daß man in Lübeck die Erfahrung gemacht hat, daß ein auf dem Moore stehender Bahndamm innerhalb einer Nacht um 8 m gesunken ist, und daß der betreffende Beamte dort auch mit angestellt gewesen sein soll. Wenn alle diese Umstände richtig sind, werden Sie mir doch zugeben, daß meine Behauptung von der „eminenten Unfähigkeit“ nicht zu weit gegriffen ist. Mit der technischen Ausbildung allein ist es eben nicht gethan.

Eisenbahnpräsident **v. Mühlenfels:** Auf diese Frage kann ich antworten, daß derjenige Beamte, der speziell mit der Ausführung betraut war, nicht an der Lübecker Bahn thätig gewesen ist; derjenige, der dort war, das ist der, der die ersten Kostenanschläge ausgearbeitet hat. Dieser hatte dort Erfahrungen gesammelt und die hatten ihn veranlaßt, daß gewisse Reserven über die Moorflächen aufgenommen wurden; übrigens hatte er die Erfahrung gemacht, daß das Moor in Oldenburg überall gehalten hatte und nur eine einzige Ueberraschung bei den umfassenden Bauten vorgekommen war, an den sog. Püttenbollen hinter Weener, wo

plötzliche Senkungen stattgefunden haben. Gerade er hat geglaubt, daß das Moor unbedingt halten würde.

Abg. **Schröder:** Meine Herren! Die gegenwärtige Vorlage veranlaßt mich, Sie zu bitten, einmal den Blick zurückzuwerfen auf die Verhandlungen im Jahre 1891, als wir uns mit dem Gesetze, betr. den weiteren Ausbau der Bahnen in Oldenburg, beschäftigten. Die Herren, die damals dem Landtage angehörten, werden sich erinnern, daß ich derzeit, allerdings recht einsam, die heute von der Staatsregierung ausgebaute Trasse nach Brake, wie sie damals, von den Interessenten gewünscht, in eine Karte eingetragen war, hier, an diesem Plage, sehr energisch bekämpft habe. Ich kann deshalb heute mit einer gewissen Genugthuung auf meine damaligen Ausführungen hinweisen. Alles, was ich Ihnen damals vorgeführt habe, ist eingetroffen, ich bin sogar weit übertroffen worden. Ich habe nicht vorausgesetzt, daß Ueberschreitungen von 600 000 M. und noch mehr stattfinden würden, ich habe aber schon damals von vorne herein gemußt, daß mit der erstgeforderten Summe von 1 500 000 M. niemals eine Bahn auf dieser Strecke gebaut werden könne. Das Staatsministerium hat sich dieser Auffassung später anbequemt, indem es von dem folgenden Landtag 250 000 M. nachforderte. Die Folge davon war, daß auch von den Gemeinden eine größere Zahlung von 25 000 M. erfolgen mußte. Dieses Zugeständniß, das mir damals gemacht wurde, war für mich sehr erfreulich, aber wie Sie heute sehen, ist es nicht genügend gewesen, um den thatsächlichen Verhältnissen einigermaßen nahe zu kommen. Ich glaube und nehme mit einiger Sicherheit an: Wenn damals die Staatsregierung statt 250 000 600 000 M. und mehr nachgefordert haben würde, der Landtag hätte sich bequemt, auch diese höhere Summe schon damals, nachdem das Gesetz genehmigt war, zu bewilligen. Nachdem einmal im Princip eine Bahn nach Brake festlag, konnte die Geldsumme an sich nicht so sehr in Frage kommen. Es wäre auch eine solche Forderung seitens der Staatsregierung für dieselbe damals nicht so sehr unangenehm gewesen; ebenso auch für den Landtag angenehmer, als in der gegenwärtigen Form einer Nachforderung. Man hätte sich damals stützen können auf Untersuchungen, die vorher gemacht waren, und nicht nur auf solche, die als nachher gemachte bezeichnet werden müssen. Schon vor fünf Jahren habe ich ausgeführt, daß eine Bahn, wie sie jetzt gebaut ist, zweimal über das Moor, einmal über Schwimmoor und einmal über das Hochmoor geführt werden müsse; ich habe hingewiesen auf die Schwierigkeiten, von Loy bis Großenmeer durch schwimmendes Moor zu gelangen. Ich konnte das, weil das Terrain mir seit meiner Kindheit eingehender bekannt geworden ist, als mir manchmal angenehm war. Meine Annahmen haben sich bestätigt. Sie sehen an dem kolossalen Damme, der zwischen Loy und Großenmeer das Moor überbettet und das Gefälle überwindet, daß ungeheure Summen aufgewendet werden mußten, um überhaupt auf diesem Wege, wie er damals schon eingezeichnet war, in die Marsch zu gelangen. Man ist durch den Berg gegangen und hat dadurch sich das Gefälle gesucht, das man umgehen konnte, wenn man in der eingeschlagenen Richtung weiter ging und den Berg tangirte. Ich habe Ihnen damals gesagt, daß, wenn man

Landesbibliothek Oldenburg



den Loyerberg rechts streifte, man in ein weniger schwimmendes Moor hineinkomme, also hätte man auch nicht die Aufschüttungen gebraucht, um den Damm zu bauen. Allerdings hätte man ebenfalls nicht den Sand bekommen, der durch die Durchschneidung des Berges erlangt worden ist. Aber die Techniker haben früher gefürchtet, sie könnten das Sandquantum garnicht unterbringen. Wenn ich recht unterrichtet bin, ist eisenbahnseitig resp. von Technikern an verschiedene Gemeinden die Anfrage gerichtet worden, ob sie unter Umständen bereit wären, so und so viel Sand auf ihre Kosten zu übernehmen, weil man fürchtete, das große Quantum nicht verwenden zu können. Es lag darin eine ganz gewaltige Unterschätzung und falsche Beurtheilung der thatsächlichen Verhältnisse. Dadurch, daß man den Loyerberg durchschneidet, mußte man ein Gefälle überwinden, das nicht gering ist, schon wenn man das Terrain näher betrachtet, das aber noch größer wird, wenn man mit dem Umstande rechnet, daß sich hier ein Schwimmmoor befindet und somit der Bahnbau eigentlich erst festliegt, wenn er das Moor durchbricht, sodaß ein Bahnkörper, auf Sand gefestigt, errichtet ist. Dieser Oberbau, der sich so sichtbar dem Auge darstellt, hätte in ganz geringem Maße durchgeführt werden brauchen, wenn man den Berg östlich von der Chaussee berührt hätte, wenn man, statt die Gemeindefchauffee in Großenmeer fünfmal zu schneiden, mit einer zweimaligen Schneidung zufrieden gewesen wäre. Das Moor ist dort, zum Theil wenigstens, viel tragbarer und vor allem steht es nicht so tief wie in der Gegend, wo man heutzutage die Schanze mit einer Brücke hat überschreiten müssen. Meine Meinung geht dahin: Indem man den Berg durchschneidet, fing man an, unnöthig Gelder zu verwenden, die dem Staate hätten erhalten werden können. Es wäre dann die Möglichkeit vorhanden gewesen, Großenmeer zu erreichen, es lag weiter die Möglichkeit vor, auf einigermaßen gutem, wenn nicht sehr gutem Boden sowohl Ovelgönne, als auch, wenn man eine schärfere Kurve machen wollte, Strückhausen zu berühren, ja die Möglichkeit lag vor, fast auf Marschboden nach Ovelgönne zu kommen. Es lag allerdings nicht im Interesse derjenigen, die die Durchschneidung ihrer Stelle vermeiden wollten, daß man diese Route wählte, und durch sie ist dies anscheinend allzu mächtig zum Ausdruck gekommen, und die Staatsregierung veranlaßt worden, die bekannte Route zu wählen. Nun kann ich an einen Ausspruch des früheren Eisenbahndirektors erinnern, der interessant ist. Als es sich um diese Bahn handelte, nahm ich Gelegenheit, den genannten Herrn zu fragen, weshalb denn eigentlich nicht der Ausbau der Bahn nach Oldenburg von Elsfleth aus gewählt sei, da es eine kürzere Linie wäre und sogar zugegeben war, daß diese 300 000 *M.* billiger komme, auch eine natürliche Ergänzung des Eisenbahn-Netzes darstelle. Darauf wurde mir gesagt: Ja, da müssen wir durch das Spweger Hochmoor, und durch das müssen wir auch Matten bauen, das ist sehr theuer, das können wir nicht verantworten. Auf meine direkt gestellte Anfrage, ob nie durch das Hochmoor gebaut werden sollte, auch nicht die in die Karte eingezeichnete Linie gewählt werden könnte, antwortete der Direktor — ich kann das Wort wiederholen —: Das fällt keinem vernünftigen Menschen ein! Nun, diese vernünftigen Menschen

haben sich nachher gefunden. Man hat nicht allein auf Matten (Faschinen) gebaut, sondern hat auch durch das Hochmoor gebaut und hat sich eins ausgesucht, das 33 Fuß tief steht. Man hat auch mit Abwässerungsverhältnissen zu rechnen unternommen, wie sie beim Spweger Moor nicht vorgekommen wären; dort ist die Abwässerung östlich nach der Huute vorhanden, während sie jetzt nach der Tade zu viel schwieriger ist, wie der Brückenbau zeigt. Was damals vom leitenden Oldenburger Techniker für unmöglich erklärt wurde, ist, wie gesagt, von Oldenburger Technikern gemacht worden, und mich hat es natürlich sehr befremdet, daß dieselbe Trace, die von Sachkundigen als unmöglich hingestellt war, demnächst von technischer Seite doch noch als bauwürdig bezeichnet worden ist. Es ist selbstredend, daß bei dieser Frage nur diejenigen Techniker zur Verantwortung herangezogen werden können, denen die Aufgabe gestellt war, die Untersuchungen vorzunehmen und ein Gutachten darüber abzugeben, ob die Bauwürdigkeit vorlag. Es ist aber in dieser Erklärung, daß die Bauwürdigkeit vorliege, in dieser leichtfertigen Weise, jedenfalls ein Maaß von Unvorsichtigkeit zum Ausdruck gekommen, wie es einem Oldenburger Staatstechniker nicht erlaubt werden kann. Ich halte es nicht für auffällig, und habe es als selbstverständlich angesehen, wenn ein Vermessungsbeamter die Linie einfach nach dem Terrain beurtheilt und zu der Ueberzeugung kommt, das sei eine wünschenswerthe Trace. Jeder, der das Terrain nicht ganz genau kennt, wird es als selbstverständlich hinstellen, daß der Vermessungsbeamte es als vollständig geeignet ansehen konnte. Von oben ist es eine grüne Fläche, selbst die böse Strecke von Kirchdorf bis zur Großenmeerer Grenze, aber wer das Terrain ein klein wenig untersucht, ich betone das, er darf bloß auf 5—6 Fuß Tiefe heruntergehen, der weiß ganz genau, daß dort großartige Schwierigkeiten entgegentreten müssen, denn dort ist ein Terrain vorhanden, auf dem es die Besitzer nicht riskiren, während der Ernte — oder richtiger Heuzeit — ein Pferd los laufen zu lassen, damit es nicht einbricht. Das sind einzelne Stellen und die kennzeichnen den ganzen Untergrund. Es ist bekannt, daß wir es dort mit dem letzten Rest des sogenannten „alten Meeres“ zu thun haben. Ich erinnere mich von vor 30 Jahren her, daß auf diesem „alten Meere“ sehr wenig Reit vorhanden war und die fabelhaftesten Geschichten von der unergründlichen Tiefe des Moores im Volksmunde umgingen. Es hätte nicht einmal einer Messung bedurft, nur einer Nachfrage bei den Eingeweihten über den Untergrund, und jeder Tagelöhner würde die Auskunft gegeben haben, das man auf einem gefährlichen Sumpf baue. Ich bemerke das, weil es im Ganzen bestätigt, was ich vor 5 Jahren ausgeführt habe, und weil man technischerseits eine Ungehörigkeit begangen hat, wie sie meines Wissens sonst nicht vorgekommen ist: Es ist mir unerklärlich, wie nach meinen, wie gesagt, ungehört verhaltenen Worten, in denen die Schwierigkeiten ausdrücklich vorgebracht waren, und nachdem der leitende Eisenbahntechniker es für ganz ausgeschlossen erklärt hatte, daß man einen solchen Moorbahnbau durchführen könnte, es später möglich gemacht worden ist, die Strecke als bauwürdig zu bezeichnen und sie auszuführen. Ich schließe mich meinen Herren Vorrednern dahin an, daß auf technischem Gebiete ungemein



gesündigt worden ist und es angenehm wäre, wenn wir heute mit diesen technischen Persönlichkeiten Auge in Auge abrechnen könnten. (Sehr richtig!) Das ist leider nicht der Fall. Könnten wir diese zur Rechenschaft ziehen, so wäre mir das sympathischer. Leider müssen wir uns dazu bequemen, uns an die verantwortliche Stelle zu richten und diese ist nun einmal das Staatsministerium. Es geht mir wie manchen anderen Abgeordneten: ich kann mich sehr schwer dazu entschließen, ein Mißtrauensvotum gegen eine Stelle auszudrücken, der ich nach meinem persönlichen Gefühl, nach meiner Ueberzeugung ein direktes Verschulden an der hier in Frage stehenden außergewöhnlichen Aufgabe nicht beimessen kann. Aber die Sache liegt so, daß wir es mit einer Organisation zu thun haben, die ich schon, in Gemeinschaft mit anderen Herren, früher bekämpft habe. Ich erinnere daran, daß noch bei der letzten Regulativberathung von Seiten einer Minorität des Finanzausschusses durch den Herrn Abg. Jaspers der Antrag gestellt war, dem Staatsministerium einen vortragenden technischen Rath zuzugesellen. Der Antrag ist von mir seiner Zeit mit gestellt worden, einige Herren haben auch dafür gestimmt, im Plenum ist er aber nicht durchgekommen. Die Regierung bekämpfte ihn und so wurde schließlich die Stelle einer technischen Hilfskraft gegeben. Ich bin überzeugt: Wäre damals unserem Ersuchen stattgegeben worden, hätten wir einen technischen vortragenden Rath bekommen, dann wäre die Persönlichkeit gegeben gewesen, die die Voranschläge hätte prüfen können und die dem Staatsministerium eine gewisse Deckung verschafft hätte. Diese Deckung ist zur Zeit nicht vorhanden. Das bedaure ich sehr, aber weil die technische Kraft derzeit, allerdings unter Zustimmung der Mehrheit des Landtags, vom Staatsministerium abgelehnt worden ist, so bleibt hier logisch kein anderer Weg als der, das Staatsministerium auch zur Verantwortung für diese Ablehnung und die gesammte Ueberschreitung des Voranschlags heranzuziehen. Ich thue das, wie gesagt, in der Ueberzeugung, daß es sich wiederholt um Versehen der durch den verantwortlichen Minister gedeckten oldenburgischen Techniker handelt, so grober Art, daß ich dafür einen parlamentarischen Ausdruck nicht habe.

Abg. **Groß** (zum dritten Male mit Genehmigung des Landtags): Wenn es mir gestattet ist, ich will nur zwei Worte bemerken. Ich wollte nur Herrn Eisenbahnpräsidenten v. Mühlensfels gegenüber konstatiren, daß im Eisenbahnausschuß auf unsere ausdrückliche Frage gesagt worden ist, daß nur der Regierungsbaumeister Kühn die Strecke begangen hätte. (Ruf: Vor der Aufstellung!) Ich berufe mich auf meine Herren Kollegen als Zeugen. Der hätte die Strecke begangen, der von auswärts herangezogene Baumeister. Ich meine noch ausdrücklich gefragt zu haben, ob nicht der die Oberleitung habende Beamte die Strecke begangen hätte (Abg. Jaspers ruft: Nein!) und darauf ist geantwortet worden: Nein.

Eisenbahnpräsident **v. Mühlensfels**: Das habe ich auch nicht behauptet, daß der leitende Oberbeamte vor Aufstellung des Anschlags die Strecke begangen habe. Aber ein paar Monate nach Aufstellung des Kostenanschlags hat diese Begehung durch den mit der Oberleitung betrauten Beamten stattgefunden. Auf's Sorgfältigste hat er auch

diese Beilagen vorgenommen und er hat daraus keinen Anlaß genommen, einen andern Kostenanschlag aufzustellen, wie ich wiederholt erörtert habe. Ich muß, da ich einmal das Wort habe, mir einige Worte zu den Ausführungen des Herrn Abg. Schröder erlauben. Ich will nur ganz kurz feststellen, daß diese schlimme Hochmoorstrecke, die von dem Herrn Abgeordneten hier geschildert worden ist, auf 6 km, von dem Uebergange der Barghorner Straße an bis in die Nähe von Strückhausen, überall gehalten hat bis auf eine Strecke von 1 km, dicht an der Haltestelle Oldenbrok. Da sind schwere Sackungen erfolgt, die Nachfüllungen erfordern. Wir können die Mehrkosten, die auf dieser ganzen Strecke anschlagmäßig entstanden sind, auf nicht mehr als 50 000 *M.* beziffern; die Massen, die hineingekommen sind, betragen so viel. Bei dieser Gelegenheit will ich noch erwähnen, daß ich die Besorgnisse, die ausgesprochen worden sind, daß die 600 000 *M.* nicht reichen würden, für unbegründet halte. Ich kann natürlich nicht in die tiefsten Tiefen des Moores hineinschauen, aber ich glaube nach der sorgfältigen und gewissenhaften Prüfung aller Techniker, die mir zur Verfügung stehen, daß der Kostenbetrag, der nachgefordert wird, reichen wird, um die Sache in den besten Stand zu setzen und darin zu erhalten.

Abg. **Schröder**: Um nicht mißverstanden zu werden möchte ich noch erwähnen, daß ich als den größten Fehler die Durchschneidung des Loyer Berges hingestellt habe, und ich meine, daß der Techniker, der dort das Herabsteigen in das Moor veranlaßte, der Urheber der ganzen Ueberschreitung ist.

Eisenbahnpräsident **v. Mühlensfels**: Das Herabsteigen vom Loyer Berge in die Tiefe hat allerdings große Kosten verursacht, die aber vollständig genau veranschlagt waren. Die Mehrkosten sind erst entstanden da, wo das Moor anfängt tiefer zu werden, 3 und 3½ m. Da sind die großen Durchbrüche erfolgt, bis in die Nähe der Salzendeicher Chaussee.

Das Wort wird nicht weiter gewünscht. Das Schlußwort erhält der

Berichterstatter Abg. **Hoyer**: Ich bedaure, daß ich immer wieder den Bericht des Ausschusses vertheidigen muß. Nach meiner Ueberzeugung habe ich die Verhandlungen im Ausschuß gewissenhaft wiedergegeben und ist ausdrücklich gesagt worden, daß weder der technische Dezernent, der die Bearbeitung des Anschlags gehabt hat, noch der technische Beamte, der für die oberste Bauleitung in Aussicht genommen war, die Strecke begangen hat. Ich möchte noch einmal richtig stellen, daß nach den Mittheilungen der Herren Regierungskommissäre der erste Kostenanschlag von einem Vermessungsbeamten ausgearbeitet worden ist. Herrn Abg. Meyer möchte ich entgegen, daß, wenn er die Summe bewilligt, er auch die Pflicht hat, die Prüfung der Schuldfrage vorzunehmen und sie zu entscheiden. Wollen wir diese Prüfung dem nächsten Landtage vorbehalten, so müssen wir ihm auch consequenterweise die Bewilligung der 600 000 *M.* vorbehalten. Wenn die Herren Schröder und Jürgens sagen, daß es ihnen schwer falle, dem Mißtrauensvotum zuzustimmen, so dürfen Sie mir glauben, daß es uns im Ausschusse auch nicht leicht gefallen ist, das

Mißtrauensvotum zu beantragen. Wie die Sachen aber liegen, konnten wir zu einem anderen Resultate nicht kommen. Angenehm ist die Arbeit im Eisenbahnausschuß überhaupt noch niemals gewesen und namentlich nicht im gegenwärtigen Fall (Sehr richtig!). Es kann aber zu viel werden und es ist zu viel geworden. Ich kann das Staatsministerium von der Verantwortlichkeit nicht freisprechen und bitte Sie, die beiden Anträge des Ausschusses anzunehmen. Ich beantrage über den Antrag 2 die namentliche Abstimmung.

Abg. **Groß** (zur Geschäftsordnung): Ich möchte auch über Antrag 1 namentliche Abstimmung beantragen.

Präsident: Darf ich vielleicht eben mittheilen: Es liegt also zunächst Antrag 1 des Ausschusses vor

(verlesen)

und Antrag 2 des Ausschusses

(verlesen),

sowie der Antrag des Herrn Abg. Meyer

(verlesen).

Die Reihenfolge der Abstimmung würde sein: Antrag 1, dann der Antrag des Herrn Abg. Meyer, weil dieser Antrag ein Verbesserungsantrag zum Ausschußantrag 2 ist, und dann eventuell Antrag 2 des Ausschusses.

Abg. **Meyer** (zur Geschäftsordnung): Ich beantrage namentliche Abstimmung auch über meinen Antrag.

Die Anträge auf namentliche Abstimmung werden unterstützt.

Abg. **Groß** (zur Geschäftsordnung): Es scheint mir der Antrag 2 des Eisenbahnausschusses doch weitergehend als der Antrag Meyer und müßte also nach meinem Gefühl der Antrag 2 dem Antrag Meyer vorhergehen (Sehr richtig!)

Präsident: Ich fasse den §. 69 der Geschäftsordnung dahin, daß der Antrag Meyer ein Abänderungsantrag des Ausschußantrages ist und meine also, daß erst der Antrag Meyer und dann der Antrag **Nr. 2** kommt. Wir können durch Abstimmung entscheiden.

Abg. **Jürgens** (zur Geschäftsordnung): Ich möchte bitten über Antrag 1 des Ausschusses zuletzt abstimmen zu lassen. Ich werde dazu veranlaßt durch die Erwägung, daß, falls der Antrag 2 abgelehnt würde, mancher Abgeordnete geneigt wäre, dann auch gegen den Antrag 1 zu stimmen (Sehr richtig!).

Präsident: Dann stimmen wir also zunächst über den Antrag Meyer ab. Wird er angenommen, so ist der Antrag 2 weggefallen und es kommt Antrag 1 zur Abstimmung. Wird der Antrag Meyer abgelehnt, so stimmen wir über Antrag 2 ab und dann über 1. So habe ich Herrn Abg. Jürgens verstanden. Wünscht noch jemand das Wort? Es ist nicht der Fall. Dann darf ich wohl annehmen, daß der Landtag beschließt, die Abstimmung dem entsprechend vorzunehmen. Der Landtag hat einstimmig dem entsprechend beschlossen.

Das Ergebnis der Abstimmung ist, daß der Antrag Meyer mit 25 gegen 8 Stimmen abgelehnt wird.

Es stimmten dafür die Abgeordneten: Benefke, Hanken, Rückens, Meyer, Purper, Quatmann, Roggemann, Roter;

dagegen die Abgeordneten: Alfs, Burlage, Dohm, Feldhus, Groß, Hansing, Heinz, zur Horst, Hoyer, Huchting, Jaspers, Iken, Jürgens, Jungbluth, Köhler, Lübben, Möhlmann, Plagge, Schröder, Schulze, Wallrichs, Weber, Wenke, Wilken, Zerhusen.

Sodann wurde der Ausschußantrag **Nr. 2** mit 24 gegen 9 Stimmen angenommen.

Es stimmten dafür die Abgeordneten: Alfs, Burlage, Dohm, Feldhus, Groß, Hansing, Heinz, zur Horst, Hoyer, Huchting, Jaspers, Iken, Jürgens, Jungbluth, Lübben, Möhlmann, Plagge, Schröder, Schulze, Wallrichs, Weber, Wenke, Wilken, Zerhusen;

dagegen die Abgeordneten: Benefke, Hanken, Köhler, Rückens, Meyer, Purper, Quatmann, Roggemann, Roter.

Der Ausschußantrag **Nr. 1** wurde darauf einstimmig angenommen; es stimmten dafür die Abgeordneten Alfs, Benefke, Burlage, Dohm, Feldhus, Groß, Hanken, Hansing, Heinz, zur Horst, Hoyer, Huchting, Jaspers, Iken, Jürgens, Jungbluth, Köhler, Rückens, Lübben, Meyer, Möhlmann, Plagge, Purper, Quatmann, Roggemann, Roter, Schröder, Schulze, Wallrichs, Weber, Wenke, Wilken, Zerhusen.

Es folgt Punkt 6 der Tagesordnung:

Interpellation.

Beabsichtigt die Großherzogliche Staatsregierung, sofern der Tettenser oder ein anderer Siel der Butjadinger Sielacht in Folge der Korrektur der Außenweiser verschlammte, den der Butjadinger Sielacht dadurch erwachsenden Schaden und die Kosten einer etwa nothwendigen Verlegung des Siels auf die Staatskasse zu übernehmen?

Schröder.

Hansing.

Feldhus.

Wilken.

Groß.

Wenke.

Zur förmlichen Vorbringung und Begründung der Interpellation erhält das Wort der Interpellant

Abg. **Schröder:** Wie der Staatsregierung und dem Landtage bekannt sein wird, liegen an der östlichen Küste Butjadingens 4 Siel, die die Abwässerung in das sog. kleine Fedderwarder Fahrwasser suchen. Zu diesen Sielen gehört der Tettenser, mit dem sich meine Interpellation beschäftigt. Die Abwässerung dieses Tettenser Siels ist die Abwässerung eines Theiles der neuerdings gebildeten Butjadinger Sielacht. Die Abwässerung ist aber neuerdings erschwert worden, und zwar zunächst wohl durch einen Durchschlag zum Langlützensand, den Folsenser Durchschlag, der meines Wissens von der deutschen Reichsregierung auf Kosten derselben angelegt worden ist. Später haben Coupirungen stattgefunden in Folge des Staatsvertrags von 1891, betr. die Korrektur der Außenweiser von der Geestemündung bis zum Bremer Tief. In Folge dessen ist an der Ostseite

des Langlütjensandes ein Leitdamm errichtet worden, dessen südliche Spitze sich bis auf etwa 100 m dem Butjadinger Deiche nähert. Die so gelassene Oeffnung hielt man für genügend, um auch noch an der Küste in dem früheren kleinen Fedderwarder Fahrwasser eine bestimmte Strömung aufrecht zu erhalten. Es hat sich aber gezeigt, daß in Folge der so herbeigeführten Coupirung und Einengung des Stromes eine vermehrte Schlickablagerung stattgefunden hat. Nach den mir vorliegenden Notizen soll sie in etwa zwei Jahren 2 m betragen haben, und zwar ist nicht allein eine vermehrte Schlickablagerung, sondern auch eine vermehrte Anschwemmung von Sandmassen vorgekommen, die es der Sielacht erschweren, das Außentief des Tettenser Sieles, resp. den weiteren Wasserzug offen zu halten. Die sonst beliebte Methode, durch Muddern, Aufrühren, den Schlick abzusetzen, versagt jetzt angeblich wegen der größeren Menge von Sand. Man hat sich von Seiten der Sielacht in Folge dessen veranlaßt gesehen, den Beschluß zu fassen, einen Bagger anzuschaffen. Sofern nun aber sich herausstellen sollte, und das wird gefürchtet, daß die Baggerung nicht genügt, um das Wasser offen zu halten, für diesen Fall wünschen die Interessenten der Butjadinger Sielacht zu wissen, ob ihnen dann Seitens des Staates dasjenige Wohlwollen entgegengebracht wird, das sie glauben beanspruchen zu können. Sie glauben dies, weil es ihnen nicht vergönnt ist, an dem Fonds theilzunehmen, der sich angeammelt hat aus den von Bremen gezahlten Geldern für die Weserkorrektur, sie vielmehr entweder auf eigene Mittel oder auf Staatsmittel angewiesen sind. Da nun also aus den Summen, die Bremen Oldenburg gezahlt hat, keine Aufwendungen für die Butjadinger Sielacht gemacht werden, so glauben sie erwarten zu dürfen, daß sie für ihre Zwecke, sofern sie demnächst ebenfalls in Folge der Weserkorrekturbauten und die Verlegung des Fahrwassers geschädigt werden, von Seiten des Staates diejenige Unterstützung erhalten, die nothwendig ist, um sich eine ordentliche Abwässerung zu sichern. Sie glauben dies nur dadurch vollständig in Aussicht nehmen zu können, daß eine Verlegung der Siele nach Süden, vielleicht nach Flaghalg stattfindet. Da die Kosten nicht unbedeutend sind, so würde es zur Beruhigung der Interessenten beitragen, wenn die Staatsregierung heute eine Erklärung dahin abgeben wollte, daß den Interessenten für den Fall einer Schädigung aus den von mir geschilderten Ursachen eine Beihilfe Seitens des Staates wenigstens in dem Umfange in Aussicht gestellt werden kann, wie es seiner Zeit von dem Herrn Staatsminister bezüglich der Deichbände bei etwaiger Schädigung durch die Weserkorrektur bereits geschehen ist.

Oberregierungs-rath **Ahlhorn**: Ich habe Namens der Staatsregierung die Interpellation mit folgender Erklärung zu beantworten:

Nach der entschiedenen Ansicht der technischen Behörden erscheint eine Einwirkung der Anlagen der im Jahre 1891 vereinbarten Correction der Außenweser auf das s. g. kleine Fedderwarder Fahrwasser, welches die Abwässerung aus den Tettenser, Waddenjer, Burhaver und Fedderwarder Sieleln aufnimmt, dahin, daß dessen Aufschlickung vermehrt würde, völlig ausgeschlossen. Sollte indessen wider alles Erwarten eine derartige Wirkung der

Außenweser correction in Zukunft angenommen werden müssen, so würde es für diesen Fall der Auffassung der Staatsregierung entsprechen, den Ersatz des Schadens, welcher der Butjadinger Sielacht aus einer solchen Vermehrung der Verschlickung etwa entstände, aus staatlichen Mitteln in wohlwollende Erwägung zu ziehen.

Mit dieser Beantwortung ist Punkt 6 der Tagesordnung erledigt.

Es folgt Punkt 7 der Tagesordnung:

Mündlicher Bericht des Petitionsausschusses, betreffend die Petition der Interessenten des Ochtumer Sandes um Entschädigung wegen mangelhafter Zuwässerung der Außen- deichsländereien auf dem Ochtumer Sande.

Der Ausschuß beantragt:

In Erwägung, daß nach Erklärung des Regierungs-Commissars zur Zeit weitere Ermittlungen stattfinden, geht der Landtag zur Tagesordnung über.

Das Wort erhält der

Berichter-statter Abg. **Vübben**: Nach den Ausführungen des Herrn Regierungskommissars finden zur Zeit noch Ermittlungen statt, wie sich die Sachen dort verhalten, ein Abschluß ist also noch nicht möglich. Ich bin übrigens der Ansicht, daß es doch richtiger gewesen wäre, wenn die Regierung den Petenten Mittheilungen gemacht hätte von den Beschlüssen des vorigen Landtags. Damals wurde beschlossen, die Petition der Staatsregierung zur Berücksichtigung zu empfehlen. Eine Antwort ist den Petenten aber nicht zugegangen, worüber sie sich beschwerten. Ich möchte bei dieser Gelegenheit darauf hinweisen, daß man im Ausschuß der Ansicht war, daß entweder Bremen oder Oldenburg einen nachweislichen Schaden zu bezahlen habe, und daß die Verhältnisse auf dem Ochtumer Sande ähnlich liegen, wie sie soeben von Herrn Abg. Schröder für eine andere Gegend — Butjadingen — vorgetragen wurden. Nachdem die Weserkorrektur von Oldenburg gebilligt wurde, liegt es auf der Hand, daß der Staat auch einzutreten hat für etwa dadurch verursachte Schäden.

Präsident: Ich darf zunächst bemerken: Ich weiß nicht, ob eine Petition eingereicht war. Ist sie eingereicht gewesen und zur Verhandlung gekommen, so haben die Petenten auch Nachricht erhalten vom Landtage über den Erfolg.

Abg. **Vübben**: Sie haben aber keine Antwort von der Regierung bekommen.

Geh. Oberregierungs-rath **Ahlhorn**: Die Sache liegt so, daß im letzten Landtage eine Petition dieser Interessenten vorgelegt wurde, die sich beschwerten, daß sie in Folge der Weserkorrektur Schaden hätten. Damals ist von Seiten der Staatsregierung erklärt worden, daß, wenn die Schädigung anerkannt werden müsse, doch seitens der Staatsregierung nicht zugegeben werden könne, daß hier ein Recht der Petenten auf Entschädigung vorliege, weil die Interessenten kein Recht darauf hätten, daß der Wasserstand der Ochtum so hoch bleibe, als er vorher gewesen sei. Ich habe dann weiter ausgeführt, daß es eine weitere Frage sein würde, ob es nicht der Billigkeit entspräche, den Petenten eine Entschädigung zu gewähren und daß die Staatsregie-

zung das gern in Erwägung ziehen würde. Das ist auch geschehen. Es ist wohl zuzugeben, daß eine Schädigung eingetreten ist in Folge der Korrektur, aber um nun weiter zu gehen, ist ferner zu erwägen, ob nicht dem ordentlichen Landtage eine Vorlage zu machen sei, um Mittel für die Entschädigung zu gewinnen, welche der Staatsregierung jetzt nicht zu Gebote stehen. Die Sache ist noch völlig in der Schwebe und deshalb — damit komme ich auf den Vorwurf, den der Herr Abg. Lübben der Staatsregierung gemacht hat, daß den Petenten keine Resolution geworden sei — war die Staatsregierung, wie Sie gehört haben, gar nicht in der Lage, ihnen eine Antwort zu ertheilen. Ich habe auch guten Grund anzunehmen, daß die Petenten vom Stande der Sache vollständig unterrichtet sind. War es ihnen darum zu thun, von der Staatsregierung eine Antwort zu erlangen, so hätten sie in einer kurzen Eingabe darum bitten können, dann wäre ihnen geantwortet worden, daß wir ihnen einen definitiven Bescheid noch nicht geben könnten. Dazu hätte es der Petition an den Landtag nicht bedurft.

Abg. **Lübben**: Ich möchte bemerken, daß es dem Ausschusse auffällig war, daß nicht ohne Weiteres eine Entschädigung stattfinden solle, wenn der Schaden anerkannt wird, und war derselbe der Meinung, daß dies nicht allein von Billigkeitsgründen abhängen könne. Wer Schaden thut, muß Schaden bessern, heißt es bekanntlich, und also ist es nur gerecht, daß die Petenten auch eventuell entschädigt werden. Der Herr Regierungskommissar ist dagegen der Ansicht, daß nur nach Billigkeitsgründen zu verfahren sei. Dies wird also wohl im nächsten Landtage noch weiterer Verhandlungen bedürfen.

Abg. **Uls**: Ich habe den Ausführungen des Herrn Abg. Lübben wenig hinzuzufügen. Mir wäre es auch lieber gewesen, wenn von Seiten der Regierung den Petenten Mittheilung gemacht worden wäre. Die Erklärung der Regierung hat mich insofern befriedigt, als anerkannt wird, daß Anlaß zu einer Entschädigung vorliegt. Diese Entschädigung aus Billigkeitsgründen zu leisten halte ich kaum für richtig, denn wenn sie als berechtigt anerkannt wird, muß sie auch auf rechtlichem Wege geschehen.

Das Wort wird nicht weiter gewünscht, auch der Berichterstatter verzichtet aufs Wort. Die Debatte wird geschlossen. Der Antrag des Ausschusses wird angenommen.

Es folgt Punkt 8 der Tagesordnung:

Bericht des Petitionsausschusses über die Petition des Rechnungstellers und Rechnungsführers Bernhard Friedrich Oltmanns zu Zwischenahn, betreffend seine Anstellung als Auktionator mit Wohnsitz in Zwischenahn.

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag kann das Verfahren der Staatsregierung bei Anstellung des Auktionators für Zwischenahn als richtig nicht anerkennen, hält vielmehr den Antrag des Bittstellers an sich für begründet. Da zur Zeit indeß die Anstellung eines zweiten Auktionators für Zwischenahn wohl unthunlich, kann der Landtag nur sein Bedauern über das Geschehene aussprechen und geht zur Tagesordnung über.

Das Wort erhält der

Berichterstatter Abg. **Möhlmann**: Ich habe dem Berichte des Ausschusses nichts hinzuzufügen und bitte um Annahme des Antrages.

Geh. Ministerialrath **Willich**: Obgleich ich in dieser Sache nicht die Staatsregierung zu vertreten habe, soweit es die Petition selbst betrifft, so habe ich mir doch das Wort erbeten und bitte einige Worte hinzuzufügen zu dürfen in Veranlassung einer Bemerkung des Ausschußberichtes, wo es heißt:

„Die Staatsregierung hat durch ihren Vertreter bei der Berathung des betreffenden Gesetzes wiederholt erklärt, daß die Zahl der Versteigerer nicht knapp bemessen und daß die Interessen derjenigen, welche bislang die Verkäufe von Immobilien gewerbsmäßig betrieben, gewahrt und berücksichtigt werden sollten.“

Weil ich bei der Berathung des Gesetzes über das Versteigerungswesen seiner Zeit die Erklärungen abgegeben habe, so glaube ich verpflichtet zu sein, diesen Passus des Ausschußberichtes zu berichtigen. Er entspricht nicht den damaligen Erklärungen, die ich abgegeben habe. Ich werde am einfachsten Ihnen aus den damaligen Verhandlungen diejenigen Erklärungen mittheilen dürfen, welche sich auf diesen Punkt beziehen. Es ist seiner Zeit von dem Ausschusse in seinem Berichte gesagt:

„Der Ausschuß war einstimmig der Ansicht, daß bei Anstellung der Auktionatoren in den einzelnen Bezirken in erster Linie Rücksicht zu nehmen sei auf das Bedürfniß und das Interesse des beteiligten Publikums.“

Es ist dann von dem Herrn Berichterstatter des Ausschusses bei der Berathung im Landtage wiederum als die Erklärung des Regierungskommissars referirt, „daß es in der Absicht der Staatsregierung liege, in jedem Amtsbezirke eine dem Bedürfnisse in genügendem Maße entsprechende Anzahl Auktionatoren anzustellen, deren Thätigkeit nicht auf den Bezirk beschränkt, sondern sich auf das ganze Herzogthum erstrecken solle; soweit nöthig, sollten auch einzelnen Auktionatoren bei ihrer Anstellung bestimmte Wohnsitze angewiesen werden, so daß überall ein Auktionator leicht zu erreichen sei.“ Weiter ist von demselben Herrn Berichterstatter gesagt worden: „Der Ausschuß habe die Petition verschiedener Rechnungsteller eingehend geprüft, sei aber der Ansicht, daß es nicht wohl angängig sei, in das Gesetz eine Bestimmung aufzunehmen, wonach einzelne Personen ein Anrecht auf Anstellung erhielten; entscheidend sei bei der Anstellung vor allem die Bedürfnisfrage; . . . für die Bedürfnisfrage müßten lediglich die örtlichen Verhältnisse in Betracht kommen.“

Das waren die Anschauungen des Ausschusses, die sich vollständig der Auffassung der Staatsregierung darin angeschlossen, inwieweit demnächst Auktionatoren nach der neuen Ordnung der Sache anzustellen sein würden. Es ist dann weiter bei der Berathung dieses Gesetzentwurfes von Herrn Abg. Huchting eine Resolution beantragt worden, die dahin ging, möglichst „diejenigen Rechnungsteller, welche bisher in größerem Maße das Versteigern von Immobilien betrieben haben und das Vertrauen des Publikums genießen, als Auktionatoren anzustellen, wenn dieselben den von der



Staatsregierung als nothwendig erachteten Anforderungen genügen und deren Anstellung von der Gemeindevertretung befürwortet wird.“ Diese Resolution hatte also gerade denselben Zielpunkt, denselben Inhalt, wie er im hier vorliegenden Ausschußberichte als von der Staatsregierung wiederholt in Aussicht gestellt genannt ist. Diese Resolution des Herrn Abg. Huchting ist aber von der Staatsregierung bekämpft worden. Ich habe damals ausdrücklich gesagt, indem ich bat, die Resolution abzulehnen: „Aus der Bedeutung der Anstellung ergebe sich von selbst, daß bei der Feststellung der Zahl der anzustellenden Auktionatoren in erster Linie das Bedürfniß und die Interessen der Bevölkerung aber nicht die Erwerbungsverhältnisse einzelner Personen zu berücksichtigen seien“. Ich habe weiter gesagt: „Die Staatsregierung könne ein Verfahren im Sinne der Resolution für kaum vereinbar halten mit den reichsgerichtlichen Vorschriften, auch nicht für richtig und zweckmäßig; sie würde daher auch event. nicht in der Lage sein, dem in der Resolution gestellten Ersuchen Folge zu geben.“

Dann habe ich allerdings auch weiter erklärt, es sei beabsichtigt, die Zahl der Auktionatoren nicht zu knapp zu bemessen, „damit das Monopol der angestellten Auktionatoren nicht ein lästiger Zwang für das Publikum werde.“ Aus allen diesen Aeußerungen wird sich mit voller Klarheit ergeben, daß der Vertreter der Staatsregierung bei Berathung des betreffenden Gesetzes nicht das in Aussicht gestellt hat, was der Ausschußbericht ihm jetzt in den Mund legt, sondern gerade umgekehrt das Ansinnen, die Interessen derjenigen, welche bisher die Verkäufe von Immobilien gewerbmäßig betrieben haben, zu berücksichtigen abgelehnt hat und nicht als erste Absicht bei Anstellung der Auktionatoren hat annehmen können. Ich habe hiermit lediglich die Angabe im Ausschußberichte berichtigen wollen.

Regierungsrath Dr. **Driver**: Ich bin der Vertreter der Regierung im Petitionsausschuß gewesen und habe hier über den Sachverhalt sowie die Stellung der Regierung näheren Aufschluß zu geben, da meine im Ausschuß abgegebenen Erklärungen im Bericht keine Aufnahme gefunden haben.

Im Amte Westerstede ist von der Staatsregierung die Zahl der Auktionatoren auf 4 festgestellt, sodaß auf jede Gemeinde einer kam, und zwar in Uebereinstimmung mit den Vorschlägen des Amtrathes, des Amtes und des Amtsgerichts. Im Frühjahr 1895 wurden die Stellen öffentlich ausgeschrieben, und bewarben sich um die Stelle in Zwischenahn 4 Personen, der Gemeindevorsteher Feldhus in Zwischenahn, der Petent Oltmanns und ferner 2 Rechnungssteller bezw. Verganter. Vom Staatsministerium sind besondere Grundsätze für die Verleihung von Auktionatorstellen aufgestellt. Abgesehen von einigen Punkten, die hier nicht in Betracht kommen, als Kautionsfähigkeit, Wohnsitz im Bezirk, Geschäftsgewandtheit u. s. w. wird vor allem gefordert, daß der Anzustellende in geschäftlicher und finanzieller Hinsicht unbedingt zuverlässig ist. Zu den Anforderungen in letzterer Beziehung gehört auch, daß er genügende Mittel besitzt. Man erachtet im Interesse des Publikums neben der Kautionsfähigkeit eine besondere Sicherheit des Anzustellenden in finanzieller Hinsicht für erforderlich, namentlich deshalb, um die Schäden, welche leider häufiger infolge von Konkursen

oder auf andere Weise entstehen, für das Publikum möglichst herabzumindern. Es ist sodann die Bestimmung getroffen, daß unter denjenigen Bewerbern, welche diesen Anforderungen genügen, derjenige den Vorzug haben soll, welcher Versteigerungen und Verheuerungen bisher in erheblichem Umfange wahrgenommen und das volle Vertrauen des Publikums erworben hat. Auf Grund dieser den früher ausgesprochenen Wünschen des Landtags entsprechenden Bestimmung erhalten die vorhandenen Rechnungssteller und Verganter, sofern sie den obigen Anforderungen genügen, bei der Besetzung der Auktionatorstellen den Vorzug. Dementsprechend sind fast $\frac{4}{5}$ der Auktionatoren aus dem Kreise der Rechnungssteller und Verganter genommen worden.

Was nun den hier vorliegenden Fall betrifft, so war das Staatsministerium nicht zweifelhaft, daß Herr Feldhus als Auktionator in Zwischenahn anzustellen sei. Abgesehen von dem besonderen Vertrauen, welches derselbe in der Gemeinde genießt, und seiner großen Geschäftsgewandtheit war hierbei ausschlaggebend, daß er unter den Bewerbern der Solvendeste war. In zweiter Linie wäre auch nicht der Petent Oltmanns, sondern der Verganter und Posthalter Heinze in Betracht gekommen, der vor Oltmanns den Vorzug hatte, daß er günstiger situiert ist und als der ältere den Jahren nach die meisten Versteigerungen und Verheuerungen wahrgenommen hat. Der Petent selber war nach Ansicht der Regierung nicht geeignet. Nach den Mittheilungen des Amtes und nach Einsicht der Steuerrolle war es sogar fraglich, ob derselbe die Kaution im Betrage von 6000 *M.* aus eigenen Mitteln leisten konnte. Jedenfalls besaß er nach den damaligen Ermittlungen kein weiteres Vermögen und mußte von seiner Berücksichtigung abgesehen werden, weil er keine hinreichenden finanziellen Garantien bot. Die Behauptung, er habe 15 000 *M.* Vermögen, ist eine neue, die der Petent vor etwa 14 Tagen mir gegenüber gemacht hat. Dieselbe kann nicht weiter in Betracht kommen, da Oltmanns bei seiner Bewerbung seine Vermögensverhältnisse nicht näher angegeben hatte und die Steuerrolle für die Richtigkeit der Behauptung keinen Anhalt bot. Für das Steuerjahr 1894/95 war sein Gewerbebetrieb nur zu 1000 *M.* eingeschätzt, und muß es darnach fraglich erscheinen, ob die Zinsen eines etwaigen Betriebskapitals von 15 000 *M.* darin mit enthalten sein konnten. Das sind, meine Herren, die Gründe, welche die Staatsregierung veranlaßt haben, dem Petenten Oltmanns die Auktionatorstelle nicht zu verleihen, sondern sie dem solventesten unter den Bewerbern, dem Gemeindevorsteher Feldhus, zu geben.

Wenn ich nun zu den einzelnen Punkten des Ausschußberichtes übergehe, so ist darin zunächst gesagt:

Der Petent, der seit 1888 als Rechnungsführer und Rechnungssteller in der Gemeinde Zwischenahn thätig ist, hat während dieser Zeit die meisten und größten Immobilienverkäufe in diesem Bezirke gehabt, ein Beweis, daß er das volle Vertrauen seiner Gemeinde besitzt. Dies wird auch bestätigt durch ein Zeugniß des Amtsgerichts Westerstede vom 2. März 1895, indem dasselbe schreibt, daß Oltmanns in hervorragendem Maße mit öffentlichen meistbietenden Immobilienverkäufen befaßt gewesen ist.

Ich habe bereits im Ausschuß darauf aufmerksam ge-

macht, daß dieses Zeugniß des Amtsgerichtes Westerstede auch dem Amte vorgelegen, und daß das Amt sich über dasselbe in folgender Weise geäußert hat:

„Der Rechnungssteller Oltmanns hat nach seiner eigenen Aufstellung in den 3 Jahren 1892, 1893 und 1894 im Ganzen 9 Immobilienverkäufe vermittelt, darunter 6 öffentliche, mithin pro Jahr 2 öffentliche. Angesichts dieser Thatsache wird man nicht behaupten können, wie es in dem Zeugniß des Amtsgerichtes geschieht, daß Oltmanns mit Abhaltung öffentlich meistbietender Immobilienverkäufe in hervorragendem Maße befaßt gewesen sei.“

Man wird wohl dem Amte folgen und annehmen dürfen, daß die Mittheilung des Amtsgerichtes auf einer Ungenauigkeit beruht. Es ist dann weiter gesagt:

„Beim Inkrafttreten des Gesetzes, betreffend das Versteigerungswesen, ist er als Auktionator nicht bestellt; damit haben seine Einnahmen aus den öffentlichen Immobilienverkäufen aufgehört und ist er dadurch direkt und indirekt in seinem Verdienste schwer geschädigt.“

Ich darf in dieser Beziehung darauf hinweisen, daß die Auktionatoren jetzt nur das ausschließliche Recht haben, öffentliche Immobilienverkäufe vorzunehmen; Immobilienverkäufe unter der Hand, Verheuerungen und Mobilienversteigerungen kann jeder Rechnungssteller nach wie vor besorgen. Für die Zwangsimmobilienverkäufe wird nach der Mittheilung, welche der Petent Oltmanns mir gemacht hat, der Auktionator am Sitze des Gerichts genommen. Die übrigen öffentlichen Immobilienverkäufe im Amtsbezirk Westerstede vertheilen sich unter den 4 Auktionatoren. Nach Ansicht der Regierung ist die Schädigung des Petenten nicht sehr erheblich, dieselbe wird über einige hundert Mark im Jahre nicht hinausgehen und trifft den Petenten ebenso wie andere Rechnungssteller, welche nicht Auktionatoren geworden sind. Bezüglich der von der Staatsregierung bei der Berathung des Gesetzes über das Versteigerungswesen abgegebenen Erklärungen nehme ich Bezug auf die Mittheilungen des früheren Herrn Regierungskommissars. Was die Zahl der Stellen anlangt, so bemerke ich, daß früher 24 Auktionatoren vorhanden waren, während jetzt 72 Stellen vorhanden sind. Die Zahl ist also verdreifacht worden. Bei der Festsetzung der Zahl ist berücksichtigt, daß dem Publikum die Wege zum Auktionator möglichst erleichtert werden sollten, andererseits aber auch maßgebend gewesen, daß eine über große Konkurrenz vermindern werden, die Auktionatoren wenigstens einen mäßigen Verdienst aus ihrem Gewerbe haben sollten. Ich glaube, Sie werden hieraus abnehmen, daß die Regierung bemüht gewesen ist, den Wünschen des Landtags nach Möglichkeit nachzukommen. Wegen der weiteren Bemerkung des Ausschußberichts über die Vermögenslage des Petenten Oltmanns verweise ich auf das bereits Gesagte. Sodann ist im Ausschußbericht hervorgehoben, daß es bedenklich sei, die Vermögensverhältnisse eines Gewerbetreibenden nur nach der Steuerrolle zu beurtheilen. In gewisser Weise mag das richtig sein. Die Steuerrollen geben jedoch im Allgemeinen eine ziemlich sichere Auskunft. Im Uebrigen werden die Verhältnisse nicht lediglich nach den Angaben der Steuerrollen beurtheilt, sondern es kommen die Berichte der Behörden hinzu, denen die Einkommen- und Vermögensverhältnisse bekannt sind. Was endlich die

Berichte. XXV. Landtag, 3. Versammlung.

Frage anlangt, ob den Gemeindevorstehern das Amt eines Auktionators zu übertragen ist, so steht die Staatsregierung auf dem Standpunkt, daß es nicht prinzipiell bedenklich ist, Gemeindevorsteher zu Auktionatoren zu bestellen, über die Bestellung vielmehr in dem einzelnen Falle zu entscheiden ist. Dem entsprechend ist denn auch bisher verfahren worden. Die Gemeindevorsteher von diesem Erwerbszweig von vorn herein auszuschließen, geht zu weit. Sollten aus der Bestellung eines Gemeindevorstehers zum Auktionator Unzulänglichkeiten für den Gemeinbedienst entstehen, so hat die Regierung es in der Hand, die Anstellung als Auktionator zu widerrufen. Bei dem Gemeindevorsteher Feldhus lagen nicht die geringsten Bedenken und leisesten Befürchtungen in dieser Beziehung vor.

Nach diesen Ausführungen hält die Staatsregierung das Verfahren, welches sie eingeschlagen hat, für durchaus richtig und die vorliegende Petition für unbegründet. Sie ist ferner der Ansicht, daß die mitgetheilten Grundzüge nicht allein den Interessen des Publikums entsprechen, sondern auch in Uebereinstimmung stehen mit den früher geäußerten Wünschen des Landtags. Der Ausdruck des Bedauerns über das Geschehene, wie solcher in dem Antrage des Petitionsausschusses enthalten ist, erscheint nicht gerechtfertigt.

Abg. **Schröder:** Nach den ausführlichen Darlegungen des Herrn Regierungskommissars beschränke ich mich lediglich darauf, den Landtag zu bitten, den Antrag des Ausschusses abzulehnen und zur Tagesordnung überzugehen. Ich überreiche hiermit einen formellen Antrag.

Abg. **Suchting:** Meine Herren, der Petent hat nachgewiesen, daß er vom Amtsgericht das beste Zeugniß hat und daß er auch die meisten Verkäufe gehabt hat, nach dem, was uns vorgerechnet worden ist. Er hat sich auch bereit erklärt, nachzuweisen, daß er im Stande ist, eine Kaution von 15 000 M. zu stellen. Er hat auch Zeugnisse als Kirchen- und Gemeinderechnungsführer. Deshalb hat der Petitionsausschuß geglaubt, daß dieses Gesuch des Petenten wohl zu berücksichtigen wäre. Wenn der Herr Regierungskommissar bemerkt, daß das Amt anders berichtet hätte als das Gericht, so muß ich sagen, daß das Gericht doch viel bessere Kunde über die Verkäufe hat als das Amt. Wir haben geglaubt, daß nach den Verkäufen, die der Mann uns nachgewiesen hat, er der präjudizirte Auktionator gewesen wäre. Was die letzte Bemerkung im Berichte betrifft, so glaube ich, daß es besser ist, wenn der Gemeindevorsteher nicht Auktionator ist. Ich halte das für zweckmäßig, aber das ist meine persönliche Ansicht.

Abg. **Rückens:** Ich nehme das Wort, weil ich damals Berichterstatter im Justizauschusse gewesen bin. Ich erinnere mich der Verhandlungen ganz genau und kann nur erklären, daß sich die Sache so verhält, wie sie Herr Geh. Ministerialrath Willich vorgetragen hat. Man ist davon ausgegangen, daß bei der Anstellung der Auktionatoren es darauf ankomme, das Bedürfniß des Publikums zu befriedigen und Leute zu gewinnen, die das allgemeine Vertrauen besitzen. Wenn nun in Zwischenahn mehrere Leute auftreten, die sich sämtlich mit Verkäufen beschäftigen haben und in diesem Falle derjenige gewählt wird, der schon das Vertrauen der Gemeinde als Vorsteher genießt, so glaube



ich, daß die Regierung nur gethan hat, was sie thun mußte und was im Ausschuß gewünscht wurde. Daß der Gemeindevorsteher nicht geeignet sei, den Posten des Auktionators zu übernehmen, daß vermag ich nicht einzusehen. Er ist ja nicht für sein ganzes Leben Gemeindevorsteher, doch nur für gewisse Jahre. Alle Gemeindevorsteher haben Nebenbeschäftigungen. Die Regierung hat nur gethan, was sie thun mußte. Ich werde ebenfalls für einfache Tagesordnung stimmen.

Vom Abg. Schröder wird folgender Antrag gestellt:

Ich beantrage den Ausschußantrag abzulehnen und zur Tagesordnung überzugehen.

Der Antrag ist genügend unterstützt und wird mit zur Berathung gestellt.

Abg. **Jürgens**: Es ist mir zuwider, in der Verhandlung über einen Gegenstand das Wort zu nehmen, bei dem meine persönlichen Verhältnisse mit berührt werden. Ich kann aber nicht umhin, ein Wort in der Sache mitzureden wegen einer Bemerkung, die ich im Berichte gefunden habe, wenn sie auch nicht direkt Beziehung auf mich hat. Es heißt darin, daß „man möglichst vermeiden müßte, das Amt eines Auktionators einem Gemeindevorsteher zu übertragen“. Auch Herr Huchting hat dieser Anschauung Ausdruck gegeben; er bleibt aber die Gründe dafür schuldig; aber es wäre doch von allgemeinem Interesse, wenn die näheren Gründe dargelegt würden. Er sagt nur, er halte es persönlich für zweckmäßig, aber das ist für mich nicht durchschlagend. Ich möchte die bescheidene Anfrage an den Petitionsausschuß richten, wie er zu dieser Bemerkung gekommen ist. Ich bemerke noch: Als mir die Ehre zu theil wurde, Gemeindevorsteher zu werden, war ich schon Auktionator. Die Sache trifft mich also nicht direkt. Ich glaube aber, es wäre im Interesse der Deffentlichkeit, wenn die Sache näher erläutert würde.

Abg. **Huchting**: Ich halte es für paßlicher, wenn der Gemeindevorsteher nicht Auktionator ist, weil er dann nach allen Seiten unbefangener die Gemeindeverhältnisse verwalten kann. Das ist meine Ansicht, die von sehr vielen Seiten getheilt wird, namentlich aber dann zutrifft, wenn andere geeignete Bewerber vorhanden sind.

Abg. **Quatmann**: Wenn ich meine Ansicht aussprechen darf, so geht die dahin, daß es natürlich am besten ist, wenn der Gemeindevorsteher selbstständig dasteht und nichts weiter zu betreiben braucht. Trotzdem ist es vielfach wünschenswerth, wenn den Gemeindevorstehern ein weiterer Nutzen zugewandt werden kann, denn die Gemeinden können sie häufig nur schwer so entschädigen, wie sie nach den Anforderungen entschädigt werden müßten. Darum glaube ich, ist eine Auktionatorstelle gerade die beste Art und Weise dazu. Aber daß die Gemeindevorsteher Kaufleute oder Wirthe sind, das möchte ich durchweg ausgeschlossen sehen, denn dann machen sie den andern Geschäften erhöhte Konkurrenz. Aber diese Zuwendung, die kann man ganz ruhig den Gemeindevorstehern zukommen lassen. Ich habe darüber noch keine Klagen gehört.

Das Wort wird nicht weiter gewünscht, die Berathung wird geschlossen. Das Schlußwort erhält der

Berichterstatte Abg. **Möhlmann**: Nur auf Grund

der guten Zeugnisse und der Beweise, die uns gebracht worden sind, daß der Petent wirklich die meisten Verkäufe gehabt hat, haben wir uns bewogen gefühlt, sein Gesuch zu unterstützen. Früher ist immer ausdrücklich gesagt worden, daß diejenigen Herren, die am meisten beschäftigt seien, in erster Linie den Vorzug als Auktionator haben sollten. Das ist auch faktisch geschehen. Bei uns im Zeeverlande sind diejenigen bestätigt worden, die am meisten Praxis hatten. In der Commission haben wir geglaubt, daß der Petent dadurch benachtheiligt, daß statt seiner ein anderer als Auktionator angestellt, und bitte ich deshalb um Annahme des Ausschußantrages.

Es wird zur Abstimmung geschritten. Der Antrag des Abg. Schröder wird angenommen. Damit ist der Ausschußantrag beseitigt.

Es folgt Punkt 9 der Tagesordnung. Da neue Anträge in der Zwischenzeit nicht eingegangen sind, so wird über den Ausschußantrag abgestimmt. Der Antrag wird angenommen und damit der Gesetzentwurf in zweiter Lesung genehmigt. Es folgt der 10. Punkt der Tagesordnung:

Interpellation.

Im letzten ordentlichen Landtage empfahl derselbe die Durchführung des Strohauser Außentiefs in gerader Linie durch die sog. Reiberplate.

Da seitdem über den Stand der Angelegenheit Nichts verlautet, so wird die Staatsregierung um Auskunft gebeten.

Lübben.

Unterstützt durch:

Schröder.

Jürgens.

Groß.

Feldhus.

Wallrichs.

Das Wort erhält zur förmlichen Einbringung und Begründung der Interpellation der Interpellant

Abg. **Lübben**: Vor zwei Jahren wurde dem Landtage von dem Handels- und Gewerbeverein und dem Gemeinderath in Rodenkirchen eine Petition eingereicht, dahin gehend, das Strohauser Außentief in gerader Linie durch die Reiberplate zu führen. Die Petition wurde vom Landtage zur Berücksichtigung empfohlen. Nun ist aber bislang in dieser Hinsicht Nichts geschehen und die Interessenten sind vollständig im Unklaren und auch beunruhigt darüber, weil jetzt ein Projekt vorliegen soll, worin eine andere Richtung bestimmt ist, welches der Schifffahrt und Entwässerung nicht so günstig als Ersteres. Man ist überhaupt im Zweifel, wie die Sache jetzt werden wird, da der Durchschlag in der sog. Schweiburg, welchen Bremen herzustellen hat, noch nicht zu Ende geführt ist. Man ist der Ansicht, daß der Kontrakt mit Bremen dahingehend abgeschlossen ist, daß Bremen nach eigenem Belieben den Durchschlag fertig stellen kann. Wäre dies der Fall, so wäre die Durchführung des Außentiefs durch die Reiberplate nur mit viel größeren Opfern durchzusetzen, weil Bremen, wie man hört, die Fertigstellung des Durchschlags noch hinauschieben will. Darüber möchten die Petenten gern Auskunft haben, um die ich die Regierung hiermit bitte.

Oberregierungsrath **Ahlhorn**: Ich habe die Interpellation Namens der Staatsregierung mit folgenden Erklärungen zu beantworten:

Das von der Staatsregierung in Erwägung gezogene und zur Verhandlung gebrachte Project der Durchführung des Strohauser Außentiefs in gerader Linie durch die Reiherplate zur corrigirten Weser hat sich aus dem Grunde als gegenwärtig nicht ausführbar erwiesen, weil zu einer sicheren Herstellung der in dem Weserarme zwischen dem linken Ufer und der Reiherplate, der s. g. Schweiburg, erforderlichen Stromwerke die vorgängige völlige Aufhöhung der im Wesercorrectionsprojecte vorgesehenen Coupirung in der Schweiburg oberhalb der Harrieraube seitens Bremens unerlässlich ist, Bremen aber dieses Werk in nächster Zeit noch nicht zu vollenden beabsichtigt und nach dem Oldenburgisch-Bremischen Wesercorrections-Vertrage zu einer alsbaldigen Ausführung desselben nicht verpflichtet erscheint.

Unter diesen Umständen ist nunmehr, um den Interessen der Schifffahrt von und zu dem Strohauser und dem Abfer Siele möglichst entgegenzukommen, der Ausbau der zwischen der Reiherplate und der Strohauser Plate vorhandenen Priele als Schifffahrtskanal in Erwägung gezogen; indessen soll, bevor der Ausführung dieses Projectes näher getreten wird, den betheiligten Kreisen Gelegenheit geboten werden, sich über dasselbe zu äußern.

Präsident: Durch die Beantwortung ist die Interpellation erledigt. Es folgt Punkt 11 der Tagesordnung:

Bericht des Verwaltungsausschusses zu dem Schreiben der Staatsregierung, betr. die Enteignung zur Vergrößerung des Feldhauser Wasserwerks.

Der Ausschuss zieht seinen früher erstatteten Bericht zurück und beantragt die Zustimmung des Landtags dazu. Ich eröffne die Berathung. Ich schließe sie wieder, da niemand das Wort wünscht. Der Herr Berichterstatter verzichtet.

Es wird über den Antrag des Ausschusses:

Der Landtag wolle der Verordnung nachträglich seine verfassungsmäßige Zustimmung ertheilen, abgestimmt und derselbe angenommen.

Präsident: Damit wären unsere Geschäfte erledigt und ich höre soeben vom Herrn Regierungskommissar, daß der Schluß des Landtags sofort erfolgen würde. Ich gebe demselben das Wort.

Oberregierungsrath **Dugend**: Meine hochverehrten Herren! Nachdem der Landtag des Großherzogthums seine Geschäfte beendet hat, erkläre ich hiermit im Auftrage Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs den Landtag für geschlossen.

Präsident: Meine Herren! Ehe wir uns trennen, lassen Sie uns einstimmen in den Ruf:

Seine Königliche Hoheit der Großherzog, unser allverehrter Landesherr, lebe hoch, hoch, hoch!

(Lebhafte Zustimmung.)

Ich schließe die Sitzung.