

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

21. Sitzung, 025.02.1903

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

Bericht

über

die Verhandlungen

des

XXVIII. Landtags des Großherzogtums Oldenburg.

Einundzwanzigste Sitzung.

Oldenburg, den 25. Februar 1903, vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1903/05 in Verbindung mit der Anlage 36, die hierzu gehörenden Petitionen, die 2. Lesung der im Bericht befindlichen beiden Gesekentwürfe, und den selbständigen Antrag des Abg. Wessels, betr. den §. 1 der Ausgaben des Eisenbahnbaufonds.
 2. Bericht des ständigen Landtagsausschusses über seine Tätigkeit während der Finanzperiode 1900/02 und Neuwahl eines ständigen Ausschusses für die Finanzperiode 1903/05.
 3. Wahl eines 1. Ersatzrichters zum Staatsgerichtshof.
 4. Mitteilung, betr. die durch die Großherzogliche Staatsregierung vorgenommene Wahl eines Mitgliedes und mehrerer Ersatzrichter zum Staatsgerichtshof.

Vorsitzender: Präsident Karl Groß.

Am Regierungstische: Minister Ruhstrat I, Geh. Oberregierungsrat Dugend, Geh. Oberbaurat Böhlf, Eisenbahndirektor Graepel, Oberfinanzrat Wöbs, Finanzrat Meyer, Finanzrat Stein.

Nach Eröffnung der Sitzung verliest der Abg. Kabeiling das Protokoll der letzten Sitzung und die Eingänge. Das Protokoll und die Verteilung der Eingänge an die einzelnen Ausschüsse werden genehmigt.

Es wird sodann in die Tagesordnung eingetreten. Auf die Verlesung der Berichte wird verzichtet.

I. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für die Finanzperiode 1903/05 in Verbindung mit der Anlage 36,

die hierzu gehörenden Petitionen,

die II. Lesung der im Bericht befindlichen beiden Gesekentwürfe,

und den selbständigen Antrag des Abg. Wessels, betr. den §. 1 der Ausgaben des Eisenbahnbaufonds.

Berichte. XXVIII. Landtag.

Berichterstatter: die Abgeordneten Burlage und Duden.

Der **Präsident** eröffnet die Beratung.

Die Anträge 1 und 2 des Ausschusses werden ohne Debatte angenommen. Das Wort erhält sodann der Berichterstatter

Abg. **Burlage**: Im Eingange könne er sich kurz fassen. Er wolle nur ganz allgemein bemerken, daß der Ausschuss die einzelnen Positionen gründlich erwogen habe, aber nicht zu Abstrichen gekommen sei, obwohl an einzelnen Stellen eine Neigung dazu vorhanden gewesen sei. Der Ausschuss habe sich eben davon überzeugt, daß der Voranschlag vorsichtig aufgestellt sei.

Abg. **Schröder**: Mit sehr gemischten Gefühlen ergreife er das Wort zu dem vorliegenden Gesekentwurf, der seinen Wahlkreis eine Bahn bringen solle. Es sei ein Gesetz, das seines Gleichen nicht finde, es beginne mit Bedingungen. Unter gewissen Voraussetzungen solle der Wesermarsch die Wohltat einer Eisenbahn zu Teil werden; man wolle ihm dieselbe verschaffen durch Ansammlung eines

Fonds, sodaß möglicherweise nach 6—8 Jahren die Mittel für die Strecke Barel—Weferbahn, in weiteren 4 Jahren der Fonds für den Bau der Nebenbahnen zusammen sei. Danach könne man die Hoffnung haben, daß vielleicht in 12 Jahren die Bahnen gebaut werden könnten, die Erfüllung dieser Hoffnung sei also noch weithinausgerückt. Man kenne ja das Schicksal von Gesetzentwürfen, die die Finanzen tangierten. Was seien überhaupt 12 Jahre für das Schicksal eines Gesetzentwurfes? Die letzte Vergangenheit zeige, daß man Gesetze durch Gesetze beseitigen könne. Er erinnere nur an das Gesetz, betr. den Ausbau des Oldenburgischen Bahnnetzes vom Jahre 1891; damals habe auch schon in dem Gesetze eine Linie Nordenham—Blexen figurirt, einige Jahre darauf habe man kraft Gesetzes von dem Bau der Bahnlinie Abstand genommen. Was die Ansammlung des Baufonds betreffe, so sei man gesetzlich zwar verpflichtet, die Ueberschüsse aus den Erträgen der Eisenbahn in den Eisenbahnbaufonds fließen zu lassen. Aber was solle geschehen, wenn die Finanzlage im Jahre 1906 so schlecht sei wie jetzt? Dann stehe der Landtag und die Regierung wieder vor der Frage, woher man das Defizit decken solle. Und es würden dann ganz außerordentliche Maßnahmen erforderlich sein, um den Voranschlag zu bilanzieren, denn dann werde der Eisenbahnbaufonds voraussichtlich nicht die Mittel dazu hergeben können. Aber auch wenn die Lage nicht so schlecht sei, wie jetzt, so werde man doch bei starkem Bedarf zu den Reserven des Eisenbahnbaufonds keine Zuflucht nehmen müssen. Wenn man vor der Frage stehe, ob man das Defizit durch einen Zuschlag zur Einkommensteuer decken oder auf die bereiten Mittel hingreifen solle, so werde sicherlich kein Landtag einen Zuschlag von 50—75 pCt. bewilligen, trotzdem die Mittel für den Bahnbau kraft Gesetzes zurückzulegen seien. Das Gesamtinteresse des Landes werde den Landtag dann zwingen, von der weiteren Ansammlung eines Baufonds für die Strecke Barel—Weferbahn Abstand zu nehmen, genau so gut wie man jetzt durch das Finanzgesetz dem Eisenbahnbaufonds Gelder entnommen habe, die demselben gesetzlich zufäme und seit Jahren schon von der Schuldentilgung Abstand genommen habe. Danach könne man sehen, welchen Wert er auf das Zustandekommen des vorliegenden Gesetzentwurfes, soweit er seinen Wahlkreis betreffe, lege, derselbe stehe nach seiner Ansicht nur auf dem Papier. Er halte ihn für ein Danaergeschenk, und zwar für ein Danaergeschenk unter einer demüthigenden Bedingung, nämlich falls die Linie Cloppenburg—Grabstede genehmigt werde, das heiße: erst das Sagterland und dann eventuell auch die Wefermarsch. Das einzig Gute an dem ganzen Gesetzentwurf sei nach seiner Ansicht, daß die Staatsregierung durch die Zustimmung zu dem Gesetze erkläre, sie sei für den Ausbau der Strecke Barel—Weferbahn als Staatsbahn. Auch wenn der Gesetzentwurf falle, so glaube er, daß sich auch für diesen Fall die Staatsregierung eben durch die Vorlegung des jetzigen Entwurfs genau so gut binde, wie wenn der Gesetzentwurf angenommen werde. Er wolle niemand reizen, den Entwurf anzunehmen, er selber könne ihn nur befürworten, wenn eine von ihm daran geknüpfte Bedingung angenommen werde. Er halte es des von ihm vertretenen Wahlkreises nicht für würdig, demselben eine Bahn unter den jetzt gestellten Bedingungen anzubieten.

Er stelle deshalb den Antrag, daß die Bedingung: „Falls die Sagterländer Bahn gebaut wird“ von dem Gesetzentwurf zu trennen und die Strecke Barel—Weferbahn allein zu behandeln sei. Er könne Artikel 1 in der Fassung, die er jetzt habe, nicht annehmen, näheres behalte er sich noch vor.

Der **Präsident** stellt den Antrag Schröder mit zur Beratung; das Wort erhält

Minister **Ruhstrat** I: Der Vorredner habe gesagt, der einzige Vorteil des Gesetzentwurfes sei der, daß die Regierung durch seine Vorlegung erklärt habe, daß sie die Verbindungsbahn zwischen Barel und der Weferbahn als Staatsbahn auszubauen gedächte. Das sei auch richtig; es veranlasse ihn zugleich, kurz die Stellungnahme der Regierung zu wiederholen. Als er sein jetziges Amt übernommen habe, seien die Vorbereitungen für die neuen Bahnbauten bereits im Gange gewesen, die Mittel zu den Vorarbeiten vom letzten Landtage schon bewilligt und die Projekte bereits in Arbeit gewesen. Es sei dann nach Beendigung der Vorarbeiten an die Regierung die Nothwendigkeit herangetreten, dem Landtage eine Vorlage zu machen. Die Regierung habe ja allerdings auch sagen können, es sei bedenklich, überhaupt noch Bahnen oder diese Bahnen als Staatsbahnen zu bauen. Wenn sie nun gerade zu dem Bau dieser heute in Frage kommenden Bahnen gekommen sei, so habe er dazu noch folgendes zu bemerken. Bezüglich der Strecke Lönningen—Landesgrenze beständen wohl keine Meinungsverschiedenheiten, er halte den Bau dieser Strecke nicht nur für wünschenswert, sondern auch für notwendig. Was die zweite Linie Nordenham—Blexen angehe, so sei bereits ausgeführt, weshalb der Bau dieser Bahn vorgeschlagen sei. Der wesentlichste Grund sei der gewesen, die Außengroden zu erschließen, ein zweiter, einen besseren und gesicherteren Verkehr zwischen den Weferorten herzustellen, der dritte Grund endlich sei, daß das Amt Butjadingen bisher so gut wie keine Bahn besitze. Die 3. Bahn Cloppenburg—Grabstede gebe in ihrem zweiten Teil Ncholt—Grabstede nicht zu erheblichen Bedenken Anlaß, vor allem nicht, wenn Westerstede Zuschüsse gebe. Diese Bahnstrecke werde schon auf die Kosten kommen und sie werde auch die Erträge der bisherigen Strecke, der sog. Polypenbahn, noch verbessern. Die andere Teilstrecke Cloppenburg—Grabstede habe allerdings erhebliche Bedenken wachgerufen, weil man nicht wissen könne, ob sie eine genügende Rente bringen werde. Trotzdem habe man den Bau der Strecke vorgeschlagen, weil man Folgendes ermogen habe. Durch das Kleinbahngesetz sei die Möglichkeit geschaffen, den Bau einer Reihe von Bahnstrecken den Kommunalverbänden zuzuweisen. Es habe nahegelegen, auch hier so zu handeln, aber bei dem geringen Wohlstand im Amte Friesoythe sei es ausgeschlossen, daß diese Strecke als Kommunalbahn gebaut werde. Aus diesem Grunde, und weil die das Sagterländer Bahnprojekt betreffenden Petitionen der Regierung vom Landtag immer zur Prüfung oder zu noch mehr überwiesen worden seien, habe das Staatsministerium um Klarheit in der Sache zu schaffen, im Interesse der beteiligten Gemeinden eine Vorlage betreffs dieser Bahnen gemacht. Es liege jetzt am Landtage diese Klarheit herbeizuführen, ob die Bahn gebaut werden solle, und zwar dann als Staatsbahn. Wenn man überhaupt diese Bahn

linie bauen wolle, dann sei der gegenwärtige Zeitpunkt der geeignetste, weil jetzt die Materialien und die Löhne billig seien, der jetzige Zeitpunkt sei besser, als ein späterer, wo vielleicht die Finanzlage des Herzogtums besser sei. Was die noch übrigen Bahnstrecken betreffe, so habe er da bereits im Ausschuß erklärt, daß der Ausbau dieser sämtlichen Bahnen bis auf die Linie Barel—Nordenham, beziehungsweise von Barel nach einem anderen Punkte der Weserbahn, als Staatsbahn ausgeschlossen sei. Die Strecke Barel—Weserbahn könne man als Privatbahn nicht zulassen, weil der Staat in seinen anderen Bahnlinien dadurch geschädigt werde; diese Strecke müsse deshalb auch als Staatsbahn gebaut werden, aber erst, wenn Geld da sei. Wenn jetzt bezüglich dieser Bahn eine Gesetzesvorlage gemacht sei, so solle das nichts weiter bedeuten als eine nähere Ausführung des von ihm angedeuteten Standpunktes und eine nähere Bestimmung des Zeitpunktes, wann der Bau erfolgen solle. Die Zeit zu dem Bahnbau sei dann gekommen, wenn derselbe aus den zurückgelegten Eisenbahnüberschüssen bewerkstelligt werden könne, dann brauche man nach Annahme des jetzigen Gesetzes dort nur noch das Risiko des Betriebes zu tragen. Was den Antrag Schröder angehe, so müsse er dazu bemerken, daß die Gesetzesvorlage in der jetzigen Form auf Grund der Verhandlungen der Regierung mit den Herren aus den beteiligten Wahlkreisen und des zwischen diesen getroffenen Abkommens gemacht worden sei; wenn der Antrag Schröder angenommen werde, sei das Zustandekommen des Gesetzes nicht gesichert, die Regierung müsse sich vielmehr für diesen Fall volle Freiheit vorbehalten, ob sie das Gesetz verkünden wolle oder nicht.

Abg. Wilken: Als er zuerst den Voranschlag und den §. 1 angesehen habe, sei er sehr enttäuscht gewesen darüber, daß nur der Bau der Bahn Cloppenburg—Friesoythe—Ocholt—Grabstede und nicht auch der Bau der Linie Barel—Weserbahn darin enthalten gewesen sei. Er hätte wenigstens gehofft, daß der Norden und der Süden gleichmäßig behandelt worden wären; das habe man um so eher erwarten können, als die Rentabilitätsberechnung für diese Strecke ebenso günstig ausgefallen sei. Als im Jahre 1891 das Eisenbahngesetz zur Beratung gestanden habe, sei auch schon auf den Bau der Linie Barel—Weserbahn hingewiesen worden; damals sei dem betreffenden Redner vom Regierungstische aus zugerufen worden, der Ausbau dieser Bahn sei nur eine Frage der Zeit. Seitdem seien schon 12 Jahre verstrichen, und man stehe schon wieder vor dem Nichts. In der Zwischenzeit sei auch eine Reihe von Petitionen um den Bau dieser Bahn aus Butjadingen, Brake und Barel an den Landtag gerichtet, von diesem auch immer günstig aufgenommen und der Regierung zur Prüfung, zuletzt sogar als Material überwiesen worden. Man wäre schon zufrieden gewesen, wenn die Strecke nur dem Privatunternehmen freigegeben worden wäre; es seien Gesellschaften genug bereit gewesen, den Bau und den Betrieb der Bahn zu übernehmen, aber es habe immer geheißen, die Bahn müsse unter allen Umständen als Staatsbahn gebaut werden. Man habe deshalb bestimmt erwartet, daß jetzt eine dahingehende Vorlage gemacht werde. Um die Bahn Barel—Nordenham stände es eigenartig, erstens wolle man den Bahnbau dem Privatunternehmen nicht frei geben, da es

heiße, die Bahn müsse als Staatsbahn gebaut werden, und zweitens wolle man sie nach der Vorlage auch nicht als Staatsbahn ausbauen. Nun sei der vorliegende Gesetzentwurf gekommen, und er heiße ihn willkommen. Der Antrag Schröder sei für ihn unannehmbar, und er sei auch ganz anderer Ansicht als der Abg. Schröder. Durch den jetzigen Gesetzentwurf werde der Bahnbau gesetzlich festgelegt, und dadurch werde eine Grundlage geschaffen, auf der man weiterbauen könne. Es werde vielleicht noch einige Jahre bis zum Beginne des Bahnbaues dauern, in zwei oder drei Jahren werde man die Bahn noch nicht haben, aber wenn ein größeres Eisenbahnnetz ausgebaut werden solle, dauere es immer länger. Wenn der Abg. Schröder sage, das jetzige Gesetz könne später leicht durch ein anderes Gesetz aufgehoben werden, so müsse er darauf erwidern, er habe soviel Vertrauen zu der Regierung und zum Landtage, daß sie hier, wo es sich um das Wohl eines ganzen Landes teils handele, durch den Gesetzentwurf nach erfolgter Annahme sich gebunden erachteten und nicht einen Beschluß ohne weiteres durch einen anderen aufhoben.

Abg. Tangeu: In der Eröffnungsrede des jetzigen Landtags sei bezüglich des Ausbaues des Oldenburgischen Staatsbahnnetzes gesagt worden, daß die Linie Nordenham—Blexerdeich aus verschiedenen Gründen in Vorschlag gebracht werde, unter anderem auch im Interesse der ausgleichenden Gerechtigkeit für Butjadingen. Damit sei zugestanden, daß für Butjadingen etwas auszugleichen sei, daß eine Ungerechtigkeit vorliege. Wenn dies aber der Fall sei, so wäre doch zu erwarten gewesen, daß man die Ausgleichung herbeizuführen suchen werde durch den Bau einer Bahn, die für den in Frage kommenden Landesteil in seiner Gesamtheit von einigem Wert sei und nicht durch den Bau der Linie Nordenham—Blexen, die nur gebaut werde im Interesse der Erschließung der Außengröden für industrielle Anlagen und der Verbesserung des Verkehrs mit dem rechten Weserufer, also wesentlich im Staatsinteresse. Tatsächlich habe nur die Gemeinde Blexen an der Erbauung der Bahn ein gewisses Interesse, der Amtsverband Butjadingen als solcher stehe der Anlage ganz kühl gegenüber. Dazu komme noch, daß der Bau der Linie Nordenham—Blexen bereits im Jahre 1891 in das Gesetz aufgenommen gewesen, mit Zustimmung aber wieder hinausgeschoben worden sei; es werde jetzt also nur eine gewissermaßen zu Recht bestehende Forderung befriedigt. Er könne deshalb den Bau dieser Strecke nicht als einen Akt der ausgleichenden Gerechtigkeit ansehen. In der Begründung des Eisenbahngesetzes vom Jahre 1891 seien bereits die Bahnen Nordenham—oder Blexen—Eckwarderhörne und Barel—Nordenham oder—Kodentkirchen als zukünftig in erster Linie zu bauende Strecken bezeichnet gewesen. Keine von diesen Linien aber finde in der Vorlage der Staatsregierung Berücksichtigung. Wenn diese angenommen werde, dann hätten sämtliche Ämter außer Butjadingen ihre Staatsbahn. Daraus würde sich ergeben, daß Butjadingen überhaupt auf eine Bahn verzichten solle, denn er glaube, daß sich später im Landtag eine Mehrheit für die Butjadinger Bahn kaum mehr finden würde, und Butjadingen wäre dann darauf angewiesen, auf eigene Kosten einen Bahnanschluß zu suchen, vielleicht unter Zuschuß von Seiten des Staates. Aber auch dies würde



nur zum Teil möglich sein, denn die Linie Varel—Weferbahn könne nach der Erklärung der Staatsregierung nur als Staatsbahn gebaut werden. Aber wie solle man dann fertig werden, wenn einerseits diese Bahn nur als staatliche Bahn von der Regierung vorgeschlagen, andererseits vom Landtage zu diesem Bau die erforderliche Zustimmung nicht erteilt würde? Es liege deshalb nicht allein im Interesse des betreffenden Landesteils, sondern gerade auch im Interesse des Staates, den späteren Ausbau einer Bahn schon jetzt gesetzlich festzulegen, an deren Ausbau der Staat, wie das auch früher von der Staatsregierung bereits anerkannt worden sei, ein ausgesprochenes Interesse habe. Aus allen diesen Gründen müßten die Vertreter Butjadingens und der anderen beteiligten Landesteile darauf dringen, daß der Ausbau des oldenburgischen Staatsbahnnetzes nicht abgeschlossen werde, ohne daß auch für den nordöstlichen Teil des Landes die Bahn gesichert sei. Sie hätten daher ihre Wünsche im Eisenbahnausschusse vorgetragen. Die Mehrheit desselben habe sie als berechtigt anerkannt und sie unterstützt, und die Staatsregierung lege den vorliegenden Gesetzentwurf vor. Dieser verdanke seine Entstehung dem Streben nach ausgleichender Gerechtigkeit, keinen anderen Beweggründen; ob er derselben in ausreichendem Maße entspreche, wolle er nicht erörtern. Die Bedenken, die der Abgeordnete Schröder vorgebracht habe, teile er lange nicht, er gebe aber zu, daß die jetzige Fassung des Gesetzes nicht die Sicherheit biete, als wenn der Bau der Bahn direkt beschlossen wäre und die Mittel sofort bereit gestellt seien. Die Entstehung des Gesetzentwurfs habe anscheinend vielfach Mißstimmung hervorgerufen; die Presse habe sich der Sache bemächtigt und es sei sogar der Ausdruck „Ruhhandel“ für die Entwicklung der Sache im Eisenbahnausschusse gebraucht worden. Er wisse nicht recht, was man unter „Ruhhandel“ verstehe. Wenn allerdings das Streben nach ausgleichender Gerechtigkeit sich mit dem Begriff „Ruhhandel“ decke, dann stimme der Ausdruck, sonst nicht. Oder habe man etwa erwartet, daß die Vertreter des Nordostens sozusagen „Gewehr bei Fuß“ zusehen würden, wie der Bau des Staatsbahnnetzes hier jetzt in ungerechter Weise zum Abschluß gebracht werde? Er glaube, wenn sie das getan hätten, würden sie ihre Pflicht nicht getan haben. Nun noch einige Bemerkungen über die Vorlagen im allgemeinen. Die Eisenbahnen hätten sich zu einer Erwerbsquelle für den Staat entwickelt und darüber könne man sich nur freuen, aber ursprünglich seien sie nicht dazu gebaut, um dem Staate Einnahmen zu verschaffen, sondern um den Verkehr zu heben und das Erwerbsleben zu fördern. Dadurch aber werde die Steuerkraft des Landes gehoben, und so brächten auch indirekt die Bahnen einen Vorteil. Er glaube, daß man auch weiterhin den Bau von Bahnen von diesem Gesichtspunkte aus betrachten müsse; man dürfe allerdings nicht Bahnen über Bahnen ins Blaue hinein bauen, aber, wenn der größte Teil des Landes aufgeschlossen sei und die Bahnen rentierten, so könne nach seiner Ansicht der Staat es wohl verantworten, wenn auch der Rest seiner Gebiete dem Bahnnetze angeschlossen werde. Er gewähre den Bewohnern dieser Gebiete dann nur daselbe, was den übrigen Einwohnern bereits gewährt sei. Sollte das Gesamtergebnis des Staatseisenbahnbetriebes dadurch ungünstig

beeinflusst werden, so sei mit Grund anzunehmen, daß der Ausfall ausgeglichen werde durch den indirekten Nutzen, den der Staat durch die Erweiterung des Bahnnetzes habe. Wenn der finanzielle Gesichtspunkt stets allein maßgebend gewesen wäre, so hätte man eine Reihe der jetzt vorhandenen Bahnen auch nicht bauen dürfen. Er könne nur bitten, dem Gesetzentwurf zuzustimmen, es handele sich um einen Akt der ausgleichenden Gerechtigkeit.

Minister **Ruhstrat** I: Wenn nach dem Antrage des Ausschusses in Artikel 3 zwischen den Worten „soll“ und „erfolgen“ eingefügt werden solle „spätestens“, so glaube er, das Einverständnis der Staatsregierung mit dieser Aenderung erklären zu können. Damit sei Artikel 2 nicht beseitigt; selbstverständlich bleibe vor allem für den Bau der Bahn Voraussetzung ein Beitrag von 10 pCt. zu den Baukosten und der gesamte Grunderwerb von Seiten der beteiligten Gemeinden. Bei den ersten Verhandlungen habe er sich dahin geäußert, daß, wenn Butjadingen jetzt überhaupt nicht bedacht würde, man dann zugeben müsse, daß es verhältnismäßig schlecht gestellt sei, und daß es dann zu etwaigen Privatbahnen höhere Zuschüsse erhalten sollte, als es sonst bekäme. Nach der Annahme des jetzigen Gesetzentwurfs aber, wonach für eine 10 Kilometer lange Bahnstrecke nur 40 000 M. Zuschuß von den Interessenten gefordert würden, falle seine frühere Bemerkung insofern weg, als dann Butjadingen ebenso behandelt werden müsse wie die anderen Landesteile.

Abg. **Weffels**: Der Abg. Schröder habe die Sache von großen Gesichtspunkten aus behandelt; er wolle in seiner Eigenschaft als Mitglied des Eisenbahnausschusses einiges dazu sagen. Die Vorlage sei ihm nicht sympathisch, und noch weniger seien es die Vorgänge, die den Gesetzentwurf veranlaßt hätten. Im allgemeinen werde in den einzelnen Ausschüssen so intensiv gearbeitet, daß man weniger Gelegenheit habe, sich mit den Sachen anderer Ausschüsse zu befassen. Nur die Abgeordneten, die dem betreffenden Ausschusse angehörten, könnten sich in vielen Fällen eingehend mit den ihnen überwiesenen Angelegenheiten beschäftigen und vertraut machen. Er wolle deshalb kurz die Vorgänge bekannt geben, welche bei der Beratung dieses Gesetzentwurfes im Ausschusse in die Erscheinung getreten seien. In der ersten Sitzung des Ausschusses nach den Weihnachtsferien habe der Herr Minister fast dasselbe ausgeführt wie heute; alle hätten damals das Gefühl gehabt, daß man alles glauben müsse, was bezüglich der Strecke Varel—Nordenham gesagt worden sei, daß der Bau dieser Strecke bedenklich sei und der Zukunft vorbehalten bleiben müsse. Alle seien damals aus der Sitzung geschieden in der Ueberzeugung, daß nicht mehr zu erreichen sei, als man erlangt habe. In der nächsten Sitzung habe der Abg. Franckjen darauf gedrängt, daß auch für Butjadingen etwas getan werden müsse, es sei diesem aber damals von einem Mitglied der Mehrheit gesagt worden, er müsse doch einsehen, daß nichts zu erreichen sei, denn der Minister habe doch gesagt, daß er keinen Schritt in dieser Richtung weitergehen könne. Als dann aber noch andere Abgeordnete aus Butjadingen gekommen seien, habe die Sache mehr Nachdruck bekommen; es habe eine Zusammenkunft mit dem Herrn Minister stattgefunden, und schon am selben Abend habe sich das

Gerücht verbreitet, daß eine Verständigung stattgefunden habe. Die Gesetzesvorlage ist da trotz der vorhergehenden gegenteiligen Ausführungen des Herrn Ministers. Am anderen Tage habe ein Mitglied des Ausschusses gesagt, es sei ihm rätselhaft, daß nach dem Vorhergegangenen die An gelegenheit in dieser Weise zum Austrag komme, er müsse das als einen „Umfall“ des Herrn Ministers bezeichnen, so ungefähr habe sich der Betreffende ausgedrückt. Er sei damit allerdings auf den entschiedenen Widerspruch des Re gierungskommissars gestoßen. Das Gesetz, das heute vor liegt, stehe im Widerspruch mit den früheren Anschauungen der Regierung, wie sie sich z. B. in Anlage 59 befänden; da heiße es Seite 7, Absatz 1: (Redner verliest die Stelle). Da stehe wörtlich, daß man keine Gelder entbehren könne, und trotzdem bestimme das vorliegende Gesetz, daß jährlich 200 000 M. an den Eisenbahnaufonds zwangsweise abge führt werden sollten. Nur durch die Annahme des Gesetz entwurfes werde die Bahn durch das Sagerland möglich; es sei zweifellos, daß die Regierung, nur um diese Bahn zu sichern, sich zu der Vorlegung des Gesetzentwurfes ver standen habe und zwar sei dies ohne Frage höchst ungern geschehen. Der Herr Minister aber habe ein Opfer ge bracht. Wenn die Regierung große Bedenken hätte, könne ihr nicht so viel daran liegen, §. 1 durchzubringen, nun aber, da sie ein Opfer gebracht habe, um ihr Ziel zu er reichen, könne und müsse man sie auch für die Folgen ver antwortlich machen.

Abg. Burlage: Er wolle zunächst dem Abg. Wessels entgegenreten. Der Abg. Wessels habe die Vorgänge im Eisenbahnausschuß im allgemeinen richtig wiedergegeben, er habe sie aber in ein falsches Licht gesetzt. Man sei bei der Beratung der Vorlage im Ausschuß auf Schwierigkeiten ge stoßen, weil der Herr Minister gesagt habe, wenn die Vor lage noch mit einem weiteren Eisenbahnprojekt bezackt werde, könne er die Beschlußfassung nicht annehmen, die Finanz lage erlaube das zur Zeit nicht. Im Ausschuß sei nun anfangs niemand auf den einfachen Gedanken gekommen, daß man ja zur Zeit von dem Bau der Strecke Barel—Weserbahn absehen, ihn aber für die Zukunft festlegen könne. Der Abg. Wilken habe das Verdienst, zuerst die Verhandlung einer Unterkommission mit dem Herrn Minister in Vorschlag gebracht zu haben; der Gedanke sei dann im Ausschuß freudig aufgegriffen worden; er, Redner, der in den Zeitungen als schwarzer Führer an die Wand gemalt werde, habe nichts anderes getan, als in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des Eisenbahnausschusses dieser Kommission sich einfügen zu lassen. Dann seien die Verhandlungen der Unterkommission mit dem Minister gekommen. Es sei aller dings schwer geworden, den neuen Gedanken durchzuführen, und er gebe zu, es werde anfänglich auch dem Minister schwer geworden sein, zu den in dem vorliegenden Gesetz entwürfe gemachten Zugeständnissen sich herbeizulassen. Etwas Unrechtes oder auch nur Sonderbares könne aber darin keineswegs gefunden werden. Wenn die Staatsregierung eine Vorlage mache, so mache sie auch gleichzeitig die Gründe dazu, die die Vorlage stützten. Wenn aber nachher auf Grund einer vorgehenden Beratung zwischen Regierung und Abgeordneten ein Satz der Begründung verlassen werde, so sei das doch kein Verbrechen. Das ganze politische Leben

sei ein Kompromiß, darin liege nichts Anrühriges. Gerade was die Eisenbahnen anlange, so sei schon bei der Vorlage von 1890 anerkannt worden, daß größere Projekte nur im Wege eines Kompromisses durchzubringen seien.

Der Abg. Schröder lege der in §. 1 festgelegten Bedingung viel zu viel Bedeutung bei. Er erkläre, die Würde des Wahlkreises stehe auf dem Spiele. Die Abgg. Präsident Gross, Tanzen und Wilken seien s. E. Manns genug, die Würde ihres Wahlkreises selbst zu wahren. Man hätte den Paragraphen auch anders formulieren können; der Paragraph habe sogar anfänglich die Bedingung nicht enthalten. Lediglich im Interesse der Herren aus Butjadingen sei später die Bedingung eingefügt worden. Wäre zuerst die Friesoyther Bahn beschlossen und dann das Gesetz beraten worden, so hätte es ja durch unglückliche Zufälle bewirkt werden können, daß die Bahn, nicht aber das Gesetz, das eine zweite Lesung zu bestehen habe, ange nommen worden wäre. Durch die angefochtene Bedingung seien beide Teile unlöslich miteinander verknüpft. Das Ge setz zu Gunsten Butjadingens könne jetzt beide Lesungen passieren und dann die Bahn Cloppenburg—Grabstede zur Beratung kommen.

Er gebe zu, daß die Herren aus Butjadingen sich eine gewisse Selbstbeschränkung auferlegt hätten, aber es liege die Sache doch nicht so, wie der Abg. Schröder gesagt habe, nämlich, daß möglicherweise aus dem Bahnbau Barel—Weserbahn nichts werden würde, eben deshalb habe man die Form eines Gesetzes gewählt, das nur durch Ueberein stimmung zwischen Landtag und Regierung aufgehoben werden könne. Wenn auch zugegeben werden müsse, daß einmal — so unwahrscheinlich dies auch sei — Landtage kommen könnten, die das Gesetz abändern wollten, so würde es doch von der Regierung geradezu treulos sein, wenn sie einem darauf gerichteten Beschlusse zustimmte.

Was die Mittel angehe, so seien die Ueberschüsse der Eisenbahn in erster Linie dazu da, daß das Eisenbahnetz ausgebaut werde, das sei jetzt gesetzlich festgelegt. Früher (1890) habe man sogar noch auf anderem Standpunkte gestanden, da habe man Zuschüsse zu den Bahnbauten aus der Landeskasse bewilligen wollen, wenn dieselben sich auch nur mit 2 pCt. verzinsen würden.

Vor 3 Jahren sei zum ersten Male der Gedanke auf getaucht, man könne allenfalls aus dem Eisenbahnaufonds oder aus den für diejen bestimmten Ueberschüssen angemessene Beträge herausnehmen und in die Landeskasse fließen lassen, es sei aber zugleich betont worden, daß man dann die für Eisenbahnbauten erforderlichen Mittel durch Anleihen be schaffen müsse. Er sei entschieden gegen die dauernde Ver wendung der Ueberschüsse zur Aufbesserung der Landeskasse. Unsere Finanzen könnten nur besser werden, wenn die Reichsfinanzen es würden.

Er müsse bitten, den Verbesserungsantrag Schröder abzulehnen.

Abg. Gerdes: Er stehe diesem ganzen Bahnprojekt ziemlich unbeteiligt gegenüber, das östliche FEVERLAND werde nicht berücksichtigt. Er glaube, daß man bei dem Bau von Bahnen doch auch das finanzielle Interesse berücksichtigen müsse, und daß man deshalb zuerst rentable Bahnen bauen

müsse. Er verdanke es allerdings den Herren aus den jetzt beteiligten Wahlkreisen nicht, wenn sie in dem Streben, ihr Ziel zu erreichen, sich gegenseitig Zugeständnisse gemacht hätten; er glaube aber andererseits, daß durch den Bau der vorgeschlagenen, zum Teil unrentablen Bahnen die Mittel für Bahnbauten im Norden außerordentlich beschränkt und diese deshalb auf lange Zeit zurückgesetzt würden. Man wolle zwar für den Bau der Bahn im nördlichen Teile des Herzogtums aus den Eisenbahnüberschüssen einen Fonds sammeln, aber die jetzt zu bauenden Bahnen würden sich wenig verzinsen und deshalb die Ueberschüsse sich mindern. Er bitte, den Antrag Schröder anzunehmen.

Abg. Feldhus: Er werde für den Antrag Schröder stimmen. Nach seiner Ansicht beruhe der vorliegende Gesetzentwurf auf einem Kuhhandel. Ein Kuhhandel sei es nach seiner Ansicht, wenn man sich durch papierne Versprechungen fangen lasse, für etwas zu stimmen, wofür man sonst nicht gestimmt haben würde. Je mehr unrentable Bahnen gebaut würden, um so weiter werde der Bau der Bahn Varel—Weferbahn in die Ferne gerückt. Nach seiner Ansicht werde man übrigens auch in Zukunft noch die Eisenbahnüberschüsse zur Herstellung des Gleichgewichts im Staatshaushalt brauchen, und wenn man einmal keine Ueberschüsse mehr haben sollte, werde man einen noch höheren Zuschlag zur Einkommensteuer nötig haben wie bisher. Er werde deshalb gegen das Gesetz und für den Antrag Schröder stimmen.

Abg. Quatmann: Er begrüße den Gesetzentwurf mit Freuden und stehe ein für die Linie Cloppenburg—Dholt, da es sein lebhafter Wunsch sei, auch diesen Landesteil anzuschließen. Gleichzeitig bedaure er, daß Butjadingen, das wohl ein Recht auf eine Bahn habe, nicht eher bedacht sei. Durch den vorliegenden Gesetzentwurf werde aber die Linie Varel—Weferbahn gesichert. Wie man in dem Kompromiß einen Kuhhandel erblicken könne, sei ihm nicht erklärlich. Es seien nur die berechtigten Interessen und Wünsche der beteiligten Landesteile berücksichtigt, er werde deshalb mit Freuden für den Bau der jetzt vorgeschlagenen Linie stimmen, ebenso wie später auch für den der anderen.

Abg. Schulte: Er habe als Mitglied des Eisenbahnausschusses die Verhandlungen eingehend mitgemacht und habe daraus den Eindruck gewonnen, als läge der Regierung doch mehr an der Ausführung dieses Projektes, als sie im Anfang zugegeben habe. Daß von den Beteiligten gegenseitig Konzessionen gemacht seien und ein Ausgleich stattgefunden habe, finde er gerecht. Die Aemter Friesoythe und Butjadingen seien die einzigen, die bisher noch nicht durch Bahnen aufgeschlossen seien. Die Linie Dholt—Grabstede halte er für rentabel, dagegen werde die Linie Cloppenburg—Dholt nach seiner Meinung eine Rentabilität nicht abwerfen. Man dürfe aber nicht nur berücksichtigen, wie die einzelnen Strecken an sich rentierten, sondern welchen Einfluß sie auf die Rentabilität der gesamten Bahnen hätten. Auch bei dem Projekt vom Jahre 1891, nach dem 150 km Bahnen gebaut seien, habe man an der Rentabilität gezweifelt. Der Abg. Schröder habe hervorgehoben, daß die Finanzlage eine schlechte sei. Er müsse zugeben, daß dieselbe keine günstige sei, das sei aber dadurch hervor-

gerufen, daß so viel auf die Landeskasse übernommen sei, die Eisenbahnen hätten jedenfalls keinen ungünstigen Einfluß ausgeübt. Die Bahnen, die seit dem Jahre 1891 gebaut seien, hätten im ganzen die Rentabilität der gesamten oldenburgischen Eisenbahnen nicht ungünstig beeinflusst, der Reingewinn habe sich vielmehr noch erhöht. Sogar im Jahre 1901, das für den Betrieb ungünstig gewesen sei, habe man noch 212000 M. Reingewinn erzielt; im Jahre 1902 sei die Lage noch bedeutend günstiger. Er glaube, daß auch die jetzt hinzukommenden Bahnen auf das finanzielle Ergebnis keinen nachteiligen Einfluß ausüben würden, wenn auch einzelne Strecken vielleicht nicht rentierten, so würden sie doch einen günstigen Einfluß auf die Gesamtheit haben.

Abg. Koch: Die ungewöhnliche Fassung, die für Artikel 1 gewählt sei, indem in diesem Artikel die Gültigkeit dieses Gesetzes von der Bewilligung der Mittel für eine andere Bahn abhängig gemacht werde, habe das eine gute, daß sie ermögliche, die Bahnprojekte bei diesem Paragraphen im allgemeinen zu erläutern. Er sei kein Gegner von neuen Bahnbauten, es frage sich aber, wieweit ein kleiner Staat wie Oldenburg die Gegenwart auf Kosten der Zukunft mit teuren Bahnen belasten dürfe. Er glaube, das Beispiel anderer Staaten wie z. B. des Königreichs Sachsen sollte belehren, wie gefährlich es sei, wenn ein Staat, der kein Großstaat sei, zu Bahnbauten in solchem Umfange übergehe, zumal in Zeiten einer schlechten Finanzlage. Er stehe deshalb dem ganzen Bahnprojekt mit großen Bedenken gegenüber. Es sei immer die Rede davon, man müsse die jetzt in Betracht kommenden Landesteile der Kultur erschließen, aber man sei ja nicht einmal in stande, die Teile, die bereits an einer Eisenbahn lägen, der Kultur zu erschließen, da man kein Geld habe. Wenn man aber einmal Geld habe, dann müsse man sich nicht auf den Bau von solchen Nebenbahnen beschränken, sondern ein größeres Projekt, wie etwa den Küstenkanal, zur Ausführung bringen. Was nun die einzelnen Bahnlinien angehe, die heute zur Beratung ständen, so stehe er der Bahn durch das Sagerland am meisten bedenklich gegenüber. Die Bahn Cloppenburg—Grabstede halte er nicht für rentabel. Was die Rentabilitätsberechnung dieser Strecke angehe, so glaube er, daß sich die Einwohner des Amtes Friesoythe in diesem Falle ebenso sehr nach oben geschätzt hätten, wie sie sich bei der Einkommensteuer nach unten zu schätzen pflegten. Der Abg. Burlage habe dem Abg. Wessels vorgeworfen, daß er die Vorgänge im Ausschuss in eine ungünstige Beleuchtung gerückt habe, Redner müsse gestehen, daß er durch die Ausführungen des Abg. Wessels überhaupt erst Licht über die betreffenden Vorgänge erhalten habe. Er freue sich darüber als über einen Akt ausgleichender Gerechtigkeit, daß Butjadingen nicht ganz leer ausgehe, aber er glaube andererseits, daß es nicht von großer Bedeutung sei, was für Butjadingen erreicht sei. Mit dem vorliegenden Gesetze verhalte es sich so, daß die Abgeordneten aus dem Süden die Taube in der Hand, die aus dem Norden den Spazzen auf dem Dach hätten. Den Spazzen hätten die Herren aus Butjadingen deshalb, weil ihre Bahn etwa in 12 Jahren erst gebaut werden könne, auf dem Dache hätten sie den Spazzen, weil sie keine Garantie dafür hätten, daß nicht später eine Aenderung des Gesetzes vorgenommen werde. Er

halte deshalb das abgeschlossene Bündnis für ein sehr ungleiches Geschäft. Wenn die Zeiten noch schlechter würden, wenn der Landtag vor die Notwendigkeit gesetzt werde, die Einkommensteuer noch mehr anzuspinnen, dann werde die Versuchung nahe liegen, das gegenwärtige Gesetz durch ein neues ganz oder für eine Finanzperiode außer Geltung zu setzen, um höhere Ueberschüsse in die Staatskasse abzuführen zu können. Deshalb halte er es für wichtig, wenn die Regierung heute erkläre, sie werde unter allen Umständen an dem Gesetze festhalten. Wenn das nicht betont werde, habe die ganze Sache für Butjadingen wenig Bedeutung. Wenn übrigens die Butjadinger Bahn nicht aus einem von den Eisenbahnüberschüssen zurückzulegenden Fonds, sondern mit Hilfe einer Anleihe gebaut würde, würde der Etat nach seiner Ansicht nicht so vorbelastet werden wie durch den jetzigen Gesetzentwurf. Er glaube, daß bei der jetzt erfolgenden gesetzlichen Festlegung der Ueberschüsse in Zukunft keine Mittel mehr vorhanden sein würden, um den Bau von Kommunalbahnen zu unterstützen. Er müßte das im Interesse seines Kreises bedauern. Würde ihm aber auch das Gegenteil zugesichert, so würde das seine Stellung zu der Vorlage nicht ändern. Er glaube aber auch, daß der Eisenbahnbetrieb seinerseits unter der Festlegung der Ueberschüsse leiden werde. Man werde eher dazu neigen, die Arbeitslöhne herabzusetzen; jedenfalls aber werde sich nicht noch einmal ein Landtag finden, der bereit sei, so die Arbeitslöhne der Eisenbahnarbeiter aufzubessern, wie das der diesmalige getan habe. Man werde ferner auch zum Nachtheile des reisenden Publikums mit den Betriebsmitteln in erheblicher Weise sparen. Was den Antrag Schröder betreffe, so habe der Abg. Burlage gesagt, man dürfe die Verbindung zwischen Vorlage über die Sagterländer Bahn und über die Butjadinger Bahn nicht lösen, es müsse eines das andere mit sich ziehen. Er habe aber bisher nicht gefunden, daß dem §. 1 des Eisenbahnbaufonds die Bedingung hinzugefügt sei, daß seine Bewilligung von der Annahme des vorliegenden Gesetzentwurfs abhängig sei. Man könne also wohl für die Sagterländer Bahn und zugleich gegen das Gesetz über die Butjadingerbahn stimmen, aber nicht umgekehrt die Butjadingerbahn bewilligen und die Sagterländerbahn ablehnen. Er halte auch in dieser Beziehung das Bündnis für beide Teile für ungleich. Die Butjadinger und die anderen Herren des Bündnisses aus dem Norden seien festgelegt, die Interessenten des Südens nicht. Er wisse keinen Grund für denjenigen, der die Frage aus dem allgemeinen Gesichtspunkte behandle, warum die beiden Bahnen nicht unabhängig von einander behandelt werden sollten. Er bitte, der von dem Abgeordneten Schröder vorgeschlagenen Streichung zuzustimmen.

Abg. **Schulte:** Er könne sich jetzt kurz fassen, er habe vorhin gesagt, daß sich die Einnahmen auf den alten Strecken trotz des Baues von neuen Bahnen stetig gehoben hätten. Er sei der Ansicht, daß auch jetzt auf den neu zu bauenden Bahnen Mehreinnahmen entstehen würden. Er könne deshalb nicht so schwarz in die Zukunft sehen, er glaube nicht, daß die neuen Bahnlinien mit einem Anlagekapital von 5 000 000 *M.* einen so ungünstigen Einfluß auf die Rentabilität der gesamten oldenburgischen Bahnen mit dem Ge-

samtanlagekapital von rund 60 000 000 *M.* haben würden, wie von einigen Seiten behauptet werde.

Abg. **Schröder:** Im Laufe der heutigen Debatte sei von verschiedenen Seiten betont worden, daß man Bahnen nicht in erster Linie aus fiskalischem Interesse bauen müsse, sondern daß der eigentliche Grund der Bahnbauten das Verkehrsinteresse sein müsse. Er unterschreibe diesen Satz vollkommen, man sei auch in Oldenburg immer danach vorgefahren, indem man viele Gegenden dem Verkehr durch Bahnbauten erschlossen habe. Man stehe aber jetzt auch dabei, andere Gegenden durch Kanäle aufzuschließen, und aus diesem Grunde könne man nicht ohne Bedenken weitere unrentable Bahnen bauen. Es liege jetzt ein großes Kanalprojekt vor, das mehrere Millionen kosten solle. Wenn man diesen Kanal bauen und damit die von ihm durchschnittenen Gegenden dem Verkehr zugänglich machen wolle, müsse man jetzt die Staatsfinanzen vorsichtig behandeln, damit der Staat nach einigen Jahren in der Lage sei, mehrere Millionen anzuleihen. Es frage sich, ob der Ausbau des Bahnnetzes unbedenklich sei; er verweise betreffs dieser Frage auf die Ausführungen des Herrn Ministers. Der Minister habe erklärt, die Regierung habe nur dem Drängen des Landtags nachgegeben, der immer die Petitionen aus den fraglichen Gegenden, betreffend den Bahnbau, der Regierung zur Prüfung überwiesen habe. Der Minister habe sich aus diesem Grunde schließlich entschlossen, den Bau einer Bahn vorzuschlagen, auch wenn dieselbe unrentabel sei. Er habe sich in dieser Beziehung in derselben Lage befunden wie seine Kollegen in verschiedenen Staaten Süddeutschlands. Der Minister habe auch erklärt, daß die Finanzlage jetzt nicht schlecht sei und sich deshalb der Bahnbau ermöglichen lasse, vor 3 Jahren sei man aber anderer Ansicht gewesen. Wenn man jetzt durch unrentable, ja ruinöse Anhängsel an die Eisenbahnen die auf diesen beruhenden Einnahmequellen belaste, so würde man bald dahinkommen, daß diese Einnahmequellen ganz versiegt und daß dann der Etat des Landes ins Wanken komme. Er vermisse hier die Vorsicht, die nötig sei. Er gebe zu, daß Friesoythe eine Bahn zukommen möge — es habe zwar schon den Kanal und eine Chaussee —, dann solle man dort aber eine Kommunalbahn bauen und der Stadt einen möglichst hohen Zuschuß dazu geben, dagegen werde niemand etwas haben; für solche isolierte Orte seien gerade die Kleinbahnen geschaffen. Er stimme mit denen überein, die der Ansicht seien, daß man den Ausbau des gesamten oldenburgischen Bahnnetzes nicht vom finanziellen Standpunkt aus betrachten dürfe, andererseits aber dürfe man auch keine Bahnen bauen, die nicht rentierten, sonst könnten dieselben einen ungünstigen Einfluß auf die Landesfinanzen ausüben. Einen Ausgleich durch Belastung der Bevölkerung mit Steuern halte er für ungerecht; er würde es geradezu für ein Verbrechen halten, wenn ein Landtag das Defizit der Eisenbahnen auf die Steuerzahler abwälzen wollte.

Er komme nun zu seinem Antrage, der einigen Widerspruch gefunden habe. Dem Abg. Wilken gegenüber, der gesagt habe, er habe so viel Vertrauen zur Staatsregierung, daß sie nicht ohne Weiteres einer Aufhebung des jetzigen Gesetzes zustimmen werde, bemerke er, daß er bisher der Regierung noch kein Mißtrauensvotum gegeben habe, daß

aber die Verhältnisse stärker seien als alle Landtage und Ministerien zusammengenommen. Wenn die Finanzlage schlecht sei, müsse der Etat entlastet werden. Dann werde die Regierung entweder freiwillig die Eisenbahnersparnisse angreifen oder der Unwille des Volkes werde sie dazu zwingen. Der Ausdruck „Kuhhandel“ für den Kompromiß sei etwas hart, aber er könne es verstehen, daß derselbe in der Presse gebraucht sei. In der Bedingung, die dem vorliegenden Gesetzentwurf angehängt sei, sei ausgesprochen, daß eine durch eine reich bevölkerte Gegend zu bauende Bahn von einer durch eine schlechter bevölkerte, ärmere Gegend zu bauenden abhängig gemacht werde. Ob auch dann, wenn die Sachlage umgekehrt wäre, eine Majorität für den Gesetzentwurf gewesen wäre, sei eine andere Frage, er halte es für ausgeschlossen, er glaube, daß dann auch der Abg. Quatmann nicht mit solcher Freude für das Gesetz stimmen würde. Er könne sich nicht erklären, warum das Staatsministerium so großes Gewicht darauf lege, daß es freie Hand behalte. Er wolle durch seinen Antrag nur allen denen, denen eine solche Bedingung unangenehm sei, die Freiheit schaffen, daß sie entweder für die eine oder für die andere Linie stimmen könnten. Ohne Bedingung sei die Gesetzesvorlage weit angenehmer.

Abg. **Juden**: Durch die veränderte Geschäftslage sei er ins Hintertreffen gekommen; sonst würde er als Berichterstatter zum Baufonds früher gesprochen haben, nun wolle er über beides sprechen, und zwar wolle er zuerst seinen prinzipiellen Standpunkt darlegen. Er würde auch dann für die Bahn durch das Sagterland sein, wenn selbst ein mäßiger Steuerzuschlag die Folge wäre, aber daran glaube er nicht, brauche man auch nicht zu glauben. Wenn man einmal die Kulturarbeit predige, so müsse man auch die nötigen Mittel bewilligen, verweigere man sie, so könne er das Predigen der Kulturarbeit nur für einen wohlfeilen Rat halten. Er halte aber auch den Wunsch des in Frage kommenden Landesteils nach einer Bahn für berechtigt. Die Vorlage sei das Produkt einer langen Arbeit; er selbst habe auch lange geprüft. Er hätte zwar auch gewünscht, daß die Herren aus Barel und Butjadingen mehr erhalten hätten, es habe sich aber für diesmal nicht machen lassen. Er müsse sich daher in diesem Falle, selbst auf die Gefahr hin, als regierungsfreundlich bezeichnet zu werden, auf die Seite der Regierung stellen und erklären, daß er es verständlich finde, daß die Regierung sich nicht immer wiederholten berechtigten Wünschen des Landtags verschlossen halte. Nun habe die Regierung zugleich gezeigt, das sie auch die Bahn Barel—Weferbahn in Zukunft als Staatsbahn zu bauen gedenke. Wahr sei es ja allerdings, daß die Herren aus Butjadingen bescheidener gewesen seien, als die Kollegen aus dem Münsterlande, die Butjadinger hätten aber jedenfalls so viel erreicht, daß die Bahn als Staatsbahn gebaut werden müsse, wenn der Gesetzentwurf angenommen würde. Der Abg. Wilken habe gesagt, sie wollten ja die Bahn nicht schon in ein paar Jahren; wenn sie auch 12 Jahre warten müßten, seien sie zufrieden, sie hätten nur nicht leer nach Hause gehen wollen. Wenn die Verhandlungen so wie in diesem Falle ergäben, daß eine klare und kluge Verständigung vorliege, so könne man das doch weder als einen „Umfall“ der Regierung noch als einen „Kuhhandel“ bezeichnen. Wenn es sich um etwas anderes handelte, würde man von lokalen

Interessen oder von einem Kompromiß geredet haben. Man kenne das ja! Im Eisenbahnausschuß sei das Wort von den Eisenbahngesättigten gefallen. Wenn man Strecken der Herren, die bereits eisenbahngesättigt seien mit in Frage hätten ziehen müssen, um ihre lokalen Interessen zu fördern, dann würden sie sicher nichts dagegen gesagt haben. Wenn man vielleicht noch die Strecke Oldenburg—Brake zu bauen hätte, dann hätte man vielleicht auch ein anderes Bild. Damals sei gesagt worden, diese Strecke müsse auf alle Fälle nach Oldenburg; es müsse eben alles nach und durch die Stadt Oldenburg gehen. Wenn eine Bahn die Stadt Oldenburg nicht berühre, so stehe man derselben im allgemeinen ohne Interesse gegenüber. Wenn man prinzipiell auf dem Standpunkt stehe, daß man auch durch einen noch unaufgeschlossenen Landesteil Bahnen bauen müsse, dann dürfe man auch die Mittel dazu zu bewilligen sich nicht scheuen. Man dürfe auch nicht die Rentabilität der Bahn so in den Vordergrund schieben. Die Anlage von Bahnen, durch die ein Land aufgeschlossen worden sei, habe stets noch indirekt bewirkt, daß die Einkommensteuer gewachsen sei. Außerdem könnten industrielle Anlagen, die doch vielen Arbeitern lohnende Beschäftigung geben, nur dann wirklich nutzbringend sein, wenn sie sich des Genußes von Bahnen erfreuten. Er müsse fragen, woher man denn überhaupt den Verdacht schöpfe, daß die Sagterländer Bahn ein Schmerzenskind sein werde. Er habe die ehrliche Ueberzeugung, daß aus dem Land, das seit langen Jahren nach einer Bahn lechze, etwas werde, und daß es auch die Rentabilität garantiere. Die Kanäle und Chausseen, die man erwähnt habe, seien auch Verkehrswege, könnten dem Lande aber die Eisenbahn nicht ersetzen. Er und seine Freunde ständen der Bahn unparteiisch gegenüber, und sie gingen auch nicht leichtsinnig mit den Finanzen um. Sie ständen aber in erster Linie auf dem Standpunkt der Kultur, und er sei überzeugt, daß das Land, das man jetzt erschließe, nicht in ungünstigem Sinne von sich reden machen werde. Der Abg. Koch sage, die Arbeiterlöhne würden in Zukunft sinken. Das glaube er nicht, ebensowenig, daß man dieselben in Zukunft nicht mehr werde erhöhen können; übrigens seien die bisherigen Zulagen auch nicht bedeutend, kaum der Rede wert. Er glaube, mit solchen Drohungen wolle man nur den Bahnbau gefährden. Der Abg. Schröder habe darauf hingewiesen, daß man Friesoythe hätte überlassen können, sich durch eine Kommunalbahn Anschluß zu verschaffen; Redner sei der Ueberzeugung, daß die Regierung eine derartige Vorlage hätte machen können, wenn sie nicht ein Interesse daran hätte, hier eine Staatsbahn zu bauen. Wenn in 12 Jahren etwa noch die Butjadinger Bahn komme, dann sei nach seiner Ansicht das oldenburger Eisenbahnnetz, soweit der Bau von Staatsbahnen in Frage komme, fertig. Er sei überzeugt, daß diejenigen, welche für die Bahn durch das Sagterland stimmten, nicht daneben hauen und es nicht zu bereuen haben würden. Er bitte daher um Annahme des Gesetzentwurfes und des Ausschufsantrages unter Nr. 5.

Abg. **Ahlhorn** (Osternburg): Er stimme darin mit den Abg. Tanzen, Schröder und Burlage überein, daß man nicht aus fiskalischem Interesse, sondern in erster Linie, um den Verkehr zu erleichtern, Bahnen bauen müsse,

er habe es deshalb auch neulich sehr bedauert, daß man den Eisenbahnsparatopf so ganz ausgeschüttet habe. Wenn aber die Sagterländer Bahn gebaut werde, so befürchte er, daß dann eines Tages die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnen insgesammt den Staatshaushalt ungünstig beeinflussen könnten. Der Herr Minister habe gesagt, wenn man überhaupt die Bahn bauen wolle, so sei jetzt der geeignete Zeitpunkt, da das Material und die Arbeitslöhne billig seien. Er sei gerade der entgegengesetzten Ansicht; er gebe allerdings zu, daß jetzt das Material billig sei, aber die Finanzlage sei augenblicklich so schlecht, daß man alles vermeiden müsse, wodurch man in die Gefahr komme, sie noch mehr zu verschlechtern. In der Eröffnungsrede des jetzigen Landtags sei ja allerdings die Finanzlage als günstig bezeichnet. Dabei habe man ein Einkommensteuerezuschlag von $33\frac{1}{3}\%$ nötig. Wo wäre man aber erst geblieben ohne den Eisenbahnsparatopf, und wohin werde man erst in drei Jahren kommen, wenn die Eisenbahnüberschüsse aufgehört hätten. Der Herr Finanzminister schein dem Grundsatz zu huldigen: „Kommt Zeit, kommt Rat“, das zeuge nicht gerade von einem weiten Blick, vielmehr von einer großen Kurzsichtigkeit, die nicht über den grünen Tisch hinwegreiche. Als der Abg. Quatmann und Redner neulich bei der Beratung des Etats es bemängelt hätten, daß man den Eisenbahnsparatopf ausschütten wolle, habe der Minister erklärt, man könne ja die Ueberführung der Eisenbahnüberschüsse ablehnen, wenn man einen noch höheren Zuschlag lieber wolle. Und jetzt wolle der Minister eine ertraglose Bahn bauen, um aus der schlechten Finanzlage herauszukommen! Es ständen dem Bahnbau erhebliche Bedenken entgegen, trotzdem aber wolle die Regierung ihn ausführen, anstatt daß sie, solange noch Bedenken beständen, darauf hielte, daß das Eisenbahngeschäft nicht weiter ausgebaut würde. Außer den Strecken aber, die jetzt in der Vorlage enthalten seien, habe der Minister sich noch eine neue Linie aufhalten lassen. Es sei ein Pakt geschlossen worden, und man höre darüber allerlei munkeln, es sei von „Kuhhandel“ und dergleichen und wohl nicht mit Unrecht, gesprochen worden. Das Resultat liege heute vor; er wisse zwar nicht, wer die „Kardorffe“ gewesen seien, die das zustande gebracht hätten, aber „gehandelt“ habe man, das stehe fest. Wenn es aber auch heute dem Minister glücke, den Bahnbau durchzudrücken, und wenn dann der Minister später einmal nach Fertigstellung der Strecke diese zum erstenmale befahre, und in allen an der Bahn liegenden Dörfern und Dörschen von weißgekleideten Jungfrauen unter Glockengeläute und Böllerschüssen empfangen, mit Blumen überschüttet werde, er glaube, dann werde es ihm doch etwas schwül zu Mute werden. Er habe den Eindruck, als ob die Staatsregierung die Verantwortung für die neuen Linien auf den Landtag abwälzen wolle. Das werde dem Herrn Minister aber nicht gelingen, dazu habe er sich zu weit vorgewagt. Redner habe aber noch eine andere Vermutung und frage den Herrn Minister hier öffentlich, ob die Bahnpläne aus seinem Kopfe entsprungen oder ob er auf höhere Weisung hin handle. In der Vorlage seien lauter Konkurrenzstrecken für die bisherigen Bahnen vorgeschlagen. Was das Uebereinkommen angehe, so halte er das für sehr natürlich, nur seien seiner Ansicht nach die Butjadinger Herren dabei schlecht gefahren, statt baren

Geldes hätten sie Wechsel erhalten, man könne sich auch so ausdrücken, die Münsterländer hätten das Fleisch und die Butjadinger die Knochen erhalten. Es seien vorhin auch die Kanäle erwähnt worden. Vor einigen Tagen sei hier von dem großen Kanalprojekt die Rede gewesen, dessen Kosten auf 12 Millionen *M.* geschätzt würden, und es sei dabei gesagt worden, es werde noch viel Wasser den Kanal entlang laufen, bis man an die Ausführung dieses Werkes denken könne. Jetzt bewillige man aber über 5 Millionen zum Bau von Bahnen, die nicht rentieren könnten; wie sollten da überhaupt noch in Zukunft Kanäle gebaut werden, wenn man das Geld so millionenweise unrentabel anlege! Das Geld hätte man besser für den zukünftigen Kanalbau in Reserve halten sollen. Man müsse auch bedenken, daß die fraglichen Landesteile auch mit sonstigen Verkehrswegen bereits reich bedacht seien; das Münsterland habe Kanäle und gute Chausseen und bekomme noch weitere Chausseen, und da wolle man ihm jetzt auch noch eine Eisenbahn bauen! Wenn die Zeiten besser wären, würde er sich vielleicht noch nicht einmal so ablehnend verhalten, jetzt aber sei eine Zeit des wirtschaftlichen Niederganges, da sollte man, anstatt neue Bahnen zu bauen, die Ueberschüsse zurücklegen und andere Vorsichtsmaßregeln treffen. In Preußen lege man für die mageren Jahre jetzt einen großen Fonds an; Oldenburg würde auch noch zu solchen Maßregeln gezwungen werden, auf dem Gebiete der Eisenbahn müsse man sich hier nach Preußen richten. Er sei zur Zeit gegen alle Bahnbauten, er fürchte aber, daß die Vorlage doch werde angenommen werden. Dann bitte er aber, doch wenigstens für den Antrag Schröder zu stimmen.

Minister **Ruhstrat I:** Er habe keine Lust, auf die persönlichen Anzuspungen des Abg. Alhorn zu antworten, aber man könne ihm glauben, daß es wohl kaum jemand gebe, dem Wichtigtuerei und Beräucherung seiner Person widerwärtiger sei als gerade ihm. Auf die Frage, woher das Projekt stamme, antworte er: das müsse der Landtag selbst am besten wissen. Wer habe denn immer gedrängt? Er habe es nicht getan. Das Projekt stamme überhaupt nicht aus der jetzigen Zeit, die Mittel für die Vorarbeiten habe ein früherer Landtag bewilligt.

Abg. **Witten:** Er müsse noch einmal mit 2 Worten auf den Antrag Schröder zurückkommen. Er bringe dem Norden seine Bahn nicht näher. Die Regierung könne wahrscheinlich, wenn der Antrag Schröder durchgehe, das Gesetz nicht annehmen. Aus diesem Grunde werde er, um etwas Sicheres zu haben, für die Gesetzesvorlage stimmen. Der vorliegende Gesetzentwurf sei das Fundament für den Bau der Bahn Barel—Weserbahn. Ohne Fundament könne man aber nicht bauen und dieses Fundament solle heute gelegt werden. Wenn der Abg. Koch befürchte, man werde, wenn die Gesetzesvorlage durchgehe, in Zukunft zu Kommunalbahnen keine Zuschüsse mehr bekommen können, so sei das nach seiner Ansicht nicht richtig, man befinde sich z. Bt. auch nicht in einer glänzenden Finanzlage und habe trotzdem größere Subventionen für den Bau der Dinlager und für die bereits fertig gestellte Kloppenburger Bahn bewilligt. Man habe die Mittel dazu aus der Landeskasse genommen, trotzdem man einen Zuschlag zur Einkommen-

steuer nötig gehabt habe. Wenn ferner behauptet worden, man werde später, wenn, wie zu erwarten, die Finanzlage ebenso schlecht sei wie heute, und man vor der Wahl stände, entweder einen Zuschlag von 50—60% zu bewilligen oder auf die Eisenbahnüberschüsse zu greifen, lieber die aus dem Eisenbahnbaufonds für den Bau der Bahn Barel—Weserbahn bereit gestellten Mittel in Angriff nehmen, so erwidere er darauf, daß die jährlich für den Bahnbau zurückzulegende Summe von 200 000 *M.* verhältnismäßig so klein sei — sie mache höchstens 12—13% der Einkommensteuer aus —, daß um ihretwillen kein Landtag ein Gesetz aufheben werde; außerdem werde die Staatsregierung es auch nicht zulassen.

Abg. Schwarting: Der Herr Minister habe die Bahn Kloppenburg—Dholt als bedenklich hingestellt. Diese Bedenklichkeit würden wohl viele der Bahn gegenüber haben; die Strecke sei auch bedenklich, und zwar deshalb, weil man große Orte unberücksichtigt gelassen habe, wie z. B. Edewecht; andere Orte, die schon durch den Kanal und durch Chausseen erschlossen seien, würden von der Bahn berührt. Den Bewohnern könne man es ja allerdings nicht verübeln, wenn sie sich bemühten, eine Bahn zu erhalten, der Nutzen der Eisenbahnen für die davon berührten Orte liege auch auf der Hand, aber man müsse doch auch andererseits rechnen, woher das Geld kommen solle. Wenn man das Geld aus den Ueberschüssen der Eisenbahn entnehme, womit solle man dann das Defizit des Staatshaushaltes decken? Wenn das Gesetz angenommen werde, werde man in Zukunft die Einnahmen aus den Eisenbahnüberschüssen nicht mehr haben, dann werde man vor die Frage der Bewilligung eines noch höheren Zuschlags als bisher gestellt werden. Das werde aber einen schädlichen Einfluß auf das Gesamtwohl des Landes haben, die besseren Steuerkräfte würden dann dem Lande fernbleiben und aus Angst vor zu hohen Steuern anderswohin ziehen, wo die Steuerlast nicht so drücke. Er bitte deshalb, den Mittelstand und den kleinen Mann zu schonen und den Gesetzentwurf abzulehnen.

Abg. Burlage: Bei der Rede des Abg. Schröder habe er den Eindruck gehabt, als ob derselbe lieber zwölf Millionen Mark für den Zukunftskanal bewilligen wolle als fünf Millionen Mark für die neue Bahn. Sie seien anderer Ansicht, sie hielten die Bahn in erster Linie für notwendig.

So lange es sich nur darum gehandelt habe, den Mund zu spizen, sei alles einverstanden gewesen, jetzt wo es sich darum handele zu pfeifen, zögen sich die Herren zurück. Der Abg. Feldhus habe sich am 5. Februar 1891 begeistert für die Bahn durch das Amt Friesoythe ausgesprochen (Redner verliest die Stelle aus dem betr. Sitzungsbericht). Das sei der Abg. Feldhus vor 12 Jahren gewesen: „O alte Burschenherrlichkeit, wohin bist du geschwunden?“

Von allen Seiten habe man früher schöne Worte gehört, auch von der Regierung. In der Regierungsvorlage von 1891 sei gesagt, rentabel brauche die Bahn für sich nicht zu sein, wenn sie nur mit durchgebracht werden könnte; das könne sie aber zweifellos. Wenn der Abg. Schröder sage, die Bahn wirke direkt ruinös, so sei das eine unhalt-

bare Uebertreibung. Die Einnahmen aus den Bahnen hätten sich, wie der Abg. Schulte richtig ausgeführt habe, stets gesteigert und das auch in der Zeit der wirtschaftlichen Depression. Warum nehme man da denn an, daß jetzt der Ruin des Staates werde herbeigeführt werden? Man könne zwar nicht mit Sicherheit sagen, wie die Zukunft sich gestalten werde, dafür aber, daß ein gänzlicher Umschlag erfolge, könnten stichhaltige Wahrscheinlichkeitsgründe nicht beigebracht werden. Es handele sich hier übrigens nicht um die ganzen 5 Millionen. Die Strecken Lönigen—Landesgrenze und Dholt—Grabstede würden sich unzweifelhaft rentieren; und die Strecke Nordenham—Blexen wolle der Abg. Schröder ja auch nicht bekämpfen. Wenn 200 000 *M.* jährlich für einige Jahre für die Bahn Barel—Weserbahn zurückgelegt würden, so sei das keine Summe, welche unsere Finanzen ruinieren könnte.

Der Abg. Ahlhorn habe gesagt, der Minister habe sich drängen lassen, auch sei gesagt, wir kämen in dieselbe üble Lage wie Sachsen, daß sich „verbaut“ habe. Nein, der Minister habe erklärt, Oldenburg wolle sich nicht „verbauen“, wie z. B. Sachsen; das geschähe auch durch den Ausbau der vorgelegten Bahnen nicht.

Unsere Kanäle seien sehr unvollkommene Verkehrsstraßen; sie seien in Betracht zu ziehen gleich den Chausseen als Zubringer der Eisenbahnen. Die Kanäle verjagten während des Winters; ein industrielles Unternehmen lasse sich nicht darauf gründen, weil es während einer längeren Zeit des Jahres nicht liefern könne und somit nicht konkurrenzfähig werde. Es sei ferner gesagt, die Stadt Friesoythe könne ja Anschluß durch eine Kommunalbahn suchen, aber die Bahn Kloppenburg—Friesoythe sei nach den angestellten Berechnungen für sich allein nicht rentabel, eine Rentabilität sei nur zu erzielen, wenn man die ganze Strecke bis Grabstede baue. Es sei auch von politischem „Kuhhandel“ im vorliegenden Falle gesprochen worden, er halte diesen Ausdruck hier aber für durchaus unangebracht. Es seien ehrliche offene Verhandlungen geführt worden, durch die man den Interessen sowohl des Nordens als des Südens gerecht geworden sei.

Wenn übrigens einige die Bahn bekämpfende Abgeordnete glaubten, die Geschäfte Butjadingens führen zu müssen, so glaube er, die Butjadinger Abgeordneten könnten ihren Wahlkreis sehr gut allein vertreten.

Es sei eine alte Erfahrung: Wenn einem etwas nicht passe, so bringe man alle möglichen Bedenken vor und werfe alle erdenklichen Schwierigkeiten hinein, um die Sache zum Scheitern zu bringen; es träten dann „die Väter aller Hindernisse“ auf. So sei es auch mit dem Antrag Schröder. Der Abg. Ahlhorn habe gesagt, wenn man Bedenken habe gegen eine Bahn, dürfe man sie nicht bauen, Redner sage aber, irgend welche Bedenken könnten auch bei der besten Sache aufgefunden werden; es komme nur darauf an, ob die Bedenken das Uebergewicht beanspruchen könnten. Das sei hier nicht der Fall. Er bitte, an dem Gesetzentwurf ohne irgend eine Abweichung festzuhalten, schon allein aus dem Grunde, daß keine Verwirrung entstehe.

Abg. Feldhus: Es sei ihm vorgeworfen, er habe heute nicht dasselbe gesagt wie vor 12 Jahren. Dasselbe,

was er damals gesagt, wiederhole er aber auch heute noch. In dem Berichte, aus dem der Abg. Burlage die eine Stelle seiner Rede verlesen habe, fehlten aber 2 Worte: „von Westerstede weiter gebaut über Zwischenahn nach Edewecht“. Gerade Edewecht habe er treffen wollen. Die Gemeinde Edewecht werde sich aber auch selber zu helfen wissen. Wenn die Bahn so gebaut würde, wie er damals vorgeschlagen habe, dann hätte sich auch Friesoythe mit einem Anschluß durch eine Kommunalbahn nach Edewecht helfen können, die Entfernung wäre nicht zu groß. Er habe übrigens diese Bahn auch nur als wünschenswert bezeichnet, nicht als notwendig. Er gönne zwar jedem Sagerländer seine Bahn, wenn man aber in Oldenburg so Bahnen baue, wie in diesem Falle, werde man bald festfahren. Aber je eher man den Eisenbahnkarren in den Dreck gefahren habe, um so eher werde man den großen Freund nötig haben, der sie wieder flott machen helfe. Wenn aber einmal Preußen unsere Bahnen übernehme, werde es den Lohn nach den Leistungen bemessen. Dann sei Oldenburg die Mittel los und wieder bekomme es sie nicht. Drängele man durch den weiteren Bau von unrentablen Bahnen auf einen Eisenbahnvertrag mit Preußen, dann sei die Selbständigkeit der Oldenburger Eisenbahnen verloren und die beste Perle aus der oldenburgischen Krone weg.

Abg. **Quatmann**: Er müsse es sehr bedauern, daß der Abg. Schröder ihm vorhin etwas untergeschoben habe, was durchaus nicht zutrefte. Es sei stets sein Standpunkt gewesen, daß man das Bahnetz immer mehr ausbauen müsse. Er selbst wohne zwar weit genug von der Bahn entfernt, aber er fühle doch den großen Wert, den die Eisenbahn für eine Gegend habe. Er würde, wenn es sich heute um die Bewilligung einer Bahn für den Norden handelte, gerade so gut dafür stimmen, wie er es für den Süden tue. Der glücklichste Griff, den der Staat jemals gemacht habe, sei der gewesen, daß er die Bahnen gebaut habe. Die Eisenbahn sei in hervorragendem Maße imstande, ein Land zu heben, und das werde gerade in der Gegend, um die es sich heute handele, besonders sich zeigen. Das Amt Friesoythe sei am weitesten zurück im Verkehr und erst in letzter Zeit zum Teil durch den Kanal und durch Chauffeen erschlossen. Deshalb sei die Gegend auch in der Entwicklung am weitesten zurückgeblieben. Aber gerade in den Moordistrikten liege noch eine große Zukunft. Die Kohle sei das Wichtigste für die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes, dann komme sofort das Moor. Er sei überzeugt, in 10 bis 20 Jahren werde man erstaunt sein über den Aufschwung, den die Gegend infolge der Bahn genommen haben werde.

Man habe immer gesagt, das Amt Friesoythe müsse man anschließen; was man aber versprochen habe, müsse man auch ausführen, und zwar je eher, um so besser. Außerdem sei aber der jetzige Zeitpunkt auch der beste für den Bahnbau. Jetzt sei das Material am billigsten, und auch das Geld zum Anleihen sei jetzt nicht so teuer. Die Bahn werde keines Erachtens auch nicht eine Konkurrenzbahn für die bisherigen Strecken werden, sondern ein Zubringer, und zwar ein gewaltiger. Es werde sich dort im Laufe der Zeit eine große Industrie entwickeln, und man werde auch die jetzt in der Gegend vorhandenen öden

Landstriche los werden, da auch die Landwirtschaft sich heben werde. Er bitte daher, den Antrag der Regierung anzunehmen, dann tue man etwas Gutes.

Abg. **Lauje**: Er müsse seine Befriedigung über das Wohlwollen ausdrücken, das alle die der Bahn Dohlt—Grabstede entgegengebracht hätten, die erklärten, sie hielten diese Strecke für rentabel. Dieses Wohlwollen zeige sich ja auch schon äußerlich darin, daß über diese Bahnlinie dreimal abgestimmt werden solle, er hoffe, daß sie dann doch einmal angenommen werde. Es handele sich aber auch hier nur um einen Akt ausgleichender Gerechtigkeit gegen Westerstede. Als man dort früher die schmalspurige Bahn gebaut habe, sei allgemein gesagt worden, das solle nur eine Vorbereitung für die spätere Bahn sein, man warte nun aber dort schon seit 30 Jahren darauf, daß die Kleinbahn in eine normalspurige verwandelt werde. Es seien in der Zwischenzeit viele Petitionen an den Landtag gekommen, auch seien verschiedentlich Abordnungen aus Westerstede beim Minister gewesen, sie seien aber immer beim Abschied damit getröstet worden, die Sache werde in wohlwollende Erwägung gezogen werden. Diesmal aber habe der Minister erklärt, er werde eine Vorlage einbringen, der Herr Minister habe es auch getan, und er fühle sich verpflichtet, ihm dafür seinen Dank auszusprechen.

Was die Rentabilität der Bahn angehe, so stehe dieselbe nach der Rentabilitätsberechnung außer allem Zweifel. Andererseits habe sich auch die bisherige Kleinbahn sehr gut rentiert. Im Jahre 1901 habe sich eine Verzinsung des Anlagekapitals von $6\frac{3}{4}$ pCt., 1902 sogar von 10 pCt. ergeben, indem sich in diesem Jahre die Einnahmen um 7000 M. vermehrt hätten. Er behaupte wohl nicht zu viel, wenn er sage, daß Westerstede an Frachtmaterial eine der produktivsten Gemeinden des Herzogtums sei, er erinnere nur an die reichen Wälder und an die blühende Schweinezucht in der Gegend. Es liege nicht im Staatsinteresse, die Linie Dohlt—Grabstede abzulehnen. Die Gemeinde Westerstede habe auch bereits den Entschluß gefaßt, wenn der Bau der Strecke abgelehnt werde, die Bahn als Gemeindebahn zu bauen. Das Risiko, das die Gemeinde damit übernehme, sei nicht groß, denn der Staat werde einen erheblichen Zuschuß zu dem Bau zahlen. Die Zuschüsse würden ja nach dem Interesse des Staates an der betreffenden Strecke bemessen, und er behaupte, daß diese Bahn ein großer Zubringer für die Staatsbahn sein werde, die Gemeinde würde also einen Staatszuschuß von 30—40 pCt. beanspruchen können. Zu dem Bau der Strecke als Staatsbahn würde die Gemeinde einen Zuschuß von mindestens 25 pCt. geben müssen, beim Bau einer Kommunalbahn bliebe demnach nur ein Bruchteil von 35 pCt., den die Gemeinde zu verzinsen hätte. Wenn übrigens die Gemeinde nicht eine Bahn bauen wollte, würde unter allen Umständen ein Unternehmer dazu bereit sein. Aus diesen Gründen liege es im Interesse des Staates, daß er diese Bahn baue. Wenn er nun noch ein Wort für die Bahn Cloppenburg—Grabstede einlege, so geschehe das hauptsächlich deshalb, weil er aus eigener Erfahrung wisse, wie schwer es falle, zuzusehen, daß andere Gemeinden besser vorwärts kämen, wenn man das Gefühl habe, ebenso leistungsfähig zu sein wie diese. Er bedaure es sehr, daß Edewecht nicht von der Bahn berührt werde,



aber nach der kategorischen Erklärung des Herrn Ministers sei nicht mehr zu erreichen gewesen, als man erreicht habe, er hoffe aber zuversichtlich, daß die Edewechter doch noch zu einer Bahn kämen, und daß der Staat, wenn dieselbe als Gemeindebahn gebaut werde, einen erheblichen Zuschuß dazu geben werde. Für das Amt Friesoythe seien in letzter Zeit allerdings schon erhebliche Mittel aufgewendet worden, aber sie genügten alle nicht, um der Gegend dauernd zu helfen. Um die weiten Dödländereien dort kultivieren zu können, müsse man erst gute Verkehrsmittel schaffen, die es ermöglichen, bequem Düngemittel u. dergl. zu beschaffen. Er sei überzeugt, daß das Amt Friesoythe durch die Bahn in eine bessere Lage werde versetzt werden.

Abg. Tappenbeck: Er wolle mit kurzen Worten seine Stellung darlegen. Er sei im allgemeinen gewiß ein Freund davon, Verkehrswege zu öffnen, die dem Volkwohl zugute kämen. Er sei auch überzeugt davon, daß das Amt Friesoythe einer Bahn bedürfe, und ferner auch der Ansicht, daß, wenn Friesoythe selbst nicht in der Lage sei, die Bahn zu bauen, die breiteren Schultern diese Last tragen müßten; diese müßten nur die Last auch tragen können, davon sei er aber nicht überzeugt. Man habe jetzt große Schwierigkeiten gehabt, das Budget in Ordnung zu bringen, das rühre daher, daß man früher immer Ausgaben bewilligt habe, ohne für entsprechende Deckung durch Einnahmen zu sorgen. Er könne sich auch von den geplanten Steuermaßnahmen nicht den Erfolg versprechen, daß man in Zukunft ohne Einkommensteuerezuschlag auskommen werde. Daraus ziehe er den Schluß, daß man bei dem Bau von Eisenbahnen mit der allergrößten Vorsicht vorgehen müsse. Es sei gefährlich, wenn ein verhältnismäßig kleines Land wie Oldenburg ein so großes Kapital in Eisenbahnen anlege. Oldenburg habe ein Kapital von rund 60 Millionen in Eisenbahnen angelegt und müsse daher sehr darauf sehen, dieses Kapital nutzbringend zu erhalten. Man sage nun, bei der Höhe des bereits angelegten Kapitals habe eine Erhöhung um 4 Millionen nicht viel zu bedeuten, aber gerade diese 4 Millionen könnten bewirken, daß die bisherigen Einnahmen aus den Eisenbahnen sich in Ausgaben verwandelten. Deshalb sei die größte Vorsicht geboten. Es sei nun ein Bahnprojekt von der Staatsregierung vorgelegt und dabei von der Regierung selbst die Erklärung abgegeben, daß sie das Projekt für bedenklich halte, daß sie sich aber habe Klarheit verschaffen wollen, wie der Landtag zu der Sache stehe. Es werde damit gewissermaßen dem Landtag die Verantwortung für den Bahnbau aufgebürdet. Er für seine Person sei nicht in der Lage, diese Verantwortung auf sich nehmen zu können, und werde deshalb gegen die Gesetzesvorlage stimmen.

Abg. Meyer (Holte): Die Prüfung der heutigen Angelegenheit führe ihn dazu, gegen den Antrag Schröder und für den Bahnbau zu stimmen. Es sei immer bedenklich, zu derartigen Sachen sich zu äußern und es sei ihm auch jetzt schon gesagt worden, er dürfe nach seinen früheren Erklärungen diese Bahn nicht bewilligen. Er habe daraufhin seine ganze Stellungnahme in dieser Frage an der Hand der gedachten Landtagsverhandlungen von früher eingehend geprüft. Es habe sich dabei ergeben, daß seinerseits früher

der Standpunkt vertreten worden, daß man neue Bahnen dann erst bauen dürfe, wenn man die Gewißheit habe, daß die Rentabilität der auf Grund des Gesetzes von 1891 gebauten Strecken völlig gesichert sei. Seines Erachtens stehe aber die Rentabilität jener Strecken, um die es sich dabei handle, zur Zeit fest, und er sei daher, ohne inkonsequent zu sein, in der Lage, für den vorl. Gesetzentwurf stimmen zu können. Auch stehe er bezüglich der Staatsbahnen überhaupt auf dem Standpunkt, daß der Staat, als er seinerzeit das Staatsbahnsystem adoptierte, die Verpflichtung auf sich genommen, möglichst allen Teilen des Landes die Vorteile einer Bahn zu verschaffen. In dem oldenburgischen Bahnnetz befinde sich nun tatsächlich noch eine Lücke, die man jetzt durch den Bau der Bahn Dohlt—Grabstede auszufüllen im Begriffe sei. Es gebe allerdings auch noch andere Strecken, die in das Netz eingefügt werden könnten, so z. B. die Butjadinger Bahn, welche ja auch in dem vorliegenden Plane mitbefaßt sei. Bei der Strecke Kloppeburg—Dohlt habe auch er anfangs einige Bedenken gehabt, und sei er auch jetzt noch nicht ganz fest überzeugt, ob auf die beabsichtigte Art und Weise der glücklichste Weg zur Lösung der Friesoyther Bahnfrage wirklich gefunden, allein seitdem man in Oldenburg bei Bahnbauten jenes glückliche Prinzip habe, welches aus dem Jahre 1891 stamme, und man seitdem bestrebt sein, die Kommunalverbände stark zu den Kosten des Bahnbauens heranzuziehen, so helfe ihm dieser Umstand über seine Bedenken hinweg. Wenn die durchaus nicht wohlhabenden Gemeinden dieses Bezirkes die starke Belastung von $\frac{1}{3}$ der Kosten à fonds perdu auf sich nehmen wollten, so beweise das, daß das Bedürfnis nach einer Eisenbahn bei ihnen sehr groß sei, und der Staat könne dann auch ruhig das Risiko für die übrigen $\frac{2}{3}$ übernehmen. Ferner sei der indirekte Nutzen der Bahnen so groß, daß es nicht zu bezweifeln, daß die Aufwendungen, die der Staat jetzt mache, mit Zins und Zinseszins in späteren Jahren wieder eingebracht würden, auch ohne von vornherein dafür eine Rentabilität nachweisen zu können. Er glaube also nicht daran, daß man den Staat durch die Bewilligung dieser Bahnen ruinieren werde. Somit müsse man seines Erachtens von dem Standpunkte eines Abgeordneten aus heute für die Bahn sein. Allgemein sei auch ja heute die Bedürfnisfrage bejaht und glaube er, daß, wo die Staatsregierung dem bedürftigen Landesteil dies vorliegende Projekt biete, man es als Abgeordneter nicht verantworten könne, den Gesetzentwurf abzulehnen. Auch diejenigen Abgeordneten, die sich gegen den Bahnbau erklärt hätten, hätten die Bedürfnisfrage nicht verneint, sie wollten nur auf bessere Zeiten warten. Er sei aber der Ansicht, daß man gerade jetzt bauen müsse. Zur Zeit sei das Material billig und könne man auch billig Kapital anleihen. Ferner wisse man doch aus Erfahrung, daß auf Perioden wirtschaftlichen Niederganges Zeiten wirtschaftlichen Aufschwunges folgten, deshalb müsse man jetzt in einer Zeit des wirtschaftlichen Niederganges die Bahn bauen, damit sie fertig sei, wenn der Aufschwung komme, und sie dann die wirtschaftliche Betriebsfähigkeit der Gegend fördere. Ob die Rentabilitätsberechnung absolut richtig sei, könne auch er nicht genau prüfen, er betrachte sie aber jedenfalls nicht so skeptisch wie viele. Manches werde sich in Wirklichkeit auch noch günstiger

herausstellen, besonders in Betreff der anscheinend etwas hoch veranschlagten Baukostensumme. Was den zwischen den beteiligten Abgeordneten geschlossenen Kompromiß angehe, so bedaure er sehr, daß in dieser Beziehung der Ausdruck „Kuhhandel“ gefallen sei. Auf Kompromissen beruhe vieles in der Welt, auch die früheren oldenburgischen Eisenbahnbauten seien sämtlich auf Grund von Kompromissen beschlossen worden. Er hoffe, daß, so gut wie er die Bedenken überwunden habe, auch andere dies würden tun können, und daß dann eine große Mehrheit für die Gesetzesvorlage stimmen werde.

Abg. Feldhus: So wie der Abg. Burlage ihm einen Widerspruch mit den Worten nachzuweisen versucht habe, die er vor 12 Jahren gesprochen habe, als er als Neuling in den Landtag eingetreten gewesen sei, so wolle er auch, um ein Exempel zu statuieren, wie leicht das überhaupt sei, den Abg. Quatmann festnageln und zwar auf zwei Worte. Der Abg. Meyer (Holte) habe seiner Zeit gesagt, man müsse sparen, selbst wenn das Staatswohl darunter leiden würde! Oldenburg sei an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt, da habe der Abg. Quatmann gerufen: „Sehr richtig.“ In diesen 2 Worten und der heutigen Stellungnahme des Abg. Quatmann liege mehr Widerspruch als in seinen Ausführungen. Er wiederhole mit Bezug auf die Bahnbauten: „Alles zu seiner Zeit!“ Vor 3 Jahren erst habe man dem Sagterland $\frac{1}{2}$ Million zu Chausseebauten bewilligt, die müsse es erst einmal verdauen. Man müsse langsamer vorgehen. Was die Rentabilität der Bahnen angehe, so seien darüber die Gelehrten noch lange nicht einig, es gebe Leute, die sie nicht für rentabel hielten und dazu gehöre er. Die Richtigkeit der Rentabilitätsberechnungen sei erst dann zu ersehen, wenn keine Anleihen mehr gebucht würden und die Löhne so gestellt seien, wie es nötig sei. Es gebe viele Leute, die überhaupt nicht an einen Betriebsüberschuß glaubten, er persönlich glaube daran. Dann sei die Frage: „Wer baut die Bahnen?“ Nach den Erklärungen des Ministers sei der Landtag derjenige, der die Verantwortung tragen solle. Es sei aber doch nur in der Ordnung, daß die Regierung die Verantwortung trage, wenn sie eine Vorlage mache. Er wolle jedenfalls nicht zu der Mehrheit gehören, die der Vorlage zustimmen und damit die Verantwortung für ein Gesetz trage, das geeignet sei, die Staatsfinanzen an den Rand des Verderbens zu bringen. Um dieses aber klar zum Ausdruck zu bringen und diejenigen Abgeordneten festzulegen, die sich haben fangen lassen, beantrage er namentliche Abstimmung, damit einst die Nachwelt es noch kann lesen.

Abg. Burlage: Es tue ihm leid, daß der Abg. Feldhus nicht zur Mehrheit gehöre. Edewecht hätten sie gern mitgenommen, aber es sei nicht möglich gewesen. Uebrigens liege Edewecht nicht sehr weit von der Bahn entfernt. Wenn sie im Münsterland nicht weiter von der Bahn entfernt wohnten als die Edewechter, dann kämen sie gar nicht auf den Gedanken, daß sie keine Bahn hätten. Die Linienführung der Bahn durch das Amt Friesoythe sei überaus glücklich. Wenn der Abg. Feldhus meine, Medner habe 1891 das Sagterland noch gar nicht entdeckt gehabt, so täusche er sich: er sei damals Amtsrichter in

land gefahren. Der Abg. Feldhus habe hier gründlich vorbeigehauen. Er verstehe nicht, wie der Abg. Tappenbeck zu der Behauptung komme, der Landtag allein habe die Verantwortung: beide Faktoren der Gesetzgebung, Staatsregierung und Landtag, hätten doch die gemeinsame Verantwortung. Er bitte nochmals um Annahme des Ausschußantrages und Ablehnung des Antrages Schröder.

Abg. Gerdes: Er gehöre zu denen, die für den Antrag Schröder stimmten; es liege ihm zwar fern, an dem Berichte des Ausschusses etwas bemängeln zu wollen. Es sei mehrfach darauf hingewiesen worden, daß die Strecke Dohlt—Grabstede ohne Zweifel rentieren werde, die andere Strecke Kloppeburg—Dohlt dagegen nicht. Es sei aber nach den Ausschußanträgen nicht möglich, für die Strecke Dohlt—Grabstede allein zu stimmen, weil es von der Fertigstellung der ganzen Linie Kloppeburg—Grabstede abhängig gemacht sei, ob die Butjadinger ihre Bahn bekämen oder nicht. Nach seiner Ansicht müsse man in letzter Linie die Südbahn bauen. Er halte zwar im allgemeinen die Bahnen für äußerst wichtig und erkenne auch den Nutzen derselben für das Sagterland an, glaube aber trotzdem, wenn es sich darum handele, was in diesem Teile des Landes fehlen könne, die Chaussee, der Kanal oder die Eisenbahn, man dann jagen müsse: die Eisenbahn könne am besten entbehrt werden. Auf den Kompromiß wolle er nicht weiter eingehen, er halte eine derartige Einigung zwischen Interessenten an sich nicht für inkorrekt. Er glaube auch gern, daß es dem Staatsministerium schwer geworden sei, die Vorlage zu machen, denn er nehme an, daß auch das Staatsministerium überzeugt sei, daß es einen ungünstigen Einfluß auf die Finanzen ausüben würde, wenn alle Bahnen ausgebaut würden. Er bitte das Bahngesetz nur mit dem Antrag Schröder anzunehmen.

Abg. Taphorn: Der Landtag habe hier eine große Kulturarbeit zu lösen, indem er jetzt dem schwächsten Teil unseres Landes, dem Sagterlande, aus der Abgeschiedenheit herauszuziehen könne. Dieser eine Teil besitze bisher keine Bahn, trotzdem er etwa 530 Quadratkilometer, das seien ca. 10 Quadratmeilen, groß sei. Er halte es für eine große kulturelle Aufgabe, auch diese Gegend mit einer Bahn zu beglücken, er hoffe, daß sie sich zur allgemeinen Freude gut entfalten werde, wie sich überhaupt im ganzen südlichen Teile des Herzogtums die Kultur in letzter Zeit gehoben habe. Im Interesse der Wohlfahrt des ganzen Landes und insbesondere jenes Kreises bitte er um Annahme des Gesetzesentwurfes.

Abg. Quatmann: Er wolle nur kurz dem Abg. Feldhus erwidern. Der Abg. Feldhus habe ihn deswegen tadeln wollen, weil er bei einer Aeußerung des Abg. Meyer, daß Oldenburg an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt sei, gesagt habe: „Sehr richtig!“ Ob die fragliche Aeußerung so gefallen sei, wie der Abg. Feldhus angebe, wisse er nicht, er glaube aber jedenfalls, daß er seine Abstimmung trotzdem gut verantworten könne. Er halte den Bau der Sagterländer Bahn für eine kulturelle Aufgabe, die reichlich Zinsen bringen werde.

Abg. Schröder: Von seiten der Münsterländer und des Abg. Wilken, der der „Water“ der Bedingung sei,

wie der Abg. Burlage gesagt habe, habe er Widerspruch erfahren. Er bitte aber trotzdem, den Gesetzentwurf mit seiner Aenderung anzunehmen; dann zeige man Butjadingen Wohlwollen, ohne eine Bedingung daran zu knüpfen. Er sei der Ueberzeugung, daß mit seinem Vorschlag seinem Wahlkreise mehr gedient sei, als mit der Gesetzesvorlage. Er bitte dringend, seinen Antrag anzunehmen.

Präsident: Es sei ein Antrag auf Schluß der Debatte eingegangen, er lasse darüber abstimmen.

Der Antrag wird angenommen.

Das Schlußwort erhält der Berichterstatter

Abg. **Burlage:** Der Antrag Schröder sei geeignet, Konfusion in die Sache zu bringen. Mit der Fassung des Artikels 1 des Gesetzentwurfs sei nur bezweckt, daß keiner der beiden Teile, der Norden und der Süden, zu kurz kommen solle. Er bitte deshalb, den Antrag Schröder mit großer Mehrheit abzulehnen und Antrag 5 des Ausschusses anzunehmen.

Abg. **Wilken** zu einer persönlichen Bemerkung: Der Abg. Schröder habe gesagt, er sei der Vater der Bedingung in dem Geetze; darauf müsse er erwidern, daß dieses nicht der Fall sei.

Abg. **Schröder** zu einer persönlichen Bemerkung: Er verweise den Abg. Wilken auf den Abg. Burlage, der diese Bemerkung gemacht habe.

Abg. **Burlage** zu einer persönlichen Bemerkung: Er habe nur gesagt, der Gedanke, an den Minister zu gehen, sei von dem Abg. Wilken ausgegangen.

Es findet namentliche Abstimmung statt.

Für den Antrag Schröder stimmen die Abgeordneten: Ahlhorn (Osternburg), Dauen, Döhler, Feldhus, Gerdes, Grape, Hr. v. Hammerstein, Hanken, Koch, Kabling, Schnoor, Schröder, Schwarting, Tappenbeck, Weissels, Wild;

dagegen die Abgeordneten: Ahlhorn (Zetel), Burlage, Duden, Feigel, Francksen, Griep, Grimm, Groß, Heitmann, Hug, Jungbluth, Kühling, Lanje, Layendäcker, Meyer (Delmenhorst), Meyer (Holte), Quatmann, Schmidt, Schulte, Schulz, Tanzen, Taphorn, Tews, Wilken.

Der Antrag ist somit mit 24 gegen 16 Stimmen abgelehnt.

Der Antrag 5 des Ausschusses:

Der Landtag wolle in erster Lesung dem Gesetzentwurf, betr. die Herstellung einer unmittelbaren Bahnverbindung zwischen Barel und der Bahn Brake—Nordenham, mit folgenden Aenderungen seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen:

1. Im Artikel 3 wird zwischen den Worten „soll“ und „erfolgen“ eingefügt: „spätestens“;
2. im Artikel 5 wird folgende Ziffer 4 angefügt:
„Die Vorschriften des Gesetzes, betr. die nicht-staatlichen Eisenbahnen, vom 7. Januar 1902 finden Anwendung“;
3. im Artikel 5 Ziffer 1 werden die Worte „nach dem Bahngesetz vom 7. Januar 1902“ gestrichen;

4. im Artikel 5 Ziffer 3 ist in der 4. Zeile statt „ist“ zu setzen: „erst“.

wird mit 28 Stimmen angenommen.

Der **Präsident** teilt mit, daß Anträge zur 2. Lesung bis um 2 Uhr einzubringen seien, und vertagt sodann um 1.40 Uhr nachmittags die Sitzung bis um 4^{1/2} Uhr.

Fortsetzung der Sitzung,

4^{1/2} Uhr nachmittags.

Am Regierungstische: Minister Ruhlstrat I, Geheimer Oberregierungsrat Dugend, Geheimer Oberbaurat Böhlk, Eisenbahndirektor Graepel, Finanzrat Stein.

Nach Eröffnung der Sitzung macht der **Präsident** den Vorschlag, die Anträge 6—8 und 12—17 des Ausschusses vorläufig auszusetzen und zuerst Antrag 9 zu beraten.

Der Landtag ist damit einverstanden.

Das Wort zu Antrag 9 erhält der

Abg. **Duden:** Es handele sich hier um den Ausbau der Linie Nordenham—Blexen, welche bereits früher vorgesehen gewesen sei. Die Vorlage gehe dahin, von den interessierten Gemeinden keinen Zuschuß zu verlangen. Der Zuschuß sei zu dem Ergebnis gekommen, von einem Zuschusse nicht gänzlich abzusehen; betreffs der Höhe seien allerdings die Meinungen geteilt gewesen. Man habe aber mit Rücksicht darauf, daß die Linie vornehmlich in staatlichem Interesse gebaut werde, geglaubt, den Zuschuß nicht hoch bemessen zu dürfen, ein Betrag von 40000 *M.* sei schließlich als angemessen erschienen. Er bitte, den Ausschußantrag anzunehmen.

Abg. **Schröder:** In Antrag 9 des Ausschusses werde die Annahme des §. 2 der Ausgaben und ferner die Einstellung eines neuen §. 9 in die Einnahmen beantragt. Den neuen Paragraphen habe der Ausschuß hinzugefügt. Er bedaure, daß die beiden Dinge so miteinander verquitt seien, es sei infolgedessen die geschäftsordnungsmäßige Möglichkeit nicht vorhanden, gegen das eine und für das andere zu stimmen. Es werde hier das frühere Versprechen eingelöst, die Bahn nach Blexen weiter zu führen. Der Ausbau dieser Strecke sei nur eine Frage der Zeit; selbst wenn die Strecke heute abgelehnt würde, müsse man dann den Bau vornehmen, wenn der Vertrag mit der Union abgelaufen sei. Das Bahnprojekt an sich sei also nicht bedroht, auch wenn heute die Vorlage abgelehnt werde. Er bedaure aber sehr, daß man der Gemeinde Blexen einen Zuschuß von 40000 *M.* zumute. Die Bahn sei in erster Linie für den Staat von Interesse; wenn sie nebenbei auch einer Gemeinde einen Vorteil bringe, so sei das kein Grund, der Gemeinde einen Zuschuß aufzuerlegen. Es liege im Interesse des Staates, nicht nur eine bessere Verbindung zwischen den beiden Weserufern herzustellen, sondern auch das Terrain an der Weser aufzuschließen. Ihm wäre es angenehm, wenn eine Trennung der beiden Paragraphen stattfinden könnte.

Abg. **Burlage:** Er glaube, daß der Ausschußantrag in der Form, in der er vorliege, korrekt formuliert sei, man wolle die Strecke nur bewilligen, wenn die Gemeinde Blexen

einen Zuschuß von 40000 *M.* gebe. Wenn nicht eine Mehrheit für den Antrag vorhanden wäre, dann könnte es allenfalls Zweck haben, eine Trennung vorzunehmen. Er könne auch die übrigen Ausführungen des Abg. Schröder nicht als richtig anerkennen. Der Vertrag mit der Union laufe erst im Jahre 1911 ab, das Monopol der Gesellschaft endige mit dem Jahre 1909. Der Bau der Bahn sei deshalb im gegenwärtigen Moment keineswegs dringlich. Aber wenn man jetzt die Bahn nach Blexen ausbaue, dann schaffe man für die Unternehmer eine Bereitschaftsstellung. Der Ausschuß habe nicht die Auffassung gehabt, daß bei dieser Bahn das Staatsinteresse so überwiege, daß man von einem Zuschuß der Gemeinde ganz absehen müßte. Auch bei den Linien Holt—Grabstedt und Lönningen—Landesgrenze liege ein erhebliches staatliches Interesse vor, trotzdem müßten dort die Gemeinden Zuschüsse zahlen bzw. den Grunderwerb stellen. Wenn man also bei der Gemeinde Blexen allein von einem Zuschuß abläße, so wäre das gegenüber anderen Gemeinden eine Unbilligkeit. Die Gemeinde Blexen habe übrigens ihr Interesse an den Bahnbau aufs deutlichste dadurch dokumentiert, daß sie die Vorarbeiten dazu auf eigene Kosten habe vornehmen lassen.

Abg. **Juden:** Er habe es bei seiner ersten Rede absichtlich vermieden, auf die Bedeutung der Bahn im einzelnen einzugehen, jetzt müsse er seine Ausführungen in dieser Beziehung ergänzen. Durch die Annahme des Antrages erreichten die Anlieger eine bessere Verbindung mit dem anderen Weserufer und kämen in nähere Berührung mit Geestmünde und Bremerhaven; dadurch habe die Gemeinde Blexen einen großen Vorteil. Er habe im Ausschuß bereits darauf hingewiesen, daß, wenn die Bahnverbindung hergestellt sei, mit Rücksicht auf die Wohnungsverhältnisse in den Seestädten es nicht ausgeschlossen sei, daß dort eine Ansiedelung von Arbeitern in größerem Umfange stattfinden werde. Dadurch werde die Gemeinde Blexen eine nicht zu unterschätzende Steuerkraft erhalten. Der Zuschuß von 40000 *M.* sei deshalb nicht zu hoch. Der sonst übliche Zuschuß von 10 pCt. der Baukosten würde über 60000 *M.* betragen. Dazu käme noch die unentgeltliche Hergabe von Grund und Boden. Diesen habe Blexen auch nicht zu stellen. Im Ausschuß würde sich keine Mehrheit dafür gefunden haben, daß die Gemeinde ganz leer ausgehen solle.

Abg. **Schröder:** In der Sache wolle er nicht weiter debattieren, da es doch keinen Zweck habe. In der Form sei der Antrag jedenfalls ungewöhnlich abgefaßt. Sonst werde in solchen Fällen erst über den Zuschuß, dann über die Gesetzesvorlage abgestimmt; jetzt müsse man hier entweder alles annehmen oder alles ablehnen. Er persönlich bedaure, den Zuschuß mit annehmen zu müssen, um die Vorlage nicht abzulehnen.

Abg. **Burlage:** Die Sache sei so lang wie breit, es komme eben nur darauf an, wofür eine Mehrheit vorhanden sei.

Die Beratung wird geschlossen.

Die Anträge 9 und 10 des Ausschusses werden angenommen.

Der **Präsident** teilt mit, daß Anträge zur 2. Lesung binnen einer Viertelstunde zu stellen seien.

Die Anträge 11 und 18—26 des Ausschusses werden ohne Debatte angenommen.

Zu Antrag 29 erhält das Wort der

Abg. **Burlage** zur Geschäftsordnung: Auch dieser Paragraph müsse ausgelesen werden, da es sich hier um die Anleihe handle; es sei erst §. 1 anzunehmen, zu diesem bestehe ein innerer Zusammenhang. Erst müßten die §§. 7—9 der Einnahmen zur Abstimmung kommen.

Der **Präsident** setzt hierauf im Einverständnis des Landtages die Beratung über diesen Antrag aus.

Die Anträge 27, 28 und 30 werden sodann ohne Debatte angenommen.

Es folgt sodann die 2. Lesung der beiden Gesetzentwürfe: 1) betr. die Herstellung einer unmittelbaren Bahnverbindung zwischen Barel und der Bahn Brake—Nordenham und 2) betr. Abänderung des Gesetzes vom 13. März 1891, betr. den weiteren Ausbau des oldenburgischen Eisenbahnnetzes durch Bahnen untergeordneter Bedeutung.

Die Anträge des Ausschusses, auch in 2. Lesung den Gesetzentwürfen die verfassungsmäßige Zustimmung zu geben, werden vom Landtage angenommen.

Präsident: Man komme nun zu Antrag 6 zurück. Hierzu sei ein selbständiger Antrag des Abg. Wessels eingegangen (verliest den Antrag). Er stelle den Antrag mit zur Beratung.

Abg. **Wessels:** Es sei nicht angenehm, für einen verlorenen Posten kämpfen zu müssen; er nehme auch das Wort nicht, weil er glaube, Stimmen für seinen Antrag gewinnen zu können, sondern er wolle nur einige Worte sagen, um die Stellungnahme der Minderheit zu begründen. Die Minderheit nehme die Stellung ein, die früher die Staatsregierung eingenommen gehabt habe, und als sie in diese Stellung eingezogen sei, habe sie darin auch die Waffen vorgefunden, die die Regierung darin zurückgelassen habe, und die wolle sie jetzt gebrauchen. Der Abg. Burlage sage zwar, das sei schon lange her, aber das schade nichts; er (Wessels) habe ja noch vorhin mit Wonne den Abg. Feldhus auf eine Neußerung festgelegt, die derselbe vor langer Zeit getan habe. Er wolle eine Stelle aus der Anlage 36 verlesen, da heiße es auf Seite 1 (Redner verliest die Stelle). Damals im Jahre 1891 habe man angenommen, die Bahnen würden im Jahre 1897 fertig sein; von da an habe man noch 6—9 Jahre mit dem Bau weiterer Strecken warten wollen, um den finanziellen Erfolg vorher kennen zu lernen. Nun seien die Bahnen aber erst 1900 fertig gestellt, danach sollten die neuen Strecken eigentlich erst in der Zeit von 1906—1909 zum Bau kommen. Nun sei aber die Frist abgekürzt worden. Das könnte man ja vielleicht damit begründen, wenn die Finanzlage jetzt eine vorzügliche sei. Das sei aber keineswegs der Fall, deswegen hätte man die Frist eher noch verlängern sollen.

Er komme nun noch auf die Neußerungen des Eisenbahndirektors im Ausschuß, aus denen ein Unkundiger hätte den Eindruck gewinnen können, als spreche er gegen die Regierungsvorlage. Der Eisenbahndirektor habe ausgeführt, welches Risiko mit einem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes verbunden sei und dabei gesagt, je mehr es ausgebaut werde, um so größer werde das Mißverhältnis zwischen dem

Etat der Eisenbahn und dem des Staates. Die Einnahmen der Eisenbahn seien naturgemäß schwankende und infolgedessen auch die Rentabilität; je mehr Bahnen aber gebaut würden, je mehr steige das Risiko, um so mehr aber auch die Unsicherheit in der Finanzlage des Staates und das insbesondere jetzt, da der Staat auf die Ueberschüsse der Bahn angewiesen sei. Der Eisenbahndirektor sei dann aber zu dem Schluß gekommen: „Dennoch“ —

Er wolle nun noch einige Worte über die Rentabilität der Bahnen sagen. In der Vorlage und auch sonst sei von der Regierung angegeben, daß sie keine Bürgschaft für die Rentabilitätsberechnung übernehmen könne. Ein Teil sei geneigt, der Berechnung Glauben zu schenken, ein anderer stehe derselben mit Mißtrauen gegenüber. Er bitte, einmal den Abklatsch zur Hand zu nehmen und Seite 1070 aufzuschlagen. Dort finde man die Mitteilungen, welchen Betrieb man auf der Bahn durch das Sagterland erwarte. Es heiße da (Redner verliest die Stelle). Das solle von etwa 8000 Anwohnern verbraucht werden; dazu komme aber noch, daß der Kunstdünger zum Teil auch auf den Kanälen befördert werde. Und dann müsse man damit die Einkommensteuer vergleichen. Er wünsche ja, daß die Strecke sich rentieren möge, aber seine Bedenken könne er nicht los werden.

Er wolle nun noch kurz ausführen, warum er seinen selbständigen Antrag eingebracht habe. Bei der ersten Abstimmung im Ausschuß sei eine Minorität von 4 Stimmen dafür gewesen, daß nur die Strecke Grabstede—Ocholt ausgebaut werde, und die Minderheit habe seinen jetzigen Antrag damals neben dem Antrag unter 8 gestellt, der dahin gehe, daß die Staatsregierung ersucht werde, dem nächsten ordentlichen Landtage eine Vorlage über den Bau einer Bahn Cloppenburg—Friesoythe—Ocholt und einer Verbindungsbahn zwischen Barel und der Weserbahn zu machen. Dieser Antrag sei von dem ganzen Ausschuß angenommen und als Ewentualantrag in den Bericht aufgenommen. Um nicht die einstimmige Annahme des Ewentualantrages zu stören, habe er keinen Widerspruch erhoben, es sei aber seiner eigentlichen Absicht mit der Aufnahme des Antrags als Ewentualantrag nicht entsprochen. Er habe deshalb, um allen Abgeordneten, die gegen den Bau der Bahn Cloppenburg—Sagterland—Ocholt seien, sei es nur jetzt oder für immer, Gelegenheit zu geben, ihre Stellung zum Ausdruck zu bringen, den Antrag der Minderheit im Ausschuß nochmals als selbständigen Antrag eingebracht.

Reg.-Komm. **Gracpel:** Nachdem die Angelegenheit heute morgen diesen Verlauf genommen habe, habe er geglaubt, daß es nicht mehr nötig sein werde, von diesem Tische aus zu reden, er müsse es aber doch tun, da der Vorredner ihn in die Debatte hineingezogen habe. Der Vorredner habe es so dargestellt, als ob er (Redner) der Sache nach eigentlich dahin plädiert habe, daß der Bau der Bahn durch das Sagterland höchst bedenklich sei. Seine Aeußerungen, auf die der Vorredner sich heute gestützt habe, hätten sich aber auf die Linie Delmenhorst—Lemwerder bezogen, nicht auf die vorliegende. Er habe seine Aeußerungen in Bezug auf diese Linie immer im Sinne der Thronrede und der Regierungsvorlagen gehalten. Im Zusammenhang mit der Bahn Delmenhorst—Lemwerder habe

er dann ausgeführt, daß die Vorsicht des Vertreters der Gemeinde Delmenhorst unnötig sei, indem die Zuschüsse zu Kommunalbahnen nicht von einer günstigen Finanzlage abhängig gemacht seien. Außerdem seien die Kommunalverbände jederzeit in der Lage, in die Rentabilität ihrer Bahnen einzugreifen, indem sie die Ausgaben durch Vereinfachung des Betriebes einschränkten und durch eine Erhöhung des Tarifs ihre Einnahmen vermehrten. Er habe ferner im Ausschuß gesagt, daß sich der oldenburgische Staat mit seinen 566 Kilometern Eisenbahnen in ein großes Unternehmen eingelassen habe, und daß man deshalb mit großer Vorsicht an den Bau von neuen Bahnen herangehen müsse, daß die Regierung aber trotzdem in diesem Falle der Ansicht sei, daß man das Risiko übernehmen müsse, weil erhebliche Gegengründe vorhanden seien. Bei der Sagterländer Bahn lägen die Verhältnisse ganz besonders, man könne diese Strecke entweder garnicht bauen, oder man müsse sie als Staatsbahn bauen, der Verweis auf den Weg der Selbsthilfe sei in diesem Falle vergeblich. Er habe im Ausschuß allerdings zugegeben, daß auch die Regierung erhebliche Bedenken gegen diese Linie gehabt habe, aber das Ergebnis der Rentabilitätsberechnung und die Berücksichtigung der indirekten Vorteile, die die Bahn bringe, hätten trotzdem dahin geführt, die Vorlage zu machen. Er glaube deshalb, daß der Abg. Wessels ihn mißverstanden habe. Der Abg. Wessels habe insbesondere nachzuweisen versucht, daß die Faktoren, die in die Rentabilitätsberechnung eingestellt seien, zu hoch seien, dies sei ein wichtiger Punkt, der heute noch nicht berührt sei. Niemand von den Rednern, die bisher gesprochen hätten, habe versucht, die Richtigkeit der Rentabilitätsberechnung anzufechten. Er nehme natürlich nicht in Anspruch, daß die Rentabilitätsberechnung so, wie er sie aufgestellt habe, unbedingt richtig sei, sie sei aber mit größter Sorgfalt, kritisch und ohne Schönfärberei gemacht. Die Staatsregierung könne selbstredend keine Gewähr dafür übernehmen, daß alles genau so eintreffe, sie habe aber jedenfalls auch keine Veranlassung gehabt, die Sachlage günstiger auszumalen, als sie in Wirklichkeit sei. Die Bezüge an Düngemitteln und dergleichen seien eingestellt, nachdem man durch Anhörung von Personen, die ein genaues Urteil über die Verhältnissen hätten, Erhebungen in weitem Umfange angestellt habe. Man habe dabei immer berücksichtigt, daß die Leute im allgemeinen geneigt seien, zu hohe Angaben zu machen, und habe deshalb die Beträge wesentlich gekürzt. Außerdem habe man ständig Vergleiche gezogen mit Stationen, wo die Verhältnisse ähnlich lägen. Die Schätzung sei so genau, wie derartige Ausblicke in die Zukunft überhaupt sein könnten.

Der Abg. Wessels habe vorhin gesagt, die Minderheit sei in das Lager eingezogen, das die Regierung im Jahre 1891 inne gehabt habe. Er habe aber dabei einen wesentlichen Punkt nicht berücksichtigt. Der Abg. Wessels habe ausgeführt: Man habe damals zunächst die Bauzeit der bewilligten Bahnen auf 6 Jahre veranschlagt und dann gesagt, daß man von da an mit dem Bau der weiteren in Aussicht genommenen Strecken 6—9 Jahre warten wolle; die Bahnen seien aber tatsächlich erst im Jahre 1900 fertiggestellt worden, und man müsse deshalb die Frist von 6—9 Jahren erst vom Jahre 1900 an rechnen. Es sei

damals weiter gesagt worden: Man könne allerdings, wenn die Finanzlage eine besonders günstige wäre, die Fristen abkürzen: Wir befänden uns aber tatsächlich zur Zeit in einer außerordentlich schlechten finanziellen Lage. Gegen diese Ausführungen sei zu bemerken, daß der Abgeordnete Wessels, wenn er aus den Darlegungen der Regierung heraus argumentieren wolle, sich auch vollständig in den damaligen Gedankengang der Regierung versetzen müsse. Damals aber habe man unter der als entscheidend hingestellten Finanzlage immer nur die Finanzlage der Eisenbahnen verstanden. Jetzt allerdings würden die Ueberschüsse der Eisenbahnen zur Deckung der Ausfälle der Landeskasse benutzt; im Jahre 1891 aber habe man den Standpunkt vertreten, daß die Eisenbahn ein Unternehmen für sich sei, und wenn man nur die Finanzlage der Eisenbahn in Betracht ziehe, so müsse man doch sagen, daß sie trotz der wirtschaftlichen Depression eine recht befriedigende sei. Die Eisenbahnen hätten bisher noch keine Mindereinnahmen gehabt. Wenn man den Gedanken der Regierung richtig verfolge, so sei die Schlußfolgerung des Abg. Wessels, daß die Regierung ihren Standpunkt geändert habe, nicht zutreffend.

Abg. Burlage: Da der Antrag Wessels die Ablehnung des Bahnbaues Cloppenburg—Ocholt bedeuten solle, so wie er denselben auffasse, müsse man dagegen stimmen. Der Abg. Wessels habe behauptet, die Regierung habe 1891 erklärt, nach der Vollendung der in der damaligen Vorlage enthaltenen Eisenbahnbauten wolle man 6—9 Jahre warten mit dem Weiterbau, das sei aber tatsächlich nicht gesagt. Es sei in der Begründung der fraglichen Vorlage gesagt, man wolle die wirtschaftliche und finanzielle Er-fahrung abwarten und dann weiterbauen. Es habe sich aber dies nur auf die Eisenbahnfinanzen bezogen, und die Erfahrungen damit seien sehr gute gewesen. Daß auch die wirtschaftlichen an die neue Bahnlinie geknüpften Erwartungen erfüllt seien, werde von niemand bestritten. Auch die weitere Bestimmung betreffs der Frist treffe zu, es werde ein Zeitraum von 12—15 Jahren vergangen sein, bis die jetzt vorgeschlagenen Bahnen fertig seien. Man habe auch von dem großen Risiko gesprochen, daselbe sei aber von der Regierung wohl überlegt, wie der Regierungskommissar ausgeführt habe. Wenn die Butjadinger Bahn ausgebaut sein werde, werde es vorläufig Schluß sein mit dem Bau von Staatsbahnen. Was die Frage angehe, wieviel Kunstdünger im Amte Friesoythe gebraucht werde, so könne der Abg. Wessels sich von den dort gebrauchten Mengen keine Vorstellung machen, wenn er nicht die weiten Flächen gesehen habe, die man in Kultur gesetzt habe. Er verweise auf Seite 1074 des Berichtes, wo ziffernmäßig nachgewiesen werde, in welchem unerwarteten Umfange der Düngerbezug auf den oldenburgischen Stationen in den letzten Jahren gewachsen sei. Gerade im Amt Friesoythe sei ein Feld für die erfolgreiche Verwendung des künstlichen Düngers. Ob vielleicht eine kleine Ueberschätzung im einzelnen vorliege, könne freilich niemand sagen, das Gesamtbild werde im allgemeinen stichhaltig sein. Die Höhe der Einkommensteuer sei in dieser Beziehung nicht maßgebend. Das sei auch bei den Verhandlungen vom Jahre 1891 anerkannt worden. Die Stadt Oldenburg

Berichte. XXVIII. Landtag.

brüste sich gern mit ihrer hohen Einkommensteuer; diese werde zu einem sehr großen Teile von den zahlreichen in Oldenburg wohnenden Beamten aufgebracht. Daß aber die Beamten gerade die Eisenbahn besonders in Nahrung setzten, wolle wohl niemand behaupten. Er bitte, den Antrag Wessels abzulehnen und den Antrag des Ausschusses anzunehmen.

Abg. Schröder: Der Herr Eisenbahndirektor habe damit geschlossen, daß die Eisenbahnfinanzen in guter Ordnung seien, es sei aber eine andere Frage, ob die Eisenbahnfinanzen und die Rentabilität der ganzen oldenburgischen Bahnen in derselben Lage verbleiben würden, wenn die Bahn Cloppenburg—Ocholt angenommen werde. Er sei nicht derselben Ansicht wie die Herren, die mit solcher Begeisterung für die Vorlage gesprochen hätten. Die erste Frage sei aber die, wie der Bau und der Betrieb der Sagterländer Bahn gedacht sei. Nach der Begründung im Bericht erkläre der Ausschuss, daß die Bahn im Sagterlande nur dann eine gewisse Aussicht auf Ertrag haben werde, wenn sie äußerst sparsam betrieben werde. Er habe aber noch nicht gehört, wie man sich die sparsame Einrichtung des Betriebes denke. Die Begründung in der Vorlage sei für ihn nicht ausreichend, dort ständen etwas kautschukmäßige Ausführungen. Was die Rentabilitätsberechnung angehe, so sei von dem Regierungskommissar darauf hingewiesen worden, daß diese Frage heute morgen noch nicht eingehend behandelt worden sei. Auf Seite 1070 fänden sich Beispiele; es sei da auch die Station Damme zum Vergleich herangezogen. Damme sei Endstation, die vielleicht nicht über großen Verkehr habe, aber andererseits sei es auch Zentrum für die ganze Gemeinde, wie dies bisher auch bei Westerstede der Fall gewesen sei. Außerdem sei Damme auch ein Vergnügungsort, deshalb sei dort ein anderer Personenverkehr wie in Scharrel, das eine Station an der Bahn Cloppenburg—Ocholt werden solle. Er würde es eher als richtig eingesehen haben, die Station Immer oder Dötlingen zum Vergleiche heranzuziehen. Auf der Sagterländer Bahn solle nach der Aufstellung ein Verkehr von 4151 Passagieren 2. Klasse stattfinden. Auf der Strecke Ocholt—Westerstede hätten 1916 Personen, die die 2. Klasse benutzt hätten, verkehrt. Er müsse da doch fragen, woher diese hohe Zahl im Sagterlande kommen solle, wenn es im Ammerlande weniger seien. Er halte diese Berechnung für recht trügerisch. Es sei weiter ausgeführt, welche Produkte auf der Strecke hauptsächlich würden befördert werden, und es sei dabei die Bemerkung gemacht, der Torfverkehr werde die Bahn lukrativ machen. Aber der Torf und die sonstigen Produkte des Sagterlandes seien Massenprodukte, die einen billigen, wenn auch vielleicht weniger schnellen Verkehr verlangten. Es sei ihm somit sehr zweifelhaft, ob ein wesentlicher Teil dieser Transporte den Kanälen werde entzogen werden. In der Zeit, in der hauptsächlich der Torftransport vorgenommen werde, seien die Kanäle meistens offen. Andererseits halte es schwer, im Winter den Torf zur Bahn zu bringen. Was den Transport von Dünger angehe, so seien da die Mengen aufgeführt, die auf allen oldenburgischen Stationen verladen würden, und es sei gesagt, daß der Verbrauch an künstlichen Düngemitteln sehr im Steigen begriffen sei. An diesem Verbräuche hätten aber die nördlichen Landesteile



einen großen Anteil, ob aber im Sagterlande eine solche Steigerung stattgefunden habe und noch stattfinden werde, dahinter müsse man ein großes Fragezeichen setzen. Man sollte sich doch nur einmal die Leistungsfähigkeit der Gemeinden im Sagterlande ansehen; wo sollten da die Leute sein, die diese Massen von Kunstdünger bezahlen sollten. In der Gemeinde Ramsloh z. B. gebe es im ganzen 16 Steuerzahler, die über 1200 *M.* Einkommen hätten, darunter 10, die nur Landwirtschaft betrieben, also keinen Nebenerwerb hätten oder kein Amt bekleideten; das seien die Millionäre, die die großen Frachten bezahlen sollten. Ähnlich oder noch ungünstiger lägen die Verhältnisse in anderen Gemeinden. Wenn man eine Gegend der Kultur erschließen wolle, müsse man erst die Wege ausbauen. Vor 3 Jahren habe man über eine halbe Million zu Chausséebauten im Sagterlande bewilligt, und vor einigen Tagen noch den Zuschuß zur Chaussée Wardenburg—Garrel. Bei dem Bau der Chausséen im Sagterlande habe der Staat in einigen Fällen bis zu 75% der Baulasten übernommen, die Gemeinden konnten nur $\frac{1}{4}$ tragen; denn das Sagterland wäre arm, so versicherte die Regierung in ihrer damaligen Vorlage und so versicherten mit Nachdruck die Abgeordneten des Münsterlandes. Dem armen Sagterlande müsse man die Chausséebaukosten abnehmen. Damals also sei das Sagterland nicht imstande gewesen, eine halbe Million für die Chausséen aufzubringen, die doch jedem einzelnen Grundbesitzer zugute kämen, und jetzt werde das Amt Friesoythe nach der Vorlage mit rund 1 Million Zuschuß für die Bahn Cloppenburg—Dholt belastet, deren direkter Nutzen nur wenig Sagterländern zugute käme. Der Bezug von Kunstdünger könne für den Bau der Bahn auch deshalb nicht ausschlaggebend sein, weil die Konsumenten denselben möglichst von weither mit dem Fuhrwerk auf der Chaussée anfahren würden. Vor längeren Jahren, als man die Rentabilitätsberechnung für die Barelener Ringbahn aufgestellt habe, sei vorgerechnet worden, wieviel Steine in der Friesischen Wehde lägen, die alle des Transportes mit der Bahn harren. Und jetzt! Die Steine würden neben der Bahn her mit dem Fuhrwerk auf der Chaussée zu dem Anlegeplatz der Schiffe transportiert. Ähnlich werde es im Sagterlande auch gehen. Dort befände sich dabei nur eine Ziegelei, in der Friesischen Wehde aber 20 bis 30. Wenn aber diese nicht einmal imstande gewesen seien, die Barelener Bahn rentabel zu machen, wie könne dann die eine im Sagterlande dazu wesentlich beitragen. Er habe schon vorhin betont, daß es im Sagterlande hauptsächlich Kleinbetriebe gebe, so sei es in Strüdlingen, ähnlich in Scharrel und in Ramsloh sei es auch nicht viel besser. Es fehle den Sagterländern durchweg eben das Kapital, um die großen Mengen Kunstdüngers bezahlen zu können und große Meliorationen vorzunehmen. Auch sei es fraglich, ob die vorhandenen Kapitalisten das nicht oder wenig für Großunternehmungen geeignete Gebiet der Kolonisation betreten würden. Nach seiner Ansicht solle man erst einmal Chausséen bauen, er glaube, selbst auf diesen werde man nicht allzuviel Gefährte sehen. Er halte die Rentabilitätsberechnungen daher nicht für zutreffend. Für die Rentabilitätsberechnung komme in erster Linie nicht der angenommene Bedarf an Gütern, sondern die Leistungsfähigkeit

der Bewohner in Frage. Um diese zu heben gebe es keines Erachtens bessere und sichere Maßnahmen als Eisenbahnbauten: erst das Bedürfnis nach einer Bahn durch Beihilfen für kulturelle Zwecke zeitigen und dann nicht Staats-, sondern Kommunalbahnen zu bauen sei hier am Platze. Nach dem Gesetzesentwurf sollten die Gemeinden zu dem Bahnbau den Grund und Boden und außerdem 10% der Baukosten beitragen, das mache im ganzen für das Amt Friesoythe rund etwa 1 Million aus. Vor 3 Jahren habe, wie er schon erwähnt, das Amt Friesoythe nicht 500000 *M.* tragen können, ja kaum $\frac{1}{4}$ davon, jetzt wolle man es mit der doppelten Summe belasten. Man könne ja sagen, der Grund und Boden werde im Sagterlande nicht teuer kommen, aber der Appetit komme mit dem Essen, und er glaube, die Sagterländer gingen ebenso nach Geld wie andere. Nach seiner Ansicht könne eine Anzahl Gemeinden im Amte Friesoythe die durch die Vorlage ihnen zugemutete Belastung nicht tragen. Würde sich das Gegenteil ergeben dann sei die Sagterländer Chausséevorlage s. Z. nicht mit objektiv wahren Angaben vertreten und befürwortet worden. Was werde die Folge sein? Man sage, die Gemeinden könnten eine Anleihe aufnehmen; die Genehmigung dazu würde von der Regierung vielleicht nicht verweigert werden. Er wolle aber einmal annehmen, es werde in einer Gemeinde eine Anleihe beschlossen, nachher aber entdecke man, daß die Belastung zu hoch sei — in dieser Beziehung hätten früher schon einmal Vorschläge in der Bechtaer Zeitung gestanden, daß man dann um einen Nachlaß einkommen könne. — Er sei nach allem zweifelhaft, ob das Sagterland imstande sei, die ihm aufzuerlegende Schuld zu tragen. Wer bürgte dafür, daß es die Zinsen bezahlen und die Schuld amortisieren könne? Deshalb lege er großes Gewicht darauf, daß heute hier im Landtag festgestellt werde, daß die beteiligten Gemeinden keine Aussicht auf einen Nachlaß an der Summe hätten, die sie jetzt zum Bahnbau nach dem Gesetze herzugeben hätten. Deshalb werde er im Interesse des Staates und um etwaigen Winkelnützen entgegenzutreten, folgenden Antrag stellen, den er anzunehmen bitte (Redner verliest den Antrag). Man werde vielleicht sagen, das sei selbstverständlich, dann könne er aber um so eher auf eine einstimmige Annahme hoffen. Wer gegen diesen Antrag stimme, erkläre sich dadurch indirekt damit einverstanden, daß die Kosten, die die Gemeinden nicht bezahlen könnten, demnächst der Staatskasse auferlegt würden. Er beantrage namentliche Abstimmung über seinen Antrag.

Präsident: Er stelle den Antrag Schröder, der genügend unterstützt sei, mit zur Beratung.

Reg.-Komm. Böhl: Er wolle sich nur zu einem Teil der Ausführungen des Abg. Schröder äußern. Was die Regierung darüber denke, wie der billige und einfache Bau und Betrieb der Bahn ausgeführt werden solle, das stehe in der Vorlage 36, Seite 20. Eine ausführliche Berechnung befinde sich bei den Akten und stehe zur Einsicht zur Verfügung. Auf der ganzen Strecke Dholt—Cloppenburg sollten in jeder Richtung 3 Züge verkehren. Er könne versichern, daß er lediglich unter der Bedingung den Ausbau befürwortet habe, daß an dieser Bestimmung nicht

gerüttelt werde, bis unzweifelhaft nachgewiesen sei, daß die Einlegung eines weiteren Zuges rentabel sei.

Minister **Ruhstrat I**: Er habe eine Anfrage zu stellen für den Fall, daß der Antrag Schröder angenommen werden sollte. Er habe nicht verstanden, ob es nach dem Antrage des Abg. Schröder genügen solle, daß die interessierten Gemeinden die Summen vor dem Beginne des Bahnbaues einzahlten, oder ob man verlangen wolle, daß sie auch dafür eine Sicherheit stellten, daß sie ihren Verpflichtungen gegenüber ihren Gläubigern jederzeit nachkämen. Wenn das letztere Verlangen gestellt werden sollte, dann werde man nie zum Bau der Bahn kommen.

Abg. **Schröder**: Wie es mit der Sicherheitsleistung gehandhabt werden solle, überlasse er der Regierung, darüber enthalte er sich eines Urteils. Was andere Gemeinden geleistet hätten, müßten auch diese leisten; nur dürfe der Staat unter allen Umständen nicht belastet werden. Nach dem Artikel in der Vechnaer Zeitung, auf den er schon vorhin hingewiesen, befürchte er, daß die Gemeinden später kommen könnten und sagten, sie könnten ihre Schulden nicht abtragen. Er wolle deshalb mit seinem Antrage derartigen Versuchen, die Last abzuwälzen, einen Riegel vorschieben und verhindern, daß die Gemeinden später mit ihren Beschwerden an die Regierung kämen.

Abg. **Burlage**: Wünschen der Bevölkerung auf vervollständigung des Betriebes über das notwendige Maß hinaus sollte durch die Ausführungen des Berichtes entgegengetreten werden, auf die man sich später werde berufen können.

Die Rentabilitätsberechnung sei allerdings ihrer Art nach stets in gewissem Maße eine unsichere. Die Torfproduktion werde sich aber wahrscheinlich erheblich vergrößern, und wenn die Kohle stets ein Heizmittel bleiben werde, so dürfe man dasselbe vom Torf auch annehmen, der als Hausheizung nicht zu unterschätzende Vorzüge, wenigstens für die mildere Winterszeit besitze. Wäge man die in der Kohle und die im Torf enthaltenen Wärmeinheiten gegen einander ab, so ergebe sich, daß der Torf noch einen sehr niedrigen Marktpreis habe. Es sei nicht die mindeste Uebertreibung, wenn man sage, man werde den Torf nach Süden bis nach Bramsche hinauf vertreiben. Durch den Kanal sei keine feste Basis gegeben für den Vertrieb. Der Torf müsse an der Bahn lagern, von wo man ihn zu jeder Zeit versenden könne, sonst müsse man in den größeren Städten größere Lager errichten.

Die in die Rentabilitätsberechnung eingefetzte Zahl für Dünger, der in Scharrel bezogen werden solle, sei nicht zu hoch, sondern noch zu gering, wie ihm glaubhaft bezeugt worden sei. Der Abg. Schröder sei auf falschem Wege, wenn er frage, wo die Millionäre seien, die das bezahlen könnten, man brauche nur einen ehrjamen Mann, der etwas Kredit beim Kaufmann habe. Das seien keine Kunststücke, sondern natürliche Vorgänge; viele kleine Quantitäten machten eine große aus, auch gebe es jetzt schon Leute dort, die große Quantitäten beziehen könnten. Der Vergleich mit Butjadingen sei ganz unzutreffend; dort lebe man von der Viehwirtschaft, die im Vieh gleichsam kondensierten erheb-

lichen Werte ließen aber den Güterverkehr der Eisenbahn keinen großen Verdienst zufließen. In der Marsch sei eine Rentabilität der Bahn nicht so leicht zu erzielen wie im Sagterland, wo man Torf, Dünger und andere Frachten, die viel Raum erforderten, exportiere bezw. importiere. Die Bahn Jever—Karolinenfiel habe ein lehrreiches Beispiel gegeben. Die Vareler Ringbahn könne deshalb nicht herangezogen werden, weil für diese Bahn Rentabilitätsberechnungen überhaupt nicht aufgestellt seien. Die Behauptung des Abg. Schröder, für die Vareler Bahnen habe man seinerzeit den Steintransport veranschlagt, die Rechnung habe sich aber als irrig erwiesen, gehe vollständig fehl. Die Landtagsverhandlungen von 1891 wiesen es ja deutlich nach, daß eine Rechnung gar nicht aufgemacht sei. Daß man früher im Sagterland keinen hohen Zuschuß zu den Chausseen habe aufbringen können, dürfe nicht in Vergleich gezogen werden. Der Bahnbau habe eine unvergleichlich höhere Bedeutung. Der Grunderwerb werde übrigens erheblich viel billiger sich stellen, als veranschlagt sei. Der Amtsverband Friesoythe werde aller Wahrscheinlichkeit nach die geforderten Leistungen übernehmen, dann bedürfe es um so weniger des Antrags Schröder. Er verstehe es nicht, wie man einen solchen Antrag stellen könne, derselbe schaffe nur große Schwierigkeiten, sonst habe er keinen Zweck; nach seiner Ansicht sei der Antrag geradezu undurchführbar. Ob etwa der Amtsverband oder die Gemeinden dem Staate durch Hypothekenbestellung Sicherheit geben sollten? Der Landtag werde doch imstande sein, in Zukunft etwaigen Petitionen der Gemeinden um Abnahme der Schuldenlasten gegenüber die Ohren steif zu halten. Er bitte, den Antrag Schröder mit großer Majorität abzulehnen. Er wolle nun noch kurz das Verhältnis der Anträge zu einander klarstellen. Wenn der Antrag Weßels abgelehnt werde, habe man über Antrag 6 des Ausschusses abzustimmen, wenn auch dieser abgelehnt werde, folge Antrag 7. Wenn die Lage so sei, müsse man also gegen den Antrag Weßels und für den Antrag 6 des Ausschusses stimmen; wenn dieser abgelehnt werde, bleibe immer noch die Möglichkeit, für Antrag 7 zu stimmen.

Abg. **Koch** zur Geschäftsordnung: Er halte es für selbstverständlich, daß Antrag 7 falle, wenn der Antrag Weßels angenommen werde.

Regierungskommissar **Graepel**: Er sei der Meinung, daß der Abg. Schröder sich ein Verdienst erworben habe, indem er die Frage aufgerollt habe, wie man sich die einfache Einrichtung des Betriebes der Sagterländer Bahn denke. Es sei äußerst erwünscht, daß ausgesprochen werde, daß das, was jetzt der Staat concediere, das Neueste und Beste sein solle. Ihm sei es erwünscht, um späteren Wünschen und Anträgen entgegenhalten zu können, man müsse sich auf das Nötigste beschränken, nur unter diesen Umständen sei der Bau der Bahn bewilligt worden. Die Erfahrungen, die man bei anderen Bahnen gemacht, wolle man hier vermeiden. Es komme übrigens bei der Vereinfachung und Verbilligung des Betriebes nicht nur auf die Zahl der täglich verkehrenden Züge, sondern auch auf die Besetzung der Stationen an. Man könne auf manchen



Stationen eine ganze Arbeitskraft sparen, wenn die Station nicht den ganzen Tag für den Güterverkehr geöffnet sei, daran werde sich das Publikum auch gewöhnen. Was die Frage der Rentabilität angehe, so werde ja die Behauptung des Abg. Schröder, daß das Sagerland nicht eisenbahnwürdig sei, vielfach geteilt. Die nähere Prüfung habe aber ein günstigeres Resultat ergeben. Es seien überhaupt nicht die mageren Gegenden die schlechtesten für die Bahnen. Man habe auch bestätigt gefunden, daß schon jetzt, wo der Bezug erschwert sei, trotzdem eine erhebliche Einfuhr von Dünger stattfinde. Die Rentabilitätsberechnung dürfe im ganzen als einigermaßen sicher angenommen werden, weil sie sich auf eine genaue Prüfung im einzelnen stütze. Die Angaben der Leute über Düngerbezug seien an Stationen mit ähnlichen Verhältnissen kontrolliert worden. Ebenso seien eingehende Ermittlungen über den Personenverkehr angestellt worden. Jede einzelne Station der künftigen Bahn sei mit einer ähnlichen Station einer bestehenden Bahn verglichen worden, so z. B. Damme mit Friesoythe. Zugleich aber habe man bei der Feststellung der Bahninteressenten die Besonderheiten der verglichenen Stationen durch Ab- und Zuzugungen berücksichtigt. Wenn gesagt worden sei, die Westersteder Bahn habe nur 1916 Passagiere II. Klasse, deshalb würden es auf der Friesoyther Bahn noch weniger sein, so müsse er darauf hinweisen, daß bei der Westersteder Kleinbahn ganz besondere Verhältnisse obwalteten. Die Zahl der Passagiere auf dieser Bahn dürfe man nicht zum Vergleich heranziehen, es gebe nur ein einziges Abteil II. Klasse, das sehr klein sei. Da gingen nicht einmal die Beamten von Westerstede hinein. Dies Argument könne man also nicht benutzen, um die Berechnung der Regierung zu widerlegen. Es sei auch darauf hingewiesen worden, daß die Vareler Ringbahn längst nicht den Verkehr an Steinen habe, den man von ihr erwartet habe, und man habe angeführt, daß dort die Steine, trotzdem die Möglichkeit vorhanden sei, sie mit der Bahn zu befördern, mit dem Fuhrwerk transportiert würden. Der Vergleich sei aber nicht richtig. Der Grund, warum dort die Steine nicht mit der Bahn verschickt würden, sei der, daß die Strecke nur eine kurze sei. Sie würden nur von Bockhorn nach Ellenjerdammerfiel befördert. Bis zu diesem Hafenort sei die Strecke so kurz, daß die Abfertigungsgebühren einen verhältnismäßig hohen Teil der Fracht ausmachten. Aus diesem Grunde werde dort oft ein Transport mit Fuhren vorgenommen. Auch habe man dort, um für die Steine einen Ausnahmetarif zu erzielen, den Transport mit der Eisenbahn eingeschränkt. Dies sei bei den Ziegeleien in Bösel—Scharrel anders. Im ganzen müsse er allerdings die Möglichkeit zugeben, daß die eine oder andere Position weniger günstig ausfallen könne, als sie veranschlagt sei, aber andererseits müsse man auch anerkennen, daß keine unsicheren Annahmen gemacht seien. Wenn man an einer Stelle einen Ausfall erleide, zugleich aber nur eine einzige neue industrielle Anlage entstehe, so sei der Ausfall schon gedeckt. Man habe auch Erneuerungskosten, die erst in späteren Jahren entstehen würden, schon von vornherein in Rechnung gezogen, man dürfe deshalb auch mit Recht jetzt schon Einnahmen, die sich erst in späterer

Zeit ergeben würden, in betracht ziehen. Es handele sich um einen Ausblick auf die nächsten 10—20 Jahre.

Was ferner die Befürchtung angehe, daß die von den Gemeinden zu übernehmenden Lasten des Grunderwerbs größer als angenommen sein würden, so sei sie wohl unbegründet. Die Veranschlagung beruhe auf langjährigen Erfahrungen, es sei dabei das Bestreben der Leute, für ihre Grundstücke, die zum Eisenbahnbau gebraucht würden, sehr hohe Forderungen zu stellen, in vollem Maße mit in Rechnung gezogen.

Abg. **Feldhus**: Man sei ja nun wohl so weit gekommen, daß man die Bahn Kloppenburg—Scholt glücklich unter Dach bringen werde. Daß sie rentabel sein werde, glaube er trotz der Ausführungen des Herrn Eisenbahndirektors nicht. Was das Verhältnis von Torf und Kohle zu einander angehe, so mache man da sonst immer die Erfahrung, daß die Kohle den Torf in seinem ursprünglichen Bereich aufsuche und verdränge, hier solle es umgekehrt gehen. In der Stadt Oldenburg, wo man den Torf so bequem haben könne, würden Kohlen in Masse verbrannt. In seiner Gegend habe man eine Bahn, die mitten durchs Moor laufe, durch das Kayhausermoor, und man habe alles getan, um diese Strecke zu heben, es nütze aber nichts. Erst müsse man Chauffeen bauen, wenn man eine Gegend anschließen wolle. So liege die Sache auch hier, deshalb könne man den Bahnbau noch ruhig hinausschieben. Sie neideten den Sagerländern ihre Bahn nicht, aber sie seien der Ueberzeugung, daß sie sie nicht bezahlen könnten.

Abg. **Serdes**: Sie wollten nur zum Ausdruck bringen, daß sie die Bahn im Norden für wichtiger hielten, wie die im Süden. Er stelle die Frage, ob denn der Antrag Schröder nicht ganz natürlich sei. Früher hätten die Sagerländer nicht einmal die 25% zu den Chauffeebauten zahlen können, und jetzt sollten sie für den Bahnbau so große Opfer bringen! Es werde immer auf die Bahn Zever—Karolinenfiel hingewiesen als Beispiel dafür, daß die Bahnen in der Marsch schlecht rentierten, aber wenn diese Linie richtig gebaut worden wäre, würde sie ohne Zweifel rentieren. Durch diesen verkehrten Bau seien andere Bahnprojekte in der Marsch häufig ungünstig beurteilt worden, indem man immer mit Beziehung auf die Bahn Zever—Karolinenfiel darauf hingewiesen, daß auch andere Strecken in der Marsch nicht rentieren würden. Er glaube nicht daran, daß die Friesoyther Bahn rentabel sein könne. Der Torf habe einen billigen Tarif und die Einnahmen für die Eisenbahnverwaltung an dieser Fracht sei verhältnismäßig gering, auch der Bezug von Düngemitteln sei nicht bedeutend genug, um die Rentabilität zu begründen.

Abg. **Ahlhorn** (Osternburg): Er stehe der Rentabilitätsberechnung ebenso mißtrauisch gegenüber wie der Abg. Feldhus. Der Abg. Burlage habe gesagt, es komme auf den Güterverkehr an bei der Frage, ob eine Bahn rentabel sei oder nicht, aber andererseits sei die Einkommensteuer der Maßstab für die Kaufkraft. Die Einkommensteuer betrage aber im ganzen Amte Friesoythe nur 18 000 M., das zeuge nicht für eine große Kaufkraft. Daß außerdem eine Bahn von lokalem Güterverkehr rentieren solle, sei undenkbar; nur die Expedition von Gütern aus und nach ent-

ferneren Plätzen bringe der Bahn Geld ein. Die Bahn Kloppeburg—Dholt sei ferner eine Konkurrenzstrecke der Linie Oldenburg—Kloppeburg. Wenn sie das nicht sein sollte und man keine Güter über diese Strecke leiten wollte, dann könne sie unmöglich rentieren. Was die Vergleiche der Stationen der künftigen Bahn mit Stationen anderer Strecken angehe, so seien diese Vergleiche nicht richtig angestellt worden. Damme z. B., das man zum Vergleich herangezogen habe, sei ein Ausflugs- und Vergnügungsort, und damit könne man die Dörfer im Sagterlande nicht vergleichen. Trotzdem aber bringe auch dort auf der Strecke nach Damme jeder Zug nur 2,75 M. ein, jeder Zug im Sagterland würde also in entsprechendem Verhältnis noch weniger bringen. Was den Antrag Schröder angehe, so müsse denselben erst recht jeder annehmen, der davon überzeugt sei, daß die Gemeinden die ihnen zufallende Last tragen könnten; diese Leute hätten ganz sicher keinen Grund, dagegen zu stimmen. Er sei der Ansicht, daß man auf alle Fälle die Staatskasse sicher stellen müsse. (Redner bricht wegen der im Hause herrschenden Unruhe ab.)

Abg. **Duden:** Man habe ihn nun einmal in den Topf der Münsterländer geworfen; er glaube aber, den Gerechtigkeitsstandpunkt innegehalten zu haben, und er erkläre hier nochmals, daß er nach wie vor auf dem Standpunkt stehe, daß die Bahn Kloppeburg—Grabstede so schnell wie möglich in Angriff genommen werden müsse. Er habe eigentlich geglaubt, daß es langer Reden nicht mehr bedürfe und daß er sich auf heute morgen würde beziehen können, er habe sich darin allerdings getäuscht. Er habe sich ferner auch darin geirrt, daß er angenommen habe, es gebe eigentlich keine prinzipielle Gegnerschaft gegen die Bahn. Aber wenn man das schwere Geschütz betrachte, das heute gegen die Bahn aufgeföhren worden sei, so müsse man einen bitteren Beigeschmack empfinden; er habe daher Neigung, die betreffenden Herren doch im Verdachte einer prinzipiellen Gegnerschaft zu haben. Wenn man nur bezwecken wollte, den Bau der Bahn hinauszuschieben, dann habe man diesen Aufwand nicht nötig. Er glaube übrigens, in 3 Jahren werde die Finanzlage auch nicht besser sein. Der Antrag Schröder sei so auffällig und so demonstrativ, daß man ihn als ein Geschütz erster Sorte bezeichnen müsse, um die Vorlage niederzuknallen. Noch bei keiner Vorlage sei ein derartiger Antrag gestellt worden, obwohl man bereits eine ganze Reihe von Vorlagen gehabt habe, die den Staatsfäkel sehr in Anspruch genommen hätten. Der Antrag bedeute ein Mißtrauensvotum gegen das Amt Friesoythe. Nach seiner Meinung genüge es, wenn man die Regierung bitte, hart zu bleiben. Er werde gegen den Antrag Schröder stimmen, wenn er auch selbstverständlich der Ueberzeugung sei, daß man eventuelle spätere Gesuche von Gemeinden um den Nachlaß von Zuschüssen abschlagen müsse. Der Antrag Wessels sei so gefährlich, daß kein Mensch geahnt habe, daß mit dessen Annahme die Regierungsvorlage einfach abgelehnt sei, er selbst wäre wenigstens jetzt erst dahinter gekommen. Deshalb verdiene auch der Antrag Wessels abgelehnt zu werden. Der Antrag 6 des Ausschusses verlange die Annahme der Regierungsvorlage in ganzem Umfange, der Antrag 7 schlage nur den Bau der Linie Dholt—Grabstede vor. Der Antrag Wessels

bedeute eine Ueberrumpelung. Er warne dringend vor seiner Annahme, wenn die Friesoyther Bahn nicht zu Fall gebracht werden solle. Mit der Annahme dieses Antrages werde aber die Friesoyther Bahn abgelehnt. Er sei allerdings auch der Ansicht, daß alle unmotivierten Ansprüche der Bevölkerung bei dem Bahnbau abgelehnt werden müßten. Was die Rentabilitätsberechnung angehe, so sei es doch sonst im allgemeinen nicht üblich, den von der Regierung eingestellten Zahlen so mißtrauisch gegenüber zu stehen. Er gebe zu, daß man sich in diesem Falle die Rentabilitätsberechnung leicht gemacht habe, man könne aber auch ebenfogat sagen, daß die Zahlen viel zu niedrig gegriffen seien. Heute könne man von dem ganzen großen Landesteil nichts verlangen. Schließe man ihn auf, und er entspreche dann doch nicht den Erwartungen, die man von ihm hege, nun, so bleibe trotzdem der Bahnbau als Kulturarbeit bestehen. Er persönlich hege die feste Hoffnung, daß man sich nicht irren werde. Er müsse noch kurz auf die Bemerkung zurückkommen, daß die Bahn nach Damme 27½ Silbergroschen pro Zug bringe. Der Ausdruck sei allerdings im Ausschuß gefallen, er habe aber nicht geglaubt, daß man diesen harmlosen Witz hier im Landtage als Material verwenden werde, er halte es jedenfalls nicht für richtig. Wenn man auf dem Standpunkt stehe, daß Handel und Wandel gefördert werden sollten, dann müsse man auch freie Bahn dafür schaffen. Sie, die Sozialdemokraten, ständen auf dem Standpunkt, die Kultur zu fördern, und jeder Kilometer Eisenbahn bedeute ein Stück Kultur. Er bitte, die Anträge Schröder und Wessels abzulehnen und den Antrag des Ausschusses anzunehmen.

Abg. **Tanzen:** Er sei zwar mit dem Sinne des Antrags Schröder einverstanden, er halte ihn aber für undurchführbar und wolle ihm deshalb eine andere Form geben, die die Sache nicht so aufhalten werde. (Redner verliest seinen Antrag.)

Der **Präsident** stellt den Antrag mit zur Beratung.

Abg. **Quatmann:** Es mache gerade so den Eindruck, als ob heute etwas beschlossen werden sollte, was zum ersten Male in den Landtag hineinfalle; es seien aber doch schon seit einer Reihe von Jahren im Landtage Anträge bezüglich dieser Bahn gestellt und angenommen worden. Man habe doch auch keinen Grund, heute die Leute, die schon seit langen Jahren eine Bahn hätten bekommen sollen, von dem Genuße der Vorteile einer Bahn auszuschließen. Wem es wirklich Ernst damit sei, dem Sagterland eine Bahn zukommen zu lassen, der müsse heute dafür stimmen. Er bitte dringend, den Antrag des Ausschusses anzunehmen.

Abg. **Gerdes:** Er müsse sich noch mit einigen Worten gegen den Abg. Duden wenden, der der Minderheit den Vorwurf gemacht habe, sie habe heute so schweres Geschütz gegen die Vorlage aufgeföhren, und den Antrag Schröder sogar demonstrativ genannt habe. Die Minderheit habe aber ihre Gründe für die ablehnende Haltung gegenüber der Vorlage rein sachlich vorgebracht, und sie habe ein Recht dazu, so gut wie die Mehrheit das Recht habe, ihre Ansicht zum Ausdruck zu bringen. Der Antrag des Abg. Schröder sei auch keineswegs demonstrativ, der Abg. Tanzen wolle mit seinem Antrage im Grunde dasselbe.

Abg. **Ahlhorn** (Osternburg): Er wisse nicht, was man gegen den Antrag Schröder einzuwenden habe. Nach den früheren Erfahrungen sei man vollkommen zu einem Mißtrauen gegenüber dem Amt Friesoythe berechtigt, früher sei die Bevölkerung nicht im stande gewesen, ihre Lasten zu tragen, nun könne sie auf einmal alles. Er sehe auch keinen Grund, warum man es nicht gesetzlich festlegen sollte, daß später nicht die Staatskasse in Mitleidenschaft gezogen werden solle. Er bitte deshalb, den Antrag Schröder anzunehmen, er halte das geradezu für eine Pflicht des Landtags.

Abg. **Schröder**: Der Abg. Duden habe geglaubt, seinen Antrag demonstrativ nennen zu müssen. Darauf habe er zu erwidern, daß er den Antrag eingebracht habe im Gesamtinteresse des Landes, er stehe vollkommen auf staatlichem Standpunkte; er habe es getan, um eine Sicherheit für die Staatskasse zu schaffen und dieselbe gegen Angriffe in späterer Zeit zu schützen. Er habe nur ausdrücklich hervorheben wollen, daß eine gesetzliche Bestimmung getroffen werden müsse, und deshalb habe er seinem Antrage die bestimmte Form gegeben. Was sein Antrag bringe, das bringe der Antrag Tanzen, der nur in die Form eines Ersuchens gekleidet sei, nicht. Er sei aber auch ferner der Ansicht, daß sein Antrag ebenjogut durchführbar sei, wie der Antrag Tanzen.

Abg. **Wessels**: Der Abg. Duden habe ihm den Vorwurf gemacht, daß er den Landtag mit seinem Antrage habe überrumpeln wollen. Wenn er diese Absicht gehabt hätte, dann würde er wohl nicht die Form eines selbständigen Antrags gewählt, sondern den Antrag hier in der Sitzung eingebracht haben. Er müsse sich entschieden gegen den Vorwurf des Abg. Duden verwahren.

Abg. **Meyer** (Holte): Was die Anträge Schröder und Tanzen wollten, sei eigentlich selbstverständlich. Beide bezweckten, die Staatsregierung darauf hinzuweisen, daß sie sich innerhalb der durch Gesetz vorgeschriebenen Grenzen halten solle und könnten nur die Tendenz haben, in diesem Falle besondere Vorsicht anheimzugeben. Die Gemeinden nähmen ja die Stellung Minderjähriger ein, sie könnten ohne die Genehmigung der Staatsregierung keine Schulden machen. Wenn also eine Gemeinde sich zu sehr mit Schulden überlasten wolle, müsse die Regierung einschreiten und die erforderliche Genehmigung versagen.

Aus den Anträgen folge ferner ein gewisses Mißtrauen gegen den Amtsverband Friesoythe, wozu dieser bisher keine Veranlassung gegeben habe. Der Wohlstand der Bevölkerung lasse sich leicht feststellen, und man könne sich deshalb auch leicht Aufklärung darüber verschaffen, ob die in Frage kommenden Gemeinden reich oder dürftig seien. Nun gehörten ja ganz fraglos die betreffenden Gemeinden zu den bedürftigen, es gebe aber auch in anderen Verbänden derartige Gemeinden, und so arm seien die Gemeinden jedenfalls nicht, daß sie nicht im stande wären, die auf sie entfallenden Beiträge aufzubringen. Die hierdurch entstehende Belastung werde nur etwa $\frac{1}{8}$ der bisherigen staatlichen Lasten betragen, wie er von Interessenten gehört habe, und das sei doch nicht besonders viel. Er hätte lieber beide Anträge nicht gesehen, wenn es sich aber darum handele, sich für einen von beiden zu ent-

scheiden, so müsse er dem Antrag Tanzen, der der mildere sei, den Vorzug geben.

Abg. **Burlage**: Daß die Belastung $\frac{1}{8}$ betrage, stimme, wenn man die ganze Linie Cloppenburg-Grabstede nehme, die Belastungsziffer werde ungünstiger, wenn man die wohlhabenden Gemeinden Westerstede und Bockhorn ausnehme. Es zeige sich in der hohen Belastung der Ernst der Sache, die Gemeinden wollten das Neueste anwenden, aber unerjchwinglich seien die Lasten keineswegs. Man habe den Antrag Schröder eine Demonstration genannt; so weit gehe er nicht, aber er müsse gestehen, er habe auch den Eindruck gehabt, daß die Minderheit alle möglichen Schwierigkeiten zu machen versuche, und daß den Freunden der Bahn ein Knüttel nach dem andern zwischen die Füße geworfen werde. Er halte — was er wiederholt erklären müsse — die Ausführung des Antrags Schröder nicht für möglich, aber dem Antrag Tanzen wolle er zustimmen um damit zu beweisen, daß man ehrlich verfare. Was die Abstimmung betreffe, so müsse nach seiner Ansicht erst über den Antrag Wessels abgestimmt werden; wenn dieser abgelehnt werde, werde über Antrag 6 des Ausschusses abzustimmen sein, und wenn auch dieser abgelehnt werde, folge Antrag 7. Wenn der Antrag Wessels angenommen werde, so sei damit nach seiner Ansicht §. 1 abgelehnt.

Präsident: Es sei ein Antrag auf Schluß der Debatte eingegangen, er lasse darüber abstimmen.

Der Antrag auf Schluß der Debatte wird abgelehnt.

Abg. **Sug**: Er stehe auf dem Boden der Regierungsvorlage und werde für die Annahme des Antrages 6 des Ausschusses stimmen. Er müsse aber offen erklären, daß er es der Opposition als ihr gutes Recht betrachte, wenn sie Opposition mache, obschon die Kassandrarufe des Abg. Schröder ihm allzuschlimm ertönten. Als es sich vor 3 Jahren darum gehandelt habe, die Summen zu den Untersuchungen und zu den Vorarbeiten für den Bahnbau zu bewilligen, habe sich keine Stimme dagegen erhoben. Die Ausführungen des Abg. Feldhus, die im Anfang eindrucksvoll gewesen seien, seien nachher wesentlich abgeschwächt worden deswegen, weil er als Hauptgrund für seine ablehnende Haltung gegenüber der Bahn den angeführt habe, daß sie nicht über Edewecht führe. Die Haltung der Minderheit könne er nicht begreifen; wenn sie es ehrlich meine mit ihrer Opposition, dann dürfe sie nicht jagen, man solle den Bau der Bahn um 3 Jahre verschieben, sondern sie müsse sich auf den Standpunkt des Abg. Schröder stellen oder für die Regierungsvorlage stimmen. Nach seiner Ansicht bedeute die Ausführung solcher Projekte wie des vorliegenden immer mehr oder weniger einen Sprung ins Dunkle, es sei auch keine einzige der früheren Bahnen gebaut worden, ohne daß heftige Kämpfe hier im Landtag vorhergegangen wären. Man habe aber immer günstige Erfolge gehabt, und selbst die Gummibahn habe sich besser gemacht, als man anfänglich gedacht habe. Von einem andern Gesichtspunkte aus finde er übrigens den Antrag Schröder begreiflich, er sei hervorgerufen durch die fortgesetzten Klagen, die die Herren aus dem Münsterlande hier im Landtage geführt hätten. Auf der einen Seite hätten sie immer die Armut der Bevölkerung betont, und

auf der anderen seien sie dann immer mit Forderungen gekommen. In Anbetracht dieser Tatsache von dieser Seite aus könne er verstehen, wie der Abg. Schröder zu seinem Antrage gekommen sei. Wenn der Antrag 6 des Ausschusses angenommen sei, dann könne man sich ruhig auch mit dem Antrag Schröder befreunden, er solle nur ein Wink mit dem Zaunpfahl nach den Münsterländern sein, die immer gern mit Bitten kämen.

Präsident: Es sei ein neuer Antrag auf Schluß der Debatte eingegangen, er lasse über ihn abstimmen.

Der Antrag wird angenommen; die Debatte wird geschlossen.

Abg. **Schröder** zu einer persönlichen Bemerkung: Es sei ihm der Vorwurf gemacht worden, er habe den Freunden der Sagerländer Bahn einen Knüttel zwischen die Beine geworfen und die Sache in Verwirrung zu bringen versucht. Er gehe aber doch mit seinem Antrage davon aus, daß der §. 1 angenommen werde, unter diesen Umständen könne man vernünftigerweise nicht davon reden, daß er Jemandem einen Knüttel zwischen die Beine geworfen habe.

Abg. **Wessels** zu einer persönlichen Bemerkung: Die Minderheit habe sich nicht dahin ausgesprochen, daß sie in 3 Jahren bereit sei, die Bahn zu bewilligen, sondern nur, daß dann die Regierung eine neue Voriage machen solle.

Abg. **Duden** zu einer persönlichen Bemerkung: Er habe vorhin im Eingang seiner Rede erklärt, daß er anfänglich die Gefährlichkeit des Antrags Wessels übersehen gehabt habe, und habe dann den Ausdruck „Ueberrumpeln“ gebraucht, er wolle statt dessen dann jetzt „Ueberraschen“ sagen.

Abg. **Ahlhorn** (Osternburg) zu einer persönlichen Bemerkung: Der Abg. Duden habe seine Verwunderung darüber ausgesprochen, daß er hier im Landtage die Bemerkung gemacht habe, daß jeder Zug der Bahn Holdorf—Damme 2,75 M. einbringe, und hinzugefügt, im Ausschuss sei der Hinweis auf die 27¹/₂ Groschen als Witz geschehen. Da müsse er doch fragen, seit wann man denn im Eisenbahnausschuss solche Witze mache! Er habe diese Mitteilung als Tatsache aufgefaßt und Tatsache sei sie auch.

Abg. **Duden** zu einer persönlichen Bemerkung: Dann müsse er jetzt konstatieren, daß der Abg. Ahlhorn aus einem Floh einen Elefanten gemacht habe.

Es findet sodann die namentliche Abstimmung statt.

Für den Antrag Wessels stimmen die Abgeordneten: Ahlhorn (Osternburg), Dauen, Döhler, Feldhus, Gerdes, Grape, Frhr. v. Hammerstein, Hanken, Koch, Rabeling, Schnoor, Schröder, Tappenbeck, Wessels, Wild.

Dagegen die Abgeordneten: Ahlhorn (Zetel), Burlage, Duden, Feigel, Francksen, Griep, Grimm, Groß, Heitmann, Hug, Jungbluth, Kühling, Lanje, Layendäcker, Meyer (Delmenhorst), Meyer (Holte), Quatmann, Schmidt, Schulte, Schulz, Tanzen, Taphorn, Tews, Wilken.

Es fehlt bei der Abstimmung der Abg. Schwarting.

Somit ist der Antrag Wessels mit 24 gegen 15 Stimmen abgelehnt.

Für den Antrag Schröder stimmen die Abgeordneten: Ahlhorn (Osternburg), Dauen, Döhler, Feldhus, Gerdes, Grape, Hanken, Heitmann, Hug, Jungbluth, Koch, Lanje, Layendäcker, Meyer (Delmenhorst), Rabeling, Schmidt, Schnoor, Schröder, Schulte, Schulz, Tappenbeck, Wessels, Wild.

Dagegen die Abgeordneten: Ahlhorn (Zetel), Burlage, Duden, Feigel, Francksen, Griep, Grimm, Groß, Frhr. v. Hammerstein, Kühling, Meyer (Holte), Quatmann, Tanzen, Taphorn, Tews, Wilken.

Es fehlt der Abg. Schwarting.

Somit ist der Antrag Schröder mit 23 gegen 16 Stimmen angenommen. Mit der Annahme dieses Antrages ist der Antrag Tanzen gefallen.

Für den Antrag 6 des Ausschusses stimmen die Abgeordneten: Ahlhorn (Zetel), Burlage, Döhler, Duden, Feigel, Francksen, Griep, Grimm, Groß, Heitmann, Hug, Jungbluth, Kühling, Lanje, Layendäcker, Meyer (Delmenhorst), Meyer (Holte), Quatmann, Schmidt, Schnoor, Schulte, Schulz, Tanzen, Taphorn, Tews, Wilken.

Dagegen die Abgeordneten: Ahlhorn (Osternburg), Dauen, Feldhus, Gerdes, Grape, Frhr. v. Hammerstein, Hanken, Koch, Rabeling, Schröder, Tappenbeck, Wessels, Wild.

Es fehlt der Abg. Schwarting.

Der Antrag 6 des Ausschusses ist also mit 26 gegen 13 Stimmen angenommen.

Präsident: Damit seien die Anträge 7 und 8 des Ausschusses beseitigt.

Es werden sodann die Anträge 12—16 des Ausschusses ohne Debatte angenommen.

Zu Antrag 17 erhält das Wort der

Abg. **Schmidt:** Die Strecke, um die es sich hier handele, sei verhältnismäßig kurz, aber nichtsdestoweniger sei der Bau im Interesse der Stadt Delmenhorst und des Staates nötig. Im allgemeinen könne man ja in Delmenhorst über schlechte Bahnverbindungen nicht klagen. Hier komme aber ein spezielles Interesse der Stadt in Frage. Die Delmenhorster Industrie habe sich in den letzten zehn Jahren riesig entwickelt, und dies werde noch mehr der Fall sein, wenn die Bahn gebaut werde. Es hätten sich nämlich neuerdings der Neugründung und Entwicklung industrieller Anlagen einige Gefahren in den Weg gestellt, und zwar durch den projektierten Bremer Kanal. Man habe in Bremen längst eingesehen, daß es für den Bremer Staat nicht vorteilhaft sei, wenn die Industrie auf oldenburgisches Gebiet übergehe. Durch das Kanalprojekt sollten der Bremer Industrie zwei Vorteile zugeführt werden, sie erhalte einmal billiges Baugelände und zum andern einen bequemen Verkehrsweg. Dadurch werde Delmenhorst die Tür vor der Nase zugemacht. Das könne man verhindern, wenn man der Delmenhorster Industrie ebenfalls billige Verkehrswege schaffe, und dazu diene die Bahn Delmenhorst—Lemwerder. Es sei für die Industrie von großem Vorteil, wenn sie ihre Waren durch einen kurzen Eisen-

bahnweg aufs Wasser werfen könne. Nicht nur die bestehende, auch die zukünftige Industrie habe ein großes Interesse an der Bahn. Auch in Lemwerder selbst beginne sich eine Industrie in letzter Zeit zu entwickeln; die Entwicklung werde bedeutend schneller vor sich gehen, wenn die Bahn gebaut werde. Er könne daher im Interesse der Stadt Delmenhorst und des Staates nur dringend bitten, den Antrag anzunehmen, und bitte um Feststellung des Stimmenverhältnisses.

Abg. **Koch**: Er müsse hier noch auf eine Aeußerung des Herrn Eisenbahndirektors hinweisen. Zur Sache brauche er nach den erschöpfenden Ausführungen des Vorredners nicht zu sprechen, namentlich nachdem in der Debatte die Bereitwilligkeit, diese Bahn zu unterstützen, von mehreren Rednern hervorgehoben sei. Er müsse aber auf eine Aeußerung des Eisenbahndirektors zurückkommen, nach der versucht sei, dieses Eisenbahnprojekt in die Kompromißverhandlungen einzubeziehen. Allerdings habe es in Frage gestanden, auch die Zuschüsse für diese Bahn schon jetzt festzulegen. Indessen habe er seine Abstimmung über das Bahngesetz in keiner Weise von dieser Angelegenheit abhängig gemacht. Er habe vielmehr ausdrücklich erklärt, er werde auf jeden Fall gegen die Sagerländer Bahn stimmen.

Der Antrag 17 des Ausschusses wird angenommen; ebenso die Anträge 3, 4 und 29.

Präsident: Es sei noch ein Antrag des Abgeordneten Feldhus eingegangen, der laute (verliest den Antrag). Wenn der Landtag damit einverstanden sei, stelle er den Antrag gleich mit zur Beratung.

Der Landtag erklärt sich damit einverstanden.

Abg. **Feldhus**: Durch die heutigen Beschlüsse über die Sagerländer Bahn sei es ausgeschlossen, daß die Gemeinde Edewecht durch eine Staatsbahn Anschluß erhalte. Er bitte deshalb, schon jetzt die Strecke Edewecht—Zwischenahn dem Privatunternehmen freizugeben (Redner reicht einen Antrag ein).

Abg. **Lanje**: Er könne den Antrag des Abg. Feldhus nur voll unterstützen. Es ständen um so weniger Bedenken entgegen, als die Gemeinde Edewecht leistungsfähig sei und die Bahn ein guter Zubringer für die Staatsbahn sein werde.

Abg. **Wilken**: Er bitte, dem Antrage ebenfalls zuzustimmen und beim Bau der Bahn einen gleichen Zuschuß wie bei der Bahn nach Dinlage zu geben.

Abg. **Schulte**: Man müsse annehmen, daß, nachdem eben die Bahnvorlage angenommen sei, das Staatsbahngesetz vorläufig abgeschlossen sei. Von jetzt ab müßten sich die einzelnen Kommunalverbände mit Kommunalbahnen zu helfen suchen. Er stimme für den Antrag Feldhus.

Abg. **Meyer** (Holte): Er schließe sich dem Vorredner in vollem Umfange an.

Abg. **Burlage**: Er wisse nicht, ob man jetzt schon dahin gekommen sei, daß man keine Bahn mehr als Staatsbahn bauen könne. Es sei ihm soeben die Mitteilung gemacht worden, daß nach Ansicht der Regierung der Antrag Schröder nicht durchführbar sei und §. 1 insofgedessen auch nicht ins Werk gesetzt werden könne. Er müsse konstatieren, daß der Landtag den Antrag Schröder nicht in diesem Sinne aufgefaßt habe.

Abg. **Hug**: Er stimme dem Antrag Feldhus ebenfalls zu. Im übrigen hoffe er, daß die eben zu Tage getretenen Befürchtungen sich nicht bewahrheiteten, und spreche dabei aus, daß er und seine Freunde nicht für den Antrag Schröder gestimmt haben würden, wenn sie gewußt hätten, daß sie durch Annahme des Antrags möglicherweise die Vorlage zu Fall brächten. Er könne aber andererseits die Art Politik der Regierung, nicht im Haupte offizielle Erklärungen abzugeben, nicht billigen.

Abg. **Schulte**: Er hätte in diesem Falle erwartet, daß die Regierung sich vorher zu der Sache geäußert hätte.

Es wird hierauf der Antrag Feldhus einstimmig angenommen.

Präsident: Er halte es für angemessen, jetzt eine Besprechung über den Sinn des Antrags Schröder nach der Auffassung des Landtags eintreten zu lassen.

Abg. **Burlage**: Er wolle zuerst den Abg. Schröder bitten, zu erklären, wie er seinen Antrag selbst aufgefaßt habe; der Abg. Schröder sei als Antragsteller am besten in der Lage, den Sinn seines Antrages offen zu legen.

Abg. **Schröder**: Er habe diese Erklärung vorhin schon wiederholt abgegeben, indem er ausdrücklich widersprochen habe, als gesagt worden sei, er wolle der Mehrheit einen Knüttel zwischen die Beine werfen; er bitte, seinen Worten Glauben zu schenken.

Abg. **Lanje**: Wenn er gewußt hätte, daß der Antrag Schröder diese Konsequenzen nach sich ziehen werde, würde er mit „Nein“ gestimmt haben.

Abg. **Grape**: Man befinde sich augenblicklich in einer eigentümlichen Situation, es finde eine Besprechung über eine Aeußerung statt, die der Minister im Vorzimmer gemacht haben solle. Er glaube nicht, daß das geschäftsordnungsmäßig sei. Das Staatsministerium solle die Sache in Ruhe prüfen, der Landtag dürfe es dabei doch nicht beeinflussen.

Abg. **Duden**: Er müsse im Gegensatz zu dem Vorredner bitten, einen Beschluß des Hauses darüber herbeizuführen, wie es den Antrag Schröder auffasse.

Abg. **Burlage**: Er glaube nicht, daß es sich um einen Beschluß handle; es werde später nur in Frage kommen, welchen Sinn der Antrag Schröder gehabt habe. Er halte es für wirksam, wenn die Abgeordneten sich jetzt zum Worte meldeten und sich dahin äußerten, daß nach ihrer Ansicht durch die Annahme des Antrags Schröder die Ausführung des §. 1 nicht unmöglich geworden sei.

Präsident: Ein Beschluß habe auch nach seiner Ansicht garnicht gefaßt werden sollen, es sei nur eine Besprechung und es sollten nur die Ansichten der Abgeordneten hier nochmals zum Ausdruck gebracht werden.

Abg. **Meyer** (Holte): Er habe dem Antrag Schröder diese Auslegung nicht geben können, er halte es aber für das Einfachste, wenn jetzt hier von der Regierung Erklärungen abgegeben würden.

Reg.-Komm. **Böhlk**: Sie könnten die Tragweite des Antrags Schröder im Augenblick nicht übersehen. Man könne auch von ihnen deshalb keine Erklärung erwarten, daß zu gehöre ein Beschluß des Ministeriums.

Abg. **Koch**: Nach seiner Ansicht könne der Antrag Schröder nicht undurchführbar sein. Er begreife nicht, wie man habe davon reden können, man wolle den Freunden der Bahn Knüppel zwischen die Beine werfen, das habe niemand beabsichtigt, man wolle nur die Staatskasse vor einer späteren Belastung sicher stellen. Wenn die Regierung dem Antrage eine andere Auslegung gebe, dann möchte er gern wissen, wie? Im übrigen halte er für den richtigen Weg, um Klarheit zu gewinnen, den der Interpellation.

Abg. **Ahlhorn** (Osternburg): Eigentlich könne niemand über den Sinn des Antrags Schröder zweifelhaft sein, aber nun komme das Staatsministerium mit der großen Lupe und entdecke alles mögliche daran. Da sehe man wieder, daß man nie vorsichtig genug sein könne. Jetzt habe das Ministerium das Recht, den Antrag auszulegen, wie es wolle, der Landtag müsse abwarten, wie sich das Ministerium entscheide, und könne dann erst vorgehen.

Abg. **Tanzen**: Er wolle kurz erklären, daß er, bevor er seinen Antrag eingebracht habe, mit dem Abg. Schröder gesprochen und von ihm erfahren habe, daß er dasselbe wolle wie Redner. Redner habe nur den Antrag Schröder in der Form, wie er gestellt sei, für undurchführbar gehalten und deshalb seinerseits einen anderen Antrag gestellt.

II. Bericht des ständigen Landtagsausschusses über seine Tätigkeit während der Finanzperiode 1900/02 und Neuwahl eines ständigen Ausschusses für die Finanzperiode 1903/05.

Berichterstatter: Präsident Groß.

Zu dem Berichte wird das Wort nicht verlangt.
Als Vorsitzender des ständigen Ausschusses für die Finanzperiode 1903/05 wird der Präsident Groß, als Mitglieder die Abgeordneten Meyer (Holte), Gerdes, Tappenbeck, Jungbluth und Grimm per Akklamation gewählt.

III. Wahl eines Ersatzrichters zum Staatsgerichtshof.

Auf Vorschlag des Abg. Burlage wird der Oberamtsrichter Ostendorf in Wechta per Akklamation gewählt.

Abg. **Burlage** zur Geschäftsordnung: Nach §. 76 der Geschäftsordnung habe er das Recht, eine nochmalige Abstimmung über den Antrag Schröder zu verlangen. Er stelle den Antrag, die Abstimmung in der morgigen Sitzung zu wiederholen.

Abg. **Koch** zur Geschäftsordnung: Dann müsse man jedenfalls auch nochmals über den Antrag Tanzen abstimmen.

Abg. **Burlage** zur Geschäftsordnung: Er wolle seinen Antrag dahin erweitern. (Redner verliest sodann den Antrag.)

Präsident: Er jeze die Wiederholung dieser Abstimmung mit auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung, die morgen vormittag 10 Uhr stattfinden werde.

Schluß der Sitzung 8.05 Uhr abends.

Der Berichterstatter:

Rikes.

