

# **Landesbibliothek Oldenburg**

## **Digitalisierung von Drucken**

### **Verhandlungen der ... Versammlung des ... Landtags des Freistaats Oldenburg**

#### **Staat Oldenburg**

**Oldenburg, [O.], Landtag 1.1849 - 6.1852; 30.1905/08 -  
33.1916/19; 1.1919/20 - 5.1928/30[?]**

7. Sitzung, 28.01.1908

[urn:nbn:de:gbv:45:1-90141](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-90141)

# Stenographischer Bericht

über

die Verhandlungen

der

## 3. Versammlung des XXX. Landtags des Großherzogt. Oldenburg.

### Siebente Sitzung.

Oldenburg, den 28. Januar 1908, vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Inventarien der zur Eisenbahn gehörigen Gebäude und Grundstücke. (Anlage 40.)
  2. Bericht des Eisenbahnausschusses über den Antrag Müller, betreffend den Bau einer Bahn von Barel—Nodenkirchen.
  3. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend
    - a) die Uebersicht über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebskasse für 1906 (Nebenanlage A) nebst einer Zusammenstellung über die Einnahmen und Ausgaben der Schiffahrtsanstalten und des Fischereihafens in Nordenham (Nebenanlage B),
    - b) die Reinertragsberechnung für die Oldenburgischen Staatsbahnen für das Jahr 1906 (Nebenanlage C),
    - c) den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebskasse für das Jahr 1908 (Nebenanlagen D und E). (Anlage 18.)
  4. Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung wegen
    - a) der Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für das Jahr 1906,
    - b) einer vorläufigen Nachweisung über denselben Fonds für das Jahr 1907,
    - c) des Voranschlags des Eisenbahnbaufonds für das Jahr 1908. (Anlage 41.)
  5. Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend den Voranschlag über die Einnahmen und Ausgaben des Landeskulturfonds für das Finanzjahr 1908. (Anlage 24.)
  6. Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Regelung der Gehaltsverhältnisse der Winterschuldirektoren im Herzogtum Oldenburg. (Anlage 2.)
  7. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes, betreffend Aenderung des Gesetzes über das Unterrichts- und Erziehungswesen im Fürstentum Lübeck. (Anlage 54.)
  8. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstentum Lübeck zur Ausführung des Artikels 4 §§ 2 und 3 des Pferdezüchtgesetzes vom 18. Januar 1902. (Anlage 49.)
  9. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogtum Oldenburg wegen Abänderung des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche und zum Handelsgesetzbuch vom 15. Mai 1899. (Anlage 27.)
  10. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Konrad Stuke, Bant, betreffend Wiederhergabe seines Eigentums.
  11. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Eingabe der Handwerkskammer zu Oldenburg vom 23. November 1907.



12. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Landmanns Theodor Tholen zu Rüsterfel.
13. Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Viehhändlers Wilhelm Levy zu Sever vom 17. November 1907.
14. Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über das Gesuch des Friedrich Raber, Mandatar in Oberstein und des Gustav Becker, Schleifer in Obertiefenbach, betreffend die ihnen von Seiten des Amtsrichters Schauenburg widerfahrene Behandlung.
15. Bericht des Finanzausschusses über eine Mitteilung des Staatsministeriums, betreffend Ueberweisungen aus den Ueberschüssen der Ersparungskasse. (Anlage 16.)
16. Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Nachweisungen über die Erträge der Staatsforsten des Herzogtums für das Forstbetriebsjahr 1906/07. (Anlage 29 mit Nebenanlagen A—D.)
17. Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend Veräußerung einer Parzelle des Forstortes Markampshorst bei Malente. (Anlage 36.)
18. Bericht des Finanzausschusses über das Schreiben des Staatsministeriums vom 16. September 1907, betreffend die gemäß dem Artikel 196 § 2 des Staatsgrundgesetzes vorzulegenden Bücher und Rechnungen der Landeskasse des Herzogtums Oldenburg für die Finanzperiode 1905/06 und der dazu gehörenden Nebenkassen für dieselbe Zeit. (Anlage 10.)
19. Bericht des Finanzausschusses über die dem Landtage vorgelegten Nachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben, sowie über den Bestand der Staatsgutskapitalienkasse des Herzogtums Oldenburg und der Fürstentümer Lübeck und Birkenfeld. (Anlage 35.)

**Vorsitzender: Präsident Schröder.**

Am Regierungstische: Minister Ruhlstrat I Erz., Geh. Ministerialrat v. Findh, Oberregierungsräte Graepel und Gramberg, Baurat Nicken, Regierungsrat Willms und Finanzrat Stein.

**Präsident:** Ich eröffne die Sitzung und ersuche den Herrn Schriftführer, das Protokoll der letzten Sitzung zu verlesen. [Abg. Voß (Gutin) verliest das Protokoll.] Sind Einwendungen gegen das Protokoll zu erheben? Es ist nicht der Fall, dann ist es genehmigt. Ich ersuche jetzt den Herrn Schriftführer von Fricke, die Eingänge mitzuteilen. — Geschicht. — Ist der Landtag mit den Ueberweisungen einverstanden? (Kein Widerspruch.) Außerdem ist noch eingegangen ein selbständiger Antrag des Herrn Abg. Tappenbeck, der lautet:

Ich beantrage, der Landtag wolle nachstehendem Entwurf eines Gesetzes zur Aenderung des Einkommensteuergesetzes für das Herzogtum Oldenburg vom 12. Mai 1906 zustimmen.

Es ist ein Entwurf eines Gesetzes zur Abänderung des Einkommensteuergesetzes, der vier Artikel enthält, dem eine längere Begründung beigelegt ist. Der Landtag erläßt mir wohl, den Entwurf ganz zu verlesen. Ich nehme an, daß der Antrag dem Finanzausschuß überwiesen werden soll.

Die Herren Abg. Falz und Jungbluth haben um 8 Tage Urlaub gebeten, der ihnen bewilligt ist. Herr Abg. Griep hat heute um 3 Tage Urlaub gebeten, der ebenfalls bewilligt ist.

Außerdem ist ein Schreiben des Herrn Oberbaurats Klingenberg eingegangen, in dem er namens des Vorstandes des Oldenburger Kunstgewerbevereins die Mitglieder des Landtags zur Eröffnung der Ausstellung des Vereins für niedersächsisches Volkstum einladet. Er bittet um Feststellung des Tages und Angabe des Zeitpunktes, und zwar

des Abends, wenn es dem Landtag genehm ist, teilzunehmen. Nun höre ich, daß morgen abend eine Versammlung seitens der Hengsthaller, die zur Körnung hier sind, angesetzt ist in der Rudelsburg und daß übermorgen eine größere Versammlung des Bundes der Landwirte angesetzt ist im Doodtschen Saale. Ich muß annehmen, daß an beiden Versammlungen Mitglieder des Landtages teilnehmen wollen. So wäre Freitag der erste Tag, an dem der Landtag vollzählig an einer derartigen Eröffnung teilnehmen kann. Ist der Landtag einverstanden, wenn ich Herrn Oberbaurat Klingenberg mitteile, daß wir bereit sind, Freitag abend etwa 6 Uhr uns einzufinden? (Zuruf: Ja.) Der Landtag ist einverstanden. (Zuruf: Wo?) Im Kunstgewerbemuseum. Herr Abg. Hug hat das Wort.

Abg. Hug: Ich möchte den Vorschlag machen: 5 Uhr.

**Präsident:** Herr Abg. Hug meint, 5 Uhr. (Zuruf: Einverstanden.) Sind die Herren einverstanden? Dann werde ich das Herrn Klingenberg mitteilen. Also 5 Uhr.

Wir treten nunmehr in die Tagesordnung ein. Erster Gegenstand ist der

**Bericht des Eisenbahnausschusses über die Inventarien der zur Eisenbahn gehörigen Gebäude und Grundstücke.** (Anlage 40.)

Berichterstatter ist Herr Abg. Schute. Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle die Anlage 40 durch Kenntnisnahme für erledigt erklären.

Ich eröffne die Beratung über die Anlage 40 und diesen Antrag des Ausschusses. Das Wort wird nicht verlangt. Ich schließe die Beratung. Wir stimmen ab, und bitte ich die Herren, die den Antrag des Ausschusses annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

2. Gegenstand der Tagesordnung ist der

**Bericht des Eisenbahnausschusses über den Antrag Müller, betreffend den Bau einer Bahn von Varel—Rodenkirchen.**

Berichterstatter ist Herr Abg. Schulte. Der Ausschuss beantragt:

Der Landtag wolle den selbständigen Antrag Müller der Staatsregierung zur Berücksichtigung überweisen.

Ich eröffne die Beratung über diesen Antrag und den selbständigen Antrag des Herrn Abg. Müller und gebe das Wort dem Herrn Berichterstatter Abg. Schulte.

Berichterstatter Abg. **Schulte:** M. H.! Sie wissen ja, daß bereits früher durch Gesetz festgesetzt ist, daß die Bahn von Varel nach Rodenkirchen in den nächsten Jahren ausgebaut werden soll. Dieser Antrag Müller bezweckt nur, daß keine Verzögerung eintritt. Nach der Berechnung, wie unsere Eisenbahnen sich bis jetzt rentiert haben, ist nicht zweifelhaft, daß jedes Jahr die 200000 M an den zu diesem Zweck gebildeten Fonds abgeführt werden können. Werden nun die 200000 M jedes Jahr in den Fonds abgeführt, so werden die Mittel ungefähr in dem betreffenden Jahre ausreichen. Und somit glaubt der Eisenbahnausschuss, daß keine Bedenken vorliegen, den Antrag Müller zur Berücksichtigung zu überweisen.

**Präsident:** Herr Abg. Willen hat das Wort.

Abg. **Willen:** Bei der Beratung des Voranschlages des Eisenbahnbaufonds im vorigen Jahre habe ich mir erlaubt, die Anfrage an die Großherzogliche Staatsregierung zu richten, ob sie beabsichtige, den Bahnbau von Varel an die Weser zu beschleunigen. Der Herr Minister hat damals die Erklärung abgegeben, daß er diese Frage weder bejahen noch verneinen könne. Es seien die technischen Kräfte nicht vorhanden, um die Vorarbeiten auszuführen. Nach den Ausführungen im Ausschussbericht steht die Staatsregierung auch jetzt noch auf demselben Standpunkt. Sie erklärt auch jetzt, daß die technischen Kräfte nicht vorhanden seien, um die Vorarbeiten für den Bahnbau auszuführen. M. H.! Ich glaube, daß die technischen Kräfte doch wohl vorhanden sein werden, denn so umfangreich sind doch derartige Vorarbeiten auch nicht. Ich möchte die Staatsregierung ersuchen, doch endlich mal die Vorarbeiten für diesen an sich doch wichtigen und im Interesse des Staates liegenden Bahnbau in Angriff zu nehmen. Nach den Erfahrungen, die wir bis jetzt gemacht haben auf dem Gebiete des Eisenbahnbauens, währt ein Bahnbau ziemlich lange. Wenn nun der Bahnbau vielleicht 1909 in Angriff genommen wird, wird er sicher nicht vor Ende 1911, vielleicht erst im Jahre 1912 beendet sein. Das Geld für diese Bahn wird aber schon fast vollständig im Jahre 1910 zusammengebracht sein. Ich weiß nun nicht, weshalb man mit dem Bahnbau bis zum äußersten Termin warten will. Ich möchte die Staatsregierung ersuchen, doch endlich mal an diese Sache energisch heranzutreten. Ich hoffe, wenn der Antrag des Ausschusses angenommen wird — und daran ist ja nicht zu zweifeln —, daß dann die Staatsregierung doch in allernächster Zeit mit einer Vorlage kommen wird.

**Präsident:** Herr Abg. Ahlhorn (Hartwarderwurp) hat das Wort.

Abg. **Ahlhorn:** M. H.! Ich möchte mit kurzen Worten auch meinem Wunsche Ausdruck geben, daß der Bahnbau bald möglichst in Angriff genommen werde. Es ist von bedeutendem Interesse für die beteiligten Gemeinden, vorher zu wissen und möglichst bald zu wissen, wo die Richtung der Linie definitiv festgesetzt werden wird. Manche Arbeiten für die betreffenden Gemeinden können so besser vorbereitet werden und vielleicht auch erleichtert werden. Es ist richtig im Bericht Ausdruck gegeben. Ich kann mich nur diesem Wunsche anschließen.

**Präsident:** Herr Abg. Müller hat das Wort.

Abg. **Müller:** M. H.! Mein Antrag bezweckt keine Beschleunigung des Bahnbaues, sondern er bezweckt nur, daß die Bahn i. J. 1910 fertig wird, also zu demselben Zeitpunkt, in dem auch das Geld vorhanden ist. Die Hauptschwierigkeiten liegen darin, daß es lange dauern wird, bis die Gemeinden sich über die Linienführung einigen. In der Denkschrift der Staatsregierung für den 28. Landtag ist schon darauf hingewiesen, daß verschiedene Ansichten in dieser Beziehung in den Gemeinden beständen. Um hierüber eine Klärung herbeizuführen, ist es notwendig, daß die Staatsregierung sich baldmöglichst mit der Sache beschäftigt und eine Vorlage über den Bau der Bahn bringt. Weiter bezweckt mein Antrag nichts.

**Präsident:** Das Wort wird nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Wir kommen zur Abstimmung, und bitte ich die Herren, die den Antrag des Ausschusses annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

3. Gegenstand der Tagesordnung ist:

**Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung, betreffend**

- a. die Uebersicht über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebsklasse für 1906 (Nebenanlage A) nebst einer Zusammenstellung über die Einnahmen und Ausgaben der Schiffsanstellungen und des Fischereihafens in Nordenham (Nebenanlage B),
- b. die Reinertragsberechnung für die Oldenburgischen Staatsbahnen für das Jahr 1906 (Nebenanlage C),
- c. den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebsklasse für das Jahr 1908 [Nebenanlagen D und E]. (Anlage 18.)

Berichterstatter ist Herr Abg. Wessels. Der Ausschuss beantragt im Antrag 1:

Der Landtag wolle, soweit erforderlich, zu den vorliegenden Voranschlagsüberschreitungen seine Zustimmung geben und die Anlage im übrigen für erledigt erklären.

Es ist ein Schreibfehler im Abklatsch vorhanden. Es muß heißen: „die Nebenanlagen „A und B.“ Die beiden Vorlagen sind es. — Obgleich dieser Antrag mit der Gesamtvorlage nicht direkt im Zusammenhang steht, glaube ich, ist es zur Vereinfachung richtig, wenn ich bei diesem Antrage die Generaldebatte über die ganze Vorlage eröffne.

Ich eröffne die Beratung zum Antrag 1, zur Gesamtvorlage und gebe das Wort dem Herrn Berichterstatter.

Berichterstatter Abg. **Wessels**: Ich möchte den Vorschlag machen, die Anträge 1 und 2 zusammenzuziehen. (Präf.: Ich habe nichts dagegen.) Die Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebskasse für 1906 und die Reinertragsberechnung für 1906 stehen im engen Zusammenhang miteinander. Der Voranschlag steht weniger damit in Verbindung. Deshalb halte ich es für richtig, daß zunächst nur die Anträge 1 und 2 zur Verhandlung kommen.

**Präsident**: Der Herr Berichterstatter wünscht, daß wir die Anträge 1 und 2 zusammenziehen. Der Antrag 1 ist zu den Vorlagen A und B und der Antrag 2 zu der Vorlage C gestellt. Der Antrag 2 lautet:

Der Landtag wolle die Nebenanlage C der Anlage 18 durch Kenntnisaufnahme für erledigt erklären.

Ich eröffne nunmehr die Beratung zu den Anträgen 1 und 2. Die allgemeine Debatte wird zurückgestellt bis zum Antrag 3. Das Wort hat der Herr Berichterstatter Abg. **Wessels**.

Berichterstatter Abg. **Wessels**: Wie Sie eben gesehen haben, hat sich in den Ausschußbericht eine Reihe von Fehlern eingeschlichen. Diese Fehler sind zum Teil durchaus sinnentstellend. Z. B. heißt es auf der Seite 379 Zeile 5 von oben: „die ungünstigen Ergebnisse der letzten Jahre.“ Das muß: „günstigen Ergebnisse der letzten Jahre“ heißen. Solche Fehler gibt es noch mehr. Ich werde mir erlauben, in der Registratur ein berichtigtes Exemplar niederzulegen.

M. H.! In der Uebersicht über die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnbetriebskasse für 1906 wird das Ergebnis mitgeteilt über den Betrieb in diesem Jahre. Als Vergleichszahlen finden Sie die Voranschlagszahlen. Gegen den Voranschlag ist das Ergebnis außerordentlich günstig. Aber m. H., es ist nicht immer notwendig, daß ein Ergebnis wirklich günstig ist, wenn es auch dem Voranschlag gegenüber als günstig erscheint. Man kann bekanntlich einen Voranschlag so vorsichtig aufstellen, daß, wenn auch das Ergebnis kaum befriedigend ist, es doch als ein einigermaßen günstiges erscheint. Dies trifft hier bei dem Voranschlag, der für 1906 gemacht ist, aber nicht zu. Es war das erste Jahr, in welchem der Voranschlag für ein Jahr aufgestellt wurde. Die Staatsregierung äußerte damals, sie habe versucht, mit diesem Voranschlag der Wirklichkeit näher zu kommen. Sie hatte dem Voranschlag das Rechnungsergebnis von 1904 zu Grunde gelegt und hatte für die Jahre 1905 und 1906 eine Steigerung von 9% angenommen. Das ist für das Jahr eine Steigerung von  $4\frac{1}{2}\%$ . Diese Steigerung von  $4\frac{1}{2}\%$  war aber gegenüber den Steigerungssätzen, die man in den vorhergehenden Jahren verwendet hatte, eine bedeutende. Nun aber zeigt das Rechnungsergebnis, daß sich die Verkehrseinnahme nicht nur um 9% sondern um 14,8% gesteigert hat. Die Verkehrseinnahme im Jahre 1904 betrug 10 600 000 M. Die Verkehrseinnahme im Jahre 1906 betrug 12 180 000 M. Gegenüber dem Voranschlag war eine Mehreinnahme von 993 000 M zu verzeichnen, wovon allein 609 000 M auf

die Titel I und II kamen. M. H.! Ich glaube, eine solche Ueberschreitung darf man sich schon gefallen lassen, besonders bei der Einnahme und wenn sie in einer solchen Weise entsteht. Der Ausschuß wird auch in Zukunft nichts dagegen einzuwenden haben, und ich glaube, der Landtag wird sich dieser Auffassung wohl anschließen. Etwa  $\frac{2}{5}$  der Mehreinnahmen erwachsen unter Titel III bis VI. Sie sind zum Teil ebenfalls auf die unerwartete Verkehrsentwicklung zu schieben, zum Teil aber sind diese Positionen auch schwer zu veranschlagen, so daß man zu einem sicheren Ergebnis nicht kommen kann, und werden Ueberschreitungen auch in Zukunft nicht zu vermeiden sein.

Zu den Ausgaben möchte ich Folgendes bemerken. Unter Ausgabe Position 45—64 — persönliche Ausgaben — ist eine Mehrausgabe von 177 000 M zu verzeichnen. Diese Mehrausgabe ist aber, wie aus der Anmerkung hervorgeht, nicht als Ueberschreitung anzusehen, weil der Landtag bis zu 400 000 M für die Durchführung der Gehaltsreform bewilligte. Andere Ueberschreitungen in den Ausgaben sind direkt auf die Verkehrszunahme zurückzuführen. So z. B. in Position 85 ist eine Ueberschreitung zu verzeichnen, die durch Mehrausgaben für Brennmaterial, Putz- und Schmiermaterial entstanden sind. Diese Mehrausgaben erklären sich von selbst.

Seit einer Reihe von Jahren gibt die Staatsregierung bei der Hergabe der Uebersicht zugleich eine Uebersicht über die vorhandenen Werte der Materialvorräte. Das ist auch in diesem Jahre geschehen. Die Werte weichen nicht so sehr von denjenigen der vorhergehenden Jahre ab, daß der Ausschuß glaubte, Einwendungen dagegen erheben zu können. Nun m. H., wissen Sie, daß in der Anmerkung zum Voranschlag die Bestimmung getroffen ist, daß Mehrausgaben in den betreffenden Positionen insoweit nicht als Ueberschreitungen anzusehen sind, als sie durch die Werte der Materialvorräte gedeckt werden. Die Buchungen in diesen Positionen werden folgendermaßen vorgenommen. Die Materialvorräte, die am Schlusse des Jahres 1905 vorhanden waren, wurden von den Ausgaben in 1905 abgesetzt und das Jahr 1906 wurde damit belastet. Am Schlusse des Jahres 1906 wurden dann die vorhandenen Vorräte von den Gesamtausgaben abgesetzt und damit wurde das Jahr 1907 belastet. Der Rest der Ausgaben ist also die wirklich für diese Position zur Verwendung gekommene Ausgabe. Die Abweichungen in diesen Positionen von dem Voranschlag sind indessen unbedeutend. — In der Position 88 unter Ziffer 39 bis 48 finden Sie eine Reihe von Gegenständen aufgeführt, bei denen die Herstellungskosten in vollem Umfange als Mehrausgaben erscheinen. Diese Mehrausgaben sind ebenfalls keine Ueberschreitungen, sondern der Kredit dazu wird gewährt durch den Dispositionsfonds 121 a.

Dann möchte ich zu gleicher Zeit noch einige Worte über die Reinertragsberechnung sagen, die mit der Uebersicht in Verbindung steht. Nach der Regierungsvorlage betrug die Sollaufwendung für den Verschleiß 2 688 784 M. Die Aufwendung dafür in den betreffenden Titeln und Positionen ist angegeben auf 2 553 642 M. Der Minderaufwand war demnach 135 142 M. In dem Jahre 1904 betrug die Minderaufwendung 358 408 M, im Jahre 1905 998 950 M.



M. S.! Diese Minderaufwendungen können übrigens kein Bedenken erregen, da ja in dem Rest des Betriebsüberschusses, der an den Eisenbahnbaufonds abgeführt wird, ein mehr als völlig ausreichender Ersatz gegeben ist. Dann möchte ich noch darauf hinweisen, daß die Reinertragsberechnungen für 1907 und 1908, wenn solche dem Vorschlag gemäß aufgestellt werden, entschieden günstiger ausfallen werden. Wir werden dort wahrscheinlich mit Minderaufwendungen gegen den Verschleiß nicht zu rechnen haben.

**Präsident:** Herr Abg. tom Dieck hat das Wort.

**Abg. tom Dieck:** Ich möchte die heutige Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne an die Staatsregierung die Frage zu richten, ob sie sich angesichts der im vorigen Jahre in Preußen erlassenen neuen Organisationsvorschriften vielleicht veranlaßt gesehen hat, eine Prüfung vorzunehmen, ob unsere in Oldenburg bestehenden Geschäftsordnungen, Kompetenzordnungen usw. der Eisenbahndirektion zum Ministerium und umgekehrt irgendwie berührt werden von der in Preußen geschaffene Neuorganisation. Wir haben darüber im Ausschuß schon gesprochen, sind aber damit leider nicht zu Ende gekommen.

Ein weiterer Punkt betrifft das im Jahre 1903 erlassene Gesetz über die Einrichtung eines Eisenbahnrats. Ich möchte mit wenigen Worten darauf hinweisen, daß man mir gesagt hat, daß in den Verhandlungen des Eisenbahnrats — der ja, wie wir wissen, nur beratende Stimme hat — die außeroldenburgischen Mitglieder über selbst unwesentliche, rein oldenburgische Orte und Strecken angehende Sachen mitstimmen.

**Präsident:** Herr Abgeordneter, darf ich Sie unterbrechen? Auf Antrag des Herrn Berichterstatters haben wir die Generaldebatte vertagt bis Antrag 3. Ich glaube, das, was Sie vorbringen, gehört dahin. Der Landtag wird einverstanden sein, wenn Sie aussprechen.

**Abg. tom Dieck** (fortfahrend): — Ich hatte geglaubt, weil die Einnahmen und Ausgaben für 1906 zur Beratung stehen, könnte ich dies auch anbringen. Es greift auch zurück auf dies Jahr.

Es dürfte doch wohl zu empfehlen sein, daß man an die Aenderung oder Ergänzung einer etwa bestehenden Geschäftsordnung herangeht dahin, daß die außeroldenburgischen Mitglieder nur bei den sie angehenden Fragen stimmen. Wenn auch die Abstimmungen nur zu dem Zweck vorgenommen werden, um den Rat der Körperschaft zu hören, so macht es doch immerhin unter Umständen einen eigenartigen Eindruck, wenn es heißt, der Eisenbahnrat hat über die und die Fragen so und so entschieden. Das gibt ein falsches Bild. Wenn im Eisenbahnrat über die Haltestelle Moorwinkelsdamm gesprochen wird und es stimmt der Landrat von Weener oder Osnabrück mit ab, so kann man sagen, daß dies diese Herren nichts angeht. Es müßte die Staatsregierung dahin streben, daß eine Aenderung der Geschäftsordnung erfolgt.

**Präsident:** Seine Excellenz Minister Ruhstrat hat das Wort.

**Minister Ruhstrat I:** Ueber den zweiten Punkt, den Herr Abg. tom Dieck angeregt hat, kann ich mich in diesem

Augenblick nicht äußern, da ich nicht vorbereitet bin auf diese Anfrage.

Was den ersten Punkt anbelangt, so ist bisher die Staatsregierung nicht in der Lage gewesen, irgend welche wesentliche Aenderungen in den verschiedenen Kompetenzen in Erwägung zu ziehen, weil sie nicht der Ansicht ist, daß solche nötig sind. Das bisherige Verfahren hat sich nach ihrer Ansicht im wesentlichen bewährt, und wenn im einzelnen irgend welche Abänderungen nötig erschienen sind oder nötig erscheinen sollten, so werden die betreffenden Abänderungen getroffen werden. Im allgemeinen kann ich nur sagen, daß die preussischen Einrichtungen nicht ohne weiteres in jeder Beziehung auch für uns anwendbar erscheinen. Wenn dort Aenderungen vorgenommen werden, so ist nicht gesagt, daß auch bei uns entsprechende Aenderungen vorgenommen werden müssen.

**Präsident:** Das Wort wird nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung über die Anträge 1 und 2. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Wir kommen zur Abstimmung, und bitte ich zunächst die Herren, die den Antrag 1 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen. Dann bitte ich die Herren, die den Antrag 2 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Auch der Antrag ist angenommen.

Es folgt nunmehr der Antrag 3:

Der Landtag wolle unter Einnahmen für das Finanzjahr 1908

zu Titel I . . .	<i>M</i>	4657 000
„ II . . .	„	8 780 000
„ III . . .	„	456 000
„ IV . . .	„	838 000
„ V . . .	„	293 000
„ VI . . .	„	376 000
	<i>M</i>	15 400 000

genehmigen.

Ich eröffne die Beratung über diesen Antrag und über Titel I Ziffer 1 sowie über die Vorlage im allgemeinen und gebe das Wort dem Herrn Berichterstatter.

Berichterstatter Abg. **Weffels:** M. S.! Wie dem Vorschlag für 1906 das Rechnungsergebnis von 1904 zu Grunde gelegen hat, so ist bei der Veranschlagung der Verkehrseinnahmen für das Jahr 1908 das Rechnungsergebnis für 1906 berücksichtigt. Die Staatsregierung hat einen Steigerungssatz von 10 % hinzugefügt. Nach dem Vorschlag betragen also die gesamten Verkehrseinnahmen 13 437 000 *M*, die Einnahmen insgesamt 15 400 000 *M*. Der Ausschuß hat, um den Vorschlag in der Einnahme nachprüfen zu können, noch versucht, die Einnahmen für 1907 festzustellen, und zwar aus dem endgültigen und den vorläufigen Ermittlungen. Und wir sind dahin gekommen, daß das Jahr 1907 etwa eine Einnahme aufzuweisen haben wird, die gegen 1905 eine Steigerung um 16 % erfahren hat. Mit Rücksicht auf diese bedeutende Steigerung von 10 % von 1905 auf 1907 hat der Ausschuß geglaubt, dem Vorschlag der Staatsregierung, für diese beiden Jahre einen Steigerungssatz von 10 % einzustellen, beipflichten zu können. Die Staatsregierung erwähnt dann noch des Umstandes,



daß im Laufe des Jahres 1908 die Strecke Cloppenburg-Grabstede in ihrer ganzen Ausdehnung dem Betrieb übergeben wird. M. H.! Mit Rücksicht darauf, daß die Gesamteinnahme aus dem Verkehr über 13 Millionen Mark beträgt, glaube ich nicht, daß man diesen Mehreinnahmen aus dieser Strecke bedeutendes Gewicht beilegen kann, ganz davon abgesehen, daß diese Strecke nur während eines Teils des Jahres dem Betriebe übergehen sein wird.

**Präsident:** Herr Abg. Lanje hat das Wort.

**Abg. Lanje:** M. H.! Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit auf einen Umstand lenken, der bei uns in Westerstede lebhaft interessiert, der aber auch das Interesse weiterer Kreise in Anspruch nehmen dürfte. Das ist die mangelhafte Zugverbindung abends von Westerstede nach Dohlt. Bekanntlich fährt der letzte Zug 7 Uhr 15 nach Dohlt. Mit dem müßten alle diejenigen, die Anschluß haben wollen, an den Zug, der 8 Uhr 30 von Leer nach Oldenburg fährt. Die Folge ist, daß man in Dohlt einen unangenehmen Aufenthalt von einer Stunde hat. Ebenfalls müssen aber diejenigen, die abends von Oldenburg nach Westerstede wollen, in Dohlt eine Stunde warten. Es ist dies so unangenehm, daß es garnicht mehr zum Aushalten ist. Es entsteht nicht allein diese Unannehmlichkeit, sondern es wird auch der Ort Westerstede wesentlich geschädigt. Während Westerstede früher ein beliebter Ausflugsort für Vereine war, hat dies in den letzten Jahren sehr nachgelassen, welcher Umstand gerade darauf zurückzuführen ist, daß die Vereine abends frühzeitig aus Westerstede wieder weg müssen und dann in Dohlt warten müssen. Ebenfalls müssen die Schüler, die die höheren Schulen in Oldenburg besuchen, abends den Zug von Oldenburg nach Westerstede benutzen, eine Stunde in Dohlt warten. Die Folge ist, daß sie die Stunde in Dohlt auf ihre Art und Weise zu vertreiben suchen. Ich habe häufig gesehen, daß die jungen Leute — „Kinder“ möchte ich sagen — in Dohlt sich die Zeit mit Kartenspiel vertreiben. Daß das zu Verwilderung führen oder doch nicht zur Bildung des Geistes und Gemüts beitragen muß, liegt auf der Hand. Ich weiß wohl, daß der Landtag nicht die kompetente Körperschaft ist um derartige Wünsche zur Sprache zu bringen. (Oho!) Es werden diese vielmehr besser im Eisenbahnrat die Sache zur Sprache gebracht, und es scheint ja seitens der Großherzoglichen Staatsregierung wohl die Neigung vorhanden zu sein, einige Züge einzurichten. Ich möchte die Bitte an die Staatsregierung richten, doch nicht erst einen Antrag abzuwarten, sondern selbst die Initiative zu ergreifen. Sie würde einem Wunsche des ganzen Herzogtums nachkommen. In früheren Jahren sind wir immer getröstet worden, wenn die Motorwagen erst eingerichtet würden, dann würde die Zugverbindung auch besser werden, usw. Ich hoffe auch noch ganz bestimmt, daß die Motorwagen in dieser Beziehung sich bewähren werden und bessere Zugverbindung schaffen werden. Aber vorläufig ist das doch noch Zukunftsmusik. Denn was wir im vergangenen Jahre bei der Bewilligung der Motorwagen so sehr gehofft haben,

daß die Eisenbahndirektion schon im vergangenen Jahre sich veranlaßt gesehen haben würde, Motorwagen zu bauen, hat sich nicht erfüllt. Sie will erst noch das Ergebnis des Baues der Motorwagen seitens der preußischen Eisenbahnverwaltung abwarten. Ich möchte daher die Bitte an die Großherzogliche Staatsregierung richten schon vor der Anschaffung der Motorwagen, die angeregte bessere Zugverbindung zu schaffen.

**Präsident:** Herr Abg. Koch hat das Wort.

**Abg. Koch:** M. H.! In einem gewissen Gegensatz zu Herrn Kollegen Lanje bin ich der Ansicht, daß Fragen, wie er sie eben besprochen hat, durchaus zur Zuständigkeit des Landtags gehören, (Sehr richtig!) und daß es nur erwünscht ist, wenn derartige Fragen hier in erheblichem Umfang zur Sprache kommen. Der Eisenbahnrat ist nur eine begutachtende Körperschaft. Man kann dabei sehr geteilter Ansicht sein, ob seine Zusammensetzung richtig ist. Herr Kollege tom Dieck hat schon mit Recht darüber einige Worte gesprochen. Es ist aber durchaus Sache des Landtags, über derartige Angelegenheiten wie Herr Kollege Lanje sie besprochen hat, hier eine Erörterung zu pflegen.

M. H.! Ich glaube, daß unsere Eisenbahnverwaltung überhaupt in Bezug auf Kritik aus dem Landtag etwas verewöhnt ist. (Heiterkeit.) Ich gestehe ohne weiteres zu, daß die sozialpolitische Betätigung der Eisenbahnverwaltung und auch ihre Finanzwirtschaft keine Kritik verdient. Ich glaube aber, daß bei der Eisenbahnverwaltung mehr und mehr Klage darüber erhoben werden muß, daß sie berechtigten lokalen Wünschen bei mancher Gelegenheit nicht entgegenkommt. Ich habe persönlich bereits mehrfach — obwohl ich sonst im allgemeinen vermeide, lokale Angelegenheiten hier zur Sprache zu bringen — gerade gegenüber der Eisenbahnverwaltung die Notwendigkeit gehabt, lokale Klagen zur Sprache zu bringen. Ich bedauere aber, erklären zu müssen, daß alles derartige Vorbringen auch nicht den geringsten Erfolg zu haben scheint. Ich bin genötigt, alles dasjenige, was ich früher über die unzureichenden Zustände auf der Station Delmenhorst gesagt habe, einfach zu wiederholen. Wenn man die Berichte der Eisenbahnverwaltung über die Verkehrsentwicklung liest, dann marschiert Delmenhorst an einer der ersten Stellen. Im Güterverkehr nimmt es unmittelbar hinter Oldenburg und Wilhelmshaven die dritte Stelle ein. Während Wilhelmshaven 1 700 000 *M.* Einnahme hat und Oldenburg 1 500 000 *M.*, hat Delmenhorst 1 300 000 *M.* Erst in einer weiten Distanz hinterher kommt Nordenham mit 600 000 *M.* Auch in Bezug auf den Personenverkehr wird Delmenhorst nur durch Oldenburg, den Hauptbahnhof Bremen und Wilhelmshaven übertroffen. Wenn man aber die Einrichtungen sieht, die in Delmenhorst dazu dienen, diesen Verkehr zu bewältigen, so muß man sagen, daß sie überaus primitiver Natur sind. Es ist unbegreiflich, wie es dem Personal auf der Station noch möglich ist, mit diesen primitiven Einrichtungen diesen gewaltigen, sich fortwährend steigenden Verkehr zu bewältigen. M. H.! Dabei muß ich besonders darüber Klage führen, daß Neueinrichtungen, die hier beschloffen werden, die hier als notwendig dargestellt werden, erst ganz lange Zeit nach der Beschlußfassung zur Ausführung gebracht wer-

den. Das ist insbesondere seinerzeit der Fall gewesen bei der Veränderung des Personenbahnhofes Delmenhorst. Ich habe bereits früher erklärt, daß es zwei Jahre gedauert hat, bis man es für nötig gefunden hat, die bewilligten Mittel zu verwenden, obwohl bei der Bewilligung dieser Mittel ausdrücklich gesagt war, es handle sich um ein Provisorium, man könne sich nur einige Jahre damit behelfen, man werde in absehbarer Zeit zum Neubau des Bahnhofes schreiten. Ich habe im Vorjahre Klagen darüber vorgebracht. Leider ist bei der Bewilligung im vorigen Jahre für die Verlegung der Viehrampe, die auch damals wieder als erforderlich hingestellt worden ist, das Gleiche festzustellen. Da liegen das ganze Jahre lang die Arbeiten einfach brach. Es wird zwar ein klein wenig vorbereitet, aber doch nicht so, daß tatsächlich mit den Ausführungsarbeiten begonnen wird, und so sehen wir als Ergebnis, daß die für diesen Umbau bewilligten Mittel mit geringer Abschwächung auf die nächste Finanzperiode übernommen werden müssen. In einer Stadt, die eine rasche Entwicklung hat, verträgt die Allgemeinheit eine derartige Verzögerung nicht. Was beschlossen ist, mit dessen Ausführung rechnet man und muß man rechnen dürfen. Darunter leidet auch die Stadtverwaltung, die erst Vertragsverhandlungen mit der Eisenbahndirektion führt, und die es nachher erleben muß, daß ihre sämtlichen Zurüstungen zur Ausführung dieser Verträge vollkommen vergeblich sind, weil die Eisenbahnverwaltung an die Ausführung der beschlossenen Arbeiten noch nicht denkt. Aber auch dasjenige, was dann geschaffen wird, verdient einen herben Tadel. Es ist keineswegs der Fall, daß irgendwie ausreichende Verhältnisse durch den Umbau des Bahnhofes, der im vorigen Jahre endlich zum Abschluß gekommen ist, geschaffen worden sind. M. H.! Die Durchgangshalle, die geschaffen worden ist, um einen Personenverkehr zu bewältigen von außerordentlicher Größe, diese Durchgangshalle ist unzureichend. Wenn ein Mitglied der Eisenbahndirektion sich einmal an einem Sonntag von den Verkehrsstöckungen in dieser Durchgangshalle überzeugen wollte, so würde das sehr erwünscht sein. Unzureichend sind die Warteräume, die zum Teil überaus dunkel sind. Unzureichend ist die Unterbringung der Lokomotivführer und der Schaffner, die Unterkunftsräume für die Nacht haben, die unmittelbar an geräuschvollen Korridoren liegen. Unzureichend sind die Fahrsteige. Zwischen dem ersten und dem zweiten Personengleise befindet sich ein Fahrsteig, der nur reichlich 2 m breit ist und auf dem das Publikum sich bewegen muß, während ein Zug auf dem Vordergleise und ein Zug auf dem Hintergleise abfährt, eine Einrichtung, die ohne weiteres als verkehrsgefährlich bezeichnet werden muß. M. H.! Unzureichend sind auch die Anlagen, die dem Personal zur Verfügung stehen für die dienstlichen Angelegenheiten. Der Rangierverkehr auf der Station Delmenhorst endet nachts etwa 2 Uhr und beginnt um 5 Uhr. Was sind das für Arbeitszeiten! Was sind das für Verhältnisse, wenn der Rangierverkehr die ganze Nacht die Nachbarschaft stört! Dabei wird das Ferngleis benutzt, weil andere Gleise nicht zur Verfügung stehen. Ob das zulässig ist und ob das nicht gefährlich ist, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich habe aber von sachverständiger Seite gehört, daß eine solche Benutzung zu großen Unzuträglichkeiten führen kann und überaus

bedenklich ist. Bedauerlich ist auch, daß die primitiven Einrichtungen, die zur Verfügung stehen, nicht einmal zu allen Zeiten ausgenutzt werden. Es ist glücklich ein zweiter Schalter für den Personenverkehr geschaffen worden. Ich habe nur zweimal das große Ereignis der Doffnung dieses Schalters erleben können. Im allgemeinen ist er geschlossen, obwohl das Publikum sich drängt, um noch mitzukommen. Ebenso ist es mit den Durchgängen von Bahnsteig in das Empfangsgebäude. Dort sind auch zwei Durchgänge geschaffen. Aber auch dort ist sehr häufig nur der eine zur Verfügung und es bedarf eines langen Sichdurchdrängens, bis man passieren kann. Wenn z. B. ein Arbeiterzug einläuft und gleichzeitig ein Zug nach Oldenburg abfährt, ist sowohl für die ankommenden Arbeiter als auch für das übrige Publikum oft eine lange Zeit erforderlich, bis endlich die Sperre passiert werden kann. — Das sind Zustände, die unhaltbar sind und bezüglich derer wir eine schnelle und gründliche Abhilfe nicht nur wünschen sondern verlangen können.

Was dann die Verhältnisse an den Bahnübergängen angeht, an der Stedingerstraße und der Mühlenstraße, so habe ich auf die Unerträglichkeit derselbe bereits früher hingewiesen, ohne daß ich irgend eine bestimmte Antwort, die mir Abhilfe versprach, habe erlangen können. M. H.! Delmenhorst ist durch das Bahngleise in zwei Teile geteilt. Es wohnt etwa die Hälfte der gesamten Bevölkerung nördlich des Bahngleises und die andere Hälfte südlich desselben. Ein reger Verkehr geht infolgedessen über die beiden einzigen größeren Uebergänge, die über die Bahngleise hinwegführen. Es geht auch ein reger Verkehr vom Lande über die Bahngleise zur Geschäftsstadt und zum Markte. Trotzdem dient sowohl bei dem Uebergang der Mühlenstraße als auch der Stedingerstraße der Bahnkörper nicht nur wie beim Pferdemarktplatz in Oldenburg zur Durchführung des Fernverkehrs, sondern es wird auch rangiert, und zwar fortwährend. Ich habe mir die Mühe gemacht der Eisenbahnverwaltung die Arbeit abzunehmen, den Umfang, an dem auf diesen Uebergängen rangiert wird, feststellen zu lassen, nämlich durch eine ständige Beobachtung an mehreren Tagen hintereinander und zwar an ganz normalen Tagen. Ich habe absichtlich Tage, an denen ein besonderer Marktverkehr war, vermieden, um nicht den Vorwurf zu erhalten, als ob ich besonders lebhaft Tage herangezogen hätte. Die Beobachtungen sind ausgeführt von Schutzleuten, und ich hebe ausdrücklich hervor, daß dem Rangierpersonal keineswegs unbekannt gewesen ist, daß diese Beobachtungen stattgefunden haben, daß es also sich Mühe gegeben haben, eine möglichst glatte Abfertigung des Publikums vorzunehmen und die Schranken so viel wie möglich zu öffnen. Trotzdem hat sich ergeben — (der Herr Präf. wird gestatten, daß ich die Ziffern vorlese. Präf.: Bitte!) Es hat sich z. B. am 15. November 1907, einem beliebigen Tage, an den Schranken an der Stedingerstraße feststellen lassen, daß von 7 bis 9 1/2 Uhr vormittags die Schranken in folgender Weise geschlossen worden sind: von 6.57 bis 7.05, von 7.11 bis 7.15, von 7.17 bis 7.19, von 7.25 bis 7.42. Ich bemerke, daß z. B. bei dieser langen Schließung von 17 Minuten 4 Fuhrwerke, 14 Radfahrer und 1 Handwagen dort gewartet haben. Dann 7.42 ist geöffnet worden, aber bereits 7.42 1/2 wieder geschlossen worden bis 7.45, dann



von 7.48 bis 8.01, 8.02 bis 8.13. In dieser Zeit haben 10 Fuhrwerke, 3 Radfahrer und 2 Handwagen gewartet. Dann ist ferner geschlossen worden von 8.14 bis 8.21, von 8.23 bis 31, von 8.32 bis 40, von 41 bis 44, von 45 bis 49, von 51 bis 53, von 9 Uhr bis 9.03, von 9.04 bis 09, von 9.11 bis 9.15, von 9.16 bis 19, von 9.20 bis 23, von 9.24 bis 29. Das bedeutet also, daß die glücklichen Augenblicke, an denen die Schranken geöffnet gewesen sind, vereinzelt Augenblicke gewesen sind. M. H.! Genau dieselben Ziffern kann ich Ihnen vortragen zu dem Uebergange an der Mühlenstraße. Doch ich will davon absehen und Ihre Zeit nicht damit in Anspruch nehmen. Das Material steht der Staatsregierung gern zur Verfügung. Ich will aber noch ein Bild geben, was Ihnen eine Klarheit darüber verschaffen wird, in welchem Umfange überhaupt der Verkehr an den fraglichen Stellen stattfindet. Es haben den Uebergang an der Mühlenstraße passiert am 4. November: 5 123 Fußgänger, 999 Radfahrer und 365 Fuhrwerke. Die Schranken sind geschlossen gewesen von 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr morgens bis 10 abends 155 mal. Die Schranken der Eisenbahn waren in der Zeit von 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr morgens bis 10 Uhr abends, also in reichlich 16 Stunden geschlossen: am 4. November 7 Stunden 37 Min., am 5. November 6 Stunden 28 Min. Die kürzeste Schließung der Schranken betrug <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Min., die längste, an diesem Tage, 20 Min. An anderen Tagen sind noch längere Schließungen vorgekommen. M. H.! Das ist die Mühlenstraße. Ähnliche Ziffern ergab die Stedingerstraße. Die sind sogar noch auffällender. Dort haben am 4. November 7 099 Fußgänger, 1 029 Radfahrer und 251 Fuhrwerke die Schranken passiert. Die Schranken sind dort in derselben Zeit 113 mal geschlossen gewesen, und zwar am 4. November 6 Stunden 14 Min. und am 5. November 6 Stunden 51 Min. Die kürzeste Schließung der Schranken betrug <sup>1</sup>/<sub>2</sub> Min., die längste 24 Min. M. H.! Ich will Sie nicht mit mehr Material belästigen, ich sehe, daß dies genügt. Und ich glaube, Sie werden alle mit mir übereinstimmen in der Ansicht, daß derartige Zustände einfach unhaltbar sind, und so bald wie möglich verschwinden müssen.

M. H.! Dann muß ich noch etwas erwähnen, was über das lokale Interesse Delmenhorsts hinausgeht. Ich habe bei den Verhandlungen mit der Eisenbahnverwaltung den Eindruck gewonnen, als ob über die zukünftige Gestaltung der Delmenhorster Verhältnisse überhaupt noch nicht die geringste Klarheit vorhanden ist. Wenn man für Oldenburg einen umfassenden Plan aufgestellt hat, so meine ich, daß die Aufstellung eines solchen Planes unter allen Umständen die erste und wichtigste Aufgabe der Eisenbahnverwaltung auch für Delmenhorst sein müßte, wofern man ganz außerordentlichen finanziellen Schaden für die Staatskasse vermeiden will. Ich glaube, daß die Eisenbahnverwaltung nicht weiß, in welchem Umfange die Bodenpreise gerade in der Gegend der Eisenbahn in Delmenhorst gewachsen sind und wie ungeheure Summen sie heute wird zahlen müssen, wenn sie heute Gelände ankaufen will, anstatt daß sie dies bereits vor 5—6 Jahren angekauft hätte, wo es zu <sup>1</sup>/<sub>10</sub> des Preises zu erlangen war. Das Gelände, auf dem die Schlüsselmarke steht und das für Eisenbahnzwecke durchaus geeignet gewesen wäre, ist noch vor

8 Jahren verkauft worden für 40 000 M, vor 7 Jahren für 140 000 M und heute würde ein ähnliches Grundstück noch weiter entfernt vom Hauptbahnhof in derselben Größe 5—600 000 M kosten. (Hört! Hört!) Also m. H.! wenn da nicht vorgesorgt wird, dann wird dem Fiskus eine Suppe eingebrockt, an der wir lange zu löffeln haben werden. M. H.! Bedenklich ist dieser Mangel jeglichen Planes auch deswegen, weil jede Abänderung oder Erweiterung, die heute vor Aufstellung eines Planes vorgenommen wird, nur Stückwerk bleibt, von dem wir gar nicht wissen, ob es späterhin noch in den Rahmen eines größeren Planes hineinpassen wird. So habe ich neulich äußern hören, als ob die Möglichkeit erwogen würde, bei der Umgestaltung der Verhältnisse, die in absehbarer Zeit erfolgen muß, an der Stedingerstraße und der Mühlenstraße Ueberführungen über die Straße hinweg vorzunehmen. Das ist auch gewiß erforderlich. Ja m. H.! wie das sich verträgt mit dem Plane eines Güterbahnhofs, der zunächst schon vorher ausgeführt werden soll, ist mir unerfindlich. Ich fürchte, daß der Güterbahnhof auch wieder ein Provisorium werden wird und später wieder weggesetzt werden muß. Ich kann die Staatsregierung, ganz abgesehen von den lokalen Interessen in Delmenhorst, nur dringend ersuchen, im allgemeinen staatlichen finanziellen Interesse so bald wie möglich sich über die Entwicklung der Dinge in Delmenhorst klar zu werden und sich durch Landanfauf und auf andere Weise zu sichern, damit die Pläne zur Ausführung gelangen können, ohne daß die Staatskasse in ungebührlicher Weise belastet wird.

M. H.! Forste ich nach den Gründen dafür, daß die Stadt Delmenhorst in diesen Verhältnissen so wenig beachtet wird, so kann ich nicht ganz vermeiden, eine Aeußerung zu tun, die vielleicht persönlich klingt, aber nicht so gemeint ist. Ich will damit sagen, daß die Delmenhorster Verhältnisse namentlich den in Frage kommenden Beamten sowohl im Finanzministerium als auch in der Eisenbahndirektion viel zu wenig bekannt sind. Daß ein vorragender Rat einmal nach Delmenhorst kommt, ist dort beinahe ein weltererschütterndes Ereignis. (Heiterkeit.) Es ist nach meiner Ansicht dringend erforderlich, daß die Eisenbahnverwaltung und die Finanzverwaltung eine viel innigere Fühlung mit den Delmenhorster Verhältnissen gewinnen, als sie zur Zeit haben. Das bezieht sich nicht nur auf die Eisenbahnangelegenheiten, das bezieht sich auch auf vieles andere. Unsere oldenburgischen Beamten sind zumeist Stadtdoldenburger und diese haben das Streben, an dem Ort, wo sie geboren sind, auch demnächst zu sterben. (Heiterkeit.) Das schadet weniger dem flachen Lande, denn die Beziehungen der Stadt zu dem Lande sind so innig und greifen so vielfach in einander über, daß ein guter Stadtdoldenburger auch die Verhältnisse des flachen Landes kennen und sich dafür interessieren wird. Jedenfalls ist das sehr viel der Fall, aber ich habe den Eindruck, als wenn vielfach die Kenntnis davon, daß auch außerhalb der Stadt Oldenburg — die immer die erste und wichtigste Stadt im Herzogtum bleibt — sich neue, wichtige Zentren bilden, die eine besondere Berücksichtigung und eine sorgfältige und eingehende Würdigung ihrer Verhältnisse verdienen, ich habe den Eindruck, als wenn diese Kenntnis

nicht immer bei den in Frage kommenden Faktoren vor-  
handen ist. Ich habe auch den Eindruck, als wenn man  
sich zurzeit wohl bemüht, neue Industrien zu schaffen an  
der Weser, und daß man in dieser Beziehung Vortreffliches  
geleistet hat. Man hat mit Recht von der Zukunftsecke des  
Herzogtums gesprochen. Aber m. H.! die Industrie in  
Delmenhorst überwiegt noch so die neuere Industrie in  
unserem Lande, daß man Delmenhorst als die Gegenwartse-  
cke in unserm Lande bezeichnen kann. Und hüten Sie sich,  
daß diese Gegenwartsecke einmal zur Vergangenheitsecke  
wird, weil man ihr nicht die hinreichende Rücksicht zuteil  
werden läßt! Wir müssen die notwendige Rücksicht für  
unsere aufblühende Industrie haben, wenn diese gedeihen  
soll, wenn sie nicht ein Schicksal erleben soll wie Barel,  
aus dem jetzt erst die Stadt Barel sich mit großer An-  
strengung und Mühe herausarbeitet. Ich möchte glauben,  
daß die Staatsverwaltung — wenn wir auf die steuerlichen  
Verhältnisse eingehen wollten, so würde sich ergeben, daß  
aus Delmenhorst besonders große Erträge wachsen — ein  
dringendes Interesse hat, unsere Industrie zu halten und  
zu pflegen und ihr diejenigen Einrichtungen zukommen zu  
lassen, deren sie bedarf. Ich kann wohl sagen, daß in den  
letzten Jahren in manchen anderen Angelegenheiten die  
Stadt Delmenhorst großes Entgegenkommen gefunden hat.  
Und wir sind der Staatsregierung dankbar für  
manche Gesehenswürfe, die sie mit Rücksicht auf die eigen-  
artigen Verhältnisse in Delmenhorst vorgelegt hat, z. B.  
über die Proportionalwahl und andere. Aber ich glaube,  
daß gerade bei der Eisenbahnverwaltung das richtige Ver-  
ständnis für die Bedeutung Delmenhorsts nicht immer vor-  
handen gewesen ist. Wir verlangen nichts Besonderes für  
Delmenhorst. Wir haben auch nicht staatliche Anstalten,  
wenn man vom Amtsgericht, der Gefängnisanstalt und dem  
Bahnhof absieht. Wir haben nur eine, das ist die Filiale  
der Ersparungskasse. Die dient aber lediglich dazu, um der  
städtischen Sparkasse Konkurrenz zu machen. (Heiterkeit.)  
Andere staatliche Anstalten befinden sich in Delmenhorst  
nicht. Ich lege auch nicht besonderen Wert darauf, in  
dieser Beziehung eine besondere Begünstigung seitens der  
Staatsregierung zu erlangen. Was wir aber verlangen  
müssen, ist, daß diejenigen Einrichtungen, deren wir be-  
dürfen, auf einem Stande gehalten werden, das der Ent-  
wicklung und dem Zustande der Stadt entspricht.

**Präsident:** Herr Minister Ruhstrat I hat das  
Wort.

**Minister Ruhstrat I:** M. H.! Auf die speziell für  
Delmenhorst geäußerten Wünsche zu antworten, muß ich  
meinen Herrn Vertretern überlassen. Wenn ich das Wort  
nehme, so kommt das daher, weil zunächst Herr Abg.  
Lanze einen lokalen Wunsch zur Sprache gebracht hat.  
Ich will bemerken, daß ich der Ansicht bin, daß allerdings  
derartige Dinge in erster Linie hier vor den Landtag ge-  
hören. Herr Abg. Koch hat im allgemeinen bemerkt, es  
scheine, als wenn die lokalen Wünsche seitens der Eisenbahn-  
verwaltung in sehr vielen Fällen sehr mangelhaft berück-  
sichtigt würden. M. H.! Der Eisenbahnverwaltung wäre  
es am angenehmsten, wenn sie jeden lokalen Wunsch ohne  
weiteres erfüllen könnte. Dann würden sie bei den Be-

treffenden große Zufriedenheit erregen. Es würde aber nicht  
lange dauern, daß sie bei der Allgemeinheit große Unzu-  
friedenheit erregt, indem sich herausstellen würde, daß die  
Ueberschüsse weniger werden. Wenn das Vorbringen der-  
artiger lokaler Wünsche in den Landtag gehört und wenn  
der Landtag dazu da ist, diese zu prüfen und zur Berück-  
sichtigung zu empfehlen, soweit er glaubt, daß sie berechtigt  
sind, so ist es Sache der Staatsregierung, abzuwägen und  
diejenigen lokalen Wünsche, die nicht durchaus notwendig  
sind, deren Erfüllung aber viel Geld kosten würde, abzu-  
lehnen. Die Staatsregierung ist auf diesem Felde berufen,  
möglichst gleich zu verteilen, das zu tun, was nötig ist und  
das abzulehnen, was nicht durchaus notwendig ist, selbst  
auf die Gefahr hin, daß sie es manchem nicht recht macht.

**Präsident:** Herr Eisenbahndirektionspräsident Graepel  
hat das Wort.

Eisenbahndirektionspräsident **Graepel:** M. H.! Der  
Herr Abg. Koch hat es als eine Verwöhnung bezeichnet,  
daß die Eisenbahnverwaltung hier in diesem hohen Hause  
so wenig der Kritik unterläge. Gegen eine sachliche Kritik  
haben wir nichts einzuwenden. Im allgemeinen sind wir  
auch in der Lage, auf die geübte Kritik einiges entgegen  
zu können. Was die Schlußbemerkung anbelangt, so möchte  
ich darauf hinweisen, daß Herr Abg. Koch sich darüber be-  
klagt, daß die Interessen von Delmenhorst nicht genügend  
berücksichtigt würden und daß er das damit erklärt hat, daß  
wir örtlich nicht genügend unterrichtet seien und dieses  
darauf zurückführt, daß viel zu viel Stadtolbenburger in  
der Verwaltung seien. Hier kann ich mit etwas Zahlen  
dienen, von den 8 Dezernenten, die der Eisenbahndirektion  
angehören, ist ein einziger Stadtolbenburger, von den 16  
Oberbeamten sind es im ganzen 2. Ich glaube, ich habe  
nichts übersehen. Dieser Punkt trifft also nicht zu. Ich  
glaube dasselbe auch für manches andere, wenn ich auf der  
anderen Seite anerkennen will, daß wir auch wünschen, daß  
in Delmenhorst manches vollständiger und besser wäre. Im  
einzelnen hat Herr Abg. Koch zunächst das Empfangsge-  
bäude bemängelt und darauf hingewiesen, daß die Halle,  
die Warteräume und die Abfertigungsräume zu klein, die  
Uebernachtungsräume nicht genügend seien und daß die  
Durchgänge und Schalter nicht ausreichend besetzt seien.  
Ich glaube wohl, daß etwas richtig ist, vieles aber auch nicht.  
Im Jahre 1906 ist dies Gebäude einem umfassenden Um-  
bau unterzogen worden und dadurch sind im großen und  
ganzen erträgliche Zustände geschaffen. Wenn ich sage, im  
großen und ganzen, so meine ich damit Zustände, mit  
denen die Verwaltung und das Publikum sich abfinden  
müssen, weil das Allervollkommenste nicht zu erreichen ist.  
Wenn dagegen die Räume und die Einrichtungen nicht so  
ausgenutzt werden, wie es möglich ist, so würde ich das als  
einen berechtigten Vorwurf anerkennen. Herr Abg. Koch  
hat dann darauf hingewiesen, daß der zweite Schalter nicht  
häufig, und die Durchgänge nicht genügend besetzt seien.  
Wenn das zutrifft, so liegt es mir fern, das zu entschuldi-  
gen, denn in dieser Beziehung würde Abhilfe zu schaffen  
sein. Ich glaube aber, dieses wäre rascher erreicht worden,  
wenn das der Direktion oder mir mitgeteilt worden wäre.  
Ich will jedenfalls veranlassen, daß eine Prüfung erfolgt  
und wenn nötig, Abhilfe geschaffen wird. Selbstverständ-



lich ist die Abhilfe leichter zu schaffen, wenn gesagt werden kann, an welchem bestimmten Tage der Beamte ungeschickt gehandelt haben soll, dann kann man ihn belehren. Jetzt ist die Prüfung sehr viel schwerer, weil ich bestimmte Tage nicht an der Hand habe.

Herr Abg. Koch hat ferner bemängelt, daß die Bauten nicht so rasch ausgeführt werden, wie dies möglich ist. In der Beziehung sind wir selbst von manchen Faktoren abhängig, auf die wir keinen Einfluß haben. Zunächst war es unsere Ueberlastung. Es ist ganz erwünscht und angenehm, daß dieses hier zur Sprache kommt. Denn wenn in diesem hohen Hause der Antrag kommen sollte, unsere Kräfte zu verstärken, so hätte man nun eine Begründung dafür. (Heiterkeit!) Im übrigen sind wir selbst abhängig von Grunderwerbsverhandlungen, Verhandlungen auch mit Komunalverbänden, auch mit der Stadt Delmenhorst. Wir sind abhängig von Lieferungen seitens der Fabriken, welche speziell hier in Frage kommen, da es sich um Lieferungen von Stellwerkseinrichtungen handelt, die nicht so rasch als uns lieb wäre, erfolgen und gerade deshalb ist die Verlegung der Rampe und der Abzweiggeleise nicht so rasch gefördert, wie es wohl erwünscht gewesen wäre.

Wenn ich nun darauf übergehe, daß Herr Abg. Koch uns vorwirft, daß wir die ganze Angelegenheit nicht umfassend genug, nicht planmäßig genug in Angriff nehmen, so muß ich sagen, daß es mir unbekannt ist, aus welchen Verhandlungen Herr Abg. Koch entnimmt, daß derartige Pläne nicht bestehen. Vor allen Dingen kann das aus den Verhandlungen nicht entnommen werden, die zwischen der Eisenbahndirektion und dem Stadtmagistrat Delmenhorst über die Einführung der Harpstedter Bahn gepflogen sind. Er mag die Vorschläge, die dem Magistrat gemacht sind, mißbilligen, aber er kann hierauf keine Kritik der Pläne der Regierung bezüglich der Station Delmenhorst gründen, die ihm nicht mitgeteilt sind. Wenn darüber nicht mit ihm gesprochen worden ist, so hat dazu keine Veranlassung vorliegen.

Ungenügend sind die Verhältnisse, darin gebe ich Herrn Abg. Koch Recht, insofern, als es nötig ist, einen großen Teil des Rangierverkehrs unter Kreuzung von verkehrreichen Straßen zu bewältigen. Die Anweisungen, die von uns gegeben sind, gehen dahin, daß man die Unzulänglichkeit der Einrichtungen möglichst ausgleicht durch Aufmerksamkeit in der Bedienung der Schranken. Ich habe aus den Beispielen entnommen, daß in Delmenhorst auch das Bestreben besteht, die Schranken oft zu öffnen. Ich darf aber, um eine Einzelheit herauszugreifen, auch darauf hinweisen, daß Herr Abg. Koch mit anführt, daß auch Radfahrer vor den Schranken warten müssen. Ich kann konstatieren, daß diese Radfahrer wohl in der Lage gewesen wären, wenn sie ihr Rad in die Hand nehmen, den in der Straße befindlichen Tunnel zu benutzen. Wenn mir erwidert werden sollte, daß man das einem Radfahrer nicht zumuten kann, so muß ich sagen, daß in einem Bahnhofs mit Tunnel dieses viel vorkommt und keineswegs unmöglich ist.

Herr Abg. Koch hat ferner bemängelt, daß man nicht rechtzeitig Grundstücke angekauft habe, die man damals zu billigen Preisen hätte bekommen können, jetzt dagegen mit sehr viel höheren Preisen bezahlen müsse. Nun liegt die

Sache aber so, daß der Ankauf von Grundstücken erst möglich ist, wenn der Landtag Mittel zur Verfügung gestellt hat. Gelegenheiten wahrzunehmen, wo bekannt wird, daß Grundstücke zu leidlichen Preisen zu haben sind, ist der Verwaltung andernfalls unmöglich. Es ist als ob Herr Abg. Koch dieses als Mangel ansieht. Alsdann bewegt er sich vollständig in der Linie der Staatsregierung, die ja ihrerseits seit einigen Finanzperioden Mittel zu diesem Zwecke beantragt. Die Mittel, die bis jetzt bereitwilligst zur Verfügung gestellt werden, werden wir dann bestmöglichst verwenden, und werden auch der Stadtverwaltung in Delmenhorst und speziell dem Herrn Abg. Koch dankbar sein, wenn er uns auf eine günstige Gelegenheit zu kaufen aufmerksam macht. Ferner muß ich darauf verweisen, daß keinesweges immer mit voller Sicherheit festgestellt werden kann, daß ein bestimmtes Grundstück für Eisenbahnzwecke nötig ist. Es gibt selbstverständlich Fälle, wo es übersehen werden kann, aber es gibt auch eine ganze Reihe von Fällen, wo es nicht übersehen werden kann und ob das die Fälle, die Herr Abg. Koch im Sinne hat, nicht zu diesen gehören, das möchte ich dahingestellt sein lassen. Wenn man ein Grundstück kaufen will, muß man einen Plan haben, aber auch wenn man einen Plan hat, ist es noch unsicher, ob er auf die Dauer festgehalten wird, weil im Eisenbahnwesen die Bedürfnisse in einem fortwährenden Fluß begriffen sind. Es kann sein, daß man jetzt kauft und nach einigen Jahren haben sich die Anforderungen des Verkehrs schon wieder so verschoben, daß das Projekt, was man damals noch für ausreichend gehalten hat, nicht mehr ausreicht. Jedenfalls ist die Kritik in dieser Beziehung, wenn sie nicht auf bestimmte Fälle bezogen wird, hinfällig. Ich weiß nicht, ob ich noch einige Punkte vergessen und nicht beantwortet habe. Vielleicht kann Herr Abg. Koch mich darauf aufmerksam machen.

**Präsident:** Herr Abg. Lanje hat das Wort.

Abg. **Lanje:** Um Mißverständnissen vorzubeugen, will ich erklären, daß auch ich selbstverständlich annehme, daß sämtliche Angelegenheiten des Eisenbahnwesens hier im Landtage zur Sprache gebracht werden können. Wäre dies nicht der Fall gewesen, dann würde ich auch den lokalen Wunsch, betr. Westerstede, nicht vorgebracht haben. Ich bin aber der Ansicht, daß Anträge auf Aenderung des Fahrplanes und der Tarife hier im Landtage aus Zweckmäßigkeitsgründen nicht angebracht sind. Ich weiß mich in dieser Beziehung eins mit dem Eisenbahnausschusse.

Dann würde ich den Herren vom Regierungstische sehr dankbar sein für eine Äußerung auf meine kurze Frage. Aber die Angriffe des Herrn Abg. Koch haben die Herren vom Regierungstische so in Anspruch genommen, daß sie an das kleine Westerstede nicht gedacht haben. Das kleine Westerstede ist von dem großen Delmenhorst ganz erdrückt worden. (Heiterkeit!)

**Präsident:** Herr Abg. Müller hat das Wort.

Abg. **Müller:** M. H.! Ich möchte auf eine Frage zurückkommen, die wir im Ausschusse bereits verhandelt haben, die dort aber keine befriedigende Lösung gefunden hat. Das ist die Frage der Schnellzugszuschläge. Diese Zuschläge sind besonders hart von denjenigen Inter-

effekten empfunden, welche an Strecken wohnen, an welchen Schnellzüge verkehren. Die Frage ist auch im Eisenbahnrat verhandelt worden. Die Regierung hat damals erklärt, es gäbe zwei Gründe, weshalb die Aufhebung der Zuschläge nicht möglich wäre. Einmal, daß der, durch die Einführung der 4. Wagenklasse entstehende Ausfall an Einnahmen ersetzt werden müsse und zweitens, daß der Nah- und Fern-Verkehr durch die Schnellzugszuschläge getrennt werden solle. Ich möchte darauf hinweisen, daß wir vor der Tarifreform schon Schnellzüge gehabt haben und, wenn das Bedürfnis besteht, den Nah- und Fern-Verkehr zu trennen, so hätte das früher auch schon der Fall sein müssen. Das Bedürfnis hat aber früher nicht bestanden, auch sind unsere Schnellzüge eigentlich keine richtigen Schnellzüge (sehr richtig), sie halten an viel zu viel Stationen. Den Nah- und Fern-Verkehr trennt man am besten dadurch, daß man die Schnellzüge nur an den Hauptstationen halten läßt. Was die finanzielle Seite der Frage angeht, so glaube ich nicht, daß die Ansicht der Regierungsvertreter zutrifft. Ich möchte darauf hinweisen, daß die Schnellzugszuschläge bewirkt haben, daß viele Leute, die früher zweiter Klasse fuhren jetzt dritter Klasse fahren. Ich behaupte, daß dadurch ein Einnahmeausfall entsteht, der ebenso stark ins Gewicht fällt, wie der durch Einführung der 4. Klasse entstehende. Das ist meine Ansicht. Es kann ja sein, daß ich mich über die Höhe des Ausfalls in etwas irre, so ganz viel wird es aber nicht sein.

Dann noch eins. Ich möchte jetzt die Gründe hervorheben, die gegen die Zuschläge sprechen. Das ist in erster Linie die Belastung, welche die Reform für uns Oldenburger mit sich bringt. In Preußen sind die Zuschläge erträglich, weil dort die einfachen Fahrkarten gegen früher erheblich ermäßigt sind. Man bezahlt nur den halben Preis des früheren Retourbilletts. Wir haben in Oldenburg keine Ermäßigung. Einmal haben wir den Wegfall der Monatskarten zu bedauern, sodann den Wegfall der kleinen Ermäßigung für Rückfahrkarten und schließlich sind für unsere Strecken erschwerend die sog. Umwegkarten. Man muß bei uns in vielen Fällen Züge, die über Hude führen, benutzen und kann nicht über Loy fahren und zwar kommt in Frage der Zug um 7 Uhr von Nordenham. Dieser Zug fährt über Hude und wir müssen diesen Umweg mit 50  $\text{J}$  mehr bezahlen. Außerdem wird die Fahrt ja verteuert durch die Fahrkartensteuer. Dann ist noch ein Grund vorhanden, der gegen die Aufrechterhaltung der Schnellzüge spricht, das ist die Erklärung des preußischen Eisenbahnministers, daß die Zuschläge in Zukunft nur für D-Züge erhoben werden sollen. Wenn wir mit Preußen einheitlich vorgehen wollen, dann müssen wir bei Weitererhebung der Zuschläge auch dahin kommen, daß wir D-Züge einrichten. Wohin werden wir aber dann wohl mit unseren Finanzen kommen? Mit einem Worte, ich glaube, daß allgemein das Interesse dafür vorhanden ist, und der Wunsch besteht, daß die Zuschläge für Schnellzüge möglichst eingeschränkt werden. Wirkliche Schnellzüge gibt es sehr wenige. Ich kann als solche nur den Zug 40, den Zug 109, den Zug 103 und die Badezüge bezeichnen. (Sehr richtig!)

**Präsident:** Herr Abg. Grape hat das Wort.

Abg. **Grape:** M. H.! Ich will nicht wiederholen,

was Herr Abg. Koch gesagt hat, aber ich bestätige es auch demgegenüber, was von Seiten der Eisenbahndirektion dagegen gesagt wurde. Durch den Umbau des Bahnhofes Delmenhorst wären erträgliche Zustände geschaffen, heißt es. Erträglich sind die Zustände nur dann, wenn kein Verkehr vorhanden ist, unerträglich sind sie jedoch abends an Sonntagen und namentlich auch dann, wenn Arbeiter aus Bremen zurückkommen. Man muß sich oftmals den Durchgang geradezu erkämpfen. Und namentlich ist dies für solche am schlimmsten, die mit Familie reisen. Bei Abgang der Abendzüge am Sonntag steht die ganze Halle voll. Ich möchte die Herren bitten, sich das einmal anzusehen und sie werden dann nicht mehr sagen, das sind erträgliche Zustände.

Ein anderer Uebelstand ist der, daß die Züge, die von Wildeshausen einlaufen, bald ganz draußen und bald in der Halle halten und zwar die Züge, die durchfahren nach Bremen. Der Zug, der um 9 Uhr abends einläuft, hält unmittelbar neben dem Oldenburger Zug in der Halle, kommt er aber später, dann bleibt er weit draußen, und die Fremden suchen manchmal den Zug; es ist vorgekommen, das gefragt wurde: Wo hält denn unser Zug?

Ich wollte noch einiges sagen zum Grunderwerbe und schnellen Bauen; langsam bauen, darf ich es wohl nicht nennen, wenn die Rampe, bei der im vorigen Sommer mit dem Bau begonnen wurde, noch genau so liegt, wie sie damals verlassen ist. (Heiterkeit.) Vor Monaten sind einige Erdarbeiten gemacht. Die Pläne müssen damals doch festgestellt gewesen sein, und die Verzögerung kann nicht daran liegen, daß die nötigen Arbeitskräfte nicht vorhanden sind. Der Grund und Boden war auch erworben. Der Bau liegt noch heute so, wie er vor Monaten verlassen ist. Das ruft allgemeine Verwunderung hervor.

Die zweite Hauptsache ist der Grunderwerb. Da hat die Staatsregierung tatsächlich gesündigt, daß sie nicht rechtzeitig Grund erworben hat. Man konnte voraussehen, als große Fabriken in unmittelbarer Nähe des Bahndammes entstanden, daß sich hier ein Verkehr entwickeln werde, der große Anlagen erforderlich machen würde. Und da lag ein großes Grundstück, auf dem jetzt die Schlüsselmarke steht und daneben lagen andere Grundstücke, die unbebaut waren und damals zu mäßigen Preisen zu haben waren. Damals hat die Eisenbahndirektion die gute Gelegenheit unbenuzt hingehen lassen. Die Herren, die jetzt die Leitung haben, sind ja nicht verantwortlich. Voraussicht war damals bei den leitenden Personen nicht vorhanden, und die Voraussicht scheint auch heute noch nicht viel weiter zu gehen als damals. Man hat vor ein paar Jahren ein Grundstück gekauft für den Rangierbahnhof, dies ist aber klein. Im vorigen Sommer schwebte ein Projekt, unmittelbar hinter den Gründen der Eisenbahn eine große Fabrikanlage zu machen. Dann hätte die Eisenbahndirektion wieder festgefessen. Wohin dann? Hinaus nach Dwoberg? Da ist auch alles in der Nähe der Bahn bebaut. Ich glaube, wenn in Delmenhorst die richtige Sparsamkeit, die vom Herrn Finanzminister empfohlen wird, geübt werden soll, muß man bei Zeiten kaufen und darf nicht lange warten. Die richtige Sparsamkeit besteht darin, daß man Geld richtig anwendet, und wenn man noch länger zögert, dann wird man in absehbarer Zeit große Summen auf-



wenden müssen, wo man heute noch einigermaßen preiswert kaufen kann. Ich möchte dringend empfehlen, daß die Lage in Delmenhorst gründlich geprüft wird, damit hier Abhilfe geschaffen wird, was durchaus nötig ist. Die Uebelstände, die Herr Abg. Koch gerügt hat, werden am leichtesten beseitigt durch die Verlegung des Rangierbahnhofes aus Delmenhorst. Ebenso wie in Oldenburg ist in Delmenhorst Abhilfe erforderlich, wenn hier nicht noch notwendiger, weil ja die beiden Eisenbahnübergänge in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs durch das Rangieren sehr häufig gesperrt sind.

**Präsident:** Herr Minister Ruhstrat I hat das Wort.

**Minister Ruhstrat I:** M. H.! Ein paar Worte. Wenn Herr Abg. Grape nochmals hingewiesen hat, daß es dringend wünschenswert wird, im Interesse der Sparsamkeit dort Grundstücke anzukaufen, wo solche in Zukunft notwendig würden und wo solche zurzeit gerade zu haben sind, so bin ich damit einverstanden. M. H.! Wir haben jetzt sehr erhebliche Beträge im Voranschlage eingestellt, und in diesem Jahre sind verschiedene Summen wieder nötig.

Was die anderen Bemerkungen anbelangt, daß an den Sonntagen ein solch großer Verkehr und ein solches Gedränge in Delmenhorst herrscht, daß man mit Gewalt durchbrechen muß, das will ich gern glauben. Wenn Sie aber nach Bremen gehen, so finden Sie es dort auch so, und auch anderwärts. Wenn wir wollen, daß der Sonntagsverkehr sich so bequem abwickeln soll, wie der Alltagsverkehr, dann können wir noch viele Millionen für unsere Bahnhöfe ausgeben.

**Präsident:** Herr Abg. Koch hat das Wort.

**Abg. Koch:** Die von Herrn Abg. Müller gemachten Ausführungen über Schnellzugszuschläge kann ich nur unterstützen. Wir nennen eine Reihe von Zügen Schnellzüge, bei denen man in Preußen garnicht an diese Bezeichnung denken würde. Ich möchte die Staatsregierung dringend bitten, nach dieser Richtung hin Wandel eintreten zu lassen.

Ich komme nun auf die Entgegnungen, die der Herr Regierungskommissar gegenüber meinen vorherigen Ausführungen gemacht hat, zurück. Er hat eine Bemerkung über das Wort Stadtdelmenburger gemacht. Es handelt sich nicht darum, ob der Betreffende in Oldenburg geboren ist, sondern ob er mit Oldenburg, seinem Wohnort und dem Mittelpunkt seiner Interessen verwachsen ist. Tatsächlich ist es bei uns so, daß Oldenburgische Beamte sich ganz naturgemäß für die Stadt Oldenburg in erster Linie interessieren, und daß das Interesse, das nach außeroldenburgischen Verhältnissen gerichtet ist, das ein ganz geringes ist. Ich möchte das mit einem Götthewort bezeichnen: An Oldenburg hängt, nach Oldenburg drängt doch alles, ach uns Armen. (Heiterkeit.) Der Herr Regierungsvertreter hat dann weiterhin die Verhältnisse an der Stedingingerstraße auch seinerseits für reformbedürftig hingestellt. Er hat aber gesagt, er glaube, es wäre wohl noch möglich, daß dort auch ohne Abänderung der Anlagen noch mehr dem Publikum entgegengekommen würde. Das ist ja einfach unmöglich, denn wenn der Verkehr so groß ist, daß schon jetzt von 15 Stunden über 7 Stunden die Barriere geschlossen ist,

so kann das Bahnpersonal nicht anders verfahren. Ich weiß ja aus einer Besichtigung mit dem Eisenbahndirektor und dem Eisenbahnausschusse, daß das Personal Anweisung hat, häufig die Züge auseinander zu reißen und mitunter mal den Verkehr hindurch zu lassen. M. H.! Wenn das tatsächlich befolgt wird, so würde das Rangieren noch länger dauern. Ich möchte übrigens bemerken, daß die Beleuchtung beim Rangieren überaus mangelhaft ist.

Es ist gesagt, die Radfahrer könnten mit ihren Rädern durch den Tunnel gehen. In der Stedingingerstraße ist dieser Tunnel ja die reine Kellertreppe und einem Radfahrer zuzumuten, diese häßliche Treppe hinunterzugehen, das geht nicht an. Es handelt sich hier um eine überaus primitive Unterführung und der Schmutz in dieser Unterführung und die Beleuchtung, es brennen offene Gasfunzeln, die verlockt auch nicht gerade, den Weg in die Unterwelt anzutreten. (Heiterkeit.)

Dann komme ich auf die großen Fragen zurück. Der Herr Regierungsvertreter hat gesagt, es sei nicht immer möglich, dasjenige Land zu kaufen, das vielleicht an sich geeignet sei für Eisenbahnzwecke, denn man wisse nicht, wie der Verkehr sich gestalte, und welches Land man brauchen könne. Um so unverantwortlicher ist es dann tatsächlich, wenn keine Pläne aufgestellt sind. Wenn wir heute Pläne hätten, dann hätten wir vor ein oder zwei Jahren genau wissen können, welches Land wollen wir kaufen. Der Herr Regierungsvertreter hat weiterhin etwas nicht ganz klar, meines Erachtens nur andeutungsweise gesagt, nämlich daß solche Pläne schon bestünden, daß er sie aber nicht verraten wolle. Bei den neuerlich mit der Eisenbahndirektion stattgehabten Verhandlungen über die Bahn Harpstedt—Delmenhorst habe ich keine Auskunft erhalten, die mir Klarheit verschaffte, in welcher Weise die Bahn in den Bahnhof Delmenhorst eingeführt werden soll. Wenn der Herr Regierungsvertreter bei dieser Gelegenheit etwa vorhandene Pläne nicht mitgeteilt hat, so würde ich das Verhalten des Herrn Regierungsvertreters für unverantwortlich gehalten haben, denn wir können Anspruch darauf erheben, daß uns dasjenige mitgeteilt wird, was in dieser Beziehung geplant wird. Also ich kann den Herrn Regierungsvertreter nur nochmals fragen, ob solche Pläne bestehen und kann ihn ersuchen, uns diese Pläne mitzuteilen, damit wir bei den neuen Bahnen möglichst wissen, wie wir uns zu verhalten haben und nicht im Dunkeln tappen.

Der Herr Regierungsvertreter hat gesagt, er würde gern Anregungen entgegennehmen bei Ankauf von Grundstücken. Ich habe zweimal eine derartige Anregung an die Eisenbahndirektion gebracht und werde es nicht wieder tun. Einmal handelte es sich um Gründe bei der Düpe. Damals ist eine kurze Antwort ergangen, daß keine Mittel vorhanden wären oder ähnliches. Das andere Mal handelte es sich um das Grundstück unserer Gasanstalt. Damals hieß es, daß das Grundstück nicht gelegen sei. Ich glaube, darüber denkt man jetzt anders. Inzwischen hat aber die Stadt das Gasanstaltsgrundstück mit kostspieligen Anlagen bebaut und jetzt wird ein Ankauf aussichtslos sein. Ich werde solche Anregungen nicht wieder machen und ich glaube, daß die Eisenbahndirektion sich ihrerseits, sobald als möglich, darnach umsehen muß, ge-

eignetes Land zu erhalten. Der Herr Regierungsvertreter hat die Schuld bis zu einem gewissen Grade dem mangelnden Dispositionsfonds zugeschoben. Ich glaube, daß die Mittel nicht verweigert worden wären, wenn sie hier beantragt wären. Die Eisenbahndirektion hat gesündigt, in dem sie Land, das ausgereicht hätte, um einen Bahnhof für eine Großstadt zu bauen, vor etwa 20 Jahren, für einen Spottpreis verkauft hat. Das ist nicht Schuld der heutigen Verwaltung, aber die heutige Verwaltung sollte aus den damaligen Vorkommnissen eine Lehre ziehen. M. H.! Erwägungen sind heute zugesagt worden. Es ist aber auch bereits früher seitens des Herrn Finanzministers ein Neubau des Bahnhofes Delmenhorst nach einigen Jahren zugesagt worden, das ist 5 Jahre her. Ich darf erwarten, daß die Erwägungen bald zum Abschluß gelangen, und daß wir bald in diejenigen Zustände gelangen, die wir verlangen können.

**Präsident:** Herr Eisenbahndirektionspräsident Graepel hat das Wort.

Eisenbahndirektionspräsident **Graepel:** Das Wesentlichste in den Ausführungen des Herrn Abg. Koch ist für mich, daß er wieder den Vorwurf macht, die Regierung trete nicht mit festen Plänen hervor. Er hat dafür gar keine Unterlagen. Speziell kann er nicht sich beziehen auf die Verhandlung, die die Stadt Delmenhorst und sonstige Interessenten mit der Eisenbahnverwaltung über Einführung der Bahn von Harpstedt hatte. Er hat die Antworten bekommen, wie die Einführung nach unserer Meinung ausgeführt werden könne und wie nicht. Ueber die Bahnhofserweiterungen, die geplant werden, ist nicht gesprochen. Trotzdem hat er gesagt, es wäre unverantwortlich, daß keine Pläne beständen. Diese Kritik muß nach meiner Meinung entschieden zurückgewiesen werden.

Wenn ferner behauptet wird, daß jederzeit Mittel zu erlangen gewesen wären, so ist nach meiner Meinung weder der Herr Abg. Koch noch der Regierungsvertreter in der Lage, zu sagen, was frühere Landtage getan haben würden. Ich behaupte, daß irgendwelche Kritik nicht darauf begründet werden kann, daß derartige Mittel zu erlangen gewesen wären.

**Präsident:** Herr Abg. Hollmann hat das Wort.

Abg. **Hollmann:** Ich möchte nicht unterlassen, auf die mangelhafte Heizung der Personenwagen auf den Nebenbahnen hinzuweisen. Es ist hier wiederholt Klage darüber geführt, aber die Verhältnisse liegen noch tatsächlich genau wie früher. Ich habe Gelegenheit gehabt, während der Zeit, in der es kalt war, die Züge zu benutzen. Wenn die Temperatur in der Nähe der Defen eine normale war, so war sie in den übrigen Abteilen so niedrig, daß es nicht zum Aushalten war. Und umgekehrt, wenn in den übrigen Abteilen die Temperatur eine normale war, so war es in der Nähe der Defen nicht auszuhalten. Ich möchte die Eisenbahndirektion bitten, in betreff der Heizung der Personenwagen auf den Nebenbahnen etwas mehr Entgegenkommen zu zeigen.

**Präsident:** Herr Abg. tom Dieck hat das Wort.

Abg. **tom Dieck:** M. H.! Noch wenige Worte. Es ist von Herrn Abg. Koch, wie auch sonst, erwähnt worden,

wie berechtigt die Kritik durchweg sei. Ich möchte doch den Eisenbahnausschuß dafür in Schutz nehmen, daß wir im Eisenbahnausschuß nicht jederzeit auch ganz gründlich und meines Erachtens richtig kritisiert haben. Eine ganze Reihe von Klagen haben wir im Eisenbahnausschuße schon besprochen. Von all den Klagen wird sicher auch der Bahnhof Oldenburg betroffen, auf die ich aber nicht eingehen will, da wir Gelegenheit haben werden, diese bei dem Umbauprojekt des Oldenburger Bahnhofes zu behandeln. Eins möchte ich noch erwähnen. Man hat von einer Ueberlastung der Beamten gesprochen. Wir werden zu prüfen haben, ob nicht eine andere Organisation zu treffen ist, und nicht alles durch die Hand eines einzelnen Dezernenten geht.

**Präsident:** Herr Abg. Schulz hat das Wort.

Abg. **Schulz:** Nachdem wir etwa 1 1/2 Stunde lokale Schmerzen gehört haben, wird es die Regierung wohl als eine gewisse Erlösung empfinden, allgemeine Kritiken anzuhören. Dabei möchte ich betonen, daß ich das von den Herren Abg. Koch und Grape Vorgetragene in den wesentlichsten Teilen als durchaus berechtigt unterschreiben muß, auf Grund meiner Kenntnisse der örtlichen Dinge. Es ist dies nichts neues. Es ist das, was sie vorgetragen haben, bei früheren Gelegenheiten wiederholt in demselben, noch schärferem Maße von unserer Seite gesagt. Aber leider hat die Eisenbahnverwaltung noch nicht Gelegenheit gefunden, den berechtigten Kritiken Abhilfe zu verschaffen. Es sind in Delmenhorst Zustände, die einfach unhaltbar sind. Und darüber kann die Kritik nicht scharf genug sein.

Auch bezüglich des von Herrn Abg. Lanje Vorgetragenen, die Bahn Dohlt betreffend, habe ich dieselbe Beobachtungen gemacht wie Herr Abg. Lanje. Es ist schmerzhaft der Aufenthalt auf dieser sibirischen Station, die keinerlei Annehmlichkeiten bietet. (Heiterkeit!) Aber die Strecke ist doch damals eingerichtet, um den Weg abzukürzen zwischen Wilhelmshaven und Leer. Es ist das Fahrgeld 1 M. billiger als von Wilhelmshaven über Oldenburg nach Leer. Wenn nun beispielsweise der Abendzug von Leer keine Verspätung hat, was aber fast alltäglich der Fall ist, kommt man um Mitternacht in Wilhelmshaven an. Man muß von 9 Uhr bis 11 Uhr in Dohlt sitzen. Das entspricht nicht den modernen Anforderungen an den Verkehr. Der Grund meiner Anfrage entspringt aber anderen Gesichtspunkten. Damals als die 4. Klasse eingerichtet wurde, wurde diese Maßnahme nicht als Verkehrsverschlechterung angesehen und gesagt, daß die Maßnahme begründet sei, da der Durchgangsverkehr die Einführung der 4. Wagenklasse notwendig mache. Wenn dem so ist, dann ist nicht zu begreifen, daß heute noch gerade Personenzüge, die den Durchgangsverkehr Berlin-Hannover betreffen, nicht mit der 4. Klasse versehen sind. Ich bin vorigen Monat von Berlin gekommen und stand in Bremen am Schalter, um mir ein Billet nach Wilhelmshaven zu lösen. Da stand da auch ein anderer Fahrgast und verlangte ein Billet 4. Klasse. Die Billeteuse erwiderte — es wird der Billeteuse ja wohl kein nachträglicher Schaden entstehen — „Wissen Sie denn nicht, daß wir in Oldenburg sind?“ Tatsächlich fuhr mit dem Zuge keine 4. Klasse. Das sieht ganz nach fiskalischen Motiven



aus, als ob die Leute gezwungen wären, die 3. Klasse zu benutzen. Wenn die 4. Klasse eingeführt ist aus Rücksicht auf den Durchgangsverkehr, dann ist es wünschenswert, daß bei diesen Zügen die 4. Klasse eingeführt wird. In Mitte des vorigen Monats war sie nicht eingeführt. Was nun die Strecke Wilhelmshaven—Leer angeht, beispielsweise den Zug 9.55 Uhr morgens ab Wilhelmshaven, habe ich folgendes beobachtet: bis Ellenferdamm fährt man dritter Güte, bis Scholt vierter und dann wieder dritter, wenn man den Anschluß Oldenburg—Leer erreicht hat. Wenn man die 4. Klasse eingerichtet hat, sollte auch eine 4. Klasse vorhanden sein. Die Züge halten auf allen Stationen. Es sind ganz gewöhnliche Personenzüge. Ich möchte bitten, daß man, da man nun einmal die Einrichtung der 4. Klasse getroffen hat, dem allgemeinen Bedürfnisse entgegenkommt und daß vor allen Dingen Enttäuschungen nicht verursacht werden. Ich habe vielfach unter dem Publikum Enttäuschungen bemerkt. Es ist auf Anraten des Eisenbahnrats die 4. Klasse schon erweitert eingeführt, aber in einer Reihe von Durchgangszügen fehlt sie noch.

**Präsident:** Herr Abg. Koch hat das Wort, zum dritten Male mit Genehmigung des Landtages.

**Abg. Koch:** Nur noch einige Worte. Der Herr Regierungsvertreter hat gesagt, daß sich aus den Verhandlungen über den Bahnbau Delmenhorst-Harpstedt nicht habe entnehmen lassen, ob Pläne beständen oder nicht. Ich bleibe demgegenüber ausdrücklich dabei, daß nach den damaligen Ausführungen solche Pläne nicht bestehen. Ich wäre auf die Verhandlungen nicht näher eingegangen, wenn der Herr Regierungsvertreter mich nicht dazu provoziert hätte. So hat der Baurat Schmidt ausdrücklich gesagt, eine Einführung der Bahn Delmenhorst-Harpstedt auf die Südseite des Bahnhofes Delmenhorst führe schon deswegen zu besonderen Bedenken, weil, wenn der Neubau der Bahnhofsanlage in Frage käme, vielleicht auch in Frage käme, die ganzen Geleise in Delmenhorst hoch zu legen und weil dann die Bahn Harpstedt nicht über den Uebergang an der Stedingerstraße mit hinübergebracht werden könne. Wir waren nachher, die sämtlichen dort anwesenden Herren, der Ansicht, daß bei der Eisenbahnverwaltung an dem betreffenden Tage völlige Unklarheit über die Verhältnisse des Bahnhofes Delmenhorst beständen. Wenn diese Unklarheit nicht vorhanden gewesen ist, dann ist nach außen eine Unklarheit hervorgetreten und es bleibt der Vorwurf bestehen, daß die Eisenbahndirektion bei diesen Verhandlungen uns nicht den richtigen Weg gewiesen hat.

Der Herr Regierungsvertreter hat weiterhin die Schuld dafür, daß kein Land angekauft sei, insofern auf den Landtag abgeschoben, als dieser Mittel doch nicht bewilligt haben würde, wenn sie beantragt worden seien. Es ist richtig, daß weder der Herr Regierungsvertreter, noch ich wissen, ob der Landtag die Mittel bewilligt haben würden. Hätte aber die Regierung die Vorlage gemacht und hätte der Landtag etwa wirklich die Vorlage abgelehnt, dann hätte der Landtag die Schuld gehabt. Da sie die Vorlage nicht gemacht hat, wird sie durch den Vorwand, der Landtag hätte die Mittel doch nicht bewilligt, nicht geschützt. Ebenso verhält es sich damit, daß der Verzögerung der Aufstellung

der Pläne durch den Mangel an Beamten verursacht sein soll. Auch das kann ich als Entschuldigung nicht anerkennen. Wenn das der Grund ist, so hätte die Regierung die Vorlage auf Vermehren der Beamtenstellen, auf die der Regierungsvertreter hingewiesen hat, schon längst vorlegen können. Dann wäre es Sache des Landtages gewesen, die Vorlage zu bewilligen oder die Schuld auf sich zu nehmen.

**Präsident:** Herr Abg. Müller hat das Wort.

**Abg. Müller:** M. H.! Ich möchte mit einigen Worten auf die Ausführungen des Herrn Abg. Schulz zurückkommen. Wir haben im Ausschusse über diese Frage eingehend verhandelt. Wir haben uns überzeugt, daß es vorläufig nicht möglich ist, sämtliche Züge mit 4. Klasse zu versehen. Wenn Herr Abg. Schulz sich den Bericht zum Eisenbahnbaufonds anseht, wird er finden, daß wir darauf gedrängt haben, mehr Wagen 4. Klasse einzurichten und daß es noch nicht geht, alle dafür in Betracht kommenden Züge mit solchen Wagen zu versehen.

**Präsident:** Herr Eisenbahndirektionspräsident Graepel hat das Wort.

**Eisenbahndirektionspräsident Graepel:** Die neuesten Ausführungen des Herrn Abg. Koch geben mir nur zu der Bemerkung Veranlassung, daß die Stadt Delmenhorst in den Verhandlungen von der Eisenbahndirektion eine klare Auskunft bekommen hat und daß sie mehr nicht zu beanspruchen hat. Das zweite ist, daß er gesagt hat, ich hätte die Schuld auf den früheren Landtag geschoben. Wer meine Ausführungen gehört hat, wird mir bestätigen, daß ich das nicht getan habe.

Sodann ganz kurz zu der Bemerkung des Herrn Abg. Graepel. Der Grund, daß der Bau der Rampe nicht fortgesetzt ist, ist der, daß wir abhängig sind von den Lieferungen und daß die Lieferung in diesem Falle nicht so rasch, wie wir annahmen, erfolgte. Es handelt sich um die Lieferung des Stellwerks, das die nötige Sicherheit für den Anschluß der Geleise geben mußte. Es wäre nur möglich gewesen, mit provisorischen Einrichtungen die Rampe anzuschließen. Dies hielten wir nicht für angängig und deshalb ist der Aufschub erfolgt. Hieran möchte ich die Bemerkung knüpfen, daß man nicht immer in der Lage ist, als Außenstehender vollständig die Verhältnisse zu übersehen, und deshalb vielleicht manches harte Urteil nicht begründet ist.

Herr Abg. Schulz hat noch Bemerkungen über die 4. Klasse gemacht, die nach meiner Meinung von unrichtigen Gesichtspunkten ausgehen. Er sagt, die Einführung der 4. Klasse wäre begründet worden mit Rücksicht auf den Durchgangsverkehr. Wir werden dies wohl so zu verstehen haben, daß wir das Bedürfnis anerkannt hätten, für den Durchgangsverkehr die 4. Klasse zu schaffen. Das ist nicht gesagt worden, denn das trifft durchaus nicht zu. Die 4. Klasse ist eingeführt worden, weil das das Ergebnis der Verhandlungen der Regierungen war. Und wenn die oldenburgische Verwaltung auch aus finanziellen Gründen erhebliche Bedenken hatte, so ist sie doch mit Rücksicht auf die Gleichmäßigkeit und darauf, daß den unbemittelten Klassen dadurch eine große Verbilligung des Reisens zuteil wurde, eingeführt worden. Wenn nun daraus die Konsequenz gezogen wird, daß jeder Zug mit der 4. Klasse ausgerüstet

werden müßte, so ist das nach meiner Meinung nicht begründet. Denn wenn man die Möglichkeit, für 2 Pf. das Kilometer zu reisen schaffen will, so braucht man sie nicht zu schaffen bei jedem Zuge. Die Einrichtung bei jedem Zuge hat eine ganze Reihe von Bedenken, sowohl was das Vorhandensein des Fahrmaterials anbelangt, als besonders auch, weil die Züge zu schwer werden. Es ist schon gesagt worden, daß die 4. Klasse neuerdings auf einen weite- ren Zug ausgedehnt sei. Ich bitte, daraus die Überzeugung zu entnehmen, daß, soweit es aus finanziellen und betrieb- lichen Gründen möglich ist, die Regierung den Wünschen entgegen kommt. Schlechthin die Forderung aufzustellen, daß sie bei jedem Zuge eingeführt werden müsse, stößt auf große Bedenken, und kann deshalb unmöglich zugestanden werden.

**Präsident:** Herr Abg. Schulz hat das Wort.

**Abg. Schulz:** Dem Herrn Eisenbahndirektionspräsi- denten möchte ich erwidern: Wenn gerade aus dem Grunde die 4. Klasse eingerichtet worden ist, um den unbemittelten Klassen die Fahrt zu verbilligen, dann verfehlt eine solche „Reform“ so lange ihren Zweck, als sie nicht allgemein durchgeführt ist. Denn wenn gerade bei den Hauptzügen die 4. Klasse fehlt, haben die unbemittelten Klassen keine Gelegenheit, 4. Klasse zu fahren, sondern sind gezwungen, entweder den Aufenthalt ungebührlich zu verlängern und sich namentlich bei schlechtem Wetter in den Warteräumen aufzuhalten, oder sie sind gezwungen, die jetzt teurere 3. Klasse zu benutzen, um in derselben Zeit wie früher an dem Endziel anzukommen. Das sieht ja aus — ich will nicht sagen provozierend, dieser Ausdruck gilt ja bekanntlich als staatsgefährlich — als ob es darauf angelegt sei, die Reisenden 4. Klasse sollten 3. benutzen. Also wenn der hauptsächlichste Grund gewesen ist, den unbemittelten Klassen die Fahrt zu verbilligen, dann ist es erst recht erforderlich, daß man diese Reform auch allgemein durchführt. Ich erkenne sie heute noch nicht als eine Reform an. Abgesehen davon, daß man die Gesellschaft um eine weitere Klasse ver- mehrt hat, würde ich die Reform nur dann für richtig ge- halten haben, wenn die dritte Klasse verbilligt würde.

**Präsident:** Herr Eisenbahndirektionspräsident Graepel hat das Wort.

**Eisenbahndirektionspräsident Graepel:** Die Forderung, die Herr Abg. Schulz aufgestellt hat, daß die Hauptzüge mit der 4. Klasse ausgerüstet werden, ist erfüllt. Es ist Grundsatz gewesen, daß die drei Zugpaare, die wir ursprünglich auf unseren Strecken hatten — 2 um 8 bis 9 Uhr morgens, 2 um 2 bis 3 Uhr nachmittags und 2 um 9 bis 10 Uhr abends — mit 4. Klasse gefahren werden. Das sind noch immer unsere Hauptzüge. Wenn weiter behauptet ist, daß eine Verschlechterung eingetreten sei, indem die 3. Klasse verteuert sei, so ist das ein Irrtum, es sei denn, daß Herr Schulz die Fahrkartensteuer meint, denn nur um die Fahrkartensteuer ist die 3. Klasse teurer geworden.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung zu Ziffer 1, eröffne sie zu Ziffer 2—6, schließe die Beratung zu Titel I, eröffne sie zu Titel II, Ziffer 7—11. Herr Abg. Vanje hat das Wort.

**Abg. Vanje:** M. H.! Ich möchte die Anfrage an die Eisenbahndirektion richten, ob ihr bekannt ist, daß die Vieh- rampe in Westerstede den dort vorhandenen Bedürfnissen nicht mehr genügt. Der Verkehr hat sich so entwickelt, daß sogenannte fahrbare Rampen zu Hilfe genommen werden müssen. Dann beklagen sich die Viehhändler vor allen Dingen darüber, daß keine Buchten genügend vorhanden sind, welche ihnen gestatten, das Vieh zu sortieren. Ferner ist der Platz vor der Rampe noch nicht gepflastert. Es ent- steht dadurch soviel Dreck, daß die Wagen dort fast gar nicht verkehren können. Dies ist um so auffälliger, weil wir im Orte Westerstede sonst ungepflasterte Straßen über- haupt nicht kennen. Dann soll die Kopframpe da nicht besonders günstig, und die Auffahrt zu steil sein. Vielleicht läßt sich das auch noch ändern.

Ich darf nun nach meinen dritten Ausführungen wohl erwarten, eine Antwort vom Regierungstisch zu erhalten. Es ist mir nach meinen ersten und zweiten Ausführungen nicht möglich gewesen, eine Antwort zu bekommen.

**Präsident:** Herr Eisenbahndirektionspräsident Graepel hat das Wort.

**Eisenbahndirektionspräsident Graepel:** Vielleicht darf ich mit der letzten Frage anfangen. Es ist ohne weiteres den Westerstedern zuzugeben, daß ihre Verbindungen sich verschlechtert haben. Die frühere Schmalspurbahn war eine kleine Stichbahn, mit der man sich daran gewöhnt hatte, zu jedem Zuge nach Leer und nach Oldenburg anzuschließen und die man deshalb mit 10 Zügen in jeder Richtung aus- gestattet hatte. Das ist jetzt anders. Daß wir unsere Nebenbahnen nicht mit 10 Zügen nach jeder Richtung aus- stellen können, wird einer Begründung nicht bedürfen. Daraus ergibt sich die Verschlechterung der Anschlüsse, die anzuerkennen ist. Man kann mit den fünf Zügen nur entweder nach Leer oder nach Oldenburg anschließen, da die Züge der Hauptbahn nicht in Dohlt kreuzen können. Ob dem im Laufe der Zeit mit Motorwagen abgeholfen werden kann, muß sich zeigen. Mein lebhafter Wunsch ist, daß diesen Anträgen in dieser Weise entsprochen werden kann.

Die Bemängelung der Rampe in Westerstede ist der Regierung neu. Auch mir ist in meiner Stellung als Eisenbahndirektor noch nicht bekannt gewesen, daß in dieser Beziehung Mängel bestehen. Soweit ihnen abgeholfen werden kann durch gelegentliche Benutzung fahrbarer Rampen, muß dies genügen, da nicht anerkannt werden kann, daß dies etwas Unzulässiges ist. Denn wir müssen auf einer ganzen Reihe von Stationen auf fahrbare Rampen verweisen. Immerhin wird die Anregung geprüft werden, und sollten sich Unvollständigkeiten ergeben, so kann bei dem nächstjährigen Etat Abhilfe geschaffen werden.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt. Ich eröffne die Beratung zu Ziffer 12, 13, 14, schließe sie zu Titel II, eröffne sie zu Titel III, Ziffer 15—21. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung zu Titel III, eröffne sie zu Titel IV, Ziffer 22, 23. Herr Abg. Wessels als Berichterstatter hat das Wort.

**Berichterstatter Abg. Wessels:** M. H.! Auf Seite 382 des Berichts befindet sich eine Uebersicht über die





Einnahmen und Ausgaben zu den Positionen 23 und 115. Der Ausschuß hat die umfangreiche Beschaffung von Güterwagen in den letzten Jahren veranlaßt, diese Uebersicht aufzunehmen. Danach waren i. J. 1902 1410 Güterwagen vorhanden, dagegen i. J. 1907 einschließlich derjenigen, für welche die Beträge bewilligt waren, 2523. Die Zahl war also in 5 bis 6 Jahren fast um das Doppelte gestiegen. Die Güterwagen des oldenburgischen Wagenparks haben nun nach dem Jahresbericht der Eisenbahnverwaltung i. J. 1906 im ganzen eine Leistung von 70 $\frac{1}{2}$  Millionen Achskilometer aufzuweisen. Davon sind gefahren auf fremden Bahnen und Neubautrecken 52 $\frac{1}{2}$  Millionen, demnach auf oldenburgischen Strecken 18 Millionen Achskilometer. Fremde Gepäck- und Güterwagen haben auf oldenburgischen Strecken 62 Millionen Achskilometer zurückgelegt.

M. G.! Wenn die Verkehrsentwicklung auch in den nächsten Jahren so zunimmt, werden wir auch in Zukunft an die weitere Beschaffung von Güterwagen denken müssen. Für 1908 ist ja der Betrag für die Beschaffung von 165 Wagen beim Eisenbahnbaufonds in Ausgabe gestellt.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung zu Titel IV, eröffne sie zu Titel V Ziffer 24, 25, schließe die Beratung, eröffne sie zu Titel VI Ziffer 26—31. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung auch hier. Wir kommen nunmehr zur Abstimmung, und bitte ich die Herren, die den Antrag 3, der vorhin verlesen ist, annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Damit wäre der Titel „Einnahme“ erledigt. Es kommen die Ausgaben. Antrag 4:

Der Landtag wolle unter Ausgaben Abt. I (Persönliche Ausgaben)

zu Titel I 45 bis 64 . . .	M.	1746 000
Titel Ia . . .	M.	12 000
Titel II 65 und 66 . . .	M.	2046 000
Titel III 67 bis 72 . . .	M.	560 000
Titel IV 73 bis 82 . . .	M.	342 000

genehmigen.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag 4 und zum Titel I der Ausgaben Ziffer 45 — Buchposition ist es richtiger — 46 bis 64. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung zum Titel I, eröffne sie zum Titel Ia. Das Wort zum Titel Ia wird nicht verlangt. Ich eröffne die Beratung zum Titel II, richtiger Buchposition 65, 66. Herr Abg. Heitmann hat das Wort.

Abg. **Heitmann:** Wie aus dem Bericht zu ersehen ist, werden wir uns gelegentlich der Petition der Fachgruppe der Lokomotivführer noch weiter mit den Lohn- und Arbeitsverhältnissen zu beschäftigen haben. Ich habe deshalb davon Abstand genommen, hier besondere Wünsche zur Sprache zu bringen. Aber bei der Position 66 kann ich doch nicht unterlassen, einen schon wiederholt erörterten Wunsch zur Sprache zu bringen, nämlich, die Arbeitslöhne der Streckenarbeiter doch in Bezug auf Sommer- und Winterlohn endlich gleichzustellen. Ich glaube, gerade unsere heutigen Leuungsverhältnisse machen es notwendig, daß den Streckenarbeitern die Lohnverhältnisse aufgebeßert werden, und

diesen Wunsch will ich bei dieser Gelegenheit besonders hervorheben. Im übrigen behalte ich mir weitere Wünsche vor bei der Beratung der schon von mir eingangs erwähnten Petition.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung, eröffne sie zum Titel III, zu Buchposition 67—72, schließe die Beratung, eröffne sie zu Titel IV Position 73—82, schließe die Beratung auch hier. Wir stimmen ab, da das Wort nicht weiter verlangt ist. Der Herr Berichterstatter verzichtet auch hier. Ich bitte die Herren, die den Antrag 4, der verlesen ist, annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Folgt Antrag 5:

Der Landtag wolle zu Titel V Position 83 bis 86 1435 000 M., zu Titel VI Position 87 bis 93 2110 000 M. genehmigen.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag und zu Position 83—86. Das Wort wird nicht verlangt. Ich schließe die Beratung zu diesem Titel, eröffne sie zu Titel VI und Position 87. Das Wort ist nicht verlangt. Es folgt jetzt die Position 88. Die hat die Unterabteilungen Ziffer 1 bis 36. Ich nehme an, daß der Landtag es nicht verlangt, daß ich die einzelnen Nummern zu Position 88, die in der Begründung stehen, einzeln durchnehme, weil Anträge zu den einzelnen Nummern nicht gestellt sind. Also ich eröffne die Beratung zu Position 88. Herr Abg. Wilken hat das Wort.

Abg. **Wilken:** Zu Nr. 23 in der besonderen Begründung sind 1800 M. eingestellt für einen kleinen Umbau des Bahnhofsvorgartens. In der Begründung ist näher ausgeführt, wie die Abänderung gedacht worden ist. Nach meinem Dafürhalten ist der Plan so nicht praktisch. Die Wohnung des Stationsvorstehers ist sehr ungesund gelegen. Sie liegt an der Nordseite und hat durchaus keine Sonne. Man sollte dafür sorgen, daß auch dieser Stationsbeamte eine besser gelegene Wohnung bekäme. Dies würde sehr möglich sein, wenn ein Umbau vorgenommen würde, ähnlich wie in Dangastermoor, daß vorn an der Südseite gleichzeitig Bahnsteigseite, ein kleiner Aufbau, Querbau oder Vorbau gemacht würde. Dann würde der Stationsbeamte in den oberen Räumen sonnige Schlafräume bekommen können und unten würden die Wohnräume des Beamten zu Diensträumen benutzt werden können. Ich möchte die Staatsregierung ersuchen, den Plan noch einmal zu prüfen, bevor sie an die Ausführung des Umbaus herangeht.

**Präsident:** Das Wort wird nicht weiter verlangt zu Pos. 88. Ich eröffne die Beratung zu Pos. 89—93. Auch 93 enthält verschiedene Unterpositionen, und zwar Ziffer 1—18. Das Wort ist zu Pos. 93 auch nicht verlangt. Ich schließe die Beratung zu diesem Titel. Wir kommen zur Abstimmung, und bitte ich nunmehr die Herren, die Antrag 5, den ich vorhin verlesen habe, annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Antrag 6:

Der Landtag wolle zu Titel VII Pos. 94 bis 100 1106 000 M., zu Titel VIII Pos. 101 bis 113 1674 000 M. bewilligen.

Ich eröffne die Beratung zu dem Antrag und zur Position 94 Titel VII, Pos. 95—100, schließe die Beratung, eröffne sie zu Titel VIII Pos. 101—113. Da das Wort nicht verlangt ist, auch der Herr Berichterstatter verzichtet, schließe ich die Beratung. Wir kommen zur Abstimmung, und bitte ich die Herren, die den Antrag 6 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Antrag 7:

Der Landtag wolle zu Titel IX Pos. 114 und 115 863000 *M* bewilligen.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag und zum Artikel IX Pos. 114 und 115. Da das Wort nicht verlangt ist, schließe ich die Beratung. Wir stimmen ab, und bitte ich die Herren, die den Antrag 7 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Antrag 8:

Der Landtag wolle zu Titel X Pos. 116—121 a 143 000 *M* genehmigen.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag, zu Titel X Pos. 116—121 a. Das Wort wird nicht verlangt. Ich schließe die Beratung. Wir stimmen ab, und bitte ich die Herren, die den Antrag 8 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Antrag 9:

Der Landtag wolle zu Titel XI Pos. 122 bis 124 3 363 000 *M* bewilligen.

Ich eröffne die Beratung zum Titel XI Pos. 122 bis 124. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung. Wir stimmen ab, und bitte ich die Herren, die den Antrag 9 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Antrag 10:

Der Landtag wolle die Anmerkung in der vorgeschlagenen Fassung, aber mit der Abänderung genehmigen, daß statt „Vorschufkonto“ „Zwischenkonto“ gesetzt wird.

Ich glaube, Herr Berichterstatter, es sind hier Schreibfehler im Bericht. Es muß in dem Antrag heißen:

Der Landtag wolle die Anmerkungen in der vorgeschlagenen Fassung, aber mit der Abänderung genehmigen, daß unter Ziffer 3 statt „Vorschufkonto“ „Zwischenkonto“ gesetzt wird.

(Zustimmung des Berichterstatters.) Ich bitte, den Antrag so zu fassen. Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag 10 und zu den Anmerkungen 1 bis 3. Das Wort wird nicht verlangt. Ich schließe die Beratung und bitte die Herren, die den Antrag 10, wie ich ihn verlesen habe, annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Damit ist dieser Gegenstand der Tagesordnung erledigt.

Es folgt nunmehr der 4. Gegenstand der Tagesordnung:

**Bericht des Eisenbahnausschusses über die Vorlage der Staatsregierung wegen**

**a. der Nachweisung über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds für das Jahr 1906,**

**b. einer vorläufigen Nachweisung über denselben Fonds für das Jahr 1907,**

**c. des Voranschlags des Eisenbahnbaufonds für das Jahr 1908. — Anlage 41.**

Der Ausschuß beantragt im Antrag 1 zu Ziffer 1, also zu den schlüssigen Nachweisungen:

Der Landtag wolle die Nachweisungen über den Eisenbahnbaufonds für das Jahr 1906 zur Kenntnis nehmen und den zu §§ 9 und 15 nachgewiesenen Ueberschreitungen seine Zustimmung erteilen.

Ich glaube, es ist auch hier richtig, daß wir die allgemeine Besprechung vertagen bis Antrag 3. Ich eröffne die Beratung zu Antrag 1 und zu Ziffer 1 der Vorlage. Das Wort wird nicht verlangt. Ich schließe die Beratung. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Wir stimmen ab, und bitte ich die Herren, die den Antrag 1 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag 1 ist angenommen.

Es folgt der Antrag 2 zu Ziffer 2 der Vorlage:

Der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß die vorläufigen Nachweisungen über die Einnahmen und Ausgaben des Eisenbahnbaufonds fortan nicht mehr vorgelegt werden.

Herr Abg. Tanzen hat das Wort zu Antrag 2.

Abg. **Tanzen:** W. H.! Ich habe vor Weihnachten mir erlaubt, im Eisenbahnausschuß die Staatsregierung zu bitten, die Frage zu prüfen, ob in Nordenham nicht der Deichstrang geändert werden könne, weil der für den dortigen Ladeverkehr nicht mehr genügt. Sie sehen das aus dem Bericht. Es wird dort erwähnt, daß der Herr Regierungsvertreter darauf eingegangen sei und versprochen habe, die Angelegenheit zu prüfen und wenn tunlich dem Landtag nach seinem Zusammentritt Vorschläge zu machen. Ich habe damals schon im Eisenbahnausschuß hervorgehoben, daß diesem Uebelstand am wirksamsten abzuhelpen ist, wenn die alten Arbeiterwohnungen — der sogenannte lange Sammer — und eine Bahnmeisterwohnung weggebrochen werden und der gewonnene Platz für den Ladeverkehr benutzt wird. Es wird ohnehin nur eine Frage von kurzer Zeit sein, die Gebäude dort wegzunehmen, einmal weil sie haufällig sind und zweitens weil sie in die Umgebung nicht mehr hineinpassen. Ich möchte die Regierung um Auskunft bitten, wie weit die Prüfung gediehen ist und ob wir in diesem Landtag noch eine Vorlage zu erwarten haben.

**Präsident:** Herr Eisenbahndirektionspräsident Graepel hat das Wort.

Eisenbahndirektionspräsident **Graepel:** Der Anregung des Herrn Abg. Tanzen und im übrigen auch den eigenen Entschlüssen und Wahrnehmungen folgend hat sich die Verwaltung mit der Frage beschäftigt, die Ladeeinrichtungen in Nordenham zu verbessern und zu vervollkommen. Es ist eine Lösung gefunden worden, die auch der Herr Abg. wohl im Sinn hat, nämlich die parallel mit dem Bahngelände führende Müllerstraße als Ladestraße auszubauen und zu verwenden. Herr Tanzen hat damit noch die Anregung verbunden, das Bahnmeisterhaus und die Arbeiterwohnungen zu beseitigen. Das ist kein notwendiger Zusammenhang. Die Ladestraße läßt sich wohl denken, ohne daß die Gebäude beseitigt werden, und ist es immerhin doch bedenklich, Gebäude von einem tatsächlich erheblichen Wert



— wenn es sich auch, abgesehen von dem Bahnmeisterhaus, um ältere Gebäude handelt — zu beseitigen. Im übrigen liegt die Sache so, daß schon in den nächsten Tagen Verhandlungen mit der Ortsgemeinde Nordenham über die Einrichtungen stattfinden werden. Ob man sich mit der Ortsgemeinde einigt, steht noch dahin, weil die von ihr gestellten Ansprüche sehr weitgehend sind. Aber auch, wenn dies Projekt sich nicht als durchführbar erweisen sollte, wird sich eine andere Lösung finden. Ich glaube deshalb, wohl in Aussicht stellen zu dürfen, daß diese Erweiterung der Bahnanlagen bald erfolgen wird.

**Präsident:** Herr Abg. Tanzen hat das Wort.

**Abg. Tanzen:** Es ist erfreulich, daß die Angelegenheit so weit gediehen ist. Ich möchte aber doch die Staatsregierung bitten, die Beseitigung der Gebäude unter allen Umständen in Aussicht zu nehmen, weil es nur eine Frage von kurzer Zeit ist, daß sie überhaupt weg müssen und weil etwas wirklich Befriedigendes ohne diese Beseitigung nicht zu erreichen sein wird.

**Präsident:** Das Wort ist zum Antrag 2 nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Ich bitte die Herren, die den Antrag 2 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschieht. — Der Antrag ist angenommen.

Es folgt nunmehr der Antrag 3, und zwar zum Voranschlag für 1908. Der Antrag lautet:

Der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß in den Buchungen der Eisenbahnverwaltung auf das Jahr 1908 übertragen werden:

- a. für Herstellung eines Verbindungsgleises zwischen der Staatsbahn und dem Außengroden bei Einswarden 120 000 *M*,
- b. zur Erweiterung der Bahnhofsanlagen in Dohlt 123 600 *M*,
- c. zur Erweiterung der Lokomotivschuppenanlage, Erbauung einer neuen Drehscheibe und Verlegung der Kohlenlager auf Bahnhof Oldenburg 185 000 *M*,
- d. zur Anlegung eines neuen Pumpwerks und Wasserhochbehälters auf Bahnhof Oldenburg 76 000 *M*,
- e. für Erweiterung der Eisenbahnwerkstätte in Oldenburg 302 000 *M*,
- f. für Einführung der elektrischen Streckenblockung auf der Strecke Oldenburg—Bremen-Neustadt 92 000 *M*,
- g. für Erweiterungen der Gleisanlagen usw. auf Bahnhof Hude 155 000 *M*,
- h. für Verlegung und Erweiterung der Rampenanlage auf Bahnhof Delmenhorst 83 000 *M*,
- i. für Erweiterung des Bahnhofs Nordenham 143 000 *M*,
- k. für Umbau des Bahnhofs Bockhorn 144 000 *M*,
- l. für Erweiterung der Gleisanlagen usw. auf Bahnhof Bramsche 160 000 *M*,
- m. für Herstellung von schwerem Oberbau in harter Bettung 1 616 500 *M*,
- n. für Dienstwohnungen 65 000 *M*,
- o. für Arbeiterwohnungen 150 000 *M*.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag 3 und zum Voranschlag im allgemeinen und gebe das Wort dem Herrn Berichterstatter Abg. Müller.

**Berichterstatter Abg. Müller:** M. H.! Wie im vorigen Jahre, so weist auch in diesem Jahre der Eisenbahnaufwands wieder eine Reihe von Forderungen auf, welche sehr erhebliche Beträge in Anspruch nehmen. Nun fragt man sich naturgemäß bei der Beratung hierüber: „Sind die Eisenbahnfinanzen derartig, daß wir uns solche dauernden Lasten auferlegen können, haben wir die Sicherheit, daß wir künftig aus dem Betriebe die Zinsen dieser Mehraufwendungen decken können?“ Ich möchte mir erlauben, auf die Berechnung, die ich im vorigen Jahre darüber aufgestellt habe, zurückzukommen. Im vorigen Jahre beliefen sich die Verwendungen für Neuanlagen ohne die Neubautrecken, ohne die Aufwendungen für Dienstwohnungen, Arbeiterwohnungen und ohne die Erweiterung des Wasserwerks in Utenz auf 5 700 000 *M*. Diese zu 3,6% verzinst, erfordern jährlich rund 210 000 *M* Zinsen. Die Einnahmen aus der Betriebskasse betragen nach dem Voranschlag für 1907 14 396 000 *M*. 1906 betragen sie 13 253 000 *M*. Es ergab sich ein Mehr von 1 143 000 *M*. 1905 betrug der Betriebskoeffizient 68%, der Ueberschuß also 32%, so daß man mit obigem Mehr von 1 143 000 *M* auf eine Reineinnahme von 360 000 *M* rechnen konnte. Hiervon die Zinsen von 210 000 *M* abgezogen, ergab sich ein Reineüberschuß von 150 000 *M*, der vollständig genügend erschien um allen Eventualitäten zu begegnen. In diesem Jahre liegt die Sache etwas günstiger. Die Einnahmen aus der Betriebskasse sind auf 15 400 000 *M* veranschlagt. Das ist ein Mehr gegenüber dem Vorjahre von 1 004 000 *M*. Der Betriebskoeffizient hat sich verschlechtert. Wir sind auf 74,4% angekommen, so daß nur mit einem Reineüberschuß von 25,6% zu rechnen ist. Also mit 257 000 *M*. Für 1908 sind Neubauten im Betrage von 5,9 Millionen vorgesehen. Diese erfordern 236 000 *M* Zinsen, da man jetzt mit einem Zinsfuß von 4% rechnen muß. Wenn wir diese von dem dauernden Ueberschuß von 257 000 *M* abziehen, bleiben nur rein 21 000 *M* übrig. Wir sind also in diesem Jahre bedeutend schlechter gestellt als früher und sind ungefähr an der Grenze angelangt, wo wir noch Reineüberschüsse erzielen. Wenn wir in den Ausgaben weiter gehen, müssen wir schon auf Ueberschüsse früherer Jahre zurückgreifen.

Dann möchte ich noch bemerken, daß an Ausgaben für Zinsen im Eisenbahnaufwands nur 100 000 *M* vorgesehen sind. Nach meiner Ansicht ist dieser Betrag reichlich niedrig. Eigentlich müßte man auch diese 100 000 *M* von den Erträgen der Eisenbahnbetriebskasse abziehen. Das ist kein Betrag, für den man eine Anleihe aufnehmen kann. Die Eisenbahnbetriebskasse liefert an den Aufwands 472 700 *M* ab, hiervon wären nach meiner Ansicht diese 100 000 *M* abzuziehen, sodaß die Ablieferung nur 372 700 *M* betragen würde.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt zum Antrag 3 und zur Vorlage im allgemeinen. Ich schließe die Beratung. Wir kommen zur Abstimmung, und bitte ich die Herren, die den Antrag 3 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschieht. — Antrag 3 ist angenommen.

Folgt Antrag 4:

Der Landtag wolle die §§ 1 bis 6 und den § 8 der Einnahmen des Eisenbahnbaufonds unverändert mit

472 700	<i>M</i>
364 215	"
199 000	"
23 305	"
202 400	"
50 000	"
224 354,90	" genehmigen,
zu § 7 der Einnahmen jedoch nur	
9 680 000	<i>M</i> bewilligen.

11 215 974,90 *M*.

Ich stelle den Antrag bis zu dem Teil, wo es heißt: „genehmigen“ zur Beratung, weil ich über den letzten Teil erst abstimmen lasse, wenn die Ausgaben erledigt sind. Ich eröffne die Beratung zum ersten Teil bis „genehmigen“ und zum § 1 der Einnahmen, § 2 bis 6, § 8 (7 wird überschlagen). Das Wort ist nicht gewünscht. Ich bitte die Herren, die den Antrag bis „genehmigen“ annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Es folgt nunmehr der Titel „Ausgaben“. Antrag 5: Annahme des § 1 der Ausgaben.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag 5 und § 1 der Ausgaben. Da das Wort nicht verlangt ist, schließe ich die Beratung. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Wir stimmen ab, und bitte ich die Herren, die den Antrag 5 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Folgt der Antrag 6:

Der Landtag wolle zu § 2 der Ausgaben nur 186 000 *M* bewilligen, zugleich sich damit einverstanden erklären, daß der Rest des Krongutlandes bei Blexerlande zur Größe von 2,7724 ha gegen eine Vergütung von 41 586 *M* an das der Eisenbahnverwaltung unterliegende Staatsgut übertragen werde, und schließlich die Petition des Gemeindevorstandes in Blegen, betreffend Verlängerung des Anlegers, für erledigt erklären.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag und zum § 2 der Ausgaben. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung. Da der Herr Berichterstatter verzichtet, stimmen wir ab, und bitte ich die Herren, die den Antrag 6 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Folgt Antrag 7:

Annahme der §§ 3, 4 und 5.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag 7 und § 3, 4 und 5. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung. Folgt der Antrag 9 — der Antrag 8 ist nämlich bereits erledigt —:

Annahme der §§ 7, 8 und 9.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag 9 und zum § 7, 8 und 9. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung, eröffne sie zum Antrag 10:

Annahme des § 10

und zum § 10. Auch hier wird das Wort nicht verlangt. Kommt Antrag 11:

Annahme des § 11.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag und zum § 11. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung, da niemand das Wort wünscht. Wir stimmen ab, und bitte ich die Herren, die Antrag 7, 9, 10 und 11 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Die Anträge sind angenommen.

Antrag 12:

Der Landtag wolle zu § 12 der Ausgaben 1 806 000 *M* bewilligen und sich damit einverstanden erklären, daß über die für 4 achsige Wagen zu bewilligenden Mittel je nach Bedürfnis für Wagen 3. oder 4. Klasse verfügt werden darf, und daß etwaige Ersparnisse bei den für die Beschaffung von Personen- und Gepäckwagen vorgesehenen Mitteln zur Beschaffung weiterer Personenwagen verwendet werden können.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag 12 und zum § 12. Herr Abg. Heitmann hat das Wort.

Abg. **Heitmann**: Als es sich um die Einführung der 4. Wagenklasse handelte, haben meine Freunde und ich bekanntlich unsere Bedenken dagegen ausgedrückt und uns als Gegner der Einführung der 4. Klasse erklärt. Nun die 4. Wagenklasse dennoch eingeführt ist, haben wir natürlich ein großes Interesse daran, daß diese Wagen auch so ausgestattet werden, daß sie einigermaßen den Bedürfnissen entsprechen. Da hat es uns eigentümlich berührt, daß es in der Vorlage der Regierung bezüglich der Anschaffung der Wagen 4. Klasse heißt, daß nur dreiachsige Wagen angeschafft werden sollen. Nun hat die Regierung bei früherer Gelegenheit zugegeben, daß die vierachsigen Wagen, wie es auch im Bericht heißt, besser und ruhiger laufen, daß sie den Oberbau weniger beanspruchen usw. Dies veranlaßt uns nun, insbesondere dahin zu drängen, daß die Wagen 4. Klasse vierachsig hergestellt werden, und dann auch, dahin zu drängen, daß bei der Einrichtung der Wagen 4. Klasse größerer Bedacht auf möglichste Erweiterung der Sitzgelegenheit genommen wird, und daß dann auch für Handgepäckablage Vorsorge getroffen wird. Der Mangel einer Handgepäckablage macht sich in der 4. Wagenklasse äußerst unangenehm bemerkbar, und möchte ich besonders den Wunsch ausdrücken, daß hier auch bei der Einrichtung der 4. Wagenklasse entsprechend Vorsorge getroffen wird. Ich hoffe aber auch, daß man möglichst von der Einführung von dreiachsigen Wagen Abstand nimmt und vierachsige Wagen auch für die 4. Klasse aus den hervorgehobenen Gründen vorsieht.

**Präsident**: Der Herr Berichterstatter Abg. Müller hat das Wort.

Berichterstatter Abg. **Müller**: Die Ausführungen des Herrn Abg. Heitmann könnten nach außen hin den Eindruck hervorrufen, als ob wir im Ausschuss uns mit dieser Frage gar nicht beschäftigt hätten. Ich möchte nur konstatieren, daß wir diese Frage im Ausschuss sehr eingehend erörtert haben, und daß das, was er ausgeführt hat, im wesentlichen im Bericht steht.



**Präsident:** Herr Abg. Heitmann hat das Wort.

Abg. **Heitmann:** Ich habe ausdrücklich aus dem Bericht die Stelle hervorgehoben und glaube deshalb, die Belehrung des Herrn Abg. Müller zurückweisen zu können.

**Präsident:** Herr Abg. Müller hat das Wort.

Abg. **Müller** (Berichterstatter): Das ist absolut keine Belehrung gewesen, sondern nur eine Feststellung von Tatsachen, um nach außen keinen Irrtum aufkommen zu lassen.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung zum Antrag 12. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Wir kommen zur Abstimmung. Ich bitte die Herren, die Antrag 12 annehmen wollen sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Antrag 13:

Annahme der §§ 13 und 14.

Ich eröffne die Beratung zum Antrag 13 und zum § 13. Herr Abg. Thorade hat das Wort.

Abg. **Thorade:** M. H.! Als im vorigen Jahre Mittel verlangt wurden für die Anschaffung von Motowagen, gehörte ich zur Minderheit, die sich dagegen aussprach, weil wir der Ansicht waren, daß es richtiger sein würde, erst abzuwarten, wie die Versuche in größeren Staaten mit solchen Wagen ausfallen würden. Nachdem sich nun die Regierung diese Stellungnahme zu eigen gemacht hat, steht nichts entgegen, dafür zu stimmen, und bin ich nun auch bereit, die für die Anschaffung von Motowagen eingestellten Mittel zu bewilligen.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt zu § 13. Ich eröffne die Beratung zu § 14. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung. Wir kommen zur Abstimmung, und bitte ich die Herren, die den Antrag 13 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Der nächstfolgende Antrag 14 ist bereits vor Weihnachten erledigt, ebenso Antrag 15. Damit sind auch die §§ 15 und 16 erledigt.

Es folgt der Antrag 16:

Streichung der geforderten 1 Million Mark.

Das ist § 17. Ich eröffne die Beratung zum Antrag 16 und zum § 17. Das Wort wird nicht verlangt. Ich schließe die Beratung. Wir kommen zur Abstimmung, und bitte ich die Herren, die den Antrag 16 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Antrag 17:

Annahme der §§ 18 und 19.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag und zum § 18, § 19. Herr Abg. Gerdes hat das Wort.

Abg. **Gerdes:** Ich freue mich, daß endlich der Neubau des Bahnhofes Karolinenfiel vor sich gehen soll. Ich glaube, es ist auch hohe Zeit. Die Verkehrsverhältnisse im Sommer sind in den letzten Jahren nicht so gewesen, wie sie hätten sein sollen. Es fehlt dort an Platz, und ich hoffe, daß die Eisenbahnverwaltung darauf Rücksicht nehmen wird, bei dem Neubau soviel Platz zu schaffen, daß auch für die fernere Zukunft der Verkehr sich besser gestalten kann, als es bisher der Fall gewesen ist.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Wir kommen zur Abstimmung. Ich bitte die Herren, die den Antrag 17 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Antrag 18:

Der Landtag wolle genehmigen, daß:

zu § 20 . . . 270 000 M (als erste Rate),

zu § 21 . . . 100 000 "

zu § 22 . . . 3 000 000 "

zu § 23 . . . 2 800 000 "

eingestellt werden.

Ich eröffne die Beratung zu dem Antrag 18 und zu § 20—23. Das Wort wird nicht verlangt. Ich schließe die Beratung und bitte die Herren, die den Antrag 18 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Ich komme nunmehr zurück zu den Einnahmen, zum Antrag 4. Der letzte Teil lautet:

„zu § 7 der Einnahmen jedoch nur 9 680 000 Mark bewilligen.“

Ich eröffne die Beratung über diesen Teil des Antrags 4 und § 7 der Einnahmen. Da das Wort nicht verlangt wird, schließe ich die Beratung und bitte die Herren, die den Antrag, den ich eben wieder verlesen habe, und damit den § 7 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Damit ist auch dieser Gegenstand der Tagesordnung erledigt. Es folgt nunmehr der 5. Gegenstand:

**Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung betreffend den Voranschlag über die Einnahmen und Ausgaben des Landeskulturfonds für das Finanzjahr 1908.** (Anlage 24.)

Berichterstatter ist Herr Abg. Feldhus. Der Ausschuß beantragt im Antrag 1:

Annahme der §§ 1 bis 7 der Einnahmen.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag 1 und zum § 1 der Einnahmen, § 2—7. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Ich bitte die Herren, die den Antrag 1 annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Es folgt der Antrag 2 zu den Ausgaben:

Annahme der §§ 1 bis 4.

Ich eröffne die Beratung zu dem Antrag und zu § 1 bis 4 der Ausgaben, schließe die Beratung, da niemand das Wort wünscht. Ich eröffne sie zum Antrag 3:

Annahme der §§ 5 bis 7,

und zum § 5, 6 und 7. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe auch hier die Beratung, eröffne sie zum Antrag 4:

Annahme der §§ 8 bis 16,

und zu § 8 bis 16. Das Wort ist nicht verlangt. Ich schließe die Beratung, eröffne sie zum Antrag 5:

Annahme des § 17, sowie der unter 1, 2 und 3 gegebenen Bemerkungen am Schlusse.

Ich eröffne die Beratung gleichzeitig zum § 17 und zu den Bemerkungen Ziffer 1, 2 und 3. Das Wort ist nicht



verlangt. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Wir stimmen ab und bitte ich die Herren, welche die Anträge 2, 3, 4 und 5, wie ich sie verlesen habe, annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Die Anträge sind angenommen.

Damit ist auch dieser Gegenstand erledigt. Es folgt der 6. Gegenstand.

**Bericht des Finanzausschusses über die Vorlage der Staatsregierung betreffend Regelung der Gehaltsverhältnisse der Winterschuldirektoren im Herzogtum Oldenburg.** (Anlage 2.)

Der Ausschuss beantragt:

Der Landtag wolle sich mit der vorgeschlagenen neuen Regelung der Gehalts- und Anstellungsverhältnisse der Winterschuldirektoren mit den sich daraus für die Landeskasse ergebenden finanziellen Folgen einverstanden und damit zugleich die Anlage 2 als erledigt erklären.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrag und zur Anlage 2. Herr Abg. Tanzen hat das Wort.

Abg. **Tanzen**: M. H.! Der neue Gesetzentwurf, der jetzt vorliegt — er ist wohl als neue Anlage anzusehen — enthält ja wohl eine Verbesserung gegenüber der Anlage 2, das muß man wohl zugeben. Aber an Klarheit hat er für mich auch noch nicht gewonnen, und ich muß deshalb, weil es vor Weihnachten nicht mehr im Ausschuss möglich war, mir einige Fragen erlauben zu meiner Orientierung. Zunächst steht im Gehaltsregulativ, in der Anlage B am Schlusse: „Die im Jahre 1907 gewährte außerordentliche Zulage bleibt bei Berechnung der Zulagen außer Ansatz.“ Ich schließe daraus, daß diese Zulage bestehen bleiben soll, ich kann das aus dem Wortlaut aber nicht mit voller Sicherheit entnehmen. Das ist die eine Frage.

Dann ist vorher Ziffer 5 genannt worden. Das wird wohl 4 a heißen sollen. Da heißt es: „Die laufende Zulagefrist verwandelt sich in die Zulagefrist dieses Regulativs.“ Ich nehme an, daß das bedeuten soll, daß die Zulagefrist jetzt mit der Anstellung sofort beginnt, nicht mehr erst mit der definitiven, sodas z. B., wenn die Anstellung — wie in Ziffer 4 angedeutet ist — im Jahre 1903 erfolgt ist, 2 Zulagen hinzugerechnet werden zum Anfangsgehalt. Das ist mir nicht klar. Deshalb habe ich mir die Frage erlauben wollen.

Ferner ist mir eine Sache aufgefallen. Den Winterschuldirektoren werden ja Zulagen in kürzeren Fristen und auch von vornherein von der ersten Anstellung an in Aussicht gestellt. Es heißt aber unter 3 a: „Einen Anspruch auf eine Zulage erwirbt er aber erst mit deren Bewilligung.“ Ist das nicht eine Zurücksetzung gegenüber allen anderen Beamten, die Zulagen zu erwarten haben? Hat man das irgendwo, daß das von der Bewilligung abhängig gemacht wird, z. B. bei den Volksschullehrern? (Zuruf: Ja.) Dann ist das damit erledigt. Ich glaubte, daß das vielleicht damit zusammenhänge, daß dies Kommunalanstalten sind. Ich höre aber ja schon in dem Zuruf, daß das ein Irrtum ist. Da möchte ich meine Anfrage auf die beiden zuerst gestellten Fragen beschränken.

**Präsident**: Herr Abg. Feldhus hat das Wort.

Abg. **Feldhus**: M. H.! Die Frage, die Herr Abg. Tanzen gestellt hat, kann ich mit Ja beantworten. Die

bereits bewilligte Zulage bleibt als solche bestehen und die nächste Zulage setzt mit dem neuen Jahre gleich ein. Es sind zwei Zulagen da (Zuruf des Abg. Tanzen: Und die Teuerungszulage?). Die Teuerungszulage bleibt bestehen als erste Zulage und die neue Zulage kommt in diesem Jahr mit zur Auszahlung.

**Präsident**: Herr Abg. Hollmann hat das Wort.

Abg. **Hollmann**: M. H.! Mir geht es wie Herrn Abg. Tanzen, der auch nicht im Finanzausschuss geessen hat. Mir ist aufgefallen, daß in der jetzigen Anlage, die statt Anlage II jetzt da ist, die Zulagen von 250 M auf 200 M herabgesetzt sind. Herr Tanzen sagt, die jetzige Vorlage schein eine Verbesserung gegen die frühere Vorlage zu sein. In dieser Beziehung möchte ich darauf hinweisen, daß diese Vorlage nicht eine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung ist. Sie ist eine Verschlechterung für diejenigen Winterschuldirektoren, die im Amte tätig sind, eine Verbesserung für die später kommenden. (Sehr richtig!) Ich möchte auf einige Ausführungen im Berichte kommen. Da steht auf Seite 456: „Es seien demnächst 7 solcher Herren vorhanden und müsse jedenfalls die Wirksamkeit derselben im Lande in erkennbare Erscheinung treten.“ M. H.! Für diejenigen Herren, die solange im Amte tätig sind, muß es keine Freude sein, diesen Bericht zu sehen. Ich kann nur bestätigen, daß da, wo die Winterschulen seit 1894 bestanden, daß tatsächlich die Wirksamkeit der Winterschuldirektoren in ganz hohem Maße in die Erscheinung getreten ist. Wenn die Bestätigung erforderlich war, so möchte ich die hiermit abgegeben haben. Auf Seite 457 des Berichtes heißt es: „In Rücksicht auf die verhältnismäßig hohen Aufwendungen des Staats und der beteiligten Gemeinden (Amtsverbände) dürfe erwartet werden, daß die Schulvorsteher nun ihr ganzes Können für die Interessen der Oldenburgischen Landwirtschaft einsehen.“ Auch hier kann ich nur bestätigen, daß diejenigen Schulvorsteher, die seit Errichtung der landwirtschaftlichen Schulen dagewesen sind, bisher ihr ganzes Können für die Interessen der Landwirtschaft eingesetzt haben. Wer in dem Kuratorium tätig gewesen ist, der wird mir bestätigen, daß es jedesmal in den Sitzungen des Kuratoriums zur Sprache kam und daß dann alle Wünsche, die da waren, berücksichtigt sind. Ich kann nur bestätigen, daß die Schulvorsteher namentlich auch im Sommer in uneigennützigster Weise für die Interessen der Landwirtschaft tätig gewesen sind.

**Präsident**: Herr Abg. tom Dieck hat das Wort.

Abg. **tom Dieck**: M. H.! Ich gehöre nicht zur Landwirtschaft, aber ich habe mich besonders für diese Vorlage interessiert, da ich aus früheren Landtagsverhandlungen häufig über die Winterschuldirektoren gelesen habe. Ich muß Herrn Hollmann durchaus Recht geben, daß der ganze Bericht, wie er vorliegt, jedenfalls einen sehr unfreundlichen Ton gegen die jetzigen Winterschuldirektoren enthält. Es sind darunter Herren, die in den langen Jahren ihrer Tätigkeit ganz Hervorragendes geleistet haben. Es wird an einer Stelle im Berichte gesagt, daß die Tätigkeit als Schulvorsteher nur etwa die Hälfte des Jahres in Anspruch nehme. Sie sind aber in der Tat nicht nur während des Winters, sie sind auch während der ganzen

übrigen Zeit in ausgiebiger Weise in Anspruch genommen, namentlich durch Buchhaltungskurse. Sie werden als Sachverständigen verlangt, bald hier, bald dort. Sie beraten die kleinen landwirtschaftlichen Vereine und man liest alle Tage, daß die Schulvorsteher Vorträge gehalten haben. Nach dem Berichte hat man den Eindruck, als ob diese Herren nur im Winter arbeiten und im Sommer gar nichts tun. Die Tätigkeit dieser Herren ist bisher überall erkennbar in die Erscheinung getreten. Ich habe mich besonders interessiert für die Fortschritte, die auf der Geest gemacht sind, die unter Fachkennern überall in der allerbesten Weise bewertet werden. Es scheint mir, als ob Abneigungen irgendwo gegen die Herren Direktoren, die in den Ämtern sind, vorliegen! Ich möchte fragen, wie es mit der Anrechnung von Dienstjahren gehalten wird, wenn die jetzigen Winterschuldirektoren sich um eine neu einzurichtende Stelle bewerben.

**Präsident:** Herr Abg. Feldhus hat das Wort.

**Abg. Feldhus:** Im Berichte hat durchaus nicht die Tätigkeit der Winterschuldirektoren herabgesetzt werden sollen. Es hat damit nur gesagt werden sollen, daß, wenn man den Herren jetzt durch diese Vorlage ein auskömmliches Gehalt gibt, daß man dann umsomehr von ihnen verlangen könne, daß sie ihre volle Tätigkeit in den Dienst der Landwirtschaft stellen. Es hat durchaus keine Kritik an ihrem früheren Verhalten geübt werden sollen, das möchte ich ausdrücklich bestätigen.

**Präsident:** Herr Abg. Thorade hat das Wort.

**Abg. Thorade:** M. H.! In unserem Amte sind seit 17 Jahren Winterschullehrer tätig und ich habe durchaus den Eindruck gewonnen, daß die Herren ganz Bedeutendes gewirkt haben. Die Wirksamkeit der Winterschuldirektoren außerhalb der Schule tritt nicht immer in die Öffentlichkeit. Die Herren beschäftigen sich im Sommerhalbjahr vorwiegend damit, die Landwirte bei der Wirtschaftsführung zu unterstützen, indem sie ihnen Rat erteilen bei Düngungsversuchen und Meliorationsarbeiten. Ich habe allerdings aus dem Bericht entnommen, als wenn gesagt werden soll, daß sie sich nicht genügend der Landwirtschaft angenommen haben. Es scheint auch, als wenn beabsichtigt wird, die Winterschuldirektoren unter die Botmäßigkeit der Landwirtschaftskammer zu stellen, was früher auch schon versucht worden ist, jedoch ohne Erfolg. Die Tätigkeit der Winterschuldirektoren im Sommer läßt sich eben nicht nach einem Schema regeln. Ich meine, daß die Herren ihre Schuldigkeit in jeder Beziehung getan haben, und man ihnen hierfür Anerkennung schuldig ist.

**Präsident:** Herr Abg. Tanzen hat das Wort.

**Abg. Tanzen:** Die Antwort von Herrn Feldhus hat ja Ja! gelautet. Ich möchte der Sicherheit halber nachfragen, ob ich nicht dennoch anderer Ansicht bin. Ich nehme an, wenn ein Winterschuldirektor 1903 angestellt ist, daß er nach dieser Vorlage das Anfangsgehalt, außerdem die Teuerungszulage von 250 M und außerdem 2 weitere Zulagen von 200 M hat. So hat Herr Feldhus die Frage beantwortet. Die Ziffer 4a des Regulativs kann ich nicht anders verstehen in Verbindung mit Ziffer 4c.

Im übrigen kann ich die Ausführungen Herrn

Hollmanns nur bestätigen. Es würde falsch sein, wenn man etwas anderes annehmen wollte. Ich bin der Ueberzeugung, daß die Winterschulen auf dem Lande einen guten nutzbringenden Zweck haben und auch in guten Händen sind.

**Präsident:** Herr Abg. Feldhus hat das Wort.

**Abg. Feldhus:** M. H.! Es können außer der Teuerungszulage jetzt nicht sofort 2 Zulagen bewilligt werden. Die Teuerungszulage ist im vorigen Jahre bewilligt, in diesem Jahre wird die erste Zulage und zwar, obgleich dieselbe erst im Herbst fällig ist, im Anfange des Jahres bewilligt. Das sind 2 Zulagen, die auf das Gehalt aufgeschlagen werden. Das ist eine Zulage von 250 und eine Zulage von 200 M. Daß das nun eine Verschlechterung gegen die Anlage 2 enthält, muß ich bestreiten. Sie erhalten die Zulage rascher, wenn auch nicht in derselben Höhe.

**Präsident:** Herr Abg. Hollmann hat das Wort.

**Abg. Hollmann:** Ich muß darauf zurückkommen, daß es mir nicht klar ist, ob die Teuerungszulage in Wegfall kommt, da diese ja nur als eine einmalige Bewilligung zu betrachten sei. Im übrigen muß ich hinweisen auf die Bestimmungen in der Vorlage 2 und halte aufrecht, daß die Zulagenbeträge von 250 M auf 200 M herabgesetzt sind. Darin liegt eine Verschlechterung. Ich habe betont, für die jetzt anzustellenden Herren wird es besser sein, wie Vorlage 2. Für die jetzt im Dienste befindlichen Herren ist die Vorlage 2 besser.

**Präsident:** Herr Oberregierungsrat Gramberg hat das Wort.

**Oberregierungsrat Gramberg:** Ich möchte mir erlauben, auf die Anfrage einzugehen, wie es mit der Berechnung der Dienstjahre sich verhält. Es ist die Frage aufgeworfen, ob Bestimmungen darüber vorhanden wären. Die finden sich allerdings in dem Entwurfe einer neuen Fassung des § 12 des Musterstatutes auf Seite 463 des Ausschußberichtes unten rechts. Von Bedeutung ist die ganze Frage der Anrechnung der Dienstjahre hauptsächlich ja für die Pension; sonst ist es ja ziemlich egal. An der angegebenen Stelle ist gesagt, daß nur die vom Schulvorsteher als Lehrer einer oldenburgischen landwirtschaftlichen Schule oder in einer anderweitigen ihm vom Großherzoglichen Staatsministerium angewiesenen Dienststellung zugebrachte Dienstzeit und ferner lediglich das von ihm zurzeit seiner Stellung zur Disposition oder Veretzung in den Ruhestand mit Genehmigung des Großherzoglichen Staatsministeriums bezogene Gehalt (jedoch nicht eine etwaige Ortszulage) in Anrechnung kommt. Außerdem kann hinzugerechnet werden die in Artikel 58 § 2a, 1 und 2 und b des Zivilstaatsdienergesetzes bezeichnete Zeit. Es fehlt also nicht an einer Bestimmung. Die Bestimmung ist ganz analog derjenigen, die für Zivilstaatsdiener gilt. Dann ist die 2. Frage — und daher scheinen die aufgeworfenen Zweifel und Bedenken zu kommen — wie sollen die jetzigen Inhaber der Stellen einrangiert werden in das Regulativ. Darauf beziehen sich die Bestimmungen 4 a, b und c der Anlage B, deren Bedeutung den Herren zum Teil nicht klar zu sein scheint. Die den jetzigen Inhabern der Stellen

im vorigen Jahre bewilligte Teuerungszulage, die behalten sie demnach; diese außerordentliche Zulage bleibt bei Berechnung der weiteren Zulagen außer Ansatz. Die Zulagefristen rechnen seit der letzten ordentlichen Zulage, die sie bekommen haben. Die außerordentliche Zulage vom vorigen Jahre behalten sie, die neue Zulage wird aber nicht vom Zeitpunkte, da die letztere bewilligt ist, angerechnet, sondern von der letzten ordentlichen Zulage. Nach dem neuen Regulativ fallen ferner die Fristen günstiger aus als die bisherigen Fristen, und da sollen nun die laufenden Zulagefristen sich in Zulagefristen des Regulativs verwandeln. Beiläufig gesagt, sind diese Vorschriften mehr oder weniger den Bestimmungen, die für Zivilstaatsdiener gelten, entnommen und sind hier gerade so gemeint, wie sie da gemeint sind. Bei den Zivilstaatsdienern bestand bei Aufstellung des neuen Gehaltsregulativs dieselbe Schwierigkeit wegen des Ueberganges im Jahre 1906. Die aufgestellten Bestimmungen bezwecken nur, beim Uebergang, wo das neue Gehaltsregulativ eingeführt wird, die Sache so zu beordnen, daß für die Inhaber der Stellen das günstigste Ende gefaßt wird, die für sie günstigste Regelung Platz greift. So ist es dort und so auch hier.

Da ich einmal das Wort habe, möchte ich doch auch von Seiten der Regierung zu den freundlichen Urteilen, die über die Winterschuldirektoren gefällt sind, die Auffassung der Regierung dahin aussprechen, daß diese Urteile voll berechtigt sind, und daß man der Meinung ist, daß diese Herren sehr segensreich für das Land gewirkt haben, und auch, daß sie im Sommer ausreichende Beschäftigung haben, wenigstens auf der Geest. Auf der Marsch liegen allerdings gewisse Schwierigkeiten vor, wie das am besten zu machen ist. Daran sind die Winterschuldirektoren aber unschuldig, das liegt an den Verhältnissen, und es unterliegt noch der Erwägung, wie das zweckmäßig einzurichten sein wird.

**Präsident:** Herr Abg. Feigel hat das Wort.

Abg. **Feigel:** M. H.! Es hagelt geradezu von Angriffen gegen den Bericht des Finanzausschusses und groß ist die Zahl der Abgeordneten, welche die den Winterschuldirektoren vermeintlich geraubte Ehre diesen wiedergeben wollen. Ich möchte demgegenüber konstatieren, daß im Finanzausschusse kein animoseres Wort gegen die Winterschuldirektoren gefallen ist (sehr richtig!). Ich glaube sagen zu können, daß jedes Mitglied des Finanzausschusses überzeugt ist, daß die Winterschuldirektoren sehr segensreich für das Land gewirkt haben. Ich gebe aber zu bedenken, daß es sich hier um eine Kategorie von Beamten handelt, welche nicht alltäglich im Staate ist, welche ihren Dienst nur im Winter hat, und daß es demnach angebracht ist, darüber zu sprechen, daß diese auch im Sommer eine geregelte Tätigkeit erhält. Ich wiederhole nochmals, daß auch wir überzeugt sind, daß die Winterschulen zur Zeit mit Leuten besetzt sind, welche bewiesen haben, daß sie das Interesse des Landes und des Staates zu vertreten wissen.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt. Dann schließe ich die Beratung und gebe das Schlußwort dem Berichterstatter, Herrn Abg. Feldhus.

Abg. **Feldhus:** M. H.! Ich kann das nur bestätigen, was gesagt ist. Ich will noch ausdrücklich erklären, daß von

einer Herabsetzung der Tätigkeit der Winterschuldirektoren nicht die Rede sein soll. Der Grund dieser Einfügung ist nur der, zu verlangen, daß, wo der Staat ein auskömmliches Gehalt zahlt, dafür gearbeitet wird. Wir bezweifeln nicht, daß das geschieht. Ich möchte das festgestellt haben. Es heißt im Bericht: „Da die Tätigkeit als Schulvorsteher doch nur etwa die Hälfte des Jahres in Anspruch nimmt, erscheint es wünschenswert, auch die Tätigkeit derselben während des Sommerhalbjahres nach Möglichkeit zu regeln.“ Dies ist bemängelt. Die Schulzeit dauert nicht ein halbes Jahr, sondern nur 5 Monate. Folglich bleiben 7 Monate zu regeln. Jeder Beamte muß sich eine Regelung seiner Tätigkeit gefallen lassen, warum nicht auch die Winterschuldirektoren, das ist kein Eingriff, sondern kann den Herren nur angenehm sein.

**Präsident:** Wir kommen zur Abstimmung. Ich bitte die Herren, die den Antrag annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Es folgt der 7. Gegenstand der Tagesordnung:

**Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes betr. Aenderung des Gesetzes über das Unterrichts- und Erziehungswesen im Fürstentum Lübeck.** (Anlage 54.)

Der Ausschuß beantragt:

Annahme des Gesetzentwurfes.

Der Gesetzentwurf enthält 3 Artikel. Ich nehme an, daß von der Einzelberatung Abstand genommen werden soll und daß über den Gesetzentwurf im ganzen beraten werden soll. Das Wort hat der Herr Berichterstatter Abg. **Boß** (Pansdorf).

Abg. **Boß** (Pansdorf): M. H.! Es handelt sich um zwei Aenderungen unseres Schulgesetzes für das Fürstentum. Die unwiderrufliche Anstellung der Lehrer erfolgte bisher nur auf besonderen Antrag derselben. Die Sache soll dahin geändert werden, daß es eines solchen Antrages für die Zukunft nicht mehr bedarf, sondern daß die unwiderrufliche Anstellung von Amtswegen erfolgt. Die zweite Aenderung bezieht sich auf das Militärjahr. Wie es überall Usus ist, soll auch den Lehrern im Fürstentum, die beim Militär dienen müssen, das Militärjahr als Dienstjahr angerechnet werden. Es empfiehlt sich, daß diese beiden Verbesserungen des Schulgesetzes bewilligt werden und bitte ich, den Gesetzentwurf anzunehmen.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung. Wir kommen zur Abstimmung und bitte ich die Herren, die den Antrag des Ausschusses annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen. Anträge zur 2. Lesung sind bis Mittwoch abend 7 Uhr einzureichen.

Es folgt der 8. Gegenstand:

**Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstentum Lübeck zur Ausführung des Artikels 4, § 2 und 3 des Pferdezuggesetzes vom 18. Januar 1902.** (Anlage 49.)

Der Ausschuß beantragt:

Annahme des Gesetzentwurfes.





Ich eröffne die Beratung über diesen Antrag und über den Gesetzentwurf, Anlage 49. Das Wort wird nicht verlangt. Auch der Herr Berichterstatter verzichtet. Dann schließe ich die Beratung. Wir stimmen ab, und bitte ich die Herren, die den Antrag annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen. Anträge zur 2. Lesung sind ebenfalls bis Mittwoch abend 7 Uhr einzureichen.

Folgt der 9. Gegenstand:

**Bericht des Verwaltungsausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Herzogtum Oldenburg wegen Abänderung des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche und zum Handelsgesetzbuche vom 15. Mai 1899.** (Anlage 27.)

Es ist die 2. Lesung. Es ist dies im Berichte zu sagen, vergessen worden. Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle den Gesetzentwurf, wie er aus der ersten Lesung hervorgegangen ist, auch in zweiter Lesung seine verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wir stimmen sofort ab und bitte ich die Herren, die den Antrag des Ausschusses und damit den Gesetzentwurf im ganzen annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Folgt der 10. Gegenstand der Tagesordnung:

**Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Konrad Stuke, Bant, betr. Wiederhergabe seines Eigentums.**

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle über die Petition zur Tagesordnung übergehen.

Ich eröffne die Beratung über diesen Antrag und die Petition und gebe das Wort dem Berichterstatter, Herrn Abg. Zeidler.

Abg. **Zeidler**: M. H.! Der Petent beschwert sich beim Landtage, daß ihm ein Teil seines Grundbesitzes geraubt sei und bittet den Landtag, ihm dasselbe wieder zu verschaffen. Ferner erklärt er in seiner Petition, daß Weineide geleistet sind. Der Ausschuß, welcher sich mit der Angelegenheit beschäftigte, hat die nähere Ursache nicht ermittelt, weil Petent, wenn er sein Eigentum wieder haben will, dieses auf zivilrechtlichem Wege sich verschaffen muß. Der Ausschuß sah sich aus diesem Grunde veranlaßt, den Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung zu stellen.

**Präsident**: Das Wort ist nicht weiter verlangt, dann schließe ich die Beratung. Wir kommen zur Abstimmung und bitte ich die Herren, die den Antrag annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschicht. — Der Antrag ist angenommen.

Es folgt der 11. Gegenstand der Tagesordnung:

**Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Eingabe der Handwerkskammer zu Oldenburg vom 23. November 1907.**

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle die Eingabe durch die Beantwortung der Regierungsbevollmächtigten für erledigt erklären.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrage und zu der Eingabe der Handwerkskammer. Das Wort hat der Berichterstatter, Herr Abg. Hollmann.

Abg. **Hollmann**: Die Handwerkskammer hat in der Eingabe verschiedene Wünsche zum Ausdruck gebracht und darf ich auf die Eingabe der Handwerkskammer Bezug nehmen. Die Eingabe ist beraten und sind Regierungsbevollmächtigte zugezogen. Es wurden im Laufe der Verhandlungen einige Fragen an die Regierungsbevollmächtigten gerichtet, deren erste lautete: Weshalb ist das Gesetz noch nicht publiziert? Als Gründe wurden angegeben, daß die Verhandlungen betreffs der Anerkennung der Lehrschmiede als staatliche Prüfungsstelle zeitweilig in eine Stockung geraten seien, nunmehr aber erledigt seien und das Gesetz in aller Kürze publiziert werden solle. Eine weitere Frage war die, ob den Wünschen der Handwerkskammer Bedenken entgegenstehen. Die Regierungsbevollmächtigten beantworteten diese Frage dahin, daß im allgemeinen die Wünsche der Handwerkskammer berücksichtigt werden würden mit der Ausnahme, daß nicht die selbständigen Schmiedemeister bei der Prüfung zugezogen werden. Dies empfehle sich nicht, weil die Schule eine öffentliche nicht wäre und nur dann in Frage kommen könne, wenn der Staat eine öffentliche Schule errichte. Im übrigen würden die Wünsche berücksichtigt werden, die unter anderem dahin gehen, daß die Handwerkskammer eingeladen wird zur Abgangsprüfung. Es kam zur Sprache, daß es im Ausschusse aufgefallen sei, daß auf beide Eingaben der Handwerkskammer, die erste ist vom 11. Oktober 1906 und die zweite vom 14. Juni 1907, keine Antwort ergangen sei. Die Regierungsbevollmächtigten beantworteten auch diese Frage und zwar dahin, daß die erste Eingabe vom 11. Oktober 1906 als Bericht anzusehen sei und tatsächlich in dem ersten Schreiben des Staatsministeriums die prinzipiellen Grundsätze desselben gegeben seien. Auf die zweite Eingabe sei eine mündliche Antwort erteilt worden.

Da nun das Gesetz in Kürze publiziert und die Wünsche der Handwerkskammer soweit möglich berücksichtigt werden, so glaubt der Ausschuß den Antrag stellen zu müssen:

„Der Landtag wolle die Eingabe durch die Beantwortung der Regierungsbevollmächtigten für erledigt erklären.“

Ich bitte den Antrag anzunehmen.

**Präsident**: Herr Abg. Wessels hat das Wort.

Abg. **Wessels**: M. H.! Ich muß gestehen, daß ich nicht befriedigt bin von der Erledigung dieses Gegenstandes. Die Handwerkskammer ist ja eine Einrichtung, die auf Grund eines Reichsgesetzes besteht; der Gegenstand aber, der hier zur Verhandlung steht, ist zur Erledigung den Landesgesetzen überwiesen. Aber aus der ganzen Behandlung der Sache geht hervor, daß die Wünsche der Handwerkskammer hätten mehr berücksichtigt werden können. Ich würde mich zu der Sache weiter geäußert haben, wenn ein schriftlicher Bericht vorgelegen hätte; ich hätte dann dazu besser Stellung nehmen können. Dadurch, daß der Bericht mündlich gegeben ist, habe ich eine befriedigende Einsicht nicht nehmen können. Mir ist nur das Material der Handwerkskammer

zur Hand und es ist mir nicht möglich, die Sache daraus erschöpfend beurteilen zu können. Ich kann nur wiederholen, daß es mir scheint, als ob die Wünsche der Handwerkskammer nicht genügend berücksichtigt worden sind.

**Präsident:** Herr Regierungsrat Willms hat das Wort.

Regierungsrat **Willms:** M. H.! Die Ausführungen des Herrn Vorredners veranlassen mich, auf die Sache auch im Plenum näher einzugehen. Ich habe nun daran zu erinnern, daß damals, als das Gesetz im Landtage verhandelt wurde, seitens der Staatsregierung von Anfang an kein Zweifel daran gelassen wurde, daß die Ausführung des Gesetzes hier im Herzogtum im Anschluß an die Marstalllehrrschmiede erfolgen sollte. Soweit mir erinnerlich ist, herrschte hierüber auch damals im Landtage volle Uebereinstimmung. Der Verwaltungsausschuß ist selbst in der Lehrrschmiede gewesen und hat sich von den Leistungen überzeugt. M. H.! Eine öffentliche Hufbeschlagschule einzurichten, kam somit heute für das Herzogtum nicht in Frage. Wenn das aber nicht der Fall war, dann können wir, weil es sich um ein Privatinstitut Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs handelt, nicht Forderungen berücksichtigen, die vielleicht berücksichtigt werden könnten, wenn es sich um eine öffentliche Anstalt handelte. Nun kann aber auch das Handwerk sich völlig darüber beruhigen, daß das Hufbeschlagswesen hier nach gleichen Grundsätzen eingerichtet wird, wie es in Preußen besteht. In Preußen ist das Hufbeschlagswesen im Jahre 1904 neu geordnet worden. Dort bestehen drei Prüfungskommissionen, eine staatliche Prüfungskommission, eine Prüfungskommission an den Lehrrschmieden und eine Prüfungskommission an den Fachschulen der Innungen. Die staatlichen Kommissionen sind solche, welche an Lehrrschmieden nicht ausgebildete Hufschmiede prüfen. Für die Lehrrschmieden, und um eine solche handelt es sich hier, werden aber in Preußen die Sachverständigen nicht aus den Kreisen des Handwerks genommen, sondern auf Vorschlag der Landwirtschaftskammer von dem zuständigen Regierungspräsidenten ernannt. Die Prüfungskommission an der Lehrrschmiede besteht aus dem Landestierarzt oder Departementstierarzt, wie es in Preußen heißt, aus dem theoretischen Leiter, dem praktischen Lehrrschmiedemeister und einem Sachverständigen, der aus den Kreisen der Hufbeschlagsinteressenten genommen wird auf Vorschlag der Landwirtschaftskammer. Das Handwerk kommt erst in Betracht bei Bildung der Prüfungsstellen an den Fachschulen. Die Errichtung einer Fachschule kann aber z. B. hier überhaupt nicht in Frage kommen, weil bei der hiesigen Innung die Vorbedingungen dafür fehlen. In Preußen muß aber eine Innung eine Fachschule errichten, bevor sie überhaupt eine Prüfungsstelle für Hufbeschlag bilden kann. Bei einer Lehrrschmiede kommt in Preußen nicht in Frage, Vertreter des Handwerks hinzuzuziehen. Die Besetzung der hiesigen Lehrrschmiede entspricht also den preußischen Grundsätzen, denn für den Departementstierarzt tritt hier der Landesobertierarzt ein und der Vorsitzende des Vorstandes der Marstalllehrrschmiede ist zugleich Vertreter der Interessen der Landwirtschaft, und einen besseren Vertreter können wir gar nicht bekommen, im Hinblick auf seine Stellung als Vorsitzender der Rörungscommission. Die Schule ist also jedenfalls nach

preußischem Muster so vollständig eingerichtet, wie es besser garnicht geschehen könnte, und der Anspruch der Handwerkskammer, zu den Prüfungen hinzugezogen zu werden, entspricht somit zum mindesten nicht den preußischen Grundsätzen.

Wir wahren das staatliche Interesse dadurch durchaus, daß wir nach wie vor den Landesobertierarzt und zwar nunmehr als Kommissar der Staatsregierung an den Prüfungen teilnehmen lassen. Soweit im übrigen die Prüfungsbedingungen noch verbesserungsfähig waren, haben wir keine Bedenken getragen, den Wünschen der Handwerkskammer soweit entgegenzukommen, wie sie es wünscht. Aber den Wünschen auf eine Aenderung in der Zusammensetzung der Prüfungskommission hat nicht entsprochen werden können, weil es sich einmal um ein Privatinstitut des Großherzogs handelt, dann aber auch, weil es sachlich nicht begründet ist und jedenfalls nicht mit einem Hinweis auf Preußen begründet werden kann.

**Präsident:** Herr Abg. Hollmann hat das Wort.

Abg. **Hollmann:** Herrn Abg. Wessels gegenüber möchte ich erklären, daß der Ausschuß aus dem Grunde einen mündlichen Bericht erstattet hat, weil dann im Landtage viel eingehender die Sache verhandelt werde. Ich möchte noch darauf hinweisen, daß die Handwerkskammer die Beteiligung der selbständigen Schmiedemeister wünscht. Das ist der Kern der Eingabe und wie ich andeutete, empfiehlt sich nicht die Mitbeteiligung. Im Ausschusse kam zur Sprache, daß kein Bedürfnis im Herzogtum bestände, mehrere Prüfungsstellen einzurichten. Aus diesem Grunde muß die Mitbeteiligung der selbständigen Schmiedemeister ausscheiden.

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung. Der Herr Berichterstatter verzichtet. Ich bitte die Herren, die den Antrag annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschieht. — Der Antrag ist angenommen.

Es folgt der 12. Gegenstand der Tagesordnung.

**Mündlicher Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Landmanns Th. Tholen zu Küsterfel.**

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle über die Petition zur Tagesordnung übergehen.

Ich eröffne die Beratung zu diesem Antrage und zu der Petition und gebe das Wort dem Berichterstatter, Herrn Abg. Schulz.

Abg. **Schulz:** M. H.! Angesichts solcher Petitionen, wie die vorliegende, ist es für den Berichterstatter immer hart, im Plenum einen solchen Antrag auf Uebergang zur Tagesordnung zu stellen. Ohne Zweifel sammelt sich in solchen Petitionen eine Summe von durchlebter Seelenqual und getäuschter Hoffnungen und man muß tiefes menschliches Mitgefühl empfinden, namentlich, wenn man bei der Beratung solcher Petitionen die Erfahrung macht, daß die Petenten zweifellos sich in einem gemüts- und geisteskranken Zustande befinden und dann glauben in diesem krankhaften Zustande, es wird ihnen fortgesetzt von den Behörden Unrecht zugefügt. Der Petent sucht bei dem Landtage Schutz vor den Oldenburgischen Behörden, vor den Gerichtsbehörden, vor den Verwaltungsbehörden und den Medizinalbehörden.



Den Ausgang zu den Konflikten hat ein Alimentationsprozeß, der gegen ihn angestrengt gewesen ist, gegeben, von dem er annimmt, daß er zu Unrecht angestrengt ist. Der Ausschuß hat die Petition sehr eingehend beraten und geprüft, aber er hat sich überzeugen müssen, daß der Petent in allen Teilen, in allen von ihm behaupteten Teilen den Beweis schuldig geblieben ist, auch bei den gravierendsten Stellen ist er den Beweis schuldig geblieben. Es ist nicht zu ermitteln gewesen, daß seine Internierung in der Irrenanstalt widerrechtlich erfolgt ist und es ist nicht festgestellt, daß er entlassen worden ist lediglich auf Fürsprache der Großherzogin. Und dann hat sich ergeben, daß sein Wieder- aufnahmeverfahren lediglich deshalb abgelehnt worden ist, weil er verschiedene prozessuale Vorschriften nicht beachtet hat. Der Weg der Wiederaufnahme des Prozesses steht ihm nach wie vor frei. Aus all diesen Gründen kann ich Ihnen nur den Antrag des Ausschusses unterbreiten:

„Der Landtag wolle über die Petition zur Tagesordnung übergehen.“

**Präsident:** Das Wort ist nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung. Wir kommen zur Abstimmung und bitte ich die Herren, die den Antrag des Ausschusses annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschichte. — Der Antrag ist angenommen.

Nächster Gegenstand der Tagesordnung ist:

**Bericht des Verwaltungsausschusses über die Petition des Viehhändlers Wilhelm Levy zu Zeven, vom 17. November 1907.**

Der Ausschuß beantragt:

Der Landtag wolle die Petition der Großherzoglichen Staatsregierung zur Prüfung überweisen.

Der Bericht ist schriftlich erstattet worden. Ich eröffne die Beratung über den Antrag des Ausschusses und über die Petition des Levy. Das Wort hat Herr Abg. Ahlhorn (Hartwarderwurm).

Abg. **Ahlhorn:** (Hartwarderwurm): M. H.! Diese Petition ist im Ausschusse eingehend beraten und der Ausschuß stellt den Antrag, zu prüfen. Ich möchte noch hervorheben, daß mir dieser Abschied fast zu ehrenvoll erscheint. Der Petent beklagt sich darüber, daß es ihm nicht möglich ist Aufnahme zu finden in einem Herdbuchverein, in einem privaten Verein, weil die Vorbedingung der Aufnahme die Aufnahme in einen landwirtschaftlichen Verein ist. Eine Bestimmung im Gesetze betreffend Förderung der Rindviehzucht besagt ja: „Wenn ein Verein die nötige Sicherheit und Garantie bietet, dann kann ihm die staatliche Stierföderung übertragen werden.“ Daß dieser Verein, der Severländische Herdbuchverein, die Garantie bietet, wissen sie alle. Der Severländische Herdbuchverein steht auf der Höhe. Er hat schon großes erreicht. Soll dieser Verein nun gezwungen werden, wenn auch indirekt, jeden, der sich meldet, als Mitglied aufzunehmen, so meine ich, ist das ein Eingriff in die persönliche Freiheit. Hinzukommt, daß der Petent ein Händler ist. In den Satzungen des Severländischen Herdbuchvereins, sowie auch in den Satzungen anderer Herdbuchvereine, steht die Bestimmung: „Händler finden keine Aufnahme, sondern nur Züchter“. Wenn Petent sich darauf berufen hat, daß vielleicht anderweit noch Händler

Aufnahme gefunden haben, so kann ich nicht sagen, inwiefern das hier zutrifft. Er sagt aber, es seien Leute aus politischen Gründen von der Mitgliedschaft ausgeschlossen. M. H.! Das kann ich ohne weiteres nicht glauben. Soweit ich die Herren kenne, glaube ich nicht, daß die sich von politischen Motiven leiten lassen. Ich möchte aber doch eins hervorheben. In den Ausführungsbestimmungen steht ein Passus: „Ein Verein, dem die staatliche Föderung übertragen ist, der hat das Recht, Tiere ohne weiteres abzuführen, wenn dieselben nicht in das Herdbuch eingetragen sind.“ Ich glaube, bei näherer Betrachtung kann ich dem wohl zustimmen. Immerhin habe ich geglaubt, daß derartige Bestimmungen einer Prüfung bedürfen und so habe ich schließlich auch dem Antrage zugestimmt. Im übrigen möchte ich aber sagen: Wenn der Verein der Viehhändler für das Herzogtum Oldenburg und Umgegend sich dieser Bitte des Petenten anschließt, so kommt mir das etwas wunderbar vor. Der Verein ist erst vor kurzer Zeit, wenig nach Neujahr, in das Vereinsregister eingetragen. Wir leben aber ja in einer Zeit, wo man öfter Gelegenheit hat sich zu wundern. Ich habe mich auch wundern müssen bei einer Gelegenheit, wo Kollegen hier im Landtag ihre Entscheidung abhängig machen wollen von einem Gutachten der juristischen Fakultät in Göttingen. (Heiterkeit.)

**Präsident:** Herr Abg. Tanzen hat das Wort.

Abg. **Tanzen:** M. H.! Nachdem Herr Abg. Ahlhorn das Wort genommen hat, kann ich nicht umhin, meine Stellung festzulegen. Herr Abg. Ahlhorn hat gesagt, der Antrag des Ausschusses sei ihm fast zu ehrenvoll. M. H.! Ich stehe auf entgegengesetztem Standpunkte. Er ist mir recht und zwar aus dem Grunde, weil nicht aufgeklärt ist, daß nicht politische oder konfessionelle Gründe maßgebend waren. (Sehr richtig!) Das ist nicht aufgeklärt und deshalb muß die Sache geprüft werden. Wenn dem etwas Wahres zu Grunde liegen sollte, so ist das ein Vorgehen, was nicht hingehen darf.

**Präsident:** Herr Abg. Gerdes hat das Wort.

Abg. **Gerdes:** Wenn bei der Abstimmung politische oder konfessionelle Gründe maßgebend gewesen sein sollten, so würde ich das sehr bedauern. Das ist aber in keiner Weise bewiesen. Ich glaube sogar, daß viele Mitglieder des Severländischen Herdbuchvereins dieselbe politische Anschauung haben, wie der Petent. Die Abstimmung, um die es sich handelt, ist, wie ich gehört habe, geheim gewesen. Sie ist nicht in einer Sitzung vor sich gegangen, sondern es haben drei Sitzungen stattgefunden. Also zu drei Malen ist die Aufnahme des Petenten abgelehnt worden. Nun sollte man sagen, daß es einem Verein, wie dem Severländischen Herdbuchverein wohl frei stehe, durch geheime Abstimmung Personen aufzunehmen oder abzulehnen. Es ist dies jedem anderen Verein gestattet. Der Herdbuchverein ist eine Vereinigung von Viehzüchtern und diese Viehzüchter haben es sich zum Ziele gesetzt, nach bestimmt vorgesteckten Zielen ihre Viehbestände zu verbessern. Sie haben als Endziel aufgenommen, höhere Preise zu erzielen, höher als der Markt sie bietet. Das letztere sollte auch erreicht werden durch eine im vergangenen Sommer veranstaltete Zuchtviehausstellung. Und gerade bei Zuchtviehausstellungen werden die Ziele der Händler

und der Viehzüchter nicht immer gleiche Wege gehen. Der Vorstand des Herdbuchvereins hat alles Mögliche getan, um auswärtige Käufer und auswärtige Züchter einzuladen. Und diese Züchter wollten das zu kaufende Vieh für ihre Zuchtzwecke verwenden, um dadurch ihre Zucht zu verbessern. Das beste Vieh, was Severland bieten konnte, war ausgestellt. Die Zuchtviehausstellungen haben zur Folge, daß der Zwischenhandel ausgeschlossen wird. Gerade bei dieser Auktion sah man, daß die Ziele der Züchter und Händler verschieden waren und daß, wenn viele Händler Mitglieder des Herdbuchvereins gewesen wären, die Zwecke des Herdbuchvereins hätten gekreuzt werden müssen. In der Petition wird gesagt, daß es in weiten Kreisen als Mißstand angesehen wird, wenn staatliche Einrichtungen und Privatvereinigungen derart mit einander verquickt werden, daß die Zugehörigkeit zu einem Privatverein die Vorbedingung ist, um an den Vorzügen und Auszeichnungen des Herdbuchvereins teilzunehmen. M. S.! Es gibt auch andere Vereine, wo die Mitgliedschaft von bestimmten Bedingungen abhängig gemacht wird, zudem können auch Nichtmitglieder ihr Vieh kören lassen. Sie können zu denselben Sätzen ihre Tiere kören lassen, nur die Einschreibgebühr wird von den Nichtmitgliedern in doppelter Höhe entrichtet. Dafür bezahlen aber die Mitglieder ein jährliches Beitrittsgeld. Es ist ferner gesagt worden, daß die früher staatliche Körung dem Herdbuchverein übertragen sei. Wäre das nicht der Fall, dann wären die Zustände so wie in früheren Zeiten. Früher kam es vor, daß die Tiere, die von der Körungskommission des Herdbuchvereins angekört waren, bei der staatlichen Körung abgekört wurden und umgekehrt. Das war ein unhaltbarer Zustand; so wie es jetzt eingerichtet ist, ist es besser. Es wird ferner gesagt, daß die Aufnahme in den Verein von der Willkür, dem Belieben der Mitglieder desselben abhängig gemacht wird. Ja, m. S.! wie schon gesagt, es ist jedem anderen Verein freigestellt, und nach meiner Ansicht mit Recht, Personen in den Verein aufzunehmen und abzulehnen. Es ist geheim abgestimmt, es hat keine Debatte vor der Abstimmung stattgefunden und die betreffenden Händler sind nicht aufgenommen worden. Es wird gesagt, daß gerade die Juden nicht aufgenommen werden. Soviel mir bekannt, ist jetzt nur noch ein Händler im Verein. Dieser Herr hat den Herdbuchverein, hat auch den landwirtschaftlichen Verein mit gegründet. Er hat vor einigen Jahren die Landwirtschaft aufgegeben und weidet noch Vieh. Er ist vom Herdbuchverein als Vertrauensperson (Verkaufsvermittler) angestellt. Nach meiner Ueberzeugung liegt darin für die Händler in keiner Weise eine Zurücksetzung, weil die Ziele und Zwecke der Händler manchmal andere sind als die der Züchter. Eines paßt sich nicht für alle und deshalb glaube ich mich der Ansicht des Herrn Ahlhorn anschließen zu können.

**Präsident:** Herr Abg. Ahlhorn (Hartwarderwupp) hat das Wort.

Abg. **Ahlhorn** (Hartwarderwupp): M. S.! Wenn es bewiesen wird, daß politische und konfessionelle Gründe vorliegen, die dem Ausschluß aus dem Verein zu Grunde gelegen haben, dann wäre es selbstverständlich ganz entschieden zu mißbilligen, aber womit soll das bewiesen

werden. Es findet doch darüber geheime Abstimmung statt. Soll der Verein gezwungen werden, wenn er jemand als Mitglied nicht aufnimmt, deswegen spezifizierte Gründe anzugeben, so kann ich das nicht billigen. Das würde ich für eine Einschränkung der persönlichen Freiheit halten. Dann möchte ich hervorheben, daß es in den Satzungen des Severländischen Herdbuchvereins heißt: „Tiere, die in Händen von Händlern und die zum Export bestimmt sind, sind von der Aufnahme ausgeschlossen.“ Der Petent sagt selbst, er ist nur Händler und betreibt Weidwirtschaft. Wenn der die Tiere aufgenommen haben will, so stehen die Satzungen dem entgegen. Wenn er mit Herdbuchtieren handeln will, so muß er sich Herdbuchtiere kaufen. Ich stehe auf dem Standpunkte, ich traue dem Severländischen Herdbuchverein nicht zu, daß ihn niedere Gründe veranlaßt haben, Leute nicht aufzunehmen.

**Präsident:** Herr Abg. tom Dieck hat das Wort.

Abg. **tom Dieck:** Ich kenne nicht die Persönlichkeiten, noch verstehe ich viel von der Sache, aber jedenfalls bin ich aus dem Berichte belehrt worden, daß die Ansicht des Abg. Tanzen richtig ist, wenn er hier sagt, die Sache müsse zur Prüfung kommen und ich meine, den freien Friesenrecken des Severlandes sollte Gelegenheit gegeben werden, sich zu der Sache zu äußern.

**Präsident:** Herr Regierungsrat Willms hat das Wort.

Regierungsrat **Willms:** Die Regierung steht selbstverständlich auch auf dem Standpunkte, daß es nicht zu billigen wäre, wenn konfessionelle oder politische Gründe für die Mitgliedschaft im landwirtschaftlichen Verein Sever maßgebend wären. Der Herr Abg. Gerdes hat bereits ausgeführt, daß derartige Motive nicht vorliegen, und ich kann mich dem nur anschließen, was der Herr Abg. Ahlhorn gesagt hat, daß jedenfalls ein gegenseitiger Beweis nicht zu führen ist, weil nach Majorität ohne Angabe von Gründen abgestimmt wird. Was die einzelnen Mitglieder für Gedanken haben, kann man nicht nachprüfen. Für uns konnte es sich daher nur darum handeln, zu prüfen, ob irgend welche Tatsachen vorlägen, die zu einer derartigen Annahme führen müßten. Nun wurde im Ausschusse hervorgehoben, im Verein befänden sich faktisch auch jetzt noch Händler, die aber Christen seien, und nur die jüdischen Händler seien aus dem Verein entfernt. Wenn der landwirtschaftliche Verein auf dem Standpunkte stehe, daß Händler nicht in den Verein gehörten, so hätten doch auch die christlichen Händler entfernt werden müssen.

Ueber diesen Punkt ist das Amt Sever nochmals zu einer Aeußerung veranlaßt und das Amt Sever hat den Vorsitzenden des landwirtschaftlichen Vereins darüber gehört. Nach diesem Bericht erübrigt meines Erachtens jede weitere Prüfung, da er bestätigt, daß konfessionelle Momente für die Frage der Mitgliedschaft im Verein nicht ausschlaggebend sind, sondern daß, was ich auch schon im Ausschusse erklärt habe, die Händler aus geschäftlichen Interessen Mitglieder des Vereins werden wollen, und daß das der Grund ist, daß die Vereine sich mehr und mehr von den Händlern säubern. Es wurde von einem Herrn im Ausschusse bemerkt, es wären ein gewisser Joseph und ein gewisser

Sternberg aus dem Verein entfernt worden, obgleich dieselben früher Mitglieder gewesen wären. Aber diese beiden waren noch Mitglieder, als drei anderen jüdischen Mitgliedern die Aufnahme verweigert wurde. Das letztere ist geschehen, weil der Antrag des Levy zu einer näheren Prüfung Veranlassung gegeben hat, und diese nähere Prüfung hat ergeben, daß es sich für diese Mitglieder bei ihrem Antrage um Aufnahme offenbar nur um geschäftliche Interessen gehandelt hat. Diese Feststellung ist schriftlich dem Verein mitgeteilt worden. Es ist also nichts verheimlicht und daraufhin sind jene Händler nicht aufgenommen und die beiden anderen ausgeschlossen worden. Richtig ist, wie der Vorsitzende bestätigt, daß zurzeit noch zwei christliche Händler im Verein sind, Hufemann und Hayungs. Der Antrag auf Ausschließung eines Mitgliedes muß nach der Satzung des Vereins von fünf Mitgliedern gestellt werden und bisher hat nach Mitteilung des Vorsitzenden keine Veranlassung vorgelegen, diesen Antrag gegen die beiden letzteren zu stellen. Wenn aber auch bei ihnen Gründe vorlägen, wie bei den jüdischen Händlern, dann würde das gleiche auch mit ihnen geschehen. Jedenfalls hat der Vorsitzende des landwirtschaftlichen Vereins ausdrücklich bestätigt, daß nach seiner persönlichen Ansicht konfessionelle Gesichtspunkte nicht maßgebend gewesen sind, und daß, wenn bisher gerade jüdische Händler von der Ausschließung getroffen sind, der Grund darin liegt, daß eben die jüdischen Händler überwiegen. Der Vorsitzende hat zum Schluß noch bemerkt, wenn ein jüdischer Landwirt und Züchter Mitglied werden wolle, er jedenfalls aufgenommen werden würde. Ich glaube hiernach nicht, daß noch Zweifel an dem loyalen Verfahren des Vereins bestehen bleiben können.

**Präsident:** Herr Abg. Schulz hat das Wort.

Abg. **Schulz:** Es freut mich, daß der Landtag einig ist, wenn es gilt, festzustellen, daß politische oder konfessionelle Gründe mitgewirkt haben, und daß das ein scharf zu verurteilender Zustand wäre. Herr Ahlhorn (Hartwarderwurm) hat wirksam für den Antrag des Ausschusses gesprochen. Die Erklärung, welche der Herr Regierungsvertreter hier eben abgegeben hat, hat er auch wesentlich schon im Ausschusse abgegeben. Aber trotz dieser Erklärung fanden wir im Ausschusse, daß die Frage noch nicht genügend geklärt sei und kamen dann zu dem Antrage, die Petition der Staatsregierung zur Prüfung zu überweisen. Darin stimme ich Herrn Ahlhorn bei, die Tatsache bis auf das Tüpfelchen auf dem i zu beweisen, und ans Licht ziehen zu können, wird schwer sein. Aber immerhin wird die Erörterung der ganzen Angelegenheit das eine Gute zeitigen und dazu beitragen, daß sie bei all diesen Versuchen abschreckend wirken wird. Ich möchte den Landtag bitten, den Antrag des Ausschusses anzunehmen. Es muß der Sache auf den Grund gegangen werden, ob die Angaben des Petenten auf Wahrheit beruhen oder nicht.

**Präsident:** Herr Abg. Tanzen hat das Wort.

Abg. **Tanzen:** M. H.! Der Herr Regierungsvertreter hat eine Ansicht mitgeteilt, wie er sie selbst nennt „die persönliche Ansicht eines Vorsitzenden des landwirtschaftlichen Vereins Feber“. Die ist zwar nicht im Ausschusse mitgeteilt worden, und insofern für die heutige Verhandlung etwas weiter. Aber der Ausschusse konnte aus dem, was derzeit zu Tage kam, zu keinem anderen Ergebnis kommen. Es bleibt auch heute bestehen, daß christliche Händler aufgenommen worden sind, die dem Verein angehören, während jüdische ausgeschlossen wurden und dieser eine, über den auch Erkundigungen eingezogen worden sind, der einer hochachtbaren Firma angehört, nicht aufgenommen wurde. Daraus scheint hervorzugehen, daß konfessionelle Gründe vorlagen. Sobald das zweifelhaft ist, muß die Sache geprüft werden, und meiner Ansicht nach ist sie auch heute noch zweifelhaft.

**Präsident:** Herr Abg. Gerdes hat das Wort.

Abg. **Gerdes:** Ich möchte betonen, ich würde es bedauern, wenn konfessionelle oder politische Gründe vorgelegen hätten. Die ganze Prüfung ist mir nur lieb. Aber die Verhandlung zeigt nicht, daß die Sache genau untersucht werden muß, um solche Verhältnisse nicht wieder vorkommen zu lassen, sondern sie zeigt gerade, daß in einen Herdbuchverein eigentlich keine Händler hineingehören.

**Präsident:** Das Wort wird nicht weiter verlangt. Ich schließe die Beratung und gebe das Schlusswort dem Herrn Berichterstatter Abg. Hollmann.

Berichterstatter Abg. **Hollmann:** Ich glaubte zunächst bei Beginn der Beratung nicht, das Wort als Berichterstatter nehmen zu sollen, da der Bericht schriftlich erstattet ist. Ich glaube, daß ich auch nach den Verhandlungen nicht auf die Materie einzugehen brauche. Ich möchte nur hervorheben, daß ich nicht glaubte, Sie noch auf den Wert und die große Bedeutung des Herdbuchvereins hinweisen zu brauchen. Das steht nicht in Frage. Im übrigen ist von allen Seiten nichts gegen den Antrag des Ausschusses gesagt worden, und so glaube ich, Ihnen empfehlen zu sollen, den Antrag des Ausschusses anzunehmen.

**Präsident:** Wir kommen zur Abstimmung, und bitte ich die Herren, die den Antrag des Ausschusses annehmen wollen, sich zu erheben. — Geschieht. — Der Antrag ist angenommen.

Es ist jetzt 2 Uhr. Ich möchte also Schluß der Sitzung eintreten lassen. Die Gegenstände, welche nicht erledigt werden konnten, sind so unbedeutend, daß sie die Ansetzung einer Sitzung für morgen nicht rechtfertigen. Auch weiteres Material liegt noch nicht genügend vor, so daß ich den Tag und den Inhalt der nächsten Sitzung noch nicht ankündigen kann. Ich schließe die Sitzung.

(Schluß der Sitzung: 2 Uhr 5 Minuten.)