

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

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

**Staat Oldenburg**

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

12. Sitzung, 15.02.1870

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

# B e r i c h t

über

## die Verhandlungen

des

### XVI. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

#### Zwölfte Sitzung.

Oldenburg, den 15. Februar 1870. Vormittags 10 Uhr.

**Tagesordnung:** Mündlicher Bericht des Eisenbahnausschusses, betreffend:

- 1) den Gesekentwurf, betr. den Ausbau des Eisenbahnnetzes im Herzogthum Oldenburg. (Anl. Nr. 37.)
- 2) das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 10. Januar d. J., betr. die Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahn von dem linken Weserufer bis Quakenbrück durch eine Gesellschaft.

**Vorsitzender:** Präsident Gullmann.

Am Ministertische: der Minister von Berg, der Regierungs-Commissär Jansen.

Der Schriftführer Propping verlas das Protokoll, welches genehmigt wurde.

**Eingänge:**

- 1) Schreiben Großherzogl. Staatsministeriums, betr. die decidirten Krongutscasse-Rechnungen des Herzogthums Oldenburg und der Fürstenthümer Lübeck und Birkenfeld für 1864, 1865 und 1866. (An den Finanzausschuß.)
- 2) Petition des Lehrers H. D. Klusmann zu Tettens, betr. Reise- und Transportkosten. (An den Petitionsausschuß.)
- 3) Desgl. des Gemeinderaths zu Steinfeld, betr. den Bau einer Chaussee von Steinfeld nach dem Hanenberge in der Richtung auf Diepholz. (An den Finanzausschuß.)
- 4) Desgl. mehrerer Hufner und Kätner der Dorfschaft Wulfsdorf im Amte Schwartau, betr. den Wegfall der für aufgehobenen Mühlenzwang jährlich zu zahlenden Summe. (An den Petitionsausschuß.)
- 5) Desgl. des Vollerben J. B. Grüssing und Consorten zu Lindern, betr. Wegfall einer Selbtabgabe für einen früher an den Staat zu liefernden Widder. (An denselben Ausschuß.)
- 6) Desgl. mehrerer Einwohner zu Huntlosen, betr. Auf-

hebung des Brückengeldes an der Huntbrücke zu Dehland. (An den Finanzausschuß.)

- 7) Desgl. der Einwohner von Neutwangerooze, betr. Erlaß von Kanon. (An denselben Ausschuß.)
- 8) Desgl. der Subalternbeamten des Fürstenthums Birkenfeld, betr. Gehaltsberhöhung. (An denselben Ausschuß.)

**Tagesordnung:**

I. und II. Bericht des Eisenbahnausschusses, betr. 1. den Gesekentwurf, betr. den Ausbau des Eisenbahnnetzes im Herzogthum Oldenburg, 2. das Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 10. Janr. 1870, betr. die Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahn von dem linken Weserufer bis Quakenbrück durch eine Gesellschaft.

Der Präsident bemerkte, daß sich die Großherzogliche Staatsregierung damit einverstanden erklärt hätte, daß über die in ihrem vertraulichen Schreiben vom 10. Januar d. J. gestellten Anträge öffentlich mitberhandelt würde. Ein Antrag auf Annahme oder Ablehnung des Gesekentwurfs im Ganzen läge nicht vor. Die Mehrheit des Ausschusses (Ahlhorn, Silks, Graepel, Huchting, Rüdibusch, Selkmann) beantragte:

Nr. 1.

im Artikel 1 des Gesekentwurfs nach dem Worte

„Zeber“ einzuschalten „binnen 6 Jahren“ und mit diesem Zusatz den Artikel anzunehmen.

Nr. 2.

die Artikel 2 bis 6 anzunehmen.

Nr. 3.

der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß nach Inhalt der der Bergisch-Märkischen Gesellschaft unter dem 3. November v. J. gemachten Propositionen, welche lauten:

Die Großherzogliche Regierung ist bereit, der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zur Erbauung einer Eisenbahn von der Landesgrenze bei Quakenbrück über Cloppenburg nach Oldenburg und Hude und vom letzteren Orte weiter über Elsfleth und Brake nach Nordenhamm auf der Grundlage des mit geehrtem Schreiben vom 20. September v. J. vorgelegten generellen Projectis unter der Bedingung zu ertheilen, daß

- 1) Die Bergisch-Märkische Gesellschaft die concessionirten Eisenbahn-Linien innerhalb des Zeitraums von längstens 4 Jahren betriebsfähig herzustellen sich verpflichtet und für die Einhaltung dieser Fristen geeignete von der Großherzoglichen Regierung als ausreichend anzuerkennende Garantien gewährt,
- 2) die specielle Feststellung des Tractats auf den verschiedenen Straßen der näheren Verständigung mit der Großherzoglichen Regierung vorbehalten bleibt, wobei insbesondere Werth darauf gelegt wird, daß die Ausführung der Linie Hude-Brake nach den früher diesseits aufgestellten, der Königlichen Direction bekannten Project erfolge,
- 3) die Gesellschaft die Herstellung derjenigen Anlagen, welche zu Verbindung des Bahnhofes in Brake mit dem dortigen Hafen erforderlich sind, nach den darüber zu treffenden näheren Bestimmungen auf ihre Kosten übernimmt,
- 4) der der Gesellschaft zu ertheilenden Concession die ihr von der Königlich Preussischen Regierung gewährten Concessionen und die Bestimmungen des Preussischen Eisenbahn-Gesetzes von 1838 zu Grunde gelegt werden.

Dagegen erbietet sich die Großherzogliche Regierung zur Erleichterung und Förderung des Unternehmens ihrerseits unter Vorbehalt der Zustimmung des Landtages zur Uebernahme folgender Leistungen:

- 1) Die Großherzogliche Regierung überträgt der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ihre Ansprüche gegen die Königlich Preussische Regierung aus dem Artikel 6 des Vertrages vom

16. Februar 1864 in dem Umfange, daß der Gesellschaft von der von Preußen im Jahre 1874 an Oldenburg eventuell zu zahlenden Million die Hälfte, also die Summe von 500,000 Thlr. zu überweisen ist.

- 2) Die Großherzogliche Regierung sichert der Gesellschaft die unentgeltliche Abtretung des durch die Bahnanlage berührten nicht als Krongut ausgeschiedenen Staatsgutes, soweit dasselbe für die letztere und deren Zubehörungen erforderlich ist, zu, und wird thunlichst dahin wirken, daß in gleicher Weise die unentgeltliche Abtretung der von der Bahn durchschnittenen uncultivirten Marken- und Gemeinheitsgründe durch Zustimmung der betreffenden Genossenschaften gesichert werde,

einer Gesellschaft die Concession zur Erbauung und dem Betriebe einer Eisenbahn von der Landesgrenze bei Quakenbrück über Cloppenburg nach Oldenburg und Hude und von letzterem Orte weiter über Elsfleth und Brake nach Nordenhamm unter der Bedingung ertheilt werde, daß die Gesellschaft die inzwischen etwa auf Staatsbahnen in der Richtung des zu concessionirenden Unternehmens verwandten Kosten vollständig ersetzt.

Die Minderheit des Ausschusses (Ruffell) stellte folgende Anträge:

I. Den Gesekentwurf betreffend;

Zu Art. 1.

Nr. 1.

der Landtag wolle beschließen, dem Art. 1. folgende Fassung zu geben:

Das Eisenbahnnetz des Herzogthums Oldenburg soll durch eine Eisenbahn von Nordenhamm über Brake, Elsfleth nach Hude und von dort oder von Oldenburg ab in südlicher Richtung durch die Lemter Wildeshausen, Behta, Steinfeld und Damme bis zur Landesgrenze und durch eine Bahn von Sande nach Zeber ausgebaut werden.

Die Staatsregierung ist ermächtigt, die Concession zum Weiterbau der Bahn von Nordenhamm bis zur Landesgrenze nach Osnabrück von Preußen zu erwerben und sobald diese Concession erlangt ist, soll mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Bahn von der Landesgrenze bis Osnabrück begonnen und derselbe innerhalb sechs Jahren vollendet werden.

Wenn der Landtag diesen Antrag ablehnen sollte, so wird beantragt:

Nr. 2.

Der Landtag wolle den Art. 1 in folgender Fassung annehmen:

Das Eisenbahnnetz des Herzogthums Oldenburg



soll durch eine Eisenbahn von Hude über Elsfleth nach Brake und Nordenhamm, durch eine Eisenbahn von Oldenburg in südlicher Richtung bis zur Landesgrenze und durch eine Bahn von Sande nach Jever innerhalb sechs Jahren ausgebaut werden.

Zu Art. 2.

Nr. 3.

Für den Fall der Annahme des Art. 1 wolle der Landtag den Art. 2 dahin abändern:

Zur Deckung der durch den Ausbau des Eisenbahnnetzes und der Bahn nach Osnabrück veranlaßten Kosten werden zunächst zc. wie im Entwurf.

Nr. 4.

Im Falle der Annahme des Antrags 2 wolle der Landtag den Art. 2 unter Streichung der Worte „zu 4,692,000 Thlr. veranschlagten“ annehmen.

Zu Artikel 3.

Nr. 5.

Wenn der Art. 1 angenommen wird, wolle der Landtag beschließen, daß im Art. 3 anstatt — „2,667,000 Thlr.“ gesetzt werde „Gelder.“

Nr. 6.

Den Art. 3 mit der beschlossenen Aenderung anzunehmen.

Nr. 7.

Für den Fall, daß Antrag 2 angenommen wird, wolle der Landtag den Art. 3 in folgender Fassung annehmen:

Zur Herbeischaffung der weiter erforderlichen Mittel soll eine Anleihe bis zur Summe von 2,667,000 Thlr. aufgenommen werden.

Zu Art. 4—6.

Nr. 8.

Der Landtag wolle die Art. 4—6 annehmen.

II. Zu dem Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 10. Januar d. J., betr. die Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahn vom dem linken Weserufer durch eine Gesellschaft.

Antrag.

Der Landtag wolle den Antrag der Staatsregierung mit der Abänderung, daß statt der Worte „von der Landesgrenze bei Quakenbrück über Cloppenburg“ gesetzt werde „von der südlichen Landesgrenze“ annehmen.

Die Minderheit des Ausschusses (Hoyer) hätte sich bei der Schlußberathung die Stellung ihrer Anträge noch vorbehalten, ohne bis jetzt solche eingebracht zu haben.

Es würde bei der artikelweisen Berathung des Entwurfs nicht möglich sein, die einzelnen zu den folgenden Artikeln gestellten Anträge ganz von den zu dem ersten Artikel gestellten zu trennen. Er müßte den Abgeordneten anheim geben, falls ihnen dies erforderlich scheine, dieselben jetzt schon in die Diskussion zu ziehen.

Der Art. 1 der Vorlage wurde hierauf zur Debatte verstellt.

**Berichte.** XVI. Landtag.

Als Berichterstatter Abg. **Gräpel:** Der Landtag stände vor einer Frage, die für die Entwicklung der Wohlfahrt des ganzen Landes von der größten Bedeutung wäre. Sie griffe aber auch tief in die Interessen der einzelnen Landestheile ein und rief dadurch Kollisionen hervor. Was von der einen Seite lebhaft angestrebt und als Lebensfrage bezeichnet würde, würde auf der anderen als eine schwere Beeinträchtigung bezeichnet. Kein Wunder also, daß das Land mit Spannung der heutigen Berathung entgegensehe.

Die Staatsregierung beantragte, das Eisenbahnnetz des Herzogthums Oldenburg durch eine Eisenbahn von Hude über Elsfleth nach Brake und Nordenhamm, durch eine Eisenbahn von Oldenburg bis zur Landesgrenze bei Quakenbrück und durch eine Bahn von Sande nach Jever auszubauen. Zur Deckung der Kosten, welche zu 4,692,000 Thlr. veranschlagt wären, würden zunächst die von den nach den Gesetzen vom 25. April 1864 und 24. Juni 1867 aufzunehmenden Anleihen nicht verwandten 975,000 Thlr. und die nach dem Vertrage vom 16. Februar 1864 von der Krone Preußen zu zahlende eine Million Thaler bestimmt. Der Rest des erforderlichen Geldes im Betrage von 2,667,000 Thlr. sollte durch eine Anleihe beschafft werden, das Weitere in dieser Beziehung den vollziehenden Behörden überlassen werden. — Die Begründung des Gesetzentwurfs von Seiten der Staatsregierung wäre den Landtagsmitgliedern bekannt. Zur weiteren Mittheilung an den Landtag hätte der Regierungskommissär dem Landtage nur noch Folgendes mitgetheilt. In der als Nebenanlage E. dem Entwurf angelegten Rentabilitätsberechnung fände sich für das Bremen zu verzinsende Kapital eine Summe von 600,000 Thlr. Courant in Anschlag gebracht. In Wirklichkeit handelte es sich aber um die gleiche Summe in Gold oder diese zu 10% in Courant berechnet um 660,000 Thlr. Courant. Andererseits wären die beiden ersten Abtragsraten der Eisenbahnanleihe vom Jahre 1865 aus der nach dem Gesetz vom Jahre 1867 aufzunehmenden Anleihe beschafft worden, im Betrage von 60,000 Thlr. Diese Summe müßte insofern, als sie nicht zum Eisenbahnbau verwandt worden wäre, als Ueberschuß aufgefaßt werden. So glückte sich Beides aus, indem auf der einen Seite 60,000 Thlr. hinzuträten, die auf der anderen außer Anschlag kommen müßten. Das Resultat der Rentabilitätsberechnung könnte demnach vollständig aufrecht erhalten werden.

Ferner läge ein Schreiben des Großherzoglichen Staatsministeriums vom 10. Februar d. J. vor, betreffend die Verhandlungen über den Bau einer Eisenbahn von dem linken Weserufer bis Quakenbrück durch die Bergisch-Märkische Gesellschaft. In demselben würde dem Landtag mitgetheilt, unter welchen Bedingungen die Staatsregierung sich bereit erklärt hätte, der Gesellschaft die Concession zum Bau zu ertheilen. Die Verhandlungen hätten nicht zu einem Uebereinkommen geführt. Jedoch glaubte die Staatsregierung die Aussicht, doch noch ein Resultat herbeizuführen, nicht aufgeben zu müssen.

16

Sie wünschte daher den Landtag zu hören, ob derselbe mit den Bedingungen, unter denen die Concession erteilt werden sollte, einverstanden wäre.

Er könnte constatiren, daß der Ausschuß einstimmig zunächst mit der Tendenz des Gesetzentwurfs einverstanden wäre. Der bisherige Betrieb der Oldenburger Staatsbahnen hätte erwiesen, wie wohlthätig das Eisenbahnwesen auf das Land einwirkte. Mit Rücksicht hierauf und auf die befriedigenden finanziellen Resultate, welche erreicht wären, schiene es an der Zeit, ein System der zu erbauenden Staatsbahnen aufzustellen und mit der Ausführung vorzugehen. — Ferner erschiene es allen Mitgliedern des Ausschusses empfehlenswerth, den Bau der Bahnen vollständig einer Privatgesellschaft zu übertragen und die Staatsregierung zu ersuchen, ihre Bemühungen in dieser Richtung fortzusetzen. Da indessen eine Vereinbarung mit einer Privatgesellschaft bis jetzt nicht zu erreichen gewesen wäre, spräche sich auch der Ausschuß dafür aus, daß der Staat nunmehr mit dem Eisenbahnbau einstweilen selbst vorgehen sollte. — Endlich wäre der ganze Ausschuß dahin einverstanden, daß die Hauptverkehrsstrecken, deren Ausbau vor Allem nothwendig erschiene, folgende wären: eine Weserbahn, welche von der Oldenburg-Bremerbahn ausgehend auf Elsfleth, Brake, Nordenhamm führen müßte, eine Südbahn von der Stadt Oldenburg an die südliche Landesgrenze und eine Eisenbahn von Sande nach Zeber. Leider wäre keine Uebereinstimmung im Ausschuß zu erreichen gewesen bezüglich der Richtung, welche die zuerst genannten beiden Bahnen einzuschlagen hätten. Die überwiegende Mehrheit der Ausschußmitglieder fände sich indessen in der angenehmen Lage, sich mit den Anträgen und Motiven der Staatsregierung einverstanden erklären zu können. Nur zum Art. 1 hätte die Ausschußmehrheit geglaubt, den Zusatzantrag stellen zu müssen: nach dem Worte „Zeber“ einzuschalten „binnen 6 Jahren.“ Auch der Abgeordnete Russell wäre mit diesem Antrage einverstanden; wie er glaubte, stimmte auch der Abgeordnete Hoyer demselben zu. Nach dem Schreiben der Staatsregierung vom 8. Januar d. J. ginge dieselbe davon aus, daß das ganze Bahnnetz innerhalb 6 Jahren hergestellt werden könnte. Im Uebrigen wünschte sie, was die Zeit der Ausführung des Baues der einzelnen Linien anlangte, freie Hand, um sich lediglich nach Zweckmäßigkeitsgründen entscheiden zu können. Der Ausschuß hätte dennoch Gewicht auf den betreffenden Zusatz gelegt, um dem Gesetz mehr Nachdruck zu geben und etwaigen Verzögerungen des Ausbaues der einen oder anderen Bahn, wenn nicht unüberwindliche Hindernisse einträten, vorzubeugen. — Auf der anderen Seite stimmte der Ausschuß jedoch mit der im Schreiben der Staatsregierung enthaltenen Bemerkung vollkommen überein, daß nicht eher mit dem Ausbau der Südbahn vorgegangen werden könnte, als die Fortführung der Bahn von der Landesgrenze bis Döna- brück gesichert wäre. Nur von dieser Voraussetzung ausgehend habe die Ausschußmehrheit ihren Antrag auf Annahme

des Gesetzes gestellt und bitte diese Erklärung zu Protokoll zu nehmen. Er wünschte, daß von Seiten der Staatsregierung Veranlassung genommen werden möchte, ihre Zustimmung zu dieser Auffassung des Ausschusses zu erklären.

— Der Ausschuß wäre nicht in der Lage gewesen, eine eingehende Prüfung des Kostenpunktes vorzunehmen. Ein specifischer Kostenvoranschlag läge nicht vor, sondern nur eine allgemeine Schätzung, wie das vielleicht auch nicht anders möglich wäre. Jedoch dürfte der Landtag das Vertrauen in die Staatsregierung setzen, daß, wie bisher, auch in Zukunft mit möglichster Sparsamkeit gebaut würde.

Der Abgeordnete Russell wäre nur wegen der Richtung der Südbahn abweichender Meinung. Der Abgeordnete Hoyer dissentirte nur insofern, als er die Weserbahn nicht von Hude, sondern von Oldenburg aus an die Weser führen wollte. Die Begründung ihrer Ansichten wollte er diesen Herren selbst überlassen.

Es erübrigte ihm nur noch, der rücksichtlich dieser Angelegenheit eingegangenen Petitionen Erwähnung zu thun. Die Petition des Magistrats und Stadtrathes von Oldenburg befürwortete die Wahl der Linie Oldenburg-Elsfleth, gegenüber der Linie Hude-Elsfleth. Petitionen der Gemeindevertretungen von Burhave, Waddens, Eckwarden, Rodenkirchen, Schwei, Abbehausen bäten, die Vorlage der Staatsregierung als den Bedürfnissen des Landes entsprechend in ihrer Gesamtheit anzunehmen. Eine Petition des Gemeinderathes zu Blexen zeigte sich ebenfalls mit der Vorlage einverstanden, wünschte aber eine Erklärung, daß unter „Nordenhamm,“ als Endpunkt der Bahn Brake-Nordenhamm, die Blexerhörne, eventualiter Gramberg's Loch bei Einwarden verstanden werden sollte. Der Ausschuß wäre der Meinung gewesen, der Landtag würde nicht in der Lage sein, auf diese specielle Frage einzugehen. Wenn es sich empfehle, den Endpunkt der Eisenbahn im Sinne der Petenten festzustellen, so werde dieses durch das Gesetz nicht ausgeschlossen und könne das Weitere in dieser Beziehung der Zukunft vorbehalten bleiben. Eine Petition aus Lohne wünschte statt der projektirten Südbahn eine Bahn von Oldenburg über Lohne auf Diepholz im Anschluß an die Paris-Hamburger Bahn. Herr Köbelen aus Oldenburg hätte um den Bau einer Eisenbahn in gerader Richtung von Quakenbrück über Oldenburg nach Nordenhamm mit Zweigbahnen auf Brake und Elsfleth petitionirt. Die Petition des Herrn Bulling in Hatten hätte eine Eisenbahn von Oldenburg über Wildeshausen und Bernstorff im Anschluß an die Paris-Hamburger Bahn und eine Eisenbahnlinie über Kloppenburg bis zum Anschluß an die Hannoversche Westbahn im Auge. — Der Ausschuß legte keine der Petitionen betreffenden Anträge vor, indem dieselben durch die Beschlußfassung über die gestellten Ausschußanträge ihre Erledigung finden müßten.

Minister von Berg: Er hätte heute zum dritten Male die Ehre, dem Landtage gegenüber eine Eisenbahnvorlage zu



vertreten. Er befände sich hierbei in einer günstigeren Lage, als in den Jahren 1864 und 1867. Wie von ihm vorausgesetzt worden wäre, hätte unverkennbar im Lande ein Umschwung der Ansichten zu Gunsten der Eisenbahnen stattgefunden. Er hoffte, daß die Landesvertretung die Wahrheit dieser Behauptung durch ihre Schlußabstimmung bestätigen würde. —

Die Staatsregierung hätte zwei Anträge an den Landtag gebracht. Der erste ginge dahin, durch Annahme eines Gesetzesentwurfs den raschen und vollständigen Ausbau des Oldenburger Eisenbahnnetzes zu sichern; der zweite bezweckte, die Möglichkeit einer Verständigung mit einer Gesellschaft über den Ausbau der Südbahn und Weserbahn offen zu halten. Es erschien ihm geboten, hier den Standpunkt zu präzisieren, welchen die Staatsregierung diesen Anträgen gegenüber einnahm. Nach Ausbau der drei Bahnen Oldenburg-Bremen, Oldenburg-Heppens und Oldenburg-Leer hätte die Staatsregierung es als ihre Aufgabe betrachten müssen, die Bervollständigung des Oldenburger Eisenbahnnetzes zur Ausführung zu bringen. In Anerkennung und Würdigung der früher im Landtage kundgegebenen Ansicht, daß der Ausbau des Eisenbahnnetzes wesentlich durch Privatgesellschaften in Aussicht zu nehmen wäre, hätte die Staatsregierung mit der Bergisch-Märkischen Gesellschaft Verhandlungen angeknüpft. Dieselben wären, als die Berufung des Landtags bevorstanden hätte, noch nicht bis zu einem günstigen Abschluß gediehen gewesen. Die Lage der Staatsregierung wäre nahezu dieselbe gewesen, wie im Jahre 1864. Im Vertrauen auf die Kraft des Landes hätte sie den Beschluß gefaßt, selbst mit dem Ausbau der Bahnen vorzugehen und denselben durch ein Gesetz zu sichern. — Wenn die Staatsregierung hierbei auch das Hauptgewicht auf wirtschaftliche Rücksichten legte, so nähme sie doch auch wesentlich Rücksicht darauf, daß durch den Bahnbau dem Lande nicht neue Lasten aufgebürdet würden. Sie könnte aber in Hinblick auf die Erträgnisse der bestehenden Bahnen die bestimmte Hoffnung hegen, daß durch das Projekt eine angemessene Verzinsung gesichert würde, zumal eine Million à fonds perdus verwandt werden könne und der Bau der Irlhove-Neuschauzer Bahn und die Anschlüsse an die Südbahn Verbindungen mit den Nachbarbahnen herstellen würde, welche den alten Bahnen neue Einnahmen und Hilfsquellen verschafften. Die Staatsregierung machte den Vorschlag: die Möglichkeit einer Verständigung mit der Bergisch-Märkischen Gesellschaft offen zu halten, nicht weil sie dem Staatsbahnnetz mißtraute, sondern weil der frühere Landtag das Hauptgewicht auf die Ausführung des Eisenbahnbaus durch Privatgesellschaften gelegt hätte.

Die Staatsregierung empfände den lebhaften Wunsch, in dieser hochwichtigen Angelegenheit im vollen Einverständnisse mit der Landesvertretung zu handeln.

Es läge in der Natur der Sache, daß bei der Feststellung des Eisenbahnnetzes nicht alle Wünsche erfüllt werden

könnten. Die Staatsregierung hätte bebauert, daß bei Bestimmung des Laufes der Südbahn nicht wesentlich die Richtung festzuhalten gewesen wäre, welche man früher durch den Vertrag mit Preußen für die Jadebahn in das Auge gefaßt hätte. Man hätte dieselbe aufgeben müssen, weil eine positive Erklärung von Seiten der königlich Preussischen Regierung keinen Zweifel übrig ließe, daß eine Fortsetzung der Südbahn nur allein über Quakenbrück möglich wäre. Die Staatsregierung hätte sich nicht bemüht, eine Modifikation dieser Erklärung zu erlangen, weil ein Mißerfolg von vornherein zu erwarten gewesen wäre. Die Ueberzeugung der Staatsregierung von der Aussichtslosigkeit aller weiteren Schritte gründete sich auf die Verhandlungen mit der Preussischen und Hannoverschen Regierung im Jahre 1863, auf die Verhandlungen des Bundesrathes über die Paris-Hamburger Bahn, auf die Zusicherungen endlich, welche den Preussischen Gebietstheilen gemacht waren. Auf den ersten Antrag des Abgeordneten Ruffell könnte demnach die Staatsregierung nicht eingehen. Das Beantragte wäre nicht ausführbar, weil die Fortführung der Südbahn nur über Quakenbrück möglich wäre. Was den Zusatz angehe, dem zu Folge die Staatsregierung ermächtigt werden sollte, eine Eisenbahn bis Döna- brück zu bauen, so genüge der Hinweis, daß dem Lande auf diesem Wege eine fernere Last von über zwei Millionen erwachsen würde. Wenn man eine auch noch so gute Meinung von dieser Bahn hätte, so würde der Kredit des Landes doch für den Bau derselben zu sehr in Anspruch genommen werden müssen. Der Abgeordnete Ruffell hätte außerdem einen eventuellen Antrag und in Consequenz dieses letzteren noch einige andere Anträge gestellt. Im Ausschusse wäre bereits über einen ähnlichen Antrag verhandelt worden, ähnlich insofern, als auch in diesem die Bezeichnung der bestimmten Richtung weggelassen, sonst aber keine Aenderung vorgenommen gewesen wäre. Mit dem Antrage, wie er im Ausschusse vorgelegen hätte, hätte er das Einverständniß der Staatsregierung erklären können. Die jetzt vom Abgeordneten Ruffell gestellten Anträge gingen aber weiter. Er glaubte nicht, daß der Landtag auf dieselben eingehen könnte. —

Wenn die Staatsregierung, deren Sitz in der Residenzstadt wäre, dem Landtage rücksichtlich der Weserbahn einen Vorschlag machte, welcher von den Wünschen der Stadt abwich, so müßte man mit Rücksicht auf die Stellung der Staatsregierung der Ansicht sein, daß ein solcher Entschluß nach objektiver reislicher Prüfung aller vorliegenden Verhältnisse gefaßt worden wäre. Nicht erst von gestern datirte dieser Entschluß; bereits 1864 hätte die Staatsregierung den Antrag, den Bau der Linie Hude-Brake zu genehmigen, an den Landtag gebracht. Seitdem wäre diese Angelegenheit einer wiederholten, reislichen Prüfung unterzogen worden; die Staatsregierung hielt aber an ihrer anfänglichen Ansicht fest, daß nur die Richtung von Hude auf Brake dem Landesinteresse allein entspräche.

Es freute ihn, bei dieser Gelegenheit constatiren zu können, daß, nachdem die Vorlage bekannt geworden wäre, manche Anhänger der Linie Oldenburg-Brake ihre Ansichten geändert hätten. Die Motivirung der Staatsregierung wäre nur in einem einzigen Punkt ernstlich angegriffen worden. Den Aufstellungen der Nebenanlage A. wäre nämlich der Vorwurf gemacht, es ließe sich nicht rechtfertigen, die Kosten der Hude-Braker Strecke im Vergleich mit der Linie Oldenburg-Brake à Meile gleich zu veranschlagen, weil die Bahn Hude-Brake einen bedeutenden Brückenbau erforderte. Andererseits wies aber die Strecke von Oldenburg nach Elsfleth erhebliche Terrainschwierigkeiten auf, welche einen Mehraufwand erforderten, welcher die Kosten des Brückenbaus aufwöge und vielleicht überstiege. — In der Petition der Stadt Oldenburg an den Landtag würden die Hauptmotive der Staatsregierung für die Linie Hude-Brake als begründet anerkannt. Es würde dort als richtig zugegeben, daß der Hauptverkehr des linken Weserufers nach Bremen gravitirte und ein Eigenhandel am linken Weserufer sich nur langsam entwickeln würde. Wer dies zugäbe, müßte es auch als einen großen Fehler anerkennen, wenn der Weserverkehr nicht in der Richtung, auf welche derselbe nach Lage der Sache angewiesen wäre, gefördert würde. Nach richtigen wirtschaftlichen Prinzipien ließe sich ein Verkehr nur dann gut entwickeln, wenn er sich an einen bestehenden Verkehr anlehnte. — Der Plan der Staatsregierung würde nach allen Richtungen den bestehenden Verhältnissen gerecht. Durch den Plan der Staatsregierung würde der Verkehr nach Bremen gesichert unter voller Berücksichtigung des Verkehrs nach dem Süden. Der Verkehr nach dem Süden erlitt durch die Anlage der Hude-Braker Bahn allerdings eine Verlängerung von 1,42 Meilen; es wäre diese Verlängerung aber bei einer Bahnstrecke von etwa 35 Meilen unerheblich und Falls der Verkehr eine Verminderung der Kosten fordern sollte, leicht im Tarife auszugleichen.

Der Verkehr des linken Weserufers, welcher in Bremen wurzelte, würde sich neu beleben, neu, weil er seit dem Ausbau der rechten Uferbahn zurückgegangen wäre, aber auch schnell, weil jetzt auch der Verkehr mit dem Süden in Aussicht stände. Wenn die Staatsregierung auch das Hauptgewicht auf die indirekten Vortheile der Bahnen legte, so erschiene es ihr doch von Werth, daß das Land durch den Bahnbau nicht belastet würde. Sie verkennte nicht, daß die Erschließung aller Hilfsquellen nothwendig wäre, um die Weserbahn rentabel zu machen. Die Staatsregierung thäte dies, indem sie eine Eisenbahnverbindung nach Bremen und nach dem Süden eröffnete. Die vorgeschlagene Linie sicherte unbedingt einen größeren Verkehr, als die Bahn, welche von Oldenburg nach Brake führen sollte. Ein unwiderleglicher Beweis, daß die Ansichten der Staatsregierung begründet wären, müßte in Folgendem gefunden werden. Die kurze Strecke Hude-Brake betrüge nur 3,45 Meilen und durch den

Bau derselben würden die als selbstständige Bahnen anzusehenden Zweig-Bahnen von Bremen-Hude-Brake, 7,14 Meilen, und von Oldenburg-Brake, 5,67 Meilen, hergestellt und gerade hierin liege eine Gewähr für die Rentabilität des Unternehmens. Die Bahn von Bremen über Oldenburg nach Brake sei 10,16 Meilen lang. Diese Zahlen genügten, um nachzuweisen, daß das Interesse des Landes die Abzweigung der Eisenbahn nach dem linken Weserufer von Hude ab verlangte. —

Aus den Mittheilungen des Abg. Gräpel hätte man ersehen, daß in den Petitionen aus der Wesergegend keine Stimme für eine andere Richtung, als die von Hude abgehende, ausgesprochen hätte. Auf das Urtheil der Vertreter der Interessen des linken Weserufers müßte das Hauptgewicht gelegt werden. Die Staatsregierung müßte sich in dieser Angelegenheit aber auch ein objektives, ungetrübtes Urtheil vindiciren. Die Stadt Oldenburg verträte ihre Sonderinteressen. Er könnte ihr das nicht verargen, wenn er auch die Begründung ihrer Wünsche nicht als zutreffend anerkennen könnte. Als Hauptmotiv würde in der Petition angeführt, der Verkehr der Stadt Oldenburg mit dem linken Weserufer würde durch die Bahn nicht allein nicht gefördert werden, sondern sogar Schaden erleiden. Wo aber auch Eisenbahnen bisher gebaut worden wären, hätten sie stets den Verkehr gesteigert. Er könnte nicht annehmen, daß durch den Ausbau der Hude-Braker Bahn der Stadt Oldenburg irgend Etwas an Verkehr mit dem linken Weserufer entzogen werden könnte. Wenn die Stadt Oldenburg den Bewohnern des linken Weserufers nur annähernd günstige Gelegenheit zum Ankauf böte, würden diese sich hüten, einen zwei Meilen langen Umweg zu wählen und ihre Ankäufe unter drückenden Zollverhältnissen in Bremen zu besorgen. — Daß die Tarife gewiß so bestimmt würden, wie das allgemeine Interesse und das Interesse einer vernünftigen Verwaltung erforderten, daß die Fahrpläne in einer allen billigen Ansprüchen genügenden Weise normirt werden würden, dafür bürgte das bisherige Befahren auf den bestehenden Oldenburger Bahnen. — Die Petition der Stadt Oldenburg spräche Besorgnisse in Betreff der Rentabilität der Hude-Braker Bahn aus, unter Hinweis auf die schlechten Erfolge, welche mit der Geestebahn erzielt wären. Der Hinweis von der Hude-Braker auf die Geestebahn dürfte als berechtigt nicht anerkannt werden. Die Gründe, weshalb die Geestebahn so schlecht rentirte, wären in der so sehr kostspieligen Anlage der Bahn zu suchen, indem dieselbe pro Meile 503,740 Thlr. gekostet hätte, ferner in den ungünstigen Betriebsverhältnissen rücksichtlich der Zweigbahn nach Vegesack und rücksichtlich der Bahn nach Bremerhafen. Die Königlich Hannoversche Regierung hätte überdies eine Richtung für die Bahn gewählt, die derselben einen sehr schlechten Lokalverkehr sicherte. Die Staatsregierung wollte der Weserbahn nicht die Bedeutung einer Concurrentbahn der Geestebahn geben. Man würde vergeblich versuchen, die Personen und



Güter, die ihrer Bestimmung nach dem rechten Weserufer angehörten, auf das linke herüberzuziehen. Es gälte nur, den Verkehr am linken Weserufer, wie er bestände und sich entwickeln würde, der Bahn zuzuwenden; hieraus wäre ein durchaus angemessener Ertrag zu erwarten.

Beim Ausbau eines Eisenbahnnetzes könnte man nicht davon ausgehen, daß die einzelnen Bahnstrecken gleichmäßige Erträge lieferten; dazu wären die Verhältnisse zu ungleichartig. Es wäre beim Ausbau eines Staatsbahnnetzes nur darauf zu sehen, daß das gesammte Netz eine angemessene Verzinsung gewährte. Die Bremen-Oldenburger Eisenbahn würde im Jahre 1869 die erhebliche Summe von à Meile einen Bruttoertrag von 26—27,000 Thlr. erbringen. Die Rücksicht auf die größere Rentabilität der anderen Bahnen müßte zum Bau der Hude-Braker Bahn bestimmen, auch wenn dieselbe sich nicht vollständig verzinsen würde und im ungünstigsten Fall würde man Deckung in den Ueberschüssen der anderen Bahnen finden. Auf die Einzelheiten der Berechnungen, die über die Rentabilität der Weserbahn aufgestellt wären, wollte er nicht eingehen. Die Staatsregierung müßte im allgemeinen Interesse bei ihrem Plane bleiben, die Braker Bahn bei Hude anschließen zu lassen, selbst wenn sie anerkennen müßte, daß die Sorgen der Stadt begründet wären. Bedeutendere Interessen als die der Stadt Oldenburg ständen bei Aufgeben des Planes in Frage. Uebrigens wäre es mit dem Aufblühen der Stadt Oldenburg schlecht bestellt, wenn für dasselbe das Hauptgewicht auf den Verkehr mit dem linken Weserufer gelegt werden müßte. — Noch ein anderes Motiv verfolgte die Stadt Oldenburg bei ihren Plänen. Durch den Ausbau der Linie Oldenburg-Brake wollte sie eine Abkürzung des Verkehrs vom Süden nach der Weser durch eine direktere Verbindung mit Hude erschweren oder unmöglich machen. Wenn die Staatsregierung das projektierte Netz ausbaute, würde eine solche Abkürzung erst in Frage kommen für den Fall, daß der Verkehr auf der betreffenden Linie ein so bedeutender würde, daß eine Theilung desselben geboten schiene. Dies könnte erst eintreten bei 64,000 Thlr. Bruttoertrag pro Meile. Ein solcher Ertrag läge noch in weiter Ferne. Ob eintretenden Falles eine Abkürzung auf dem Wege Oldenburg-Brake oder auf Hude gesucht werden würde, darüber wagte er sich noch nicht auszusprechen. Dies ließe sich erst entscheiden, wenn der Moment der Entscheidung da wäre nach den dann vorliegenden Verhältnissen. Auch wenn die Abkürzung auf dem Wege über Hude erfolgen sollte, auf welchem sie die Bergisch-Märkische Gesellschaft in Aussicht genommen hätte, könnten die Sorgen der Stadt Oldenburg nicht getheilt werden. Es handelte sich dabei nur um Förderung des durchgehenden Verkehrs, an den die von ihm berührten Städte nur ein geringes Interesse hätten.

Auf die neuesten Beschlüsse des Stadtraths zu Oldenburg, betr. Uebernahme einer Zinsgarantie für eine von Oldenburg nach Elsfleth zu bauende Bahn, hätte er, wie

dieselben jetzt lauteten, kaum mehr Veranlassung einzugehen, weil diese Beschlüsse den Bau der Eisenbahn von Brake nach Hude ausschließen wollten. Er wollte nur erwähnen, daß, als in den Versammlungen der Wahlmänner und Urwähler in der Stadt Oldenburg die Rede von den Verhandlungen im Eisenbahnausschuß gewesen wäre, die Aeußerungen, welche er dort gemacht haben sollte, ungenau wiedergegeben worden wären. Die Mitglieder des Ausschusses würden die Richtigkeit seiner Angaben bestätigen können. Nachdem am 3. Februar eine Besprechung im Ausschuß stattgefunden hätte, hätte er am 4ten sich notirt, was seine Antwort gewesen wäre auf die Frage des Abg. Hoyer, ob die Staatsregierung geneigt sein würde, den Bau der Oldenburg-Elsflether Bahn vorzunehmen, falls die Stadt eine Zinsgarantie für eine Bahn Oldenburg-Elsfleth übernehme? Dieser Notiz zu Folge hätte er geantwortet: die Staatsregierung würde jedenfalls an dem Ausbau der Braker-Huder Bahn festhalten. Mit einer Zinsgarantie würde es wohl weite Wege haben. Wenn eine That in Frage käme, würde man sich zurückziehen. Er gäbe zu, daß diese Fassung seiner Antwort vielleicht Anlaß zu Mißverständnissen gegeben hätte. Was gewünscht würde, würde auch leicht in eine Antwort hineingelegt.

Die Staatsregierung könnte auf den Vorschlag, die Linie Oldenburg-Brake unter Zinsgarantie der Stadt auszubauen, wesentlich deshalb nicht eintreten, weil durch eine solche Bahn die Rentabilität der von ihr unternommenen Hude-Braker Bahn durch Verringerung der Einnahmen bei ganz oder nahezu gleichen Betriebskosten in Frage gestellt werden müßte. Sie könnte dieser letzteren doch nicht selbst eine Concurrenzbahn bauen. Ein Eingehen auf den Plan der Stadt würde zudem die Quelle unangenehmer Verwicklungen über Tarif und Fahrplan sein. Die Staatsregierung wäre so überzeugt davon, daß das von ihr aufgestellte System im wohlverstandenen Interesse des Landes läge, daß sie nicht auf den Bau der Oldenburg-Elsflether Bahn unter Zinsgarantie der Stadt eintreten könnte. Unter allen Umständen würde die Strecke Hude-Brake und nur diese von der Staatsregierung ausgebaut werden.

Auf die Fragen des Berichterstatters Gräpel hätte er ferner noch zu antworten. Die Staatsregierung könnte sich mit dem auf Einschaltung der sechsjährigen Frist gerichteten Ausschußantrag einverstanden erklären. Sie hielt es für möglich, in sechs Jahren das ganze Netz herzustellen.

Nach der Erklärung des Berichterstatters hätte der Ausschuß dem Ausbau der Südbahn zuzustimmen beantragt, unter der Voraussetzung, daß vorher die Fortführung der Bahn bis Osnabrück gesichert sein würde. Auch die Staatsregierung nehme den Bau der Südbahn nur für den Fall in Aussicht, daß die Fortführung zum Anschluß an das Preussische Eisenbahnnetz gesichert wäre. Sie gebe sich aber nicht der Besorgniß hin, daß diese Rücksichtnahme einen langen Aufschub nothwendig machen würde. Die Duakenbrück-Osnabrücker





Bahn böte unperfekter sehr viele Vortheile, welche eine günstige Meinung rechtfertigten.

Zum Schluß wollte er noch an den Abg. Russell das Ersuchen richten, daß er im Interesse der Sache, um eine Zerspaltung der Stimmen bei der Abstimmung zu vermeiden, seinen Antrag Nr. 1 zurückziehen möchte. Nach seiner Ansicht könnte der Abgeordnete dies wohl über sich gewinnen, da derselbe, wie dem Redner bekannt, sich für den Ausbau des Neßes interessirte. Mit Eifer, Consequenz und Energie hätte er die Ansichten, welche er für richtig hielt, bisher verfochten. Jetzt könnte er seinen Antrag zurückziehen, da demselben doch keine Folge gegeben werden könnte. Das liege einmal in den Verhältnissen.

**Abg. Vübben:** Wohl Wenige im Landtage hätten den Zustand der Weserschiffahrt vor der Gründung Bremerhafens gekannt. Damals waren wohl einmal Schiffe wegen Sturm und Eisgang in die Oefste geflüchtet, an deren Ufer nur einige wenige Häuser gestanden hätten. Im Uebrigen wäre die Gegend dort ganz todt gewesen. Seitdem hätte sich der Werth der Grundstücke in Bremerhafens um 4 Millionen gesteigert. Vor Gründung des Hafens wäre die ganze Schifffahrt auf die diesseitigen Plätze angewiesen gewesen. 600 bis 700 Schiffe wären damals in Brake angekommen und von dort wieder ausgelaufen. Die Anlage Bremerhafens hätte freilich eine Abnahme des Braker Verkehrs zur Folge gehabt. Da man aber im Ausland mehrere Häfen erschlossen hätte, wohin sonst von dort aus die Schiffe nicht gefahren wären, auch die Schifffahrt an der Weser überhaupt an Bedeutung gewonnen hätte, wäre Brake wieder zu gleicher Blüthe gelangt, wie vor Gründung Bremerhafens. Das hätte sich aber vollständig geändert durch die Eröffnung der Eisenbahn auf der andern Seite der Weser. Der Verkehr in den Oldenburger Hafenplätzen wäre nunmehr tief gesunken. Erst recht hätte er abgenommen, seit eine Bremer Verordnung in Kraft getreten wäre, der zu Folge kein Bremer Schiff in der Zeit von November bis März einen Hafen benutzen dürfte, zu dem keine Eisenbahn führte. Dies wäre ein Todesstoß für die Oldenburger Weserhäfen gewesen. Noch im Jahre 1861 hätte der Braker Schiffsverkehr 581 Schiffe betragen, nach jener Verordnung im Jahre 1866 wäre er bereits auf 291 reducirt gewesen. Der Landtag ersähe hieraus, daß die Schifffahrt dort ganz im Wanken wäre. Er habe es in der Hand, zur Hebung des dortigen Verkehrs beizutragen, wenn er die von der Staatsregierung vorgelegten Pläne und die Mehrheitsanträge des Ausschusses annehme. Man brauchte nicht zu fürchten, daß eine Weserbahn nach Hude nicht würde bestehen können. Im Jahre 1866 wären von den Anlegestellen zu Strohausen, Brake, Elsfleth und Oldenburg 101,067 Personen befördert worden. Für Stedingerland und die Anlegestellen zu Nordenhamm und Großenfel müßten mindestens 20,000 Personen veranschlagt werden. Dieser bedeutende Verkehr würde sich in Folge der beantragten Eisen-

bahn verdoppeln, vielleicht verdreifachen. Wenn man auch nur 24 grt. auf den Passagier rechnete, so ergebe daß doch schon einen solchen Gewinn, daß man mit der Rentabilität der Bahn auskommen würde. Die Post hätte nach Butjadingen 12,000 Personen befördert, nach Leer nur 5782. Wenn die Eisenbahn nach Leer bestehen könnte, wohin vorher so wenig Verkehr gewesen wäre, so doch ganz gewiß die projektirte Bahn nach Butjadingerland. Hinter dem Güterverkehr würden alle Produkte Butjadingens stehen. Es handelte sich um einen Complex von 124,000 Jück und 46,000 Seelen. Dieser ganze Bezirk wäre wesentlich auf den Verkehr mit Bremen und dem Lande hinter Bremen angewiesen. Als man die bisherigen Oldenburger Eisenbahnen gebaut hätte, hätte man wenig auf den Verkehr mit Vieh gerechnet. Derselbe hätte aber im vorigen Jahr bereits 19,500 Thlr. für diese Bahnen erbracht. Eine Bahn nach den viehreichen Gegenden Butjadingens und Stedingens müßte bedeutende Einnahmen aus dem Viehverkehr ziehen. Bei Eisgang und leichtem Wasser würden eine Menge Güter aus den Schiffen auf die Bahn verladen werden. Für Versendung von Eilgütern und durch Bremen durchgehenden Gütern würde die Bahn stark benutzt werden. — Noch mehr würde der Verkehr sich heben nach dem Ausbau der Südbahn. Die Kohlenminen an der Ruhr, das ganze fabrikreiche Rheinland würde ihm dann erschlossen sein; die Produkte dieser Gegenden könnten auf dem gerabesten Wege bis zur Küste geschafft werden. Im Jahre 1866 wären 3900 Schiffe überhaupt von der Weser abgefahren, darunter allein 1000 Schiffe nach den englischen Kohlenhäfen versegelt. Dieselben wären hier mit Sand als Ballast belastet worden, um in Newcastlle diesen Ballast wieder auszuwerfen und Kohlen einzunehmen. Während ein solches Schiff vielleicht mit gutem Wind den Kanal hätte durchfahren können, müßte es jetzt erst nach England fahren und oft drei, vier Wochen verstreichen lassen. Wenn die Bahn erst fertig wäre, so könnten jene tausend Schiffe in unseren Häfen Ruhrkohlen laden, sie würden dann gewiß 200,000 Tons Kohlen einnehmen. Außerdem würden Kohlen auch im Lande, bei Ziegeleien u. s. w. gebraucht. Die zahlreichen Rheder, Schiffer und sonstigen Geschäftsleute des linken Weserufer müßten so häufig, wie möglich, nach Bremen, um dort die Börse zu besuchen, Schiffe zu verchartern, Waaren zu kaufen und zu verkaufen und sonst ihren Geschäften nachzugehen. Ein Beweis hierfür wäre, daß man sich dort ein eigenes Dampfschiff angekauft hätte, welches in einem Tage nach Bremen hin- und zurückführe. Diese Reisegelegenheit wäre freilich mit großen Kosten verbunden, es wäre aber für Viele der dort Lebenden eine Nothsache, häufig nach Bremen zu reisen. Die Bahn sei eine Lebensfrage für die Wesergegend.

Was die Jeversche Bahn angehe, so hätte dieselbe das ganze Jeveland und das Ostfriesische Harlingerland hinter sich und würde den anderen Oldenburger Bahnen einen bedeutenden Verkehr zuführen.



Er würde für die Vorlage und die Mehrheitsanträge stimmen, und bitte er die Vorlage möglichst einstimmig anzunehmen.

Abg. **Soyer**: Zunächst befände er sich in der unangenehmen Lage, das zurückweisen zu müssen, was der Minister wegen der Auslegung seiner Worte bemerkt hätte. Er hätte nur das, was er vom Minister im Ausschuß gehört hätte, in den kürzlich zu Oldenburg abgehaltenen Versammlungen wiedergegeben. Auf seine Frage, ob die Staatsregierung gegen Uebnahme einer Zinsgarantie von Seiten der Stadt geneigt sein würde, die Strecke Oldenburg-Elsfleth zu bauen, hätte der Minister zunächst erwidert: es unterliege großen Zweifeln, daß die Stadt eine solche Garantie übernehmen würde. Als er dann später seine Frage zum zweiten Male gestellt hätte, wäre ihm von dem Genannten die Antwort geworden: er hätte in diesem Falle Nichts dagegen, daß ein auf den Ausbau der Linie Oldenburg-Elsfleth lautender Passus mit in den Entwurf aufgenommen würde. Er glaube sich genau dieses Gesprächs erinnern zu können. Freilich könnte er sich über den Sinn des vom Minister Beantworteten getäuscht haben, weil man ja allerdings leicht zu verstehen glaubte, was man wünschte. Er hätte aber in Gegenwart des Abgeordneten Propping später die Mitglieder des Ausschusses gefragt, ob sie die Aeußerungen des Ministers anders, als er, verstanden hätten. Alle hätten aber zugegeben, daß sie nicht anders zu verstehen gewesen wären. Als er bald darauf in einem Gespräch mit dem Abgeordneten Rudebusch diesen Gegenstand berührt hätte, hätte sich auch dieser in demselben Sinne ausgesprochen. Hiernach müßte er entschieden den Vorschlag zurückweisen: geflissentlich oder nicht, die Worte des Ministers falsch referirt zu haben.

Was die vorliegende Frage beträfe, so wäre er ein großer Freund der Eisenbahnen. Wenn es nach seinen Wünschen ginge, so müßte die ganze Welt damit versehen werden. So große Freude ihm sonst aber auch die Eisenbahnen verursachten, so wenig erfreulich wäre ihm doch in der fraglichen Vorlage vor Allem das Projekt der Hude-Braker Eisenbahn erschienen, dem er durchaus nicht zustimmen könnte. — Mit wenigen Worten wollte er zunächst einige Punkte berühren, die ihm an der Vorlage auffallend erschienen wären. So wären in dem Anschlag der Gesamtkosten der Bahn Hude-Brake nicht allein die Kosten des Eisenbahnbaues, sondern auch verschiedener Hafenanlagen berücksichtigt. Eine scharfe Sondirung beider Ausgaben wäre besser gewesen. — Ferner fänden sich in der Vorlage die Kosten der Bahn Oldenburg-Quakenbrück mit 2,248,000 Thlr. veranschlagt. Dies wäre für eine Bahnstrecke von 8 Meilen eine sehr hohe Summe, wenn man annähme, daß die Bahn nach Leer nur 1,200,000 Thlr. gekostet hätte. Der Grund für eine so große Differenz wäre unerfindlich. Wenn so hohe Summen zu Eisenbahnbauten bewilligt würden, wäre es nicht schwer, große Ueberschüsse zu erzielen, so daß wieder von bedeutenden Ersparnissen die Rede

sein könnte. — Die Strecke Oldenburg-Brake wäre auch insofern mit ungünstigen Augen betrachtet worden, als die Kosten derselben den Kosten der Strecke Hude-Brake pro Meile gleich gestellt worden wären. Nach seiner Ansicht, welche sich auch auf das Urtheil verschiedener ihm bekannter Techniker stützte, müßte die Strecke Hude-Brake viel kostspieliger sein, weil die Ueberbrückung der Hunte, zumal wenn dieselbe bei Orth vorgenommen werden sollte, einen bedeutenden Geldeaufwand verlangen würde.

Indem er von diesen kleinen Inkongruenzen abjäh, ginge er nunmehr auf den Kernpunkt der Streitfrage ein, auf die Rentabilität der Bahn Hude-Brake. Soweit er, gestützt auf eine zwanzigjährige Erfahrung, die einschlagenden Verkehrsverhältnisse übersehen könnte, besonders auch die Verhältnisse Bremens und Brakes, mit welchen Orten er in engen Geschäftsverbindungen stände, müßte er befürchten, daß diese Bahn dem Lande schwere Opfer aufbürden würde. Im Jahre 1869 hätte der Schiffsverkehr in Brake 318 Schiffe betragen, von denen 262 Schiffe mit Ballast angekommen oder ausgelaufen wären. Es möchte dieser Verkehr eine Million Centner reichlich betragen. Wenn derselbe ganz der Bahn zu Gute käme, so würde das Ergebniß für Frachtgüter 4400 Thlr. pro Meile betragen, hierzu reichlich gerechnet 6000 Thlr. für Personenverkehr, würde einen Ertrag von 10,400 Thlr. ergeben. Müßte man hiervon für Betriebsunkosten 9000 bis 10,000 Thlr. abrechnen, so bliebe nur ein Ueberschuß von 1500 Thlr. von der ganzen Strecke. Dagegen stände ein Kapital von 1,129,000 Thlr. zur Verzinsung mit mindestens 5%, also mit 56,450 Thlr., so daß sich im günstigsten Fall das Deficit auf 54,000 bis 55,000 Thlr. belaufen würde. — Das wären Zahlen, denen er sich nicht verschließen könnte. Hier handele es sich nicht um persönliche oder städtische Interessen, sondern lediglich um die Interessen des ganzen Landes. Uebrigens wäre der Verkehr so noch immer zu hoch angenommen. Der große Bremer Güterverkehr betrüge nur 7 Millionen Centner. Da nun der Bremer Verkehr nicht siebenmal, sondern wohl zwanzigmal so groß, wie der Braker wäre, müßte sich das Resultat noch ungünstiger stellen. Keine Rechnung ließe sich aufstellen, welche einen günstigen Erfolg verspräche. Selbst wenn man den Lokalverkehr und den Elsflether Verkehr in Anschlag brächte, bliebe das Resultat ein schlechtes. Wenn man ein Deficit von 50,000 Thlr. jährlich vermeiden wollte, müßte man gegen den Ausbau der Strecke Hude-Brake sein. Freilich stützte er sich bei seiner Veranschlagung auf den Groschentarif. Darauf wies aber auch die Natur der Sache hin. Es müßte doch als ein naiver Standpunkt bezeichnet werden, wenn ein Kaufmann dem anderen Konkurrenz machen wollte, die Waare theurer auf den Markt schaffte, wie dieser, und dennoch verlangte, daß ihm die Kundenschaft zuliefe. Es wäre auch keine Aussicht, daß der Groschentarif aufhören würde. Eine Denkschrift der Bremer Handelskammer hätte hiergegen energischen Protest erhoben und



sogar in einigen Beziehungen noch weitergehende Ermäßigungen verlangt. Der Minister hätte freilich erklärt, die Hude-Braker Bahn sollte keine Konkurrenzbahn der Geestebahn sein, man brauchte sich nicht um die Tarife auf den anderen Bahnen zu kümmern. Da würde aber alsbald dasselbe Klagegeld von Brake angestimmt werden, was schon Jahrelang in die Ohren tönte. Eigenthümlicher Weise wäre gerade die Stadt Brake ein Schooßkind der Staatsregierung. Psychologisch richtig wäre es allerdings, daß gerade die von der Natur am Schlechtesten ausgestatteten Kinder von der Mutter am Meisten verzogen würden. Dieses enfant gâté der Mutter müßte aber nicht zu einem enfant terrible der ganzen Familie, des ganzen Landes werden. Hätte man früher die Mittel, die für Brake erfolglos aufgewandt waren, in anderer Weise nutzbringend angelegt, einen Hafen in Nordenshamm oder Großensiel geschaffen, dann würden ganz andere Resultate erreicht worden sein und ein ganz anderes Aufblühen am linken Weserufer erfolgt sein. Oldenburg hätte aber den ganzen Verkehr, den es hätte selbst halten können, auf die rechte Seite der Weser ziehen lassen, wo die drei großen Häfen Alles an sich zögen. Nachdem einmal der günstige Boden verloren wäre, hätte man keine Aussicht, den Verkehr wieder nach Brake zu ziehen. — Wenn man die Verhältnisse der Bahn Geestemünde-Bremen berücksichtigte, so lägen dort trotz des immensen Güter- und Personenverkehrs sehr traurige Resultate vor. Nicht mehr, als 1 $\frac{1}{2}$ —2 $\frac{1}{2}$ % Zinsen würden aus dieser Bahn gezogen. Die Ursache dieser geringen Erfolge wäre nicht in den hohen Kosten der Anlage zu suchen, wie der Minister angegeben hätte. Er wollte einen Passus aus dem Bericht der Bremer Handelskammer verlesen, erlaube sich aber zunächst die Anfrage an den Herrn Staatsminister, ob er richtig gehört habe, daß die Geeste-Bremer Bahn etwa 500,000 Thlr. pro Meile gekostet haben solle, damit er nicht wieder in die unangenehme Lage käme, falsch referirt haben zu sollen. Dem Jahresbericht der Handelskammer in Bremen zu Folge betrüge das Anlagekapital der Bremen-Geestebahn 2 Millionen bis 2,155,944 Thlr. im Jahre 1867, was bei 8 Meilen reichlich nicht 500,000 Thlr., sondern noch weniger als 300,000 Thlr. pro Meile ausmache. Das Anlagekapital jener Bahn mit Zweigbahn Geestemünde-Bremerhafen nebst Bahnhof Bremerhafen auf 2,768,771 beziffert, wonach pro Meile sich zwischen 300,000 bis 400,000 Thlr. herausstellen würden. Er glaubte, daß die Bahn, welche man in Begriff stände zu bauen, nicht ganz viel billiger kommen würde. Im Voranschlag wäre eine Summe von 1,129,000 Thlr. für den Ausbau der Strecke Hude-Brake in Anschlag gebracht. Die Strecke Hude-Bremen hätte aber auch schon viel Geld gekostet. Man müßte den Bremer Bahnhof und die Weserbrücke dabei in Anschlag bringen mit reichlich 600,000 Thlr. an Kosten.

Man drohte nun aber, auch zum Ausbau der Linie zu schreiten, wenn sie auch keine Rentabilität in Aussicht stellte.

Man würde hierdurch aber nur das schöne Resultat, welches jetzt wirklich mit den Eisenbahnen erreicht wäre, wieder in Frage stellen. Die Zukunft würde lehren, ob er mit seinen Ansichten Recht hätte. Nach dem Standpunkt, den er durch eine mehr als zwanzigjährige Anschauung des geschäftlichen Lebens gewonnen hätte, vermöchte er nicht, diese Ansichten aufzugeben. Ein spezifischer Braker, alter Traditionen voll, oder auch ein Bremer Kaufmann möchte zum Bau dieser Bahn rathen, ihm wäre dies vom Oldenb. Standpunkt aus nicht möglich. Der reiche Bremer würde lachen, wenn er sähe, daß die Oldenburger für schweres Geld den Verkehr aus ihrem Lande heraus und ihm zuführten. Ein früherer Landtag hätte gewünscht, daß Bremen veranlaßt werden möchte, gemeinschaftlich mit Oldenburg im Eisenbahnbau vorzugehen; Bremen hätte aber Nichts geboten. Oldenburg hätte eine Bahn nach Bremen gebaut, ohne daß man ein Entgegenkommen von jener Seite bemerkt hätte. Auch jetzt wäre hiervon nicht die Rede. Wenn Bremen einen positiv vorliegenden Nutzen bei dem Bau der Bahn sähe, so würde es gewiß die Hand dazu geboten haben, eine Kommunikation herzustellen, welche hauptsächlich im Interesse Bremens läge.

Für Brake wäre die einzige Rettung, wenn es eine neue Richtung einschläge. Wenn das Bestehende morsch und schwach geworden wäre, müßte man eine neue Stütze suchen. Das wäre besser, als im alten Schlenbrian zu verharren. Brake's Zukunft hinge davon ab, ihm durch eine neue Bahn den Süden zu erschließen. Dahin gravitirte sein ganzer Schwerpunkt. Ein direkter Anschluß an die Südbahn in dem natürlichen Knotenpunkt Oldenburg würde Brake's Zukunft begründen. Brake thäte nicht wohl daran, sich ausschließlich auf Bremen zu stützen. Der Anschluß in Oldenburg würde die direkte Verbindung mit allen übrigen Bahnen, nach Leber, Heppens, Ostfriesland, Holland sichern. Dorthin müßte Brake sein Augenmerk richten.

Ueberdies würden in Folge des Ausbaus der Hude-Braker Linie große Schwierigkeiten in den Betriebsverhältnissen sich ergeben. Er wollte hier an die geflügelten Worte erinnern, welche der Eisenbahndirektor Buresch in Bezug auf den Knotenpunkt in Lehrte gesprochen haben sollte: es wäre dies ein sehr schwieriger Punkt für den ganzen Betrieb und machte den Betriebsbeamten vor der Zeit graue Haare. Oldenburg stände jetzt im Begriff, in Hude einen solchen Knotenpunkt anzulegen!

Der Antrag der Stadt Oldenburg, eine Zinsgarantie für eine Oldenburg-Elsflether Bahn zu übernehmen, verbiente Anerkennung und Würdigung zu finden. Das allgemeine Landesinteresse geböte, ihn nicht so von oben herunter zu behandeln. Wenn die Bahn Hude-Brake dem Lande eine bedeutende Zinsenlast aufbürden würde, so würde freilich auch die Linie Oldenburg-Elsfleth schwerlich in den ersten Jahren rentiren. Die für diese Bahn erwachsende Zinsenlast würde



aber zum größten Theil von der Stadt Oldenburg getragen werden.

Unter dem Vorbehalt, noch weitere Anträge zur zweiten Lesung zu bringen, stellte er den Antrag:

Landtag wolle beschließen, dem Art. 1 des Gesetzentwurfs, betr. den Ausbau des Eisenbahnnetzes im Herzogthum Oldenburg, seine Zustimmung zu ertheilen, unter der Bedingung, daß, falls eine Gabelung zwischen der Nord- und Südbahn in Frage kommen sollte, diese nicht von Hunklosen auf Hude und Oldenburg, sondern von Elsfleth auf Oldenburg und Hude gebaut werden soll.

Der Antrag war ausreichend unterstützt und wurde mit zur Debatte verstellt.

**Abg. Bulling:** Er wäre zu der Zeit, als der Ausschuß seine Anträge festgestellt hätte, abwesend gewesen. Er wollte nunmehr erklären, daß er als Ausschußmitglied mit den Anträgen der Ausschußmehrheit vollständig übereinstimme.

**Abg. Propping:** Er wäre zunächst gezwungen zu constatiren, daß vor acht Tagen in der letzten Sitzung des Eisenbahnausschusses sämtliche Ausschußmitglieder dem Abgeordneten Hoyer bezeugt hätten, der Staatsminister hätte in einer früheren Ausschußsitzung auf eine desfallsige Frage geantwortet: wenn die Stadt eine Zinsgarantie für den Bau einer Bahn Oldenburg-Elsfleth übernehmen wollte, würde der Aufnahme dieser Bahn in das Staatsnetz Nichts im Wege stehen.

Seine Stellung zu der Vorlage wäre Allen mehr oder weniger bekannt. Die einzige naturgemäße Lösung des Staatseisenbahnnetzes könnte er nur erblicken in dem Ausbau einer Weserbahn über Oldenburg nach der südlichen Landesgrenze. Sich und den Zuhörern wollte er ersparen, noch einmal in detaillirtester Weise die in Zeitungen und Petitionen besprochenen Gründe, welche gegen die Vorlage sprächen, zu erörtern. Er wollte sich begnügen, in kurzen Zügen eine Begründung seiner Ansichten zu geben. — Wohl wußte er, daß ein Abgeordneter hauptsächlich auf dem Standpunkt der allgemeinen Landesinteressen zu stehen hätte. Aber auch von diesem Standpunkte aus hätte er die Ueberzeugung gewonnen, daß der Ausbau der Linie Hude-Brake unrichtig, richtig dagegen eine Eisenbahn von Oldenburg auf Brake wäre. Die Rücksicht auf die Weserschiffahrt, auf die geringen finanziellen Erfolge der Seestebahn, die Rentabilitätsberechnung des Abgeordneten Hoyer zwängen zu dem Schluß, daß die Bahn Hude-Brake das befriedigende Resultat der jetzigen Bahnen nur stören könnte. Die Linie wäre auch aus dem Grunde falsch, weil durch sie nur auf einem Umweg die Verbindung zwischen den Weserhäfen und Westphalen hergestellt und das Auskommen eines selbstständigen Handels in den Weserhäfen verhindert würde.

Er wäre nicht so zart besaitet, sich zu scheuen, neben den allgemeinen Landesinteressen auch die besonderen Interessen

der Stadt Oldenburg zu betonen, wenn er auch zugebe, daß die letzteren sich vor den ersteren zu beugen hätten. Er bäte, auch das Interesse der Stadt zu berücksichtigen, welche, abgesehen von ihrem Charakter als Hauptstadt, auch der Mittelpunkt des Landes wäre und allein  $\frac{1}{6}$  der gesammten Einkommensteuer erbrächte. Man sollte nicht den Verkehr des reichen Vuisabingerlandes von dieser Stadt ablenken und dem bedeutenderen Gravitationspunkt Bremen zuführen. Vielleicht könnte gegen diese Gefahr ein Gegengewicht in der Mührigkeit des Oldenburger Handelsstandes gefunden werden. Eine weitere große Gefahr für die Stadt läge aber in folgender Erwägung. Es wäre freilich der Wille der Staatsregierung und stände auch im Entwurf, daß die Südbahn auf die Stadt Oldenburg geführt werden sollte. Ob dies aber auch in Zukunft wirklich geschehen würde? Die Linie Hude-Brake würde von der Staatsregierung ohne Zweifel vor allen andern in Bau genommen werden. Sollte diese Bahn schlechte Resultate liefern und finanzielle Gefahren heraufbeschwören, so könnten sich für Staatsregierung und Landtag zwingende Gründe ergeben, von der in Aussicht genommenen Richtung der Bahn auf Oldenburg abzugehen. Der Knotenpunkt Hude, welchen man wohl als Gespenst bezeichnet hätte, würde dann eine Realität gewinnen, die weder Staatsregierung, noch Landtag erwünscht wäre. Die einzige Möglichkeit, diesem Schlag gegen die Interessen der Stadt und die allgemeinen Landesinteressen, welche mit den ersteren zum großen Theile identisch wären, vorzubeugen, bestände darin, den vom Abgeordneten Hoyer gestellten Antrag anzunehmen. Dieser Antrag bezweckte für den Fall, daß eine direkte Verbindung zwischen den Weserhäfen und Westphalen nothwendig würde, den Ausbau der Strecke Oldenburg-Elsfleth, statt einer Gabelung Hunklosen-Oldenburg Hude.

Im Interesse des Landes und der Stadt bäte er diesen Antrag anzunehmen.

**Abg. Suchting:** Er fühlte sich als Vorsitzender des Eisenbahnausschusses zu einigen Worten über die vom Minister angeblich in einer Ausschußsitzung gegebenen Erklärungen veranlaßt. Ueber verschiedene Punkte wäre im Ausschuß Auskunft gewünscht worden. Er hätte als Vorsitzender diese Anfragen dem Staatsministerium schriftlich mitgetheilt. Der Minister von Berg wäre dann in der Ausschußsitzung erschienen und hätte ausführliche Antworten gegeben. Die Frage, ob die Staatsregierung unter Zinsgarantie der Stadt Oldenburg die Bahn Oldenburg-Elsfleth bauen würde, hätte der Abgeordnete Hoyer überhaupt erst gestellt, als der Minister im Begriff gewesen wäre, wegzugehen. Er könnte zwar nicht angeben, mit welchen Worten der Minister geantwortet hätte, er müßte aber jedenfalls die Behauptungen der Abgeordneten Hoyer und Propping bestreiten. Er für seine Person hätte die Antwort wenigstens nicht so aufgefaßt, als wenn sie eine bestimmte Zusage hätte enthalten sollen.

**Abg. Ruffell:** Er dankte dem Minister für die von



ihm ausgesprochene Anerkennung seiner Bestrebungen. Derselbe möchte ihm aber nicht verargen, wenn er noch im letzten Moment in die Bresche sich stelle, wenn auch überzeugt, daß er besiegt werden würde.

Seine Anträge hätte er gestellt, um zwei Zwecke zu erreichen, nämlich, um den Ausbau einer Südbahn überhaupt zu sichern, und um derselben eine günstigere Richtung zu geben, als die in der Vorlage empfohlene. — Die bösen Erfahrungen, die man bisher mit der Südbahn gemacht hätte, müßten zur Vorsicht mahnen und daran erinnern, daß die Hoffnungen nicht zu hoch gespannt werden dürften. Sehr lange wäre es her, daß zuerst sich eine Aussicht auf eine Südbahn eröffnet hätte. Die erste Südbahn, welche in Frage gekommen wäre, hätte anno 1847 das Consortium Blumenfeld zu bauen beabsichtigt. Die Concession wäre schon erteilt gewesen, die größten Hoffnungen hätte man auf das Projekt gesetzt. An dem engherzigen partikularistischen Widerstand, welchen Hannover gerade Oldenburg so häufig entgegengesetzt hätte, wäre auch dieser Plan gescheitert. Im Jahre 1853 wäre im Jahdevertrag von Preußen die Zusicherung erteilt worden, eine Bahn über Damme nach dem Norden zu bauen, sobald es die finanzielle Lage gestattete. Bei dem Widerstand Hannovers wäre von der Erfüllung dieser Zusage abgesehen worden. Ein neuer Vertrag wäre anno 1864 geschlossen worden, dem zu Folge Preußen gestattet worden wäre, gegen Zahlung einer Million von seinem Versprechen zurückzutreten. Dann wäre Mouton aufgetreten mit dem Projekt einer Paris-Hamburger Bahn. Derselbe hätte in einer Denkschrift erklärt, daß Preußen auf die Richtung über Damme, Bextha und Oldenburg bestanden habe. Wiederum hätte Hannover die von Neuem erwachten Hoffnungen zu nichte gemacht. Durch das Jahr 1866 wäre dann der Bau einer Bahn Paris-Hamburg möglich geworden. Die Rölln-Windener Gesellschaft hätte die Sache in die Hand genommen. Mit einer gewissen Geschicklichkeit wäre die Bahn aber um das Oldenburger Gebiet herum gelegt worden in einer noch ungünstigeren Richtung, wie die ihrer Zeit von der königlich hannoverschen Regierung projektierte. Solche Erfahrungen müßten den Landtag vorsichtig machen. Er fände in der Vorlage keine Garantie für die wirkliche Ausführung des Südbahnplanes, auch in der vom Ausschuss vorgeschlagenen Frist von 6 Jahren nicht. Vom Ministertisch wäre erklärt worden und damit stimmte auch der Ausschuss überein, daß nur dann mit dem Bau der Südbahn vorgegangen werden sollte, wenn die Weiterführung der Bahn auf Preussischem Territorium gesichert wäre. Schon früher hätte die Oldenburger Regierung durch ihren Vertreter im Bundesrath erklären lassen, daß sich schwerlich ein Unternehmer zum Bau der Bahn über Quakenbrück finden werde. Wenn sich aber früher unter günstigeren Verhältnissen keine Erwerbsgesellschaft für den Ausbau der Bahn hätte finden lassen wollen, so würde dies in Zukunft schwerlich der Fall sein. Wenn sich die

Staatsregierung nicht entschloße, selbst zu bauen, wäre auch jetzt wenig Aussicht für die Bahn. Allerdings hätten sich verschiedene Gesellschaften, die Rheinische z. B. und die Bergisch-Märkische, auf Unterhandlungen über den Bau eingelassen. Wie weit man aber mit denselben gekommen wäre? Jetzt ließe sich doch nur wenig sichere Hoffnung mehr auf den Abschluß mit der Bergisch-Märkischen Gesellschaft setzen. — In Erwägung dieser Umstände hätte er geglaubt, daß nur dann sichere Aussicht für die Südbahn wäre, wenn Oldenburg sich entschloße, auch weiter bis Osnabrück die Bahn auf Staatskosten zu bauen. Der Minister hätte 2 Millionen Mehrkosten von der Annahme seines Antrages gefürchtet und aus diesem Grunde um Ablehnung desselben gebeten. Wenn der Staat aber dies Opfer nicht bringen wollte, so würde sich auch keine Gesellschaft für den Bau der Strecke von der Grenze bis Osnabrück finden. Auch diese Strecke würde nur zum Ausbau kommen, wenn der Staat die Kosten auf sein Conto nehmen wollte.

Dann würde der Staat auch in der Lage sein, eine günstigere Richtung auszuwählen, als wenn eine Privatgesellschaft den Bau übernehmen würde. Er wäre der Ansicht, daß beim Baue einer Eisenbahn als die beste Richtung zunächst die geradeste, dann aber diejenige gelten müßte, welche durch die bevölkersten und die industriellsten Bezirke führte. Das könnte man von der Eisenbahnlinie über Quakenbrück aber keineswegs sagen. Der Oldenburgische Vertreter beim Bundesrath hätte erklärt, eine solche Bahn würde von Quakenbrück bis Kloppenburg durch eine wenig bevölkerte Gegend führen, von Kloppenburg bis Oldenburg aber durch eine Wüste laufen, wie sie in der Länge von 5 Meilen öder und trostloser kein Bezirk des Herzogthums aufwies und selbst an der hannoverschen Westbahn kaum anzutreffen wäre. Für Münsterland würde diese Bahn von geringem Interesse sein, da dieselbe meistens durch wenig bevölkerte Striche, in denen keinerlei Industrie betrieben würde, führte. Die von ihm vorgeschlagene Richtung über Damme, Lohne, Bextha, Wildeshausen ginge durch eine gut bevölkerte und sehr industrielle Gegend. Für sie spräche das Interesse des Landes um so mehr, als sie auch eine weit größere Strecke des Oldenburger Gebiets durchschneide, wie die Quakenbrücker Bahn.

In dem jetzt dem Landtage vorliegenden Schreiben der Staatsregierung erklärte dieselbe, daß es dem Interesse des Landes mehr entsprechen würde, die von ihm beantragte Strecke auszubauen. Auch der Minister hätte bedauert, daß die Umstände zu dem weniger günstigen Quakenbrücker Projekt drängten. Hauptsächlich hätte derselbe in die Waagschaale für diese Behauptung geworfen: die Bahn über Wildeshausen, Bextha u. s. w. ließe sich nicht ausführen, da dieselbe der Paris-Hamburger Bahn zu nahe sein und eine Parallelbahn derselben bilden würde. Das wäre mehr dem Scheine nach als in Wirklichkeit der Fall. Ganz andere Zwecke



sollten mit der Paris-Hamburger Bahn erreicht werden, als mit der Oldenburg-Dänabrücker. Alles, was der ersteren zugeführt würde, würde die Oldenburger Bahn nicht treffen, ob diese nun über Bechta oder Kloppenburg oder auch über Öningen ginge. Nur dem Lokalverkehr der Paris-Hamburger Bahn würde ein Weniges entzogen werden. Man sollte aber doch die eigenen Interessen und nicht die Interessen der Köln-Mindener Gesellschaft in das Auge fassen. Es wäre gesagt worden, der Widerstand Preußens würde den Bau dieser Strecke niemals zugeben. Er müßte zugestehen, daß eine Erklärung Preußens vorläge, nur einer Linie über Quakenbrück würde Concession erteilt werden. Er könnte diese Erklärung nur als eine Antwort auf eine Anfrage bezeichnen; sie bildete nicht den Schluß vorangegangener Verhandlungen. Wenn weitere Verhandlungen eingeleitet würden, so hoffte er, daß Preußen entgegenkommen würde. In Anbetracht der für Oldenburg so sehr ungünstigen Lage der Paris-Hamburger Bahn würde Preußen hoffentlich in eine günstigere Linie, als die Quakenbrücker, willigen. Stimmen aus Preußen, so das Schreiben eines höheren dortigen Beamten, hätten sich für eine östlichere Richtung, als die über Quakenbrück, so für die über Badbergen, Dinklage, Lohne und Bechta ausgesprochen.

Wollte der Landtag seinen Prinzipalantrag nicht annehmen, so ersuchte er, doch seinem eventuellen Antrag beizutreten. Der Minister hätte Anstoß an der von ihm sub Nr. 3—7 beantragten Streichung der bestimmten Summen genommen. Mit Rücksicht auf die Bedenken der Staatsregierung gegen diese Anträge wollte er dieselben zurückziehen und nur an seinem Antrag Nr. 2 festhalten. Zu der Begründung desselben machte er darauf aufmerksam, daß ja nicht so bald gebaut werden sollte. Man hätte ja eine Frist von bis zu sechs Jahren in das Auge gefaßt. Während dieser Zeit könnten die Verhältnisse sich so gestalten, daß es besser sein würde, wenn die Staatsregierung größere Freiheit hätte, als wenn sie durch das Gesetz gebunden wäre. Auch dann könnte es ja zum Bau einer Bahn über Kloppenburg nach Quakenbrück kommen, wenn die Verhältnisse sich nicht änderten. Eine Aenderung der Verhältnisse in so langer Zeit wäre aber doch nicht unmöglich. Deshalb müßte man der Staatsregierung freie Hand geben und die engen Schranken des Gesetzes beseitigen. Es gäbe noch immer Gesellschaften, welche Projekte aufstellten, denen zu Folge Bahnen durch das Oldenburger Gebiet gelegt werden sollten. So wollten *Stroussberg* und *Schulze* eine Bahn von Marburg nach Lemförde führen und weiter von da in das Oldenburgische. Er wußte nicht, ob dieser Plan zur Ausführung kommen würde, es wäre aber doch auf alle solche Fälle gut, die Staatsregierung in die Lage zu versetzen, auch ohne Veränderung der Gesetze das Interesse des Landes in dieser Beziehung zu wahren. Auch die Stadt Oldenburg würde durch seinen Antrag als Ausgangspunkt gesichert. Wenn man nicht seinen Principalantrag annehme, sollte man doch diesen eventuellen

Antrag annehmen. Man würde mit ihm das Richtige gewiß treffen, indem man der Staatsregierung die Wahl der Richtung überließe. Man möchte nicht durch den vom Ausschuß empfohlenen Beschluß das Reichentuch auf die Hoffnungen solcher Gegenden legen, die den größten Anspruch auf eine Eisenbahn hätten.

Bezüglich des im Ausschuß Vorgefallenen müßte er dem Abgeordneten *Huchting* beitreten. Auch er hätte die Erklärung des Ministers nicht als eine bindende aufgefaßt. Er erinnerte sich auch nicht, daß das, was der Abgeordnete *Prop-ping* erzählt hätte, in der behaupteten Weise vor sich gegangen wäre. Alle Ausschußmitglieder wären mehr oder weniger der Ansicht gewesen, daß eine Zusicherung in den Worten des Ministers nicht gelegen hätte.

Seine Anträge Nr. 4—7 zöge er hiermit zurück.

**Abg. Ahlhorn:** Er wollte den Landtag nicht durch lange Reden aufhalten. Er befände sich in der angenehmen Lage, daß der Wahlkreis, den er vertrete, speciell bei dieser Angelegenheit nicht interessiert wäre. Es wäre deshalb für ihn eine um so leichtere Aufgabe, sich auf einen unparteiischen Standpunkt zu stellen und nur die allgemeinen Landesinteressen in das Auge zu fassen. Wie vom Ministertisch bemerkt worden wäre, hätte ein Umschwung der Ansichten über die Eisenbahnen seit der letzten Vorlage im Lande stattgefunden. Auch er hätte früher gegen die Brake-Huder und gegen die Leerer Bahn gestimmt, gegen letztere nicht etwa deshalb, weil er sie nicht für rentabel gehalten, sondern weil er erst Sicherung des Anschlusses nach Neueschanz gewünscht hätte. Auf die vom Ministertisch aus, wie von Seiten des Abgeordneten *Hoyer* aufgestellten Rentabilitätsberechnungen vermöchte er kein großes Gewicht zu legen. Wenn er aber auch nicht in der Lage wäre, alle angeführten Punkte verfolgen zu können, so schiene ihm doch so viel sicher, daß eine Linie Oldenburg-Brake weniger ertragsfähig, wie eine Linie Hude-Brake sein würde. Wenn man die letztere nicht ausbauen wollte, so müßte man auch alle anderen vorgeschlagenen Linien zurückweisen. In der ersten Zeit würde sich die Bahn allerdings schwerlich verzinsen und dem Lande große Opfer zumuthen. Das Hauptgewicht wäre aber auf den indirekten Nutzen zu legen, welchen die Eisenbahnen brächten. Auch die anderen Landestheile müßten der Vortheile theilhaftig werden, welche die an den jetzt bestehenden Bahnen gelegenen genießen. Wenn auch die Hude-Braker Bahn nicht volle Verzinsung bringen würde, so müßte man doch für die Vorlage stimmen.

Vor Allem müßte man aber nach seiner Ansicht eine Aktiengesellschaft für den Bau der Oldenburger Eisenbahnen gewinnen. Unangenehm hätte es ihn berührt, daß ein Abschluß mit der Bergisch-Märkischen-Gesellschaft nicht zu Stande gekommen wäre. Nicht der Staat, wie der Abgeordnete *Russell* behauptet hätte, sondern eine Privatgesellschaft würde die bessere Richtung zu finden wissen. Die letztere



würde nur darnach fragen, ob sich die Anlage rentiren würde und nicht 4%, sondern 5% Gewinn zu machen verstehen. Mit dieser Auffassung stände der erst heute gestellte Antrag des Abgeordneten Hoyer durchaus in Widerspruch, indem von der Bergisch-Märkischen Gesellschaft gerade auf die Gabelbahn Hüntlosen-Oldenburg-Hude Gewicht gelegt würde.

Er sähe die mit dem Bau einer solchen Bahn verknüpften Folgen nicht als so gefährlich für die Stadt Oldenburg an, wie in dieser vielfach geschähe. Es handelte sich dabei wesentlich um den durchgehenden Verkehr, welcher für die Stadt Oldenburg wenig abwersen würde. Der natürliche Verkehr des Butjadingerlandes mit der Stadt würde nicht abgezogen, sondern erleichtert. Aber auch dem natürlichen Verkehr mit Bremen sollte man keine Schranken setzen, um ihn künstlich auf die Stadt Oldenburg zu leiten. Für die Verbindung der Hude-Braker Bahn mit dem Süden käme der kleine Umweg von einer Viertelstunde Fahrzeit nicht in Betracht. Oldenburg läge der Station Hude näher, als Bremen.

Die Staatsregierung möchte ihr Möglichstes thun, um eine Aktiengesellschaft zu dem Bau heranzuziehen. Was die Festsetzung der Richtung der Südbahn und ihres Anschlusses an die Weserbahn beträfe, so sollte man die Möglichkeit der Uebernahme des Baues durch eine Aktiengesellschaft nicht durch Annahme des Hoyer'schen Antrages ausschließen.

Die politische Lage bestärkte ihn auch darin mit Bewilligung von Geldmitteln mehr vorzugehen. Wenn der Staat einmal in einen anderen einverleibt würde, was er übrigens durchaus nicht herbeiwünschen wollte, so würde das Land die mit seinem Gelde geschaffenen nützlichen Einrichtungen behalten.

Dem Abgeordneten Ruffell gebe er darin Recht, daß sein Antrag eine bessere Richtung rücksichtlich der Bevölkerung und Gewerbtätigkeit der Bevölkerung im Auge hätte. Geschehene Dinge ließen sich aber einmal nicht ändern. Die Paris-Hamburger Bahn wäre so angelegt, daß die Bahn durch den Südosten Oldenburgs eine Konkurrenzbahn derselben sein würde, deren Bau Preußen nicht dulden könnte. Nach der abschlägigen Antwort, die Preußen auf die Anfrage der Oldenburger Staatsregierung ertheilt hätte, würden weitere Verhandlungen, wie er übereinstimmend mit der Staatsregierung glaubte, aussichtslos sein. Das wären eben die Vortheile des Großstaats, welchem er nicht verdenken könnte, daß er den Vortheil seiner neu erworbenen Landestheile wesentlich wahrnehme. Gehörte Oldenburg jenem großen Staat an, dann würde dem Ausbau der vom Abgeordneten Ruffell vorgeschlagenen Linie wenig im Wege stehen. Er wollte aber von einer solchen Eventualität, die er nicht herbeiwünschen könnte, nicht weiter sprechen.

**Minister von Berg:** Die Verhandlungen des Eisenbahnausschusses am 3. d. Mts. könnten nach den verschiedenen Bemerkungen, die bereits laut geworden wären, auf sich

beruhen. Durch die verschiedenen Auslegungen seiner Worte wäre wenigstens das konstatiert worden, daß das von ihm Gesagte verschiedener Auslegung fähig gewesen wäre.

Wenn der Abgeordnete Hoyer versucht hätte, durch seine Angaben über die Rentabilität der Weserbahn die großen Gefahren eines solchen Baues für das Land darzuthun, so wäre er mit dem Abgeordneten Ahlhorn der Meinung, daß auf solche Rentabilitätsberechnungen Nichts zu geben wäre. Er wollte der kaufmännischen Einsicht des Abgeordneten Hoyer nicht nahe treten, aber die Thatsache wollte er hervorheben, daß ihm noch keine zutreffende Berechnung der Art vorgekommen wäre. Die Veranschlagungen der Rentabilität der Bahn Oldenburg-Bremen hätten vor deren Ausbau bis 10% Ueberschuß geschwankt und sie selbst das Erforderniß von Zuschüssen herausgerechnet. Es käme lediglich darauf an, ob Momente vorlägen, die Veranlassung zu einer guten Meinung für ein Bahnunternehmen begründeten. Solche lägen für die Weserbahn vor. Die Verhältnisse, welche in Frage kämen, erschienen entwickelungsfähig. Was entwickelt werden könnte, hätte aber die Eisenbahn bis jetzt immer entwickelt.

Er hätte bereits die kaufmännischen Erfahrungen des Abgeordneten Hoyer anerkannt. Aufgefallen wäre es ihm aber doch, daß derselbe gewarnt hätte, die Strecke Hude-Brake zu bauen, weil dieselbe wesentlich vom Interesse Bremens erfordert würde. Wenn Staaten und Städte in Verkehrsbeziehungen träten, so wären ihre Interessen dabei gleichmäßige. Nationalökonomisch wäre es einerlei, ob im gegenseitigen Verkehr Einer sein Geld in Bremen oder Oldenburg verdiente.

Ferner hätte er in Bezug auf die kaufmännischen Ansichten des Abgeordneten noch Folgendes zu bemerken. Derselbe lege das Hauptgewicht auf den Verkehr der Wesergegend mit dem Süden. Auch er selbst wäre überzeugt, daß sie das größte Interesse daran hätte. Wer aber schließlich in den Weserhäfen die Geschäfte machen würde? Nicht die Producenten Westphalens, sondern die Metropole, die nach ihrer Lage und ihrem Kapital den Handel leitete. Bremen würde die Schiffe belasten und den Handel leiten. Es wäre gewiß schwer, die Verkehrsverhältnisse aus ihrer Bahn zu drängen, sie blieben da, wo das Kapital und die Lage sie fesselte. Kein Geestemünde, kein Bremerhafen wollte die Staatsregierung aus Brake machen. Das erlaubten die Verhältnisse nicht. Ein Schooßkind der Staatsregierung wäre Brake nie gewesen; es wäre für diesen Platz nur das geschehen, was im Interesse des ganzen Landes gelegen hätte. Jetzt gälte es, am Weserufer wieder zu erobern, was dort verloren gegangen wäre. Mit kleinen Anfängen hätte man dort begonnen, aber von einem Schiffsverkehr von etwa 100 Schiffen wäre man in Brake auf einen Verkehr von über 600 Schiffen gekommen. Erst seit Eröffnung der Geestebahn wäre Brake zurückgegangen, so daß im Jahre 1869 nur 289 Schiffe dort eingelaufen wären.



Was den vom Abgeordneten Hoyer gestellten Antrag beträfe, so wäre er mit dem Abgeordneten Ahlhorn der Meinung, daß der Landtag besser nicht auf denselben eintrete, nicht aus dem Grunde, weil durch ihn die Uebernahme durch eine Gesellschaft ausgeschlossen würde, sondern weil es sehr gewagt erschiene, einer Entscheidung vorzugreifen, die nur nach den zur Zeit der Entscheidung obwaltenden Umständen getroffen werden könnte.

Dem eventuellen Antrag des Abgeordneten Kuffell, wie derselbe jetzt formulirt, würde er nicht entgegenreten, indem er bereits auch schon im Ausschusse erklärt hätte, daß die Staatsregierung Nichts dabei zu erinnern fände.

**Abg. Rüdewisch:** Der Abgeordnete Hoyer hätte ihn als Zeugen dafür citirt, daß der Genannte die Erklärungen des Ministers richtig wiedergegeben hätte. Er glaubte gehört zu haben, daß der Minister auf eine Anfrage des Abgeordneten Hoyer geantwortet hätte: er hätte für den Fall der Uebernahme einer Zinsgarantie von Seiten der Stadt gegen den Ausbau der gewünschten Strecke Nichts einzuwenden. Da aber die Frage vom Abgeordneten Hoyer plötzlich gestellt und nicht, wie die anderen Fragen, vorher schriftlich an das Staatsministerium eingesandt worden wäre, so hätte er die Antwort des Herrn Ministers für mehr privatim Natur gehalten.

Was den Antrag des Abgeordneten Hoyer anginge, so könnte er sich hier lediglich auf das vom Minister von Berg und vom Abgeordneten Ahlhorn Gesagte beziehen. Er bäte die Versammlung, den Antrag abzulehnen.

**Abg. Hoyer:** In mancher Beziehung könnte er den Äußerungen des Ministers über Rentabilitätsberechnungen zustimmen. Man könnte mit Bezug auf dieselben häufig die Worte Fausts anwenden: „Was man nicht weiß, das eben brauchte man, und was man weiß, kann man nicht brauchen.“ Es gäbe aber doch gewisse Momente, an welche man sich halten könnte. Wenn solche vorhanden wären, welche positiv gegen ein Unternehmen sprächen, so müßte auf sie doch Werth gelegt werden. —

Er wollte auch nicht unerwähnt lassen, daß die der Vorlage angelegten Berechnungen so abgefaßt wären, daß sie zu einigen Täuschungen führen müßten. So hätte man die 300,000 Thlr., welche Preußen zum Betriebskapitale hergegeben hätte, die 250,000 Thlr., welche für den noch nicht in Bau genommenen Bahnhof von Preußen gezahlt wären, ganz unerwähnt gelassen. Die fehlerhafte Ansetzung des Bremen zu verzinsenden Kapitals wäre allerdings, wie der Berichtstatter erwähnt hätte, von Seiten der Staatsregierung berichtigt worden. Er würde sich für eine Geschäftsverbindung bedanken, welche ihm auf solche Berechnungen hin angeboten würde. — Der Abgeordnete Ahlhorn hätte das Hauptgewicht auf den indirekten Nutzen gelegt, welcher von Eisenbahnen zu erwarten wäre. Wenn derselbe auch mit Recht nicht hoch genug angeschlagen werden könnte, so müßte man

doch immerhin Etwas unter den Füßen haben, was auch auf den direkten Nutzen hinausliefe. Das aber dies in Bezug auf die Hude-Braker Bahn der Fall wäre, müßte er in Abrede stellen.

Einer Aktiengesellschaft würde auch er den Vorzug geben. Es läge dann aber nur die Alternative vor, ob man einer solchen den ganzen Betrieb sämtlicher Bahnen überlassen oder denselben selbst führen sollte. Einem gemischtem System müßte man, um eine Masse Unzuträglichkeiten zu vermeiden, nicht zustimmen.

Dem Minister wäre darin Recht zu geben, daß von einem höheren Gesichtspunkt aus der Kaufmann gediehe, wo die Konkurrenz unbeschränkt walten könnte. Wenn man diesen höheren national-ökonomischen Standpunkt aber stets in das Kalkül ziehen wollte, würde man schlecht fahren. Ihm wäre es keineswegs gleichgültig, ob in Oldenburg oder ob in Bremen ein Verdienst erzielt würde. Wo möglich sollten ihn die Oldenburger selbst machen und ihn nicht den Bremern überlassen.

Der Verkehr Brakes ginge nicht zurück, weil demselben eine Eisenbahn fehlte, sondern aus anderen Ursachen. Die unglücklichen Schifffahrtsverhältnisse Brakes wären Schuld. Von November bis März gliche der Braker Hafen einer Maufesalle und befände sich gegenüber den großen Anstalten zu Geestemünde und Bremerhafen in der trostlosesten Lage. Es wäre dies zu bebauern, ohne daß er doch wüßte, wie man diese unglücklichen Verhältnisse ändern sollte.

**Minister von Berg:** Wenn der Abgeordnete Hoyer an der Rentabilitätsberechnung der Vorlage Etwas auszusetzen gehabt hätte, so wäre wünschenswerth gewesen, daß er ihm im Ausschusse die ihm auffallenden Momente mitgetheilt hätte. Er würde sich dann bemüht haben, diese Bedenken zu beseitigen. Jetzt wäre er nicht im Stande, den Nachweis über die bestrittenen Einzelheiten zu beschaffen. Die Rentabilitätsberechnung wäre von dem Standpunkt aus aufgestellt worden, daß dasjenige, was Oldenburg von den Bahnen gehabt hätte, hätte ermittelt werden sollen. Von diesem Standpunkt aus wäre die Rechnung durchaus richtig. Die Angaben in Betreff der Jahre 1867 und 1868 wären den vorliegenden Rechnungen entnommen. Die letzten Monate des Jahres 1869 wären allerdings nur geschätzt worden. Die Wirklichkeit würde aber noch über diese Schätzung hinausgehen.

**Abg. Ahlhorn:** Er wollte sich noch über die Erklärungen des Ministers in der Ausschusssitzung aussprechen. Es wäre ihm zunächst allerdings unlieb, daß Etwas, was im Ausschusse verhandelt wäre, in die öffentliche Sitzung gezogen würde. Im Uebrigen könnte er sich den Behauptungen des Ausschussvorsitzenden nur anschließen.

Er müßte sich wundern, wenn hier Brake im Gegensatz zur Stadt Oldenburg als bevorzugtes Schooßkind der Staatsregierung bezeichnet worden wäre. Es wäre freilich für Brake viel geschehen, aber doch noch mehr für Oldenburg. Die





Stadt Oldenburg wäre ein noch viel größeres Schooßkind der Staatsregierung von jeher gewesen. In einem früheren Landtage hätten seine damaligen Collegen Böckel und Mölling dieselbe eine Fettabschöpfungsanstalt für das Land genannt.

**Abg. Propping:** Der Abg. Ahlhorn hätte dem Antrage des Abg. Hoyer den Vorwurf gemacht, daß durch Annahme desselben die Uebernahme der Bahnen durch eine Aktiengesellschaft ausgeschlossen würde. Für einen Abschluß mit der Bergisch-Märkischen Gesellschaft wäre aber im Gegentheil der Hoyer'sche Vorschlag sehr günstig, indem er die Concessionsertheilung von Seiten Preußens erleichterte. Gegen den Gesetzentwurf wäre der Antrag überhaupt nicht gerichtet. Nachdem aber der Staatsminister erklärt hätte, er könnte auf den Antrag nicht eingehen und sich nicht in dieser Weise binden, stiegen ihm so viele Besorgnisse gegen den Gesetzentwurf auf, daß er demselben nicht zustimmen konnte. Er bäte nochmals, den Antrag des Abgeordneten Hoyer anzunehmen.

**Abg. Russell:** Nachdem die Staatsregierung sich mit seinem eventuellen Antrag einverstanden erklärt hätte, bäte er nochmals die Versammlung, demselben beizutreten. Nichts würde durch den Antrag aufgegeben, nur die Staatsregierung in die Lage versetzt, in dem Falle, daß günstigere Resultate zu erzielen wären, diese für das Land acceptiren zu können. Durch Annahme des Gesetzentwurfs würden der Staatsregierung die Hände gebunden sein. Im Ausschuß wären gegen den Antrag keine Bedenken laut geworden. Es früge sich, wie die Verhältnisse in sechs Jahren sich gestalten würden, wie sie dann lägen, wenn es zum Ausbau der Südbahn kommen sollte. Die Staatsregierung müßte den Umständen Rechnung tragen können, ohne in die Schranken des Art. 1 gebannt zu sein. Warum man auch für den Fall die Linie über Quakenbrück wollte, daß eine günstigere Richtung eingeschlagen werden könnte? — Wenn der Landtag nicht seinen Antrag Nr. 1 annehmen wollte, so möchte er doch dem Antrage Nr. 2 beistimmen. Er bäte um namentliche Abstimmung über diesen letzteren Antrag.

**Abg. Gräpel:** Der Abgeordnete Hoyer hätte die Rentabilität der Hude-Braker Linie hauptsächlich deshalb angefochten, weil der Schiffsverkehrsverkehr in Brake so gering wäre. Es wäre richtig, daß Handel und Schifffahrt Brakes sehr gelitten hätte, seit am rechten Weserufer die Eisenbahn eröffnet worden wäre. Noch anno 1861 hätte die Zahl der in Brake ein- und ausgelaufenen Schiffe 587 betragen, seit der Eröffnung der Geestebahn im Jahre 1862 wäre der dortige Schiffsverkehr immer mehr gesunken, im Jahre 1869 bis auf 289 Schiffe. Diese Zahlen dürften aber nicht als maßgebend für die Rentabilität der Eisenbahn Hude-Brake angeführt werden. Die Eisenbahn sollte den Oldenburgischen Weserhäfen erst die Möglichkeit eröffnen, die Konkurrenz mit den begünstigteren Hafenplätzen am rechten Ufer wiederaufzunehmen.

Glücklicher Weise hätten sich die Ansichten über die Noth-

wendigkeit einer Weserbahn seit 6 Jahren, als diese Frage zum ersten Male an den Landtag gebracht sei, sehr geklärt. Die Stadt Oldenburg führte jetzt ganz allein den Krieg gegen die Staatsregierung und deren Vorschläge in Betreff der Richtung der Bahn. Die Stadt Oldenburg hätte durch Wort und Schrift ihr Möglichstes gethan, ihren Ansichten Geltung zu verschaffen, aber ohne den mindesten Erfolg. Nicht nur beharrte die Staatsregierung bei ihrer Vorlage, auch hier im Saale und im ganzen Oldenburger Lande wäre, von der Stadt Oldenburg und deren Vertretern abgesehen, keine Stimme gegen die Hude-Braker Bahn laut geworden. Da müßte man doch zu der Ueberzeugung gelangen, daß nicht das allgemeine Landesinteresse, nicht die Interessen des Wesergebiets, sondern lediglich die Sonderinteressen der Stadt Oldenburg gegen die Vorlage sprächen.

Die Nachtheile der Bahn Hude-Brake für die Stadt Oldenburg würden übrigens vielfach überschätzt. Hätte der Butjadinger Verkehr seinen natürlichen Lauf nach dieser Stadt, so würde dieselbe ihn auch nicht wegen des geringen Umweges von 1½ Meilen, welcher in einer Viertelstunde zurückzulegen wäre, verlieren.

Wollte man den Verkehr aber künstlich nach Oldenburg leiten, indem man ihm einen Umweg nach Bremen vorschriebe, so wäre ein Unternehmen der Art unberechtigt.

Er wollte noch hervorheben, daß es eine Inkonsequenz wäre, wenn von Seiten der Stadt Oldenburg betont würde: die Weserbahn könnte in der Richtung auf Hude nur mit den größten Opfern bestehen, zugleich aber daneben noch eine Bahn in der Richtung auf Oldenburg verlangt würde, welche den Verkehr theilen müßte. Wenn nun die Stadt für eine solche Bahn auch noch eine Zinsgarantie übernehmen wollte, so schlug sie sich mit ihren eigenen Waffen.

Auch gegen den Hoyer'schen Antrag müßte er sich aussprechen, weil die Sache in dieser Beziehung noch nicht genügend vorbereitet wäre. Wenn die Frage näher träte, ob eine Gabelung in südlicher Richtung vorgenommen werden sollte, könnte noch erörtert werden, ob die nördliche Richtung nicht vorzuziehen wäre.

Der eventuelle Antrag des Abgeordneten Russell, wie er jetzt modificirt vorläge, wäre allerdings nicht bedenklich, aber auch nicht praktisch. Man dürfte keine Zerplitterung der Stimmen herbeiführen, damit die Vorlage mit möglichster Majorität angenommen würde.

Ein auffallendes Mißverständnis wäre rücksichtlich einer Aeußerung des Ministers in einer Ausschußsitzung heute hervorgetreten. Er könnte nur der Auffassung des Abgeordneten Huchting beitreten. Auch müßte er in Abrede stellen, daß die Ausschußmitglieder, wie der Abgeordnete Propping mitgetheilt hätte, sich mit der Auffassung des Abgeordneten Hoyer einverstanden erklärt hätten. Er selbst hätte sich gerade im Gegentheil gegen die Auffassung des Abgeordneten Hoyer verwahrt.



Abg. **Ahlhorn**: Er bäte um namentliche Abstimmung über den Art. 1 der Vorlage.

Die Anträge auf namentliche Abstimmung über den Art. 1 der Vorlage, über den Antrag des Abgeordneten Hoyer, über den Antrag des Abgeordneten Russell Nr. 2 waren genügend unterstützt.

Auf Vorschlag des Präsidenten wurden die in Frage stehenden Anträge in folgender Reihenfolge zur Abstimmung gebracht und erledigt.

1. Der Antrag des Abgeordneten Russell Nr. 1 wurde abgelehnt.

2. Der Antrag der Ausschlußmehrheit Nr. 1: „im Artikel 1 des Gesetzentwurfs nach dem Worte „Zeber“ einzuschalten „binnen 6 Jahren“, ohne den im Antrage weiter folgenden Passus, wurde angenommen.

3. Der Antrag des Abgeordneten Russell Nr. 2 wurde in namentlicher Abstimmung mit 20 Stimmen gegen 12 abgelehnt.

Es stimmten dafür: die Abgeordneten Lengler, Propping, Rüdibusch, Russell, Schomann, Schwegmann, Strodthoff, Stukenborg, Bargmann, Eißel, Hoyer, Hullmann.

Es stimmten dagegen: die Abgeordneten Lübben, Maas, Massing, Müller, Oldejohannis, Ramien, Schildt, Selkmann, Willers, Wulff, Abels, Ahlhorn, Blund, Bünemeyer, Bulling, Cammann, Eilks, Gräpel, von Hammel, Huchting.

4. Der Antrag des Abgeordneten Hoyer wurde mit 22 gegen 10 Stimmen in namentlicher Abstimmung abgelehnt.

Es stimmten dafür: die Abgeordneten Massing, Oldejohannis, Propping, Strodthoff, Willers, Wulff, Bargmann, Eißel, Hoyer, Lengler.

Es stimmten dagegen: die Abgeordneten Maas, Müller, Ramien, Rüdibusch, Russell, Schildt, Schomann, Schwegmann, Selkmann, Stukenborg, Abels, Ahlhorn, Blund, Bünemeyer, Bulling, Cammann, Eilks, Gräpel, von Hammel, Huchting, Hullmann, Lübben.

5. Der Art. 1 der Vorlage wurde in namentlicher Abstimmung mit 25 gegen 7 Stimmen angenommen.

Es stimmten dafür: die Abgeordneten Ramien, Rüdibusch, Schildt, Schomann, Selkmann, Strodthoff, Willers, Wulff, Abels, Ahlhorn, Bargmann, Blund, Bünemeyer, Bulling, Cammann, Eilks, Eißel, Gräpel, von Hammel, Huchting, Hullmann, Lengler, Lübben, Maas, Müller.

Es stimmten dagegen: die Abgeordneten Oldejohannis, Propping, Russell, Schwegmann, Stukenborg, Hoyer, Massing.

Ueber die Art. 2, 3, 4, 5, 6 ergriff Niemand das Wort. Nachdem zunächst die Abstimmung über dieselben ausgesetzt war, wurden sie schließlich zusammen angenommen.

Der Ausschlußantrag Nr. 3 zu dem Gegenstand der Tagesordnung Nr. II. wurde angenommen.

Hierauf erhielt das Wort zu einer thatsächlichen Bemerkung der

Abg. **Propping**: Er hätte durchaus kein Urtheil darüber ausgesprochen, ob die einzelnen Mitglieder des Ausschusses die fragliche Aeußerung des Staatsministers als eine Privatäußerung oder als eine officielle bindende Aeußerung aufgefaßt hätten. Er wiederholte nur, daß sämtliche Ausschußmitglieder dem Abgeordneten Hoyer nicht widersprochen hätten, als dieser in der letzten Ausschußsitzung behauptet hätte: der Staatsminister hätte auf seine Frage geantwortet: der Aufnahme der Bahn Oldenburg-Eisfleth in den Gesetzentwurf stände unter der Voraussetzung der Zinsgarantie der Stadt Nichts im Wege. Der Abgeordnete Gräpel hätte im Ausschusse bemerkt: der Herr Staatsminister hätte bei seiner Aeußerung bereits den Paletot angezogen.

Die nächste Sitzung wurde angesetzt auf den 17. Februar 1870, Morgens 10 Uhr.

Die schriftliche Tagesordnung wird vertheilt werden.

Schluß der heutigen Sitzung 1 Uhr Nachmittags.

Der Berichterstatter

**Wojen.**

