

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Herzogtum Oldenburg und die Einwirkung dieser Entwicklung auf die Landwirtschaft

Ramsauer, Peter

Oldenburg i. Gr., 1905

[Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Herzogtum Oldenburg und die
Einwirkung dieser Entwicklung auf die Landwirtschaft]

[urn:nbn:de:gbv:45:1-82145](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-82145)

Die mir gestellte Aufgabe ist eine so weite, daß es von vornherein ausgeschlossen erscheint, in dem Rahmen der mir zugemessenen Zeit auch nur den Versuch einer erschöpfenden Darstellung zu machen, vielmehr kann es sich nur um einen bescheidenen Beitrag handeln, dessen weitere Ausgestaltung vielleicht späterer Muße vorbehalten werden darf. Es handelt sich dabei nicht nur um die Sammlung, Sichtung und Beleuchtung eines ausgedehnten Rohmaterials, sondern namentlich um eine Mannigfaltigkeit von Gesichtspunkten, aus denen dieser Stoff betrachtet werden kann. Da liegt die Gefahr nahe, daß man sich in der Behandlung des Gegenstandes in der einen oder anderen Richtung zu weit hinauswagt und dadurch entweder zu lang wird oder den einen Gedanken auf Kosten des andern unverhältnismäßig weit ausspinnt. Um tunlichst diesen Fehler zu vermeiden, habe ich mich unter die Zucht einer schriftlichen Ausarbeitung gestellt und bitte die Mängel dieses Verfahrens im Vergleich zu einem freien Vortrage mit der angedeuteten wichtigeren Rücksicht zu entschuldigen.

Das Eisenbahnwesen ist ein bedeutamer Faktor der Entwicklung des Menschengeschlechts überhaupt. Alles strebt nach Vervollkommnung, ja nach der Vollkommenheit selbst. Nicht nur der Mensch als einzelner, als Glied der Familie, des Gemeinwesens, der gesamten menschlichen Gesellschaft arbeitet, bewußt oder unbewußt, an diesem Fortschritt, eine tiefergehende Beobachtung und Betrachtung läßt uns sogar etwas erkennen von der Fortentwicklung des unvernünftigen Organismus, wie unsere Bibel von einem Sehnen der Kreatur nach der Offenbarung redet. In diesem Werdegang ist ein bedeutendes Moment die Überwindung von Ort und Zeit, welche durch die Dienstbarmachung der Dampfkraft und der Elektrizität seit der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts staunenswerte Fortschritte gemacht hat und durch weitere Erkenntnis und Ausnutzung der Naturkräfte zu neuen Errungenschaften führen wird.

Diese Vorteile kommen allen Gebieten des menschlichen Lebens zu gute. Die Erleichterung des persönlichen Zusammenlebens und des vermittelten Gedankenaustausches unter Entfernten fördert die religiöse, intellektuelle und sittliche Ausbildung nicht minder wie die wirtschaftliche. Es soll dies nur ausgesprochen werden, um das Mißverständnis zu vermeiden, als dächte man bei dem Fortschritt der menschlichen Dinge nur an das Materielle. Die höheren Gebiete sollen vielmehr von unserer Betrachtung ausdrücklich ausgeschaltet werden, damit um so rückhaltloser die rein wirtschaftliche Seite behandelt werden kann.

Was ist das Endziel alles wirtschaftlichen Fortschritts? Ich meine, jedem einzelnen einen möglichst hohen Anteil an berechtigtem Genuß zu verschaffen. Das geschieht durch Vermehrung der Güter, durch Hebung der Ansprüche an die Lebenshaltung, durch Bereitstellung der Mittel, welche weitesten Kreisen die Befriedigung gesteigerter Bedürfnisse gestatten.

Menschliche Arbeitskraft und äußere Güter sind die Elemente dieser Bewegung. Eine Arbeitskraft an einem Orte, wo sie nichts zu tun hat, ein Gut an einem Orte, wo es weder gebraucht, noch zu höherer Bestimmung umgestaltet wird, ist wertlos. Der wirtschaftliche Wert wird in diesen Fällen erst geschaffen durch den Transport nach der Stelle lohnender Tätigkeit, nützlicher Verwendung oder Weiterverarbeitung; in anderen Fällen, wo auch am ursprünglichen Orte ein gewisser Wert bereits vorhanden war, tritt durch die Ortsveränderung eine Wertsteigerung ein. Auf diese Weise ist die Bewegung von einem Orte zum anderen die natürlichste Erzeugung und Erhöhung wirtschaftlicher Werte. Die Nuganwendung dieser allgemeinen Wahrheit auf die Landwirtschaft liegt zu nahe, als daß sie näher ausgeführt zu werden brauchte.

Die Wertsteigerung der Ortsveränderung ist (wie jede andere Produktion) um so größer, je weniger Aufwand an Zeit und Kraft die Bewegung kostet; mit einem Worte, je größer der reine wirtschaftliche Nutzen nach Abzug der darauf angewandten Kosten sich darstellt.

Erfahrungsmäßig ist nun, abgesehen von dem Transport auf natürlichen und künstlichen Wasserstraßen, der Schienenweg nicht nur der rascheste, sondern auch der billigste und zuverlässigste. Ein wirtschaftliches Gebiet, welches dieser Straße entbehrt, ist daher heutzutage rückständig; der Grad der Rückständigkeit hängt davon ab, wie weit es von dem Einfluß dieses Verkehrsmittels entfernt liegt.

Unser Herzogtum Oldenburg hat lange in der Isolierung verharrt; noch im Jahre 1866, dem Vorläufer der Wiederaufrichtung des Deutschen Reiches, mußten wir uns mit dem Hinweis begnügen, daß auch in anderen Gegenden, namentlich im Osten unseres Vaterlandes, die Maschen des Eisenbahnnetzes so weite seien, daß ein Stück Land von der Größe und Gestalt unseres Herzogtums sich hineinpassen lasse. Seit Eröffnung der ersten Bahnen am 15. Juli 1867 ist eine Entwicklung im Bau und Betriebe hervorgetreten, die es wohl wert ist, von Zeit zu Zeit ins Gedächtnis zurückgerufen zu werden. Für die äußere und innere Geschichte dieses unseres Eisenbahnwesens fehlt es nicht an zugänglichem Material.

Die Vorgeschichte der einzelnen Strecken bis zu deren Betriebseröffnung ist für den Zeitraum bis zum Jahre 1878 in der Denkschrift zum 25 jähr. Regierungsjubiläum des verstorbenen Großherzogs Nikolaus Friedrich Peter enthalten¹⁾ und stellt eingehend die schwierigen Verhandlungen bis zum endlichen Abschluß der Staatsverträge und der Bewilligungen des Landtags dar. Die Festschrift zur Feier der 25. Zusammenkunft der Freien Vereinigung²⁾ und die Ausarbeitung zur Erinnerung an das 25 jährige Bestehen der ersten Bahnen³⁾ liefern den weiteren Stoff bis zum Jahre 1892. Nimmt man hinzu die Broschüren über die Entstehung der Schmalspurbahn Dohlt-Westerstede von Buresch⁴⁾ und deren weiteren Entwicklung von mir⁵⁾, den Aufsatz über das Bahnunternehmen Jever-Carolinensiel⁶⁾, in welchem auch die Projekte der Bahnen Essen-Löningen

¹⁾ Die Entstehung und Entwicklung der Eisenbahnen im Herzogtum Oldenburg bis zum Jahre 1878, Denkschrift der Großherzoglich Oldenburgischen Eisenbahndirektion. Oldenburg 1878. Schulz'sche Buchhandlung.

²⁾ Die Versammlungen der freien Vereinigung u. im Gebiete der oldenburgischen Staatseisenbahnen. Bericht, erstattet zu der am 2. März 1889 stattfindenden 25. Versammlung. Oldenburg 1889, in demselben Verlag.

³⁾ Denkschrift über das oldenburgische Eisenbahnwesen, in Anlaß des 25jähr. Betriebes, herausgegeben von der Großherzoggl. Eisenbahndirektion. Oldenburg 1892, in demselben Verlag.

⁴⁾ Die schmalspurige Eisenbahn von Dohlt nach Westerstede von E. Buresch. Hannover 1877.

⁵⁾ Die schmalspurige Eisenbahn Dohlt-Westerstede, ihre Entstehung, Entwicklung und Zukunft von Peter Ramsauer. Oldenburg 1897. Schulz'sche Buchhandlung.

⁶⁾ Das Projekt einer Eisenbahn von Jever nach Carolinensiel, zugleich ein Beitrag zur Lösung der Frage der Localbahnen und deren Finanzierung von Peter Ramsauer. Jever 1886, bei M. L. Mettcker u. Söhne.

und der Bareler Nebenbahnen erörtert sind, so hat man im Zusammenhalt mit den Bahnbeschreibungen und dem ausführlichen statistischen Material über die Betriebsergebnisse in den regelmäßigen Jahresberichten der Großh. Eisenbahndirektion einen sehr reichlichen Stoff für die äußere und innere Entwicklungsgeschichte unserer Staatsbahn. Wer sich überdies noch der interessanten Lektüre der Regierungsvorlagen, Ausschußberichte und Plenarverhandlungen des Landtages hingeben will, der wird ein fast vollständiges Bild der Freuden und Leiden unserer Eisenbahnverwaltung und derjenigen Personen gewinnen, die kürzer oder länger ihre Berufsarbeit diesem wichtigen Verwaltungszweige gewidmet haben. Aber es ist nicht jedermanns Sache, unmittelbar aus dieser Fülle zu schöpfen, namentlich auch nicht aus den Jahresberichten dasjenige zu entnehmen, was zur Beurteilung das Wesentlichste ist. Es ist nun einmal die Art solcher, zum Teil sogar an gewisse Formen gebundener statistischer Berichte, daß sie die Durchgeistigung der toten Zahlen dem sachkundigen Leser überlassen müssen, und selbst die Auszüge, wie sie in der offiziellen Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und anderen Tagesblättern erscheinen, lassen die gründliche Verarbeitung zu allgemeinerem Verständnis vermissen. Es wird daher eine unserer unmittelbaren Aufgabe angepasste Zusammenstellung geboten sein.

Dieser sind einige Bemerkungen voranzuschicken. Zur Zeit unseres ersten Bahnbaues herrschte in Deutschland das sogenannte gemischte System, nämlich nebeneinander und durcheinander das System der Staatsbahnen und der Aktiengesellschaftsbahnen, letztere wiederum teils in privatem, teils in staatlichem Betriebe. Nachdem die Idee, zu Reichseisenbahnen überzugehen, welche auch hier lebhaft erörtert wurde,¹⁾ völlig in den Hintergrund getreten war, ist das Staatseisenbahnsystem zur unbestrittenen Herrschaft gelangt. Was an Hauptbahnen noch im Privatbesitz sich befindet, sind Überreste, die sich nach Verstaatlichung sehnen, oder ausgedehntere Netze auf Linien von mehr oder weniger untergeordnetem Verkehr. Auch in unserem Herzogtum sind die einzigen als Aktiengesellschaften ins Leben gerufenen Bahnunternehmungen, die Linien Jever-Carolinensiel und die schmalspurige Bahn Dohlt-Westerstede, in den Besitz des Staates übergegangen. Das Unternehmen der Kommune Lönningen, welche auf eigene Gefahr die Verbindung Essen-Lönningen ins

¹⁾ Die Reichseisenbahnfrage von Peter Ramsauer. Oldenburg 1878. Schulze'sche Hofbuchhandlung.

Leben rief, ist ebenfalls auf den Staat übertragen. Inzwischen ist auch das Unternehmen der Gemeinde Dinklage, sich durch eine normalspurige Bahn mit der Station Lohne und dadurch mit dem übrigen Netz zu verbinden, zur Ausführung gekommen. Der Staat hat den Betrieb übernommen gegen Leistungen, welche nach der bisherigen Verkehrsentwicklung selbst in finanzieller Hinsicht ein für die Kommune befriedigendes Ergebnis versprechen.

Der Vollständigkeit wegen ist noch die Bahn auf der Insel Wangerooge zu erwähnen, welche von der Eisenbahnverwaltung wesentlich im Interesse des Badeverkehrs angelegt ist und betrieben wird und zwar neuerdings in zwei Linien, von dem älteren Anleger im Westen und dem neueren im Osten (blaue Balje) in das Dorf.

Die einzige dem öffentlichen Verkehr dienende Eisenbahn des Herzogtums, welche nicht vom Staate betrieben wird, ist die Kleinbahn Cloppenburg-Landesgrenze.

Dieses Unternehmen hat weniger den Erwartungen entsprochen, welche von Heimburg in seinen Broschüren¹⁾ für derartige Anlagen in Anspruch nahm, als die nüchterne Voraussage, daß eine unmittelbare Rentabilität sich nicht ergeben werde, durch die Tatsachen bestätigt. Auch der Voranschlag für das Betriebsjahr 1904 reicht in dem Überschuß der Roheinnahme über die Betriebskosten zur Deckung der Zinsen der angeliehenen Kapitalien nicht aus. Neuerdings scheinen die Betriebsergebnisse sich etwas günstiger zu gestalten. Der jetzige Endpunkt an der Landesgrenze östlich vom Kirchdorf Lindern und der Anfangspunkt der Hümmlinger Kleinbahn in Werlte haben noch keine so starke Anziehungskraft auf einander ausgeübt, um die Lücke von ca. 3 km zu überwinden. Die Verbindung dürfte übrigens mehr dem Durchgangsverkehr als dem Interesse der beiden lokalen Eisenbahnunternehmungen zu dienen geeignet sein.

Eine beachtenswerte Eigentümlichkeit unseres Bahnnetzes ist es, daß es in fast allen Richtungen über die Landesgrenzen hinausgreift. Dies ist der Fall bei der ersten Bahn Oldenburg-Bremen, bei welcher man hätte erwarten dürfen, daß Bremen, um das gute Hinterland seinem Verkehr zu gewinnen, auf eigenem Gebiete die Anlage auf eigene Kosten oder mit Oldenburg auf gemeinschaftliche Kosten (wie Bremen-Wunstorf mit

¹⁾ 50 000 Kilometer landwirtschaftliche Lokalbahnen von S. G. von Heimburg. Oldenburg und Leipzig. Schulzische Buchhandlung. Die Kleinbahn, ihre Bedeutung und ihr Platz im heutigen Verkehrsleben von demselben im gleichen Verlage.

Hannover) übernommen hätte. Dasselbe wiederholt sich in längerer Erstreckung im Nachbarstaate auf der Linie Oldenburg-Leer, die schon mehrere Stationen in der Provinz Hannover aufzuweisen hat. Während Jever-Carolinensiel sich wohlbedacht innerhalb der Landesgrenze hält, greift die Linie Jever-Wittmund, wenigstens mit dem Betriebe, wieder in das Nachbargebiet über. Bei den bisher genannten Strecken und Oldenburg-Quakenbrück kann man es noch so auffassen, daß die Schwerkraft des Herzogtums für die anstößenden Verkehrsgebiete zu schwach war, um sie an unsere Grenze heranzuziehen, aber dann finden sich Strecken wie Quakenbrück-Osnabrück und Ihrhove-Neuschanz (mit konkurrentem Betriebe auf der Strecke Leer-Ihrhove mit der preussischen Bahn) völlig außerhalb des Herzogtums, und die Strecke Landesgrenze bei Neuenkirchen bis Hesepe ist nur eine weitere Folge des Wiederanschlusses der Verbindung Delmenhorst nach dem Süden an die erstgenannte Linie außerhalb des eigenen Landes. Im Norden ohnehin durch die Nordsee mit ihrem Einschnitt des Jadebusens, im nördlichen Teile des Ostens durch den Weserstrom von weiteren Fortsetzungen der Schienenstraße abgeschnitten, hat unser Land der Nachbarschaft nicht nur die Hand bieten müssen zum Anschluß an das sie umgebende Schienennetz, sondern es hat einer nicht unerheblichen Erweiterung über seine Grenzen bedurft, um die Verbindung mit den Verkehrsgebieten im Süden und Westen herzustellen. Dieser geographischen und wirtschaftlichen Lage des Herzogtums entspricht es, daß der Schwerpunkt des Verkehrs im sogenannten Lokalverkehr liegt, daß dagegen der Nachbahrverkehr von verhältnismäßig geringerer Bedeutung ist und der Durchgangsverkehr keine nennenswerten Zahlen aufzuweisen hat. Der Anschluß in Leer hat nicht den Verkehrszuwachs gezeitigt, welcher bei Bewilligung dieser Strecke im Landtage erwartet wurde, und vollends hat der unmittelbare Anschluß an das Niederländische Bahnnetz in Neuschanz nicht annähernd die Hoffnungen erfüllt, welche an diese Verbindung, insbesondere an die Linie Leeuwarden-Harlingen, geknüpft wurden.

Der Ausdehnung unseres Schienennetzes über die Grenzen des eigenen Landes einerseits und der Undichtigkeit der Bevölkerung des Herzogtums andererseits entspricht es, wenn das Verhältnis der Kilometerlänge der oldenburgischen Staatsbahn nicht nur auf die Fläche des Landes, sondern namentlich auf die Bevölkerungsziffer bezogen, ein anscheinend günstigeres Bild liefert, als es der richtigen wirtschaftlichen Einschätzung entspricht.

Die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven steht bekanntlich im Eigentum des preussischen Staates und wird auf Grund eines Vertrages von der oldenburgischen Eisenbahnverwaltung betrieben. Aus diesem Betriebs-Überlassungsvertrage ist gleich zu bemerken, daß von der Roheinnahme vorab 6000 Mtlr. für die Meile auf Oldenburg entfallen, die Mehreinnahme bis zu 20 000 Mtlr. zwischen Oldenburg und Preußen geteilt wird, und von dem weiteren Überschuß Preußen 60 Prozent erhält.

Die gegenwärtige praktische Bedeutung dieses Abkommens ergibt sich aus folgenden Angaben. Nach dem Jahresbericht von 1902 betrug das von Preußen aufgewendete Anlagekapital 8 003 651 Mark, die Ablieferung nach dem Staatsvertrage 767 604 Mark 24 Pfg., oder in Prozenten des Anlagekapitals 9,59, während von der Roheinnahme für die Strecke ad 1 454 543 Mark 72 Pfg. Oldenburg verblieben 686 993 Mark 48 Pfg., also 47,23 Prozent. 1903 betrug die Ablieferung an Preußen in Prozenten des von diesem Konto aufgewendeten Anlagekapitals 11,05; der oldenburgische Kapitalanteil in Prozenten der Roheinnahme 46,37. Aber nicht nur für die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven ist fremdes Kapital auf die im Betriebe unseres Staates befindlichen Eisenbahnen verwendet, sondern auch auf anderen Strecken, wie sich aus den Anschlußverhältnissen genugsam erklärt. Es ist daher von besonderem Werte, das rein oldenburgische Anlagekapital getrennt aufzuführen.

Wenn ich mich nach diesen Vorbemerkungen auf die unentbehrlichsten statistischen Angaben beschränke, so entspricht es der Geschichte des Ausbaues des Netzes, wenn die Zahlen für 5 Jahre aufgeführt werden, welche jedesmal einen Abschnitt der Bautätigkeit mit der Fortentwicklung des Verkehrs und seiner Ergebnisse auf den bereits vorhanden gewesenen Strecken verbindet.

1. Das Vergleichsjahr 1870 ist das erste volle Betriebsjahr der 1867 eröffneten Linien Oldenburg-Bremen und Oldenburg-Wilhelmshaven, sowie der 1869 dem Betriebe übergebenen Strecke Oldenburg-Leer.

Damit war das alte Herzogtum in seinem Grundstock erschlossen.

2. Das Jahr 1877 weist die Erweiterung durch Einbeziehung von Sande-Zever (1871), durch den Ausbau von Hude-Brake (1873) und Brake-Nordenham (1875), also den Anschluß des Wesergebietes auf, ferner die Linien Oldenburg-Quakenbrück (1875), Quakenbrück-Osnabrück (1876) und endlich Leer-Fhrhove-Neuschanz, also längere Strecken, um, neben dem Anschluß nur

eines kleineren Teils des oldenburgischen Münsterlandes, im Süden und Westen an fremde Bahngebiete Anschluß zu gewinnen.

3. Im Jahre 1889 sind die Ausläufer Fever-Wittmund (1883) mit Anschluß an das ostfriesische Netz Fever-Carolinensiel (1888), welche das Feverland bis zur Nordsee durchschneiden und die Grundlage des Badeverkehrs nach Wangerooge und Spiekerooge abgeben, im Betriebe; durch Ahlhorn-Bechta (1885), Bechta-Lohne (1888) und Essen-Löningen (1888) sind weitere Vorposten zur Eroberung des Münsterlandes vorgeschoben.

4. Nach der vierten Periode (im Jahre 1898) sind in den Jahren 1893, 1894, 1896 die Bareler Nebenbahnen eröffnet. Die Verknüpfung dieses Netzes kann eine glückliche nicht genannt werden. Die oben angeführte Schrift über die Schmalbahn Dohlt-Westerstede legt schonende Hand auf die Wunde, und darf man durch den Umbau der letzteren in eine Normalspur und in dem Anschluß an die Nebenbahnen einen günstigen Heilungsprozeß erwarten. Der Umbau der schmalspurigen Bahn Dohlt-Westerstede in eine Normalbahn hat sich bereits in glücklicher Weise vollzogen, und an der Verbindung mit den Bareler Nebenbahnen durch Anschluß in Grabstede wird rüstig gearbeitet. Es wird sich schon in wenigen Jahren zeigen, ob nicht der Ort Westerstede durch die Einbuße des Charakters als Endpunkt einer Sackbahn der Verkehrsentwicklung seines Hinterlandes ein Opfer gebracht hat.

Außerdem fällt in diese Periode die Fortsetzung der Bahn von Carolinensiel nach Harle an den Anlegeplatz der Schiffe für die Fahrt nach den Inseln (1890) und Oldenburg-Brake (1896), die erste Verbindung bereits in Betrieb befindlicher Stationen und Strecken durch eine kürzere Linie, teilweise also dem bestehenden eigenen Verkehr Konkurrenz bereitend. Endlich ist hierin die Bahn Delmenhorst-Bechta vom 1. Mai 1898 mit enthalten.

5. Der amtliche Bericht über das Betriebsjahr 1902 umfaßt außer der Weiterentwicklung des bisherigen Netzes die Fortsetzung der Teilstrecke Delmenhorst-Bechta (siehe unter 4) durch die Linien Lohne-Neuenkirchen (1899), Neuenkirchen-Hesepe und Holdorf-Damme (1900), durch welche ein Teil der Delmenhorster Geest, das Amt Wildeshausen und das Amt Bechta weiter aufgeschlossen sind und eine neue Verbindung des Ostens mit dem Süden hergestellt wurde, auch hierbei teilweise die bereits vorhandene Verbindung mit dem Süden unseres Landes und Osnabrück konkurrenzierend.

Die Führung der Linie Delmenhorst-Heese ist nicht unwesentlich durch die Idee beeinflusst, eine nähere Verbindung zwischen Bremen und dem Oberlande herzustellen als die vorhandene über Osnabrück-Diepholz. Die Aufnahme einer wirklichen Konkurrenz gegen die Strecke der preussischen Staatsbahn hat sich von vornherein als gegenstandslos erwiesen, und von dem Gedanken der sog. „Luftlinie“ ist nichts übrig geblieben als eine schädigende Beeinflussung der Tracierung und Bahnhofslagen, wie solche namentlich in Anordnung des Bahnhofs Goldenstedt zutage tritt und in der Weiterführung Steinfeld-Holdorf-Neuenkirchen mit Abzweigung Holdorf-Damme statt einer Führung Steinfeld-Handorf-Damme-Neuenkirchen.

Namentlich ist zu bedauern, daß die jetzt ausgebaute Linie, die zum völligen Aufschluß und Anschluß des Gebiets notwendige Anlage eines ausgedehnten Chausseenezes erst verzögernd beeinflusste und dann auf die Länge und Lage der Kunststraßen in einer für den Aufwand und die natürlichen Interessen des Gebiets nachteiligen Weise einwirkte, während ein rechtzeitig entschlossenes Vorgehen mit dem Ausbau der Amtsverbands- und Gemeindechausseen bestimmend auf die Feststellung des Bahnprojektes zu wirken berufen war.

Für die Schlussjahre dieser fünf Zeitabschnitte sollen nur die wichtigsten Zahlenangaben vergleichend zusammengestellt und dann die Betriebsergebnisse aus 1903 angeknüpft werden.

Dabei sind einige Zahlenreihen von ganz besonderer Wichtigkeit einer Erläuterung bedürftig.

Zunächst sind nebeneinander gestellt das gesamte Anlagekapital und das rein oldenburgische Kapital. Diese Unterscheidung rührt daher, daß ein Teil des Anlagekapitals — sei es durch direkte Verwendung in eigenem Ausbau von Bahnstrecken, sei es durch Geldleistung an Oldenburg als Subvention zu dessen Aufwendungen für Bau- und Betriebsmittel — von den Nachbarstaaten hergegeben ist.

Nach dem Staatsvertrage zwischen Oldenburg und Preußen vom 16. Februar 1864 verpflichtete sich Preußen, eine Eisenbahn von dem Marineetablissement Heppens bis Oldenburg auf seine Kosten in derselben Zeit auszuführen, in der Oldenburg die Bahn von Bremen bis Oldenburg zur Ausführung bringe. Die Fortsetzung dieser, im Staatsvertrag sog. Jadebahn bis an die südliche Landesgrenze des Herzogtums bei Damme sollte binnen 10 Jahren in Angriff genommen, binnen 12 Jahren vollendet werden, widrigenfalls Preußen den Betrag von einer Million

Talern an Oldenburg zu zahlen habe. Diese kurzweg sogenannte Strafmillion ist bei Fälligkeit zur Auszahlung gelangt und oldenburgischerseits zum Bau der Südbahn (Oldenburg-Quakenbrück-Osnabrück) verwendet.

Gegen Übernahme des Betriebes auf der Strecke Oldenburg-Heppens seitens der diesseitigen Verwaltung unter den an anderer Stelle aufgeführten Abführungen aus der Kasseinnahme erhielt Oldenburg für Herstellung der Betriebsmittel die Summe von 391 600 Rtlrn.

Nach dem Staatsvertrage zwischen Oldenburg und Bremen vom 8. März 1864 und dessen weiteren Ausführungen hatte Bremen die Mitbenutzung des Hauptbahnhofs und der Weserbahn (von dem sog. Weserbahnhof am rechten Weserufer unterhalb der Eisenbahnbrücke) gegen entsprechende Vergütung zu gestatten, die Bahnstrecke von der Weserbrücke bis zur Weserbahn, die Brücke über die Weser und über den Sicherheitshafen, sowie die Strecke zwischen dem Neustadtgraben und der Weser auf seine Kosten herzustellen; das Anlagekapital ist oldenburgischerseits mit 4 % zu verzinßen.

Nach dem Vertrage zwischen Preußen und Oldenburg vom 17. Januar 1867 über die Bahn Oldenburg-Leer war diese Strecke auf alleinige Kosten Oldenburgs zu erbauen, und war nur die Mitbenutzung des Bahnhofs Leer gegen eine zwischen den Verwaltungen festzustellende Vergütung vereinbart.

Nach den Staatsverträgen zwischen Preußen und Oldenburg vom 17. März 1871 und zwischen dem Königreich der Niederlande und Oldenburg, vom 27. Juni 1871, über die Bahn Leer-Irhove-Neuschanz (mit konkurrentem Betriebe auf der Teilstrecke Leer-Irhove) erhielt Oldenburg von ersterem Staate eine Subvention von 300 000 Rtlrn. zu den Anlagekosten, von denen 25 000 Rtlr. an Papenburg für die Haltung eines Schleppdampfers unterhalb der Emsbrücke bei Weener abgegeben werden mußten und 400 000 Rtlr. à fonds perdu von letzterem Staate.

Mit der Buchung dieser Zuschüsse von Preußen und den Niederlanden ist nicht immer gleichmäßig verfahren. Um bei Vergleichung der Zahlen mit den Jahresberichten nicht Zweifel und Mißverständnisse aufkommen zu lassen, halten die Angaben sich an den Bericht des betreffenden Betriebsjahres und geben dabei in Kürze an, wenn in der Berechnung des Anlagekapitals eine Änderung eingetreten ist. Zu solchen Änderungen gehört namentlich auch die Urechnung erheblicher Ergänzungskosten, wie

sie in der folgenden Zusammenstellung über die Jahre 1898 und 1902 sich finden.

Grundsätzlich wird die jetzt angewendete Methode, nach welcher Kosten für Ergänzungen, die den Wert der Sache erhöhen, dem Anlagekapital zugeschrieben werden, die richtigere sein. Damit hängt zusammen, daß das Konto Anlagekapital überhaupt nie abgeschlossen wird, einerlei, ob der neue Aufwand aus anderen Quellen oder aus Betriebsüberschüssen stammt, sofern es sich um wirklich neue, die Substanz verändernde und den Wert steigernde Aufwendungen handelt. Treten Ergänzungen an Stelle vorhanden gewesener, abgängig gewordener, oder aus anderen Gründen ersetzter Objekte, so ist nur der Mehrbetrag des jetzigen Aufwandes gegen den früheren dem Anlagekapital hinzuzuschlagen. Die Erhaltung des ursprünglich geschaffenen Wertes ist, wie die Fortführung des Betriebes, eine ständige Pflicht und Last des Unternehmens, der das Anlagekapital gegenübersteht; es ist daher nicht angezeigt, das Anlagekapital, wie bei anderen kaufmännischen Unternehmungen, durch Abschreibungen zu tilgen.

Von wesentlichem Einfluß auf die Verzinsung des Anlagekapitals ist der sogenannte Betriebskoeffizient, der ebenfalls einer kurzen Erläuterung bedarf. Eine Verkehrsanstalt, die, wie die Eisenbahn, nicht nur einen Weg herstellt und unterhält, sondern auch die bewegende Kraft und die Beförderungsmittel hergibt und den ganzen Betrieb leitet, hat — abgesehen von den Kosten der ursprünglichen Anlage — einen dauernden Aufwand an Unterhaltungs-, Erneuerungs- und Betriebskosten aufzubringen, dessen Minimalbetrag unabhängig von der Einnahme ist. Dieser Aufwand ist unter allen Umständen notwendig, und derselbe steigert sich mit dem Verkehr und dessen Einnahme bis zu einem Abschnitt, wo weder an Verkehrskosten zugelegt, noch ein Betriebsüberschuß erzielt, vielmehr die ganze Roheinnahme durch die Betriebskosten aufgezehrt wird. Hebt sich die Einnahme über diesen Betrag, so wird sich zunächst die Betriebsausgabe nicht in demselben Maße steigern, sondern in ihrer Zunahme zurückbleiben — es entsteht ein Überschuß, die Betriebsausgaben stellen nur einen Prozentsatz der Roheinnahme dar, bei gleichbleibender Entwicklung nimmt dies günstige Verhältnis zu — der Betriebskoeffizient wird kleiner und kleiner. Aber diese Erscheinung verändert sich, sobald der Verkehr ein Stadium erreicht, wo dessen Bewältigung besonderen Aufwand erfordert. Solche Abschnitte sind namentlich die Notwendigkeit der Anlage

des zweiten Gleises, der Einführung des Nachtdienstes, der Anschaffung schwererer Maschinen, des Übergangs zu einem kräftigeren Unter- und Oberbau. Innerhalb solcher Abschnitte muß an sich die obige Erscheinung sich wiederholen, nach der der zunehmende Verkehr nicht in gleichem Maße die Betriebskosten steigert.

Wenn man demgegenüber neuerdings eine steigende Tendenz des Betriebskoeffizienten beobachtet, so hat dies teilweise seinen Grund in der Steigerung der Löhne und Materialienpreise, die in Tarifierhöhungen keineswegs ein ausreichendes Gegengewicht finden, teilweise in Preis-Ermäßigungen, durch welche die vermehrte Frequenz hervorgerufen wird, teilweise endlich in Verbesserungen der Betriebsmaterialien und Einrichtungen.

Wenn jetzt selbst in der 4. Klasse Aborte angebracht werden, so erkennt man, wie weit man sich von der Zeit entfernt hat, in der ich es noch als ganz besondere Gunst eines österreichischen Schnellzuges begrüßt habe, daß auf einem der Güterwagen ein primitiver Holzverschlag angebracht war, in dem man die Reise von einer Station bis zur anderen — oft auf große Entfernung — zurücklegen durfte, um ein dringendes Bedürfnis zu befriedigen.

Alle diese Momente, welche auf die Höhe des Betriebskoeffizienten ungünstig einzuwirken geeignet sind, wolle man ja nicht außer acht lassen, wenn man die dauernde Rentabilität der Eisenbahnunternehmungen im Auge hat. Namentlich die Anforderungen an die Bequemlichkeit lassen sich kaum wieder zurückschrauben, während der Verkehrszuwachs sich nicht ins Ungemessene steigern kann, vielmehr auch einer fallenden Entwicklung, wenigstens vorübergehend, Platz machen muß.

Nachdem durch diesen Exkurs der Wert der Steigerung der Verkehrsroheinnahme auf seine richtige Bedeutung zurückgeführt ist, mögen die Hauptzahlen selbst reden.

Im letzten Jahre der oben umgrenzten Perioden betrug die Länge der im diesseitigen Betriebe befindlichen Bahnstrecken:

1870:	151,58	Kilometer
1877:	346,41	"
1889:	409,35	"
1898:	526,46	"
1902:	566,28	"
1903:	Unverändert.	"

Davon auf oldenburgischem und nicht oldenburgischem Gebiet gelegen:

1870:	124,32	km	im	Herzogtum	gegen	27,26	km
1877:	242,46	"	"	"	"	103,95	"
1889:	305,55	"	"	"	"	103,80	"
1898:	421,99	"	"	"	"	104,47	"
1902/3:	452	"	"	"	"	114,28	"

im Jadegebiet, in der Provinz Hannover, in der Provinz Westfalen, auf niederländischem Gebiet und auf bremischem Gebiet.

1870 betrug das rein oldenburgische Anlagekapital 7 830 627 Mark; unter Zurechnung von 1 174 800 Mark für Betriebsmaterial der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven 9 005 427 Mark. Für das Gesamtkapital treten hinzu: preussisches Kapital 5 114 721 Mark für den Bau Oldenburg-Wilhelmshaven, 750 000 Mark Beitrag zum Bahnhof Oldenburg; an bremischem Anlagekapital 1 895 211 Mark, zusammen 16 765 359 Mark (außer dem auf 463 536 Mark berechneten Anlagekapital für Bahnhof Leer). Mit diesem Anlagekapital erzielte der Betrieb eine Roheinnahme von 1 320 804 Mark.

Davon betragen die Betriebsausgaben 518 757 Mark, Abführung an Preußen 132 429 Mark, Pacht und Verzinsung an Bremen 91 155 Mark, für Mitbenutzung des Bahnhofes Leer 6849 Mark, sonstige Ausgaben 2675 Mark. Gesamtausgabe 619 436 Mark (ausschließlich der Pacht für Oldenburg-Wilhelmshaven), Überschuß 568 939 Mark, davon abgeliefert an die Landeskasse 538 932 Mark und zurückgestellt für Betriebsmaterial 30 000 Mark.

Betriebskoeffizient 46,89 Prozent.

1877 betrug das rein oldenburgische Anlagekapital 23 658 827 Mark, außerdem 1 554 887 Mark für Rechnung des Baues zu verzinzen; erweitertes oldenburgisches Anlagekapital (Betriebsmittel Oldenburg-Wilhelmshaven, Zuschuß von Preußen und den Niederlanden, die sogenannte Strafmillion) 31 413 514 Mark, Gesamtanlagekapital 39 839 179 Mark, ungerechnet das nicht feststehende Anlagekapital für die in konkurrentem oldenburgischen Mitbetriebe stehenden Strecken Osnabrück-Eversburg und Leer-Ihrhove.

Zahlung an Preußen 362 245 Mark, Bremen 117 500 Mark, Niederlande 35 000 Mark, Bahnhof Osnabrück 13 342 Mark, Bahnhof Leer 4630 Mark, Ausgabe des Betriebes ausschließlich der Kosten für die Benutzung fremder Bahnanlagen 2 083 421 Mark, sonstige Ausgaben 2906 Mark. Diesen Gesamtausgaben von 2 256 799 Mark (ausschließlich der Pacht für Oldenburg-Wilhelmshaven) steht eine Roheinnahme gegenüber von

3 850 114 Mark, verbleiben 1 593 315 Mark, davon an die Landeskasse abgeführt 981 068 Mark, in den Erneuerungsfonds 250 000 Mark.

Die verbleibende Differenz von 363 242 Mark liegt in der Pacht für Oldenburg-Wilhelmshaven.

Der Betriebskoeffizient betrug 58,62 Prozent.

Im Jahre 1889 hatte sich das rein oldenburgische Anlagekapital auf 28 092 513 Mark, das erweiterte auf 34 275 370 Mark, das gesamt auf 44 054 490 Mark gehoben.

Die Betriebsausgabe betrug einschließlich der Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen 3 314 127 Mark, die Abführung an Preußen 375 965 Mark.

Bei einem Betriebskoeffizienten von 55,18 Proz. konnten 1 152 000 Mark an die Landeskasse abgeführt und 866 566 Mark dem Erneuerungsfonds überwiesen werden.

Für 1898 hob sich das Anlagekapital: rein oldenburgisches auf 47 596 598 Mark (einschließlich erheblicher Ergänzungen), das erweiterte auf 54 680 093 Mk., das gesamt auf 63 955 392 Mark.

Von der Einnahme zu 8 555 297 Mark gehen ab an Preußen 668 966 Mark, sämtliche Betriebsausgaben (bei einem Betriebskoeffizienten von 61,67 Proz.) 5 944 617 Mark, von dem Überschuß an die Landeskasse 1 485 140 Mark, an die Baufonds 70 000 und 1 055 540 Mark.

1902: Rein oldenburgisches Anlagekapital 53 521 701 Mark, erweitertes 61 217 038 Mark, gesamt Anlagekapital 70 778 915 Mark. Einnahme 10 386 473 Mark, Betriebsausgaben einschließlich der Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen 7 276 615 Mark, Ablieferung an Preußen 767 604 Mark, Betriebskoeffizient 62,67 Prozent, Abführung an die Landeskasse 1 713 835 Mark, Eisenbahnsteuer 2096 Mark, zum Eisenbahnbaufonds 1 393 927 Mark, zusammen 3 109 858 Mk.

Endlich 1903: Rein oldenburgisches Anlagekapital 55 054 965 Mark, erweitertes 63 099 465 Mark, Gesamtanlagekapital 72 685 891 Mark. Einnahme 11 313 721 Mark, Betriebsausgabe einschl. der Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen 8 132 353 Mark, Ablieferung an Preußen 884 761 Mark, Betriebskoeffizient 64,06 Proz., Eisenbahnsteuer 5 774 Mark, Ablieferung an die Landeskasse 1 713 835 Mark, Abführung an den Eisenbahnbaufonds 1 461 759 Mark.

Wie die Feststellung des Anlagekapitals, namentlich nach den verschiedenen Quellen, eine schwierige ist, so ist die richtige

Angabe des Betriebskoeffizienten von der Frage abhängig, ob die eine oder andere Ausgabe den Charakter einer Betriebsausgabe hat oder den einer Verwendung auf das Anlagekapital oder aus dem Betriebsüberschuß. Bei Bestimmung des Betriebskoeffizienten ist die Zahlung an Preußen für Benutzung der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven stets als Überschuß behandelt, was kaum einer näheren Rechtfertigung bedarf. Die Bestimmung der Verzinsung des oldenburgischen Anlagekapitals hängt von beiden nicht absolut feststehenden Größen ab, einmal von dem zu Grunde zu legenden Anlagekapital und zweitens von der richtigen Ausschcheidung sämtlicher Betriebsausgaben. So gut es geht, ist folgende Reihe berechnet:

1870:	6,88	Prozent,
1877:	4,71	"
1889:	4,10	"
1898:	4,88	"
1902:	5,18	"
1903:	5,14	"

jedenfalls befriedigende Ergebnisse!

Die folgenden Angaben über die Verkehrsergebnisse beruhen auf der festen Grundlage statistischer Ermittlungen.

Danach waren in den fünf zur Vergleichung ausgewählten Jahren vorhanden:

Maschinen:			
1870:	18 große,	14 Tender,	2 kleine,
1877:	46 "	28 "	16 "
1889:	49 "	42 "	30 "
1898:	75 "	72 "	47 "
1902:	81 "	81 "	59 "
1903:	81 "	80 "	59 "

Personenwagen:			
1870:	64 Wagen mit 128 Achsen,		
1877:	147 "	"	294 "
1889:	163 "	"	326 "
1898:	208 "	"	461 "
1902:	228 "	"	533 "
1903:	236 "	"	565 "

Die Zahl der beförderten Personen stieg von 593 951 auf 1 690 822, 2 789 453, 4 771 116, 6 081 182; die der Personenkilometer von rund 18 Millionen auf 50, 61, 101, 128 Mill. 1903: 6 452 700 Personen, 139 Millionen Personenkilometer.

Die Tonnenzahl der Güter stieg von 173 250 auf 629 151, 1 012 631, 1 670 484, 1 853 663; die Tonnenkilometer in vollen Millionen betragen 9, 41, 63, 102, 124. 1903: 1 959 623 Gütertonnen, 137 Millionen Tonnenkilometer.

Die Zahl der beförderten Pferde betrug im Kriegsjahr 1870: 7485, 1877 dagegen nur 5825, 1889 stieg sie auf 9468, 1898 auf 10 426 und 1902 auf 11 862 Stück; Großvieh 1870: 16 827, 1877: 41 615, 1889: 67 675, 1898 (Sperrre) 67 240, 1902: 82 623. 1903: Pferde 13 063, Großvieh 87 055.

Besonderes Interesse verdient auch die konstante Steigerung der Bahntransporte an Kälbern von 4557 auf 10 518, 33 012, 43 051, 56 094 (1903: 52 359), während sich der Verkehr an Schafen und Ziegen in viel bescheideneren, mehr gleichen Dimensionen bewegt: 7755, 16 462, 12 996 (Rückgang), 21 330, 21 775 (1903: 23 169), also eine Erhöhung auf nicht einmal das Dreifache gegen mehr als das Fünffache bei Großvieh, mehr als das Zehnfache bei Kälbern.

Noch viel gewaltiger ist die Zunahme der Schweinetransporte, namentlich in den beiden letzten Vergleichsjahren. 1870: 5652, 1877: 22 776, 1889: 38 464 und 45 123 Ferkel, 1898: 121 900 und 110 578 Ferkel, 1902: 168 823 und 149 987 Ferkel. 1903: 209 459 Schweine, 159 675 Ferkel.

Selbst der Geflügelverkehr hat sich aus kleinen Anfängen bis 1902 auf 13 639, 1903 auf 15 074 Stück entwickelt.

Besonders wichtig vom allgemein wirtschaftlichen Standpunkt ist die Trennung des oben aufgeführten Verkehrs nach Binnenverkehr und Verkehrsverkehr (bei Gütern und lebenden Tieren), während im Personenverkehr sich die Dreiteilung in Binnenverkehr, Durchgangsverkehr und Verkehrsverkehr durchführen läßt.

Hiernach ergeben sich folgende Gruppen:

I. Personen und Personenkilometer.

	Personen	Pers.-kil. Millionen
1870		
Binnen-Verkehr	550 435	15
Durchgangs-Verkehr	8 192	1
Verkehrs-Verkehr	35 324	2
	<hr/>	<hr/>
	593 951	18

1877	Binnen-Verkehr	1 619 012	46
	Durchgangs-Verkehr	3 916	1
	Verbands-Verkehr	67 894	3
		<hr/>	<hr/>
		1 690 822	50
1889	Binnen-Verkehr	2 565 241	51
	Durchgangs-Verkehr	20 393	2
	Verbands-Verkehr	203 819	8
		<hr/>	<hr/>
		2 789 453	61
1898	Binnen-Verkehr	4 399 816	84
	Durchgangs-Verkehr	34 129	3
	Verbands-Verkehr	337 171	14
		<hr/>	<hr/>
		4 771 116	101
1902	Binnen-Verkehr	5 615 743	103
	Durchgangs-Verkehr	42 573	4
	Verbands-Verkehr	422 866	21
		<hr/>	<hr/>
		6 081 182	128
1903	Binnen-Verkehr	5 947 142	111
	Durchgangs-Verkehr	49 849	5
	Verbands-Verkehr	455 709	23
		<hr/>	<hr/>
		6 452 700	139

II. Güter.

		Tonnen	Tonnen-Kilom. Millionen
1870	Binnen-Verkehr	88 990	3
	Verbands-Verkehr	84 260	6
		<hr/>	<hr/>
		173 250	9
1877	Binnen-Verkehr	393 219	19
	Verbands-Verkehr	235 932	22
		<hr/>	<hr/>
		629 151	41
1889	Binnen-Verkehr	412 922	21
	Verbands-Verkehr	599 709	42
		<hr/>	<hr/>
		1 012 631	63
1898	Binnen-Verkehr	620 716	24
	Verbands-Verkehr	1 049 768	78
		<hr/>	<hr/>
		1 670 484	102
1902	Binnen-Verkehr	616 645	27
	Verbands-Verkehr	1 237 018	97
		<hr/>	<hr/>
		1 853 663	124

1903	Binnen-Verkehr	722 539	31
	Verbands-Verkehr	1 237 084	106
		<u>1 959 623</u>	<u>137</u>

III. Lebende Tiere.

		Pferde	Rindvieh	Kälber	Schafe, Ziegen
1870	Binnen-Verf.	1 587	2 125	1 408	6 845
	Verbands-Verf.	5 898	14 702	3 149	910
		<u>7 485</u>	<u>16 827</u>	<u>4 557</u>	<u>7 755</u>
1877	Binnen-Verf.	2 856	20 623	8 356	15 272
	Verbands-Verf.	2 969	20 992	2 162	1 190
		<u>5 825</u>	<u>41 615</u>	<u>10 518</u>	<u>16 462</u>
1889	Binnen-Verf.	3 066	16 584	8 919	7 205
	Verbands-Verf.	6 402	51 091	24 093	5 791
		<u>9 468</u>	<u>67 675</u>	<u>33 012</u>	<u>12 996</u>
1898	Binnen-Verf.	3 779	21 244	12 889	11 427
	Verbands-Verf.	6 647	45 996	30 162	9 903
		<u>10 426</u>	<u>67 240</u>	<u>43 051</u>	<u>21 330</u>
1902	Binnen-Verf.	4 908	29 974	15 604	11 902
	Verbands-Verf.	6 954	52 649	40 490	9 873
		<u>11 862</u>	<u>82 623</u>	<u>56 094</u>	<u>21 775</u>
1903	Binnen-Verf.	5 431	32 093	13 797	12 753
	Verbands-Verf.	7 632	54 962	38 562	10 416
		<u>13 063</u>	<u>87 055</u>	<u>52 359</u>	<u>23 169</u>
		Schweine	Ferkel	Geflügel	
1870	Binnen-Verf.	3 078		370	
	Verbands-Verf.	2 574			
		<u>5 652</u>		<u>370</u>	
1877	Binnen-Verf.	20 789		13 510	
	Verbands-Verf.	1 989		543	
		<u>22 778</u>		<u>14 053</u>	
1889	Binnen-Verf.	13 463	12 799	3	
	Verbands-Verf.	25 001	32 324	4 218	
		<u>38 464</u>	<u>45 123</u>	<u>4 221</u>	
1898	Binnen-Verf.	35 901	26 882	3 700	
	Verbands-Verf.	85 999	83 696	7 253	
		<u>121 900</u>	<u>110 578</u>	<u>10 953</u>	

1902	Binnen-Verk.	49 554	34 060	495
	Verbands-Verk.	119 269	115 927	13 144
		168 823	149 987	13 639
1903	Binnen-Verk.	49 977	33 290	1 096
	Verbands-Verk.	159 482	126 385	13 978
		209 459	159 675	15 074

Ein nicht minder interessantes Bild der Entwicklung unseres Eisenbahnwesens gibt ein Überblick über die Ausbildung des Fahrplans. Ich beschränke mich dabei auf den Personalfahrplan, da die dadurch dem Publikum gebotene Reisegelegenheit von allgemeinem Interesse ist, während weitere Kreise zwar lebhaften Anteil an der Steigerung des Güterverkehrs überhaupt nehmen, es aber (von besonderen Beziehungen abgesehen) gern der Verwaltung überlassen, nach welchem Fahrplan, in welcher Zusammenstellung und Reihenfolge der Züge dieser Teil des Verkehrs bewältigt werden soll.

In den Jahren 1867/69 mit drei für den Personenverkehr bestimmten Zügen in jeder Richtung beginnend, hat der Fahrplan bis heute vielfache Wandlungen durchgemacht, die aber alle, mit der einzigen Ausnahme im Beginn der 80er Jahre, das erfreuliche Bild einer stetigen Erweiterung, Fortbildung und Entwicklung abgeben. Zu der angegebenen kritischen Zeit stand nicht nur der Verkehr selbst auf einem Minimum der schwankenden Linie, sondern tiefer noch war das Vertrauen am Wetterglas der öffentlichen Meinung gesunken, und die Verwaltung wurde dadurch zu Einschränkungen genötigt, die an sich weniger erheblich waren als im Verhältnis zu dem bisherigen Fahrplan, der es im Höchsthalle auf vier tägliche Züge in jeder Richtung gebracht hatte. Heute wird man es kaum für möglich erachten, daß z. B. die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven, nachdem die Anzahl ihrer Züge täglich in jeder Richtung auf vier gestiegen war, zu Beginn der 80er Jahre auf deren drei wieder heruntersetzt werden mußte. Die, von diesem vorübergehenden Rückgang abgesehen, sonst stetige Vermehrung der Personenzüge verdankt zwar im allgemeinen der Verkehrssteigerung ihren Ursprung, ließ sich aber keineswegs allemal durch erreichte Frequenz begründen; vielmehr ist, teilweise wenigstens, die Steigerung der Personenzahl der Reisenden durch die Vermehrung der Züge hervorgerufen. Es gilt dieses insonderheit von den ständig verkehrenden Markt- und Arbeiterzügen, sowie von den besonderen Badezügen, die entstanden, fast ehe ein derartiger Verkehr sich regte oder doch einen

solchen Umfang angenommen hatte, daß mit diesem die Zugvermehrung sich hätte rechtfertigen lassen. Die Erkenntnis, daß den Bedürfnissen des Verkehrs nicht nur bereitwillig gefolgt, sondern daß seiner Entwicklung mit geeigneten Verkehrs- und Betriebs-Einrichtungen in angemessenen Grenzen entgegengekommen, in gewissem Maße sogar vorausgeeilt werden müsse, hat im Verein mit tatkräftigem Eingreifen auf den oldenburgischen Bahnen zu kaum erhofften Erfolgen geführt. Daß auch fernerhin diese entschlossene Verkehrspolitik geeignet ist, neue Erfolge zu erzielen, hat die in letzter Zeit erfolgte Einlegung von Schnellzügen und deren umfassende Benutzung jedem Unbefangenen vor Augen geführt.

Das sprechendste Beispiel dafür, daß Verkehrsgelegenheit neuen Verkehr schafft, sind die zuerst im Jahre 1887 auf Anregung der oldenburgischen Verwaltung entstandenen besonderen Badezüge mit ihren durchlaufenden Wagen zwischen Berlin und anderen Hauptstädten Deutschlands einerseits und Leer-Norddeich andererseits für den Verkehr nach den Inseln Norderney und Borkum. Man vergegenwärtige sich, wie früher die Badegäste mit Familie auf dem Wege nach Norderney in Hannover und dann wieder in Bremen, Oldenburg, Leer, sowie Emden und Norden umzusteigen hatten und nach einer der Eisenbahnfahrt geopferten Nachtruhe oder nach einem Nachtquartier mit dem Reiseziel in Sicht solches schließlich erst nach unendlichen Mühen erreichten. Der Verkehr konnte unter solchen Umständen nicht anders als gering bleiben. Von der Einlegung der besonderen Badezüge an, deren Fahrpläne inzwischen noch manche Verbesserung erfahren haben, ist dieser Verkehr zu einem Strome angeschwollen, der jedes Jahr in stärkeren Wellen nach den Nordseebädern sich ergießt. Unter Berücksichtigung der berechtigten Wünsche und Bedürfnisse des zur Zeit erheblich nicht zu veranschlagenden Durchgangsverkehrs hat man auf den oldenburgischen Bahnen es erlebt, daß neben einem einzigen besonderen, noch bestehenden Personenzuge nachmittags von Oldenburg nach Bremen ständig ein und im Sommer zwei Schnellzüge gefahren werden müssen, und daß an Stelle eines einzigen, vormals besonderen Omnibuszuges morgens auf der Strecke Delmenhorst-Bremen zwei und drei Lokalzüge und überdies ein Schnellzug verkehren. Die Dichtigkeit der Züge ist naturgemäß auf der Strecke Delmenhorst-Bremen-Neustadt am größten, ihr Fahrplan enthält heute 16 Züge in jeder Richtung, dabei noch nicht zu gedenken der Sonderzüge für besonderen und zeitweilig gesteigerten

Verkehr. Im allgemeinen erzielt die Entwicklung eine Steigerung der Anzahl der regelmäßigen Züge in jeder Richtung für den Personenverkehr, und zwar für die betreffende ganze Strecke; auf den Hauptbahnen von drei in den Jahren 1867/69 auf vier in 1876 und von da an bis heute auf 10 für Oldenburg-Bremen, sowie auf 7 für Oldenburg-Wilhelmshaven und Oldenburg-Leer, während für die übrigen Strecken, vom Beginn ihrer Betriebseröffnung an, eine Verdoppelung der Anzahl der Züge auf 4 bis 6 und auf einzelnen Teilstrecken der Hauptbahnen gegen die erstmalige Anzahl der Züge selbst eine Verdreifachung (Bramsche-Dsnabrück) und gar eine Vervierfachung (Delmenhorst-Bremen-Neustadt) stattgefunden hat. Beginnend 1885 mit einem Schnellzug in jeder Richtung für den Badeverkehr auf der Strecke Bremen-Leer (etwa 10 Uhr vorm. von Leer und 5 Uhr nachm. von Bremen) ist die Anzahl dieser regelmäßigen Züge z. B. auf der Strecke Oldenburg-Bremen im Sommer auf zusammen 8 gestiegen und hat, abgesehen von dem Badeverkehr, seit einiger Zeit auch die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven ihre regelmäßigen Schnellzüge erhalten. Schnellzüge verkehren seit dem 1. Mai 1905 auch auf der Strecke Hude-Nordenham.

Ein Vergleich der verschiedenen Fahrpläne der einzelnen Perioden mit einander ergibt, daß nicht alles Geschaffene von Bestand gewesen ist. Erstmalige Einrichtungen sind zum Teil wieder aufgegeben und zum Teil durch andere ersetzt worden, entweder, weil die Anschlüsse der Nachbarbahnen — im Sommer auch der Schiffe — eine andere Lage der eigenen Züge bedingten, oder weil damit oder aus anderen Gründen die Möglichkeit sich ergab, Besseres an die Stelle des Bestehenden zu setzen, oder endlich, weil der Verkehr, für den die Züge gefahren wurden, geringer ausfiel, als erhofft worden war und gar gänzlich aufhörte. In ersterer Beziehung sind namentlich die Badezüge anzuführen, die wegen der Schiffsanschlüsse manchen Wandel durchmachen mußten, bis ihr Fahrplan jetzt anscheinend die dauernd bestehende Gestalt gewonnen hat. Zu den wieder eingegangenen Zügen sind die Ende der 90er Jahre gefahrenen Abend Schnellzüge zwischen Oldenburg und Bremen zu zählen, deren Wiedervereinigung mit den Abendpersonenzügen u. a. aus dem Grunde erfolgte, weil der Gesamtverkehr abends ein so erheblicher nicht war, daß seine Bedienung durch zwei Züge als ein Bedürfnis hätte erachtet werden können. — Zu den wieder eingegangenen Zügen gehören aber auch die in den 90er Jahren

bestandenen Bedarfs-Plondzüge, deren der Fahrplan 19 enthielt, von welchen an einzelnen Tagen damals bis zu 3 und 4 gefahren werden mußten, heute aber leider nicht ein einziger mehr gefahren zu werden braucht!

Nicht von Bestand gewesen ist ferner, und zwar zur Befriedigung des reisenden Publikums, die Fahr- und Reise-Geschwindigkeit der oldenburgischen Züge, die früher geringer war als selbst in den nächsten Nachbarbezirken, welche ebenfalls, wie die oldenburgischen Bahnen, zu den großen Durchgangslinien nicht zählen. Der Unterschied aber war ein begründeter, indem die Verwaltung nach Lage der Verkehrsbeziehungen und der örtlichen Verhältnisse bei nun einmal nicht zu ändernder Finanzlage die Gesamtverhältnisse richtig dahin beurteilte, daß der Verkehr weniger teure, rasch fahrende Züge als vermehrte Fahrgelegenheit für billiges Geld erfordere. Darin hat die oldenburgische Eisenbahn-Verwaltung trotz des oft gehörten, von Unkenntnis zeugenden Unmuts nicht sich beirren lassen, so lange nicht andere Verhältnisse auch in der in Rede stehenden Beziehung Wandel ermöglichen; dieses ist mit der Beschaffung leistungsfähiger Maschinen und mit dem Ersatz des alten Oberbaues durch einen leistungsfähigeren, sowie mit dem Fortschreiten des Ausbaues des zweiten Streckengleises, also unter gesteigertem Verkehr, dem die erstmaligen Einrichtungen nicht mehr gewachsen waren, naturgemäß eingetreten.

Die erste Grundlage des Zugnetzes aber ist von Bestand geblieben und, abgesehen von Änderungen geringfügiger Art, die aus Anschlüssen der Nachbarbahnen oder wechselnden oder auch neu auftretenden Bedürfnissen im eigenen Gebiet sich ergeben, niemals geändert und insoweit möglich für die Durchbildung des Fahrplans auf fast allen oldenburgischen Strecken zur Durchführung gelangt. Diese Grundlage, gleichsam das Rückgrat des Fahrplans, besteht in den 3 Hauptzügen in jeder Richtung, welche die Centrale Oldenburg etwa um 8 Uhr morgens, 2 Uhr nachmittags und 9 Uhr abends berühren, mit den beiden Zwischenzügen, welche in Oldenburg um 11 Uhr vormittags und 6 Uhr abends eintreffen und abgehen. Fast überall bilden diese 5 Züge der Hauptbahnen das Leitnetz auch für den Fahrplan aller Seitenbahnen, und diese Teilung hat sich in solchem Maße bewährt, daß gegen sie im allgemeinen noch niemals Verbesserungsanträge gestellt worden sind.

Es versteht sich von selbst, daß auch der bestehende Fahrplan mit seinen Anschlüssen und Verbindungen noch nicht jeder-

mann befriedigt. Daß die Leiter des Fahrplanwesens selbst vorhandene Mängel empfinden, glaube ich z. B. für den Fahrplan der Vareler Nebenbahnen annehmen zu können. Aber jeder Laie, der sich dieses Bahnnetz etwas näher betrachtet, wird zu der Überzeugung gelangen, daß für diese ein befriedigender Fahrplan überhaupt nicht konstruiert werden kann.

Auch sonst sind Wünsche unbefriedigt geblieben, und neue Wünsche werden fortgesetzt auftauchen, die nicht erfüllt werden können. Anträge zu stellen, ist eben billig. Zu einem Teile werden sie aber nach den Niederschriften der Handelskammer und des Eisenbahnrats schon in deren Versammlungen als unerfüllbar erkannt, und derjenige, der sich der Mühe unterzieht, den Fahrplan der oldenburgischen Eisenbahnen mit den Fahrplänen anderer Bezirke zu vergleichen, wird finden, einerseits, daß ein Eisenbahnnetz mit gleich vorzüglichen Fahrplan-Anschlüssen wie das oldenburgische nicht wieder vorkommt, sowie andererseits, daß an Zugdichtigkeit unter Berücksichtigung der Bevölkerungsziffer und des Verkehrsumfanges nirgends so erhebliches geleistet wird wie auf den oldenburgischen Bahnen.

Wendet man sich speziell der Landwirtschaft unseres Herzogtums zu, so erhellt, daß dieselbe, ganz abgesehen von Sonderinteressen, an dem Wohl und Wehe unseres Landes und seiner Finanzen in höchstem Maße beteiligt ist, weil sie nach Zahl der Bevölkerung, Nutzung des Bodens, wirtschaftlicher Bedeutung und Steuerkraft bei weitem den wichtigsten Bestandteil unseres Gemeinwesens ausmacht. Aber auch die unmittelbare Einwirkung der Eisenbahnen auf die Landwirtschaft als solche springt in die Augen. Der allererste Einfluß bezieht sich auf die Steigerung der Preise für Grund und Boden, wo solcher direkt in Anspruch genommen wird. Auf der Strecke und in der Nähe der Bahnhöfe tritt diese Wirkung sofort bei Anlage der Bahn hervor und äußert sich weiter, je nachdem die Lage zur Bahn zu höherer Verwertung des Bodens führt, namentlich also durch Inanspruchnahme desselben seitens der Industrie. Ist für letztere in unserm Herzogtum kein ausgedehntes Feld gegeben, so liegt dies einmal in der Sparsamkeit der Arbeitskräfte bei der dünnen Bevölkerung, andererseits in dem Mangel an Rohprodukten, welche sich zur Verarbeitung eignen. Wie kann man z. B. einer Kesselschmiede oder einer Maschinenfabrik in der Stadt Oldenburg eine günstige Rentabilität zusichern, wenn die Arbeitskräfte nicht erheblich billiger und oft schwerer zu beschaffen sind, als in den eigentlichen Industriegebieten, wenn das Hauptbrennmaterial (die

Kohlen) aus größerer Entfernung herbeigeschafft werden muß, wenn das Roheisen so gut wie gänzlich fehlt, wenn die meisten Bestandteile einer größeren Fabrikanlage aus Rheinland und Westfalen bezogen werden müssen, wenn endlich das Absatzgebiet in nächster Nähe ein außerordentlich beschränktes ist und man in einiger Entfernung dem Wettbewerb mit anderen Unternehmungen begegnet, für welche günstigere örtliche Voraussetzungen vorliegen?

Es kann daher nicht Wunder nehmen, wenn die „Entwicklung zum Industriestaat“, welche im übrigen Deutschland vielfach als Parole ausgegeben wird, bei uns nicht durchschlägt, vielmehr seitens der Gesamtbevölkerung und der Landwirtschaft insbesondere eher der Einfluß durch Entziehung und Verteuerung der Arbeitskräfte beklagt wird. Es würde zu weit führen, hier die historischen, lokalen, wirtschaftlichen und geographischen Verhältnisse näher darzustellen, welche demungeachtet an bestimmten Orten einzelnen Industriezweigen zu einer gesunden Entwicklung verholfen haben.

Der fühlbarste fördernde Einfluß für die Landwirtschaft besteht in der Steigerung des Preises der Produkte durch die verringerten Kosten des Absatzes, in dem Sinken der Preise für die zum Verbrauch eingeführten Güter durch die allgemeine Hebung des Verkehrs und den Rückgang der Transportkosten. Daß sich Steigerung des Preises für den Absatz und Verringerung für den Verbrauch nur relativ versteht, bedarf wohl keiner weiteren Ausführung. Durch diese Preisbewegung vollzieht sich aber eine Wechselwirkung, die die Produktion hebt und die Kaufkraft für den Konsum steigert und die Faktoren für eine stetige wirtschaftliche Fortentwicklung darbietet. Daraus ergibt sich weiter die Fähigkeit und der Anreiz zu Neukulturen, die Aufforstung von Ödländereien, die Herstellung von Acker- und Wiesenland aus bisher nicht bewirtschafteten Flächen, der Übergang zu intensiverer Wirtschaft. Man braucht ein durch Eisenbahnen und gute Straßen aufgeschlossenes Gebiet nur zu durchqueren, um den segensreichen Einfluß sofort zu erkennen — mag man sich in der Marsch oder auf der Geest, in Moordistrikten oder alten Heidestrecken bewegen. Der lohnendste Betrieb der Landwirtschaft ist die Lieferung von Tieren als Schlacht- und Zuchtvieh, und die Herstellung tierischer Erzeugnisse an Milch, Butter, Käse zum menschlichen Genuß. Die vollkommenste Wirtschaft ist die individuelle, das heißt die den Verhältnissen der Einzelwirtschaft am meisten angepasste. Darum lassen sich selbstredend

keine allgemeinen Grundsätze aufstellen. Vollends muß aber ein Landwirt von Beruf viel richtiger beurteilen können, was sich für ihn schickt, als ein nur von außen beobachtender Laie. Gleichwohl seien mir zwei Ausführungen gestattet. In manchen Geesidistrikten habe ich den Eindruck gewonnen, daß die Besitzer viel mehr Land unter dem Pfluge haben, als sie mit gutem Erfolge bearbeiten können. Sie täten besser, wenn sie einen Teil mit Holz bepflanzten und den Rest mit mehr Dünger und Arbeit bewirtschafteten. Bei den Viehweiden unseres Herzogtums ist mir oft der Gedanke gekommen, ob es sich nicht auch bei uns zu Lande bezahlt machen sollte, wenn (wie z. B. in der Umgegend von Amsterdam) dem Weidevieh noch sonstiges Futter hinausgebracht würde. Daß man der mehr und mehr um sich greifenden Leutenot gegenüber zu immer ausgedehnterem Gebrauch landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte übergehen muß, ist meines Erachtens kein Fortschritt, sondern die richtige Erkenntnis eines notwendigen Übels, dem man so gut wie möglich begegnet. Kann der eigene Betrieb die Verwendung der Maschinen nicht tragen, so muß man sich genossenschaftlich oder in anderer Weise helfen, wie das z. B. durch Mieten von Arbeitsvorrichtungen mit oder ohne bedienende Mannschaft vielfach bereits geschieht.

Einige Beispiele mögen das Gesagte illustrieren: Als die Bahn Essen-Löningen projektiert wurde, erklärte ein Viehhändler aus dem Rheinlande, er werde für jedes in Essen zur Ablieferung kommende Kalb einen Taler mehr geben, wenn es mittels der Bahn von Löningen dahin geschafft werde. Der Landmann spart also an Transportkosten und erhält einen höheren Preis. In der Eingabe an das Staatsministerium betr. den Bau einer Eisenbahn von Nordenham über Stollhamm nach Varel usw. ist der Verlust an einem Stück Fettvieh von Nordbutjadingen nach Nordenham gegen den Bahntransport auf 1,50 Mark bis 2 Mark für das Tonnenkilometer berechnet. Ich will nicht mit Einzelheiten über die Transportpreise verschiedener Artikel belästigen, sondern nur die Tatsachen anführen, daß zur Zufriedenheit der Beteiligten Kleitransporte aus den nördlicheren Gegenden der Marsch nach dem Münsterlande geführt sind, daß Stalldünger von Charlottenpolder nach Versenbrück, Torf von Varel und Augustfehn nach Bockta transportiert wurde, daß die Wagenladungen an Stroh aller Art und Heu aus dem Münsterlande nach Ostfriesland, Rheinland, Westfalen, Königreich Sachsen versandt werden.

Durch Bezug von künstlichem Dünger und Herstellung von Grünland sind namentlich die Stellen mit Moorland wesentlich verbessert und viele Flächen von geringer Bodenrente auf einen höheren Ertrag gesteigert. Während früher sogar gutes Bauholz in seiner Absatzfähigkeit durch den Mangel an Abfuhrwegen beschränkt war, kann jetzt selbst das minderwertige Abfallholz als Schlengenmaterial oder wie sonst die Transportkosten tragen, wenn auch nur der Arbeitslohn für Schlagen, Sammeln, Binden und Verfrachten durch den Preis gedeckt wird. Je reichlicher die Ernte, desto größer die Kaufkraft und damit die Einfuhr von Futterstoffen aller Art und der lohnende Absatz in Klein- und Großvieh.

Gerade der Umschlag in Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft und der unmittelbar damit zusammenhängenden Güter hat einen bedeutenden Umfang gewonnen.

Der gesamte Verkehr solcher Artikel auf unserem Bahnhofs betrug in den Vergleichsjahren 1898 und 1902:

Erde, Sand und Lehm: Versand 112 452 Tonnen und 54 754 Tonnen (darunter 10 995 Tonnen Klei), Empfang 50 418 Tonnen und 71 881 Tonnen; 1903: Versand 102 520, Empfang 93 526 Tonnen.

Torf und Torfstreu: 28 816 bzw. 38 455 im Versand, 23 592 bzw. 30 796 im Empfang; 1903: Versand 32 581, Empfang 27 757 Tonnen.

Gebraunte Steine: Versand 123 353 und 140 804, Empfang 157 485 und 165 486 (darunter im Jahre 1903 allein 37 688 für Wilhelmshaven); 1903: Versand 153 023, Empfang 206 790 Tonnen.

Steinkohlen einschl. Briketts und Koks: Versand 24 563 und 26 764, Empfang 331 976 und 398 770 Tonnen; 1903: Versand 26 523, Empfang 450 225 Tonnen.

Düngemittel: Versand 20 806 und 30 454 Tonnen. Empfang 54 497 und im Jahre 1902: 90 465 Tonnen, von denen 8436 seewärts wieder ausgeführt wurden; 1903: Versand 41 032, Empfang 106 608 Tonnen bei 7 823 Tonnen Wiederausfuhr in See.

An Getreide:

	1898	1902	1898	1902	1903	
	Versand		Empfang		Versf. u. Empf.	
Weizen	3 739	2 053	2 133	827	1 329	1 024
Roggen	29 248	46 974	19 397	33 935	43 629	36 902

	An Getreide:				1903	
	1898	1902	1898	1902	Verf. u. Empf.	
	Versand		Empfang			
Hafer	17800	12052	9892	9765	12472	9940
Gerste	76999	107541	45651	62869	132419	84750
Hülsenfr. u. Mais	37740	34584	27403	23571	31352	24815
An Holz:						
Rugholz	24731	36824	20413	28563	40577	36398
Rundholz	12542	6781	13270	13267	8286	13334
Gruben-, Brennhlz. u. Busch	36010	34319	9198	6819	35020	8659

Die Kleitransporte erreichten eine besondere Höhe in den Jahren 1892 (111 753 Tonnen), 1889 (89 486 Tonnen), 1887 (110 955 Tonnen).

Für letzteres Gut waren die Hauptversandstationen: Sande, Hammelwarden, Elsfleth, Kleinensiel; die Hauptempfangstationen: Kastede, Sandkrug, Bramloge, Dohlt, Oldenburg, Berne, Wüfing, Floh, Zwischenahn, Delmenhorst, Hude, Höltinghausen, Ahlhorn, Augustfehn, Krimpenfort, Hahn, Faderberg, Heidmühle, Quakenbrück, Neuenkoop, Behta, Lohne, Gruppenbüren, Versenbrück.

Regelmäßiger Milchversand wurde zuerst auf der Station Sande nach Heppens (Wilhelmshaven) eingerichtet. Dieses Absatzgebiet ist jetzt noch das bedeutendste, was aus der gegenwärtigen Zahl der Versender der umliegenden Stationen ersichtlich ist, nämlich Sande (6), Mariensiel (1), Sanderbusch (5), Ostiem (15), Heidmühle (20), Sever (3), also 50 Versender von 116 im ganzen Gebiet.

Bei diesen Zahlenangaben ist der Irrtum zu vermeiden, als ob der Empfang und der Versand mit der wirtschaftlichen Bewegung zusammenfielen, die man gemeiniglich unter dem Namen Einfuhr und Ausfuhr begreift. Das ist schon um deswillen nicht zutreffend, weil viele dieser Güter von einer Station des eigenen Gebietes abgehen und an einer Station desselben Eisenbahnbezuges eingehen. Aus diesem Grunde muß man auch die Güterbewegung nicht überschätzen, weil im Binnenverkehr jedes mit der Bahn verfrachtete Gut zwei Mal in der Statistik erscheint, im Versande der einen und im Empfange der anderen Station.

Gewiß wäre es fehlam, wollte man alle diese Erfolge ausschließlich auf den Bau von Eisenbahnen buchen. Soviel ist aber gewiß, daß dieselben, namentlich im Zusammenhange mit richtig angelegten Kunststraßen, die Hauptursache der Entwicklung gewesen sind und fernerhin sein werden. Unzweifelhaft ist, daß das gesamte wirtschaftliche Leben durch die verbesserten Straßen sich gehoben und teilweise umgestaltet hat; die allgemeine Tendenz des Verkehrs geht dahin, mehr und mehr Weltmarktpreise herauszubilden, und alle Produktions- und Konsumtionsgebiete werden mehr oder weniger von dem Einfluß der Verkehrszentren berührt — auch diejenigen, welche von der Heerstraße abliegen. Der Wettbewerb ergreift alle Kreise, und es fragt sich nur, ob man von den Vorteilen guter Verbindungen ausgeschlossen sein oder dieselben sich mit zu eigen machen will.

Unverkennbar ist auch der rückwirkende wohlthätige Einfluß des neubelebten Verkehrs auf die Bodenkultur, und auch hier soll der Versuch gemacht werden, dafür einige Zahlen anzuführen. Aber auch hier sei ausdrücklich vor dem Fehlschluß des Satzes *post hoc, ergo propter hoc* gewarnt.

Das „nachdem, also daher“ ist keine logische Schlußfolgerung, aber eine durch vergleichende Erfahrung im praktischen Leben berechnete Annahme, wenn der innere Zusammenhang (Kausalnexuz) zwischen dem Vorhergehenden und Nachfolgenden erkennbar ist und die mitwirkenden Ursachen ausgeschaltet werden.

Eine Zusammenstellung der für Grund und Boden gezahlten Preise in einem Zeitraum von 10 Jahren ergab Anfang der 90er Jahre für das Amt Barel etwa das 45fache des Katastraleinertrages. In etwas späterer Zeit stellte sich in der Gemeinde Lohne der Preis im Verhältnis zum Katastraleinertrag auf das Hundertfache. Welch unrichtige Schlußfolgerungen könnten aus dieser Tatsache gezogen werden! Bei näherer Betrachtung ergibt sich, daß in dem einen Gebiet ein ziemlich gleichmäßiger, ruhiger Umschlag im Grundbesitz, und zwar in allen drei dort vorkommenden Bodenarten, stattgefunden hatte, während in der anderen Gemeinde der Umschlag auf eine größere Anzahl zum Teil kleiner Flächen unkultivierten Bodens oder der untersten Stufen, oder auf Baupläze in der Nähe des Bahnhofes Lohne sich bezog, dagegen größere Bauernstellen, z. B. in der sandigen Bauerschaft Ehrendorf, wo der Grundbesitz verhältnismäßig im Werte und Preise eher heruntergegangen ist, nicht zum Verkauf gekommen waren. Soll man nun um deswillen dem statistischen Material seine Bedeutung absprechen? Weileibe nicht;

aber solche Verschiedenheiten sollen den Blick schärfen, um die ausschlaggebenden Momente zu erkennen und um die begleitenden Umstände auszuscheiden, wenn es sich um die Wirkung eines bestimmten Faktors handelt.

Niemand wird daher so töricht sein und den Preisunterschied für Grund und Boden oder einen anderen Artikel vor und nach Eröffnung einer Bahn einfach auf diese Veränderung zu setzen. Welche Preisbewegung hat nicht auch in unserem Lande in der Zeit vor der großen französischen Revolution beginnend, diese Periode hindurch, in den Zeiten der französischen Herrschaft, der Freiheitskriege und darüber hinaus stattgefunden, ohne daß ein neues Verkehrsmittel in Betracht kam! Sind doch die zwanziger Jahre mit ihren tief gedrückten Preisen noch lebhaft in aller Bewußtsein, obgleich keiner der Lebenden aus eigener Kunde davon zu berichten weiß.

Es würde daher ein arger Fehlschluß sein, wollte man gegenwärtig die Preisveränderungen zwischen zwei Perioden vor und nach dem Aufschluß einer Gegend durch die Bahn einseitig auf dieses Ereignis zurückführen. Man kommt der Wahrheit schon näher, wenn man die Preisveränderungen in Gegenden mit und ohne inzwischen erworbene Bahnverbindungen vergleicht — aber auch da ist Vorsicht geboten, denn der Einfluß verbesserter Verkehrswege kann sich weit über das unmittelbar erschlossene Gebiet erstrecken. Nach den im Königreich Sachsen angestellten Ermittlungen nimmt man gemeiniglich an, daß die Anziehungskraft der Eisenbahn auf den Personen-Verkehr abnimmt mit dem Quadrat der Entfernung. Für den Güterverkehr haben meines Wissens derartige Ermittlungen noch nicht stattgefunden; sollten sie Anspruch auf allgemeinere Bedeutung haben, so müßten jedenfalls die Güter unterschieden werden nach der Leichtigkeit des Transports im Verhältnis zu ihrem Wert.

Nichts wäre gewagter, als den Fortschritt der Landwirtschaft nach der Preissteigerung der Grundstücke zu beurteilen; daß diese nicht allemal eine Wert-Steigerung ist, geht schon daraus hervor, daß die Erscheinung ebenjogut auf einer Verminderung des Geldwertes beruhen kann. Die Steigerung der Kaufpreise im Verhältnis zu dem geschätzten Reinertrage gibt auch keine zutreffende Vergleichung, weil die Voraussetzung fehlt, daß die ursprüngliche Schätzung Anspruch auf absolute Richtigkeit machen dürfte. Es kann sehr wohl auch durch veränderte Umstände nicht nur das Preis-, sondern auch das objektive

Wertverhältnis der einzelnen Katasterklassen zu einander sich verschoben.

Den verhältnismäßig sichersten Vergleich gibt immer noch die veränderte Einschätzung zum Grundsteuerkataster an, bei der man annehmen darf, daß wenigstens durchschnittlich die Klassifizierung den Grundstücken den richtigen Platz der Kulturstufe anweist. Faßt man hierbei bestimmte Zeitabschnitte ins Auge, so ist zunächst zu bemerken, daß die Neueinschätzung selbstredend nicht der fortschreitenden Kultur auf dem Fuße folgen kann — will man daher einen inneren Zusammenhang zwischen der Bodenverbesserung und einem anderen Ereignis geltend machen, so muß man ein etwas größeres Spatium zwischen die Tatsachen einschalten, als an und für sich Ursache und Wirkung in Anspruch nehmen würden.

Das statistische Material über die Bewegung des eingeschätzten Katastralreinertrages in unserem Lande umfaßt zunächst die Periode von 1866 bis 1882, von da an sind die Nachweisungen in fünfjährigen Abschnitten fortgeführt.

Die Verwendung dieses Materials ist einigermaßen dadurch erschwert, daß ursprünglich eine ihrem Wesen nach wenig bestimmte und weder nach oben noch nach unten fest abgegrenzte Größe, das Neuland, aufgenommen war. Unter dieser Rubrik wurde im Herzogtum 1866 eine Bodenfläche von nicht weniger als 21 523 Hektar geführt, während dieselbe sich Ende 1902 auf 6 Hektar ermäßigt hat. Das „Neuland“ war gewissermaßen ein neutrales Gebiet zwischen Oden und unkultiviertem Lande einerseits und unkultiviertem Lande der verschiedenen Klassen andererseits. Man hatte schon länger das Bestreben, diese ganze Kultur- oder unkultiviertem Lande mit dem Namen Neuland zu beseitigen, und diese fortschreitende Verbesserung des Ausbaues zu Ackerland, Wiesenland, Holzgrund begünstigt diese Tendenz, bis der letzte, unverbesserliche Rest den Oden oder der unkultivierten Masse anheimfällt.

Jedenfalls gibt die Statistik des Katasteramts den Nachweis, welche Flächen in ihrer Kulturart eine oder mehrere Stufen hinaufgerückt sind. Es bedarf dabei nicht der Erwähnung, daß die Ziffer des Katastralreinertrages für unsere Betrachtung kaum eine Bedeutung hat. Dieselbe ist eine fingierte und hat eine innere Berechtigung nur, sofern die Klassen untereinander und die Einschätzung der verschiedenen Landesteile im Verhältnis zu einander richtig getroffen sind. Auf der Fiktion der Richtigkeit dieses Verhältnisses beruht die Her-

anziehung zur Grundsteuer, auf der ferneren Fiktion der Richtigkeit des Multiplikators, unter dessen Anwendung (je nach eigener Bewirtschaftung oder Verpachtung) das Einkommen für die Ansetzung zur Einkommensteuer berechnet wird, beruht die Richtigkeit, oder besser gesagt, der Grad der Unrichtigkeit, der Heranziehung zur sogenannten Einkommensteuer aus Grundbesitz, welche von dem begrifflichen Charakter einer Einkommensteuer weit entfernt ist.

Daß die Veränderung der Katastereinschätzung wesentlich durch die Eigenart der verschiedenen Landesteile bedingt wird, ist in einer Versammlung von Fachleuten der Landwirtschaft selbstverständlich. Insbesondere bietet die Geest, namentlich die Unter des Münsterlandes und Wildeshausen, die breiteste Grundlage zu Veränderungen, während die Bodenverteilung in den Marschen eine derartige ist, daß sie für Veränderungen der Kulturart wenig Spielraum bietet.

Nur unter dieser Reserve lege ich meine Zahlen vor und überlasse dem einzelnen, daraus Schlüsse auf die Einwirkung des Bahnbaus in den verschiedenen Gebieten zu ziehen.

Die Veränderungen in „Neuland“ und „Unkultiviert“ haben in den beiden Abschnitten von 1866—1882 und von da bis Ende 1902 in den einzelnen Amtsbezirken betragen:

	Neuland			Unkultiviert		
	1866	1882	1902	1866	1882	1902
Amt Oldenburg	3454	1050	—	27408	27418	23672
„ Westerstede	4600	3242	—	20690	21183	21440
„ Varel	1896	585	2	10002	10226	9139
„ Zeven	186	162	—	1191	1151	746
„ Butjadingen	8	8	—	4	4	5
„ Brake	349	1	—	922	959	926
„ Elsfleth	284	212	—	2326	2527	2247
„ Delmenhorst	1341	903	—	8485	8263	7233
„ Wildeshausen	1081	998	—	20998	20816	17944
„ Bedtha	3016	2289	—	34544	33352	27695
„ Cloppenburg	2542	2225	3	46683	47285	39664
„ Friesoythe	2767	925	1	40137	40546	39770
Herzogtum	21523	12600	6	213400	213730	190481
	Abgang 8923		11594	Zugang 330		Abgang 23249

Danach hat der Flächeninhalt des unkultivierten Landes in dem ersten Zeitabschnitt sogar zugenommen auf Kosten des Neulandes, im zweiten Abschnitt abgenommen, im ganzen Herzogtum um 23 000 Hektar. Rechnet man beide Klassen zusammen, so sind im ganzen Herzogtum aus diesen beiden untersten Stufen in höhere (Kultur-) Klassen aufgerückt 44 436 Hektar, und zwar:

nach Prozenten in den Ämtern:

Butjadingen	58 $\frac{1}{3}$
Fever	45,8
Brahe	27,1
Delmenhorst	26,7
Behta	26,2
Cloppenburg	25
Oldenburg	23,3
Barel	23,2
Wildeshausen	18,7
Westerstede	15,2
Elsfleth	14
Friesoythe	7

Durchschnitt des Herzogtums 18,9 Prozent.

Ferner sind kultiviert aus Wasserstücken und Öden:

Amt	Wasserstücke			Öden			Aus den 4 untersten Stufen sind in ganz. kultiviert	
	1866	1882	1902	1866	1882	1902	%	ha
Oldenburg	147	155	110	475	421	412	23,1	7289
Westerstede	531	533	535	—	—	—	11,1	3848
Barel	77	46	61	252	126	98	23,9	2927
Fever	41	37	31	—	10	12	42,4	629
Butjadingen	5	6	3	—	—	—	52,9	9
Brahe	123	102	66	—	—	—	29,5	402
Elsfleth	53	68	101	—	—	—	11,8	315
Delmenhorst	258	168	138	132	131	100	26,9	2755
Wildeshausen	68	67	55	1009	931	682	19,3	4475
Behta	227	120	75	154	115	74	26,6	10097
Cloppenburg	486	261	192	2753	1598	1066	22,2	11539
Friesoythe	—	—	—	2492	2142	1644	8,8	3981
Herzogtum	2016	1563	1367	7267	5474	4088	19,8	48266
	Abg. 453 196			Abg. 1793 1386			Durchschn.	
	Abgang 649			Abgang 3179				

Die Zugänge und Abgänge in den fünf Kulturarten (Ackerland, Wiesen, Gärten, Laubholz und Nadelholz) haben in dem letzten Dezennium von Anfang 1893 bis Ende 1902 nach Ämtern geordnet betragen:

	1. Oldenburg ha	2. Westerstede ha	3. Barel ha	4. Zeven ha
Ackerland	+ 1787	+ 308	— 100	— 11
Wiesen	+ 238	+ 15	+ 20	— 21
Gärten	— 38	+ 17	+ 9	+ 12
Laubholz	— 52	— 20	— 8	+ —
Nadelholz	+ 154	+ 41	+ 185	+ 302
Kulturland	+ 2080	+ 351	+ 106	+ 282
	5. Butjadingen ha	6. Brake ha	7. Elsfleth ha	8. Delmenhorst ha
Ackerland	— 1	+ 4	+ 3,5	+ 76
Wiesen	+ —	— 5	— 1	+ 57
Gärten	+ 0,23	+ 1	+ 0,3	— 4
Laubholz	+ —	— 1	— 1,5	— 14
Nadelholz	+ —	+ —	— 3	— 2
Kulturland	— 0,77	— 1	— 1,2	+ 113
	9. Wildeshausen ha	10. Vechta ha	11. Cloppenburg ha	12. Friesoythe ha
Ackerland	+ 358	+ 2323	+ 655	+ 193
Wiesen	+ 69	+ 824	+ 127	+ 331
Gärten	+ 6	+ 7	+ 20	+ 2
Laubholz	+ 17	+ 139	+ 13	+ 7
Nadelholz	+ 435	+ 1315 *)	+ 842	+ 114
Kulturland	+ 913	+ 4638 *)	+ 1657	+ 747

In dieser Zusammenstellung fallen auf die konstanten Verhältnisse in den Ämtern Butjadingen, Brake, Elsfleth, denen sich das Zevenland anschließt, nur mit einem Zugang an Nadelholz kaum Verschiebungen; gering ist die Veränderung in den Ämtern Barel und Delmenhorst, dagegen hervorragend der Zuwachs von Kulturland im Amt Vechta (4638 Hektar), Oldenburg (2080 Hektar), Cloppenburg (1657 Hektar), Wildeshausen (913 Hektar), während Friesoythe mit 747 Hektar verhältnismäßig wieder rückständig erscheint und Westerstede mit 351 Hektar namentlich starken Zuwachs an Ackerland (308 Hektar) bei 20 Hektar Abgang im Laubholz aufweist.

Mit der Perspektive auf eine immer vollständigere Kultivierung unseres Landes, auf die nachhaltige Steigerung der Bodenrente könnte ich schließen, gestatten Sie mir aber noch einen allgemeinen Rückblick und Vorausblick.

*) + 30 ha Hofraum.



Eine unbefangene Betrachtung der äußeren Geschichte der oldenburgischen Bahnen zeigt, daß das ausschlaggebende Moment für den ersten Bahnbau die Verbindung des Kriegshafens am Jadebusen mit dem Hinterlande durch die Linie Oldenburg-Heppenz gewesen ist. Im Zusammenhange damit kam gleichzeitig die Strecke Oldenburg-Bremen zum Ausbau. Es ist oft geklagt worden, daß nach dem Staatsvertrag die Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven im Eigentum des preußischen Staates steht und von den Roheinnahmen derselben ein verhältnismäßig hoher Betrag an Preußen abgeführt werden muß, so daß es angesichts des gegenwärtigen Betriebskoeffizienten zweifelhaft erscheinen möchte, ob eine weitere Steigerung der Betriebseinnahmen von finanziellem Interesse für unser Land sei.

Dazu ist zunächst zu bemerken, daß den Personen, die jener Zeit den Vertrag abgeschlossen und genehmigt haben, gewiß kein Vorwurf daraus gemacht werden kann, wenn sie nicht eine damals ganz ungeahnte Entwicklung des Verkehrs ins Auge faßten und die Verteilung der Verkehrseinnahmen den derzeitigen Verhältnissen von Roheinnahme und Betriebskosten anpaßten. Die Hauptsache aber ist, daß der Verkehr der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven auch heute die wichtigste Grundlage für den Gesamtverkehr auf unserm ganzen Bahnnetz bildet.

Welch einen niederdrückenden Einfluß würde es nicht nur auf das ganze durch diese Linie aufgeschlossene Gebiet, sondern vornehmlich auch unmittelbar auf den Verkehr der übrigen Strecken ausüben, wollte man Oldenburg-Wilhelmshaven herausnehmen!

Das ist indessen kein Grund, die Möglichkeit einer günstigeren Gestaltung nicht in's Auge zu fassen. Für eine solche scheint aber die Gelegenheit nicht ausgeschlossen.

Mehrfach ist bereits von der Abtretung oldenburgischen Gebiets in der Umgebung des Kriegshafens an den preußischen Staat die Rede gewesen. Ohne näher auf die mannigfachen Gründe einzugehen, scheint es unverkennbar, daß Wilhelmshaven nach dem Charakter einer Stadt 1. Klasse strebt, und daß dieses Ziel schwerlich zu erreichen ist ohne Eingemeindung von gegenwärtig oldenburgischem Gebiet. Mannigfache größere Aufgaben der Stadt Wilhelmshaven können augenscheinlich nicht erfüllt werden ohne unmittelbare Heranziehung gegenwärtig oldenburgischer Gebietsteile.

Die Zeiten sind vorbei, wo man aus mehr oder minder willkürlichen Beweggründen Land und Leute „verkaufte“, um

aus der Geschichte diesen trivialen Ausdruck zu entnehmen. Aber ist es nicht etwas ganz anderes, wenn innerhalb des einigen deutschen Reiches zwischen zwei benachbarten Bundesstaaten eine Gebietsveränderung vereinbart wird, welche ohnehin wirtschaftlich Zusammengehöriges vereinigt und dadurch erst in die Lage setzt, seinen größeren kommunalen Aufgaben gerecht zu werden?

Auch dafür mag eine Geldabfindung unwürdig erscheinen, nicht aber eine Gegenleistung, die unser Herzogtum für die entzogene reale und personale Steuerkraft entschädigt. Ein geeignetes Äquivalent liegt aber nahe, eben in der Bahn Oldenburg-Wilhelmshaven, die, vom allgemeineren Gesichtspunkt betrachtet, ohnehin nicht berufen ist, nur dem preussischen Fiskus hohe Prozente für sein Anlagekapital abzuwerfen, sondern dem Besten der Kaiserlichen Flotte zu dienen, eines Zweckes, dessen Erreichung ebenso gut möglich ist, wenn nicht nur der Betrieb, sondern auch das Eigentum der genannten Strecke mit dem des übrigen Netzes der oldenburgischen Staatsbahn vereinigt ist.

Und dann nur noch ein Schritt zur Krönung des Ganzen: der Eintritt unserer Eisenbahn in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Damit entlasten wir unser Land von allzu starken Schwankungen des Eisenbahn-Budgets, welche in ihrem Umfange dem gesamten Staatshaushalt bedenklich werden könnten, erreichen konstantere Überschüsse, auf die mit größerer Sicherheit gerechnet werden darf, und gewinnen eine finanzielle Grundlage, auf der wir auch dem Ausbau solcher Linien näher treten dürfen, deren unmittelbare Rentabilität weniger gesichert erscheint.

Ob wir das erleben, steht dahin; wer sich aber von der Wichtigkeit dieses Gedankens überzeugt, der erachte es für seine Pflicht, in seinem Kreise für die Verwirklichung desselben nachdrücklich einzutreten!





Faint, illegible markings at the top of the page, possibly bleed-through from the reverse side.

