

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Die Zukunft Oldenburgs im deutschen Reich**

**Ramsauer, Peter**

**Oldenburg, 1919**

Die Zukunft der oldenburgischen Eisenbahnen.

[urn:nbn:de:gbv:45:1-82188](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-82188)

werden. Den nächsten Anhalt bietet die Gerichtsverfassung. In einem selbständigen Gliedstaat sollte Raum sein für ein Oberlandesgericht mit mindestens drei Landgerichten von je drei Zivilkammern. Jedem Landgerichtsbezirk müßte in der Verwaltung eine Regierung entsprechen; damit würde der Oberlandesgerichtsbezirk einen kleinen Bundesstaat darstellen, gleich der Provinz eines großen Bundesstaats. In einem Gliedstaate von solchem Umfange könnte frisches politisches Leben pulseren, Volksvertretung und Bundesstaatsregierung würden eine würdige Aufgabe finden, dem Reiche und ebenbürtigen Nachbarn gegenüber nach außen ihre staatlichen Rechte und Interessen zu vertreten, im Innern in edlem Wettbewerb mit andern deutschen Gebieten Wohlfahrt und Entwicklung zu fördern.

Für die bisherige Hauptstadt des Herzogtums wird dabei gerechnet auf den Sitz einer Regierung, eines örtlich erweiterten Landgerichtsbezirks (wie solcher schon bei Einführung der jetzigen Gerichtsverfassung angeboten war, wenn Oldenburg auf ein eigenes Oberlandesgericht verzichten wollte), einer oberen Eisenbahnbehörde, einer mittleren Garnison, einer Reihe von Anstalten für höheren Unterricht, Gesundheitspflege, Kunst und Wissenschaft. Die Einzelheiten werden der Kombination des geneigten Lesers überlassen, der seinem Ergebnis auch die Grenzlinien unschwer anpassen wird.

---

## Die Zukunft der oldenburgischen Eisenbahnen.

Um die Zeit der Errichtung des Norddeutschen Bundes herrschte sowohl im Süden wie im Norden des deutschen Vaterlandes im Eisenbahnwesen das sog. gemischte System, d. h. ein lebhafter Interessenkampf zwischen den einzelnen Verwaltungen, die sich teils in staatlichem Betriebe, teils in der Hand großer Privatunternehmungen befanden, um ihren Anteil am öffentlichen Verkehr. Ob auf Seiten der Einzelstaaten oder auf der der Aktiengesellschaften das Uebergewicht der Macht lag, war verschieden zu be-

urteilen, je nachdem man — abgesehen von Neueröffnungen und Besitzveränderungen — bei dem Vergleich nur die Kilometerlänge der Bahnlinsen zusammenzog oder die Bedeutung der verschiedenen Strecken mit in der Rechnung berücksichtigte, und ob man das Eigentum der Anlagen oder den Betrieb derselben zugrunde legte. In letzterer Hinsicht braucht nur an das Beispiel der wichtigen Bergisch-Märkischen Bahn erinnert zu werden, die einer Privatgesellschaft gehörte, aber von einer Staatsbehörde in Elberfeld verwaltet wurde.

Mit der Verpflichtung, die 1871 im Artikel 42 der Reichsverfassung von allen deutschen Bundesstaaten übernommen war: „Die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten“, setzte der Kampf zwischen Privatbahn- und Staatsbahn-System und der Wettbewerb um den Verkehrsanteil der einzelnen Verwaltungen erst in voller Stärke ein. Der großartige Gedanke Bismarcks, die Frage durch den umfassenden Plan eines Uebergangs der Eisenbahnen auf das Reich zum Austrag zu bringen, erwies sich als noch nicht reif, und die Entwicklung hat ihren vorläufigen Abschluß darin gefunden, daß alle Hauptbahnen Deutschlands mit geringen Ausnahmen in den Besitz derjenigen Bundesstaaten übergegangen sind, in denen der Verkehr seinen Schwerpunkt hat. Eisenbahnen minderer Ordnung aller Art befinden sich zum Teil ebenfalls in den Händen des Staats, zum andern Teil im Besitz von Kommunalverbänden verschiedenen Umfangs, in nicht geringer Zahl und Ausdehnung in der Verwaltung von Aktienunternehmungen.

Wenn man diesem tatsächlichen Zustande gegenüber gegenwärtig ganz allgemein erwartet, daß die „Eisenbahnen auf das Reich übergehen werden“ und auf Grund einer so unbestimmten Erwartung auch in unserem Lande schon davon spricht, daß „Oldenburg bei seinem vorzüglichen Bahnnetz beim Uebergang desselben auf das Reich selbst redend entschädigt werden müsse“ und nicht nur die Beibehaltung der Stadt Oldenburg als Sitz des Betriebes verlangt, sondern auch im Zusammenhange damit den Umfang der neu zu bildenden Direktion erörtert, so sollte man sich doch zunächst erst einmal klar machen, was man unter „Uebergang der Eisenbahnen auf das Reich“ und unter der zu leistenden „Entschädigung“ versteht.

Die für das Verständnis dieser Fragen hauptsächlich in Betracht kommenden Punkte sollen nachstehend kurz bezeichnet werden:

1. Welche Bahnen sollen auf das Reich übergehen?

Daß nicht jede Neben- und Kleinbahn Deutschlands auf das Reich übernommen werden kann, versteht sich; es kann aber auch nicht entscheidend sein, ob eine Linie oder ein Bahnnetz zurzeit in dem Bundesstaat, dessen Gebiet sie angehören, als die eine oder andere Art der Eisenbahnen minderer Ordnung amtlich beurteilt und betriebsmäßig verwaltet oder als Hauptbahn angesehen wird. Auch die Entstehungsgeschichte (ob etwa die Strecke auf Kosten eines Staates, einer Provinz, eines Kreises angelegt ist) kann nicht maßgebend sein, noch weniger der gegenwärtige Besitz. Die Entscheidung kann nur aus dem objektiven Gesichtspunkt der Bedeutung für den Verkehr getroffen werden. Es kann nicht zweifelhaft sein, daß z. B. die Lübeck-Büchener Privatbahn als Gesamtunternehmen und in ihrer verkehrreichsten Strecke manche Staatsbahn, die mit Recht den Anspruch erhebt, zu den Hauptbahnen gerechnet zu werden, an Bedeutung übertrifft. Die Schienenstraßen in Mecklenburg haben jedenfalls dadurch ihren Charakter nicht verändert, daß sie z. T. als Staatsbahn erbaut, dann von einem Aktienunternehmen angekauft und wiederum vom Staate erworben sind. Erwägt man, daß die Aufgabe des Reiches durch Uebernahme der Eisenbahnen in Deutschland in mehr als einer Richtung (finanzwirtschafts-, verkehrs-, sozial-, staatspolitisch) eine so große ist, wie sie noch kein Staat der Welt sich bislang zugetraut hat, und daß ein solches Geschäft, wenn es sich bewährt, sich leichter ausdehnen wird als im umgekehrten Falle einschränken läßt, so wird man davon ausgehen, daß von vornherein nur alle durchgehenden Verbindungen und sodann alle im allgemeinen Verkehrsinteresse wichtigen Strecken auf das Reich übergehen müssen.

Jeder Fachmann wird zugeben, daß dabei aus einem zusammenhängenden Bahnnetz auch die Linien von geringerem Verkehr und diejenigen, die mehr den Charakter als Zubringer haben, nicht ausgeschrieben werden können. Eine feste Grenze läßt sich nicht ziehen. Man muß sich mit der Bezeichnung „Hauptbahnen“ im vorstehenden Sinne begnügen und die

weitere Ausführung urteilsfähigen Sachverständigen überlassen, die eine ganze Fülle von Momenten und Interessen zu berücksichtigen haben werden. Nur das darf schon hier angeführt werden, daß es unter dem Reichseisenbahnsystem (einerlei, wie der Betrieb organisiert wird) keineswegs ausgeschlossen zu sein braucht, daß auch Bahnunternehmungen, die kleineren öffentlichen oder privaten Korporationen gehören, auf Grund von Sonderabkommen in denselben Betrieb übernommen werden, der die Reichsbahnen leitet, in gleicher Weise, wie gegenwärtig vielfach Nebenbahnen und Kleinbahnen anderer Körperschaften von Staatsbahnen betrieben werden (z. B. Lohne—Dinklage und Zwischenahn—Edewecht von der oldenb. Staatsbahn).

Auf diesen Grundlagen wird auch Oldenburg zu seinem Recht kommen. Der Vorteil unseres günstigen Eisenbahnnetzes kann uns so wenig genommen werden wie die geographische Lage an der Nordsee, an Weser und Hunte, wie der Vorzug unserer Kunststraßen und der Anfang eines Kanalnetzes. Ob wir darüber hinaus nach den Erörterungen unter I, 3 uns Aussicht auf große Guthaben machen dürfen, möge jeder selbst prüfen. Jedenfalls ist die Gelegenheit gegeben, berechnigte Sonderinteressen besser zu wahren, als es seinerzeit unseren Vertretern bei dem Uebergang des Postwesens gelungen ist.

Wie das staatliche Gebilde der Einzelglieder des Reiches sich gestalten wird, liegt noch im Dunkeln; darauf aber dürfen wir vertrauen, daß die Stadt Oldenburg mit den von ihr ausgehenden Linien der oldenburgischen Staatsbahn unter zweckmäßigem Anschluß des Verkehrsgebiets im Westen bis an die niederländische Grenze und hoffentlich auch im Osten zwischen Weser und Elbe den natürlichen Mittelpunkt für einen größeren Verwaltungskörper der Reichseisenbahnen abgeben wird.

Die Hessische Ludwigsbahn war die letzte größere Privatbahn Mitteldeutschlands, die seinerzeit verstaatlicht wurde und, mit der bisherigen Hessisch-Darmstädtischen Staatsbahn mit dem Direktionsbezirk Gießen vereint, sich dem Verbande mit Preußen anschloß. Im Großherzogtum Hessen gab man sich den trübsten Befürchtungen über die zukünftige Verwaltung hin, und das Ergebnis der neuen Organisation war, daß Darmstadt der Mittelpunkt des erweiterten Bahngebietes wurde.

Ein Artikel in Nr. 35 der „Nachrichten“ gibt die Länge des oldenburgischen Bahnnetzes richtig mit 691 km an; derselbe will die Linie bis an die holländische Grenze zugeschlagen haben und führt als solche die Linien Wittmund—Norden, Norden—Rheine, Rheine—Quakenbrück und Quakenbrück—Osnabrück auf. Die letztere Strecke ist oldenburgisch und in den obigen 691 km bereits enthalten. Statt derselben gehört aber zur Abrundung im Südwesten Rheine—Osnabrück, und im Osten darf der Verwaltungsbezirk (ganz unabhängig von der politischen Staatenbildung) unbedingt die Strecke Bremen—Geestemünde in Anspruch nehmen, und eine unbefangene Prüfung würde auch Osnabrück—Bremen und Bremen—Harburg diesem nordwestlichen Eisenbahn-Verwaltungsbezirk zuweisen, der damit den Umfang eines großen einheitlichen Amts(Direktions)-Gebietes nicht überschreiten würde.

Möge die Zukunft der oldenburgischen Bahnen diese oder eine gleichwertige Gestaltung bringen, das wäre ein schöner Ersatz für manche Einbuße!



