

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

11. Sitzung, 03.12.1875

[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

XVIII. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Filfte Sitzung.

Oldenburg, den 3. December 1875, Vormittags 10 Uhr.

- Tagesordnung:**
1. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. Enteignungen zu Schulzwecken. (Anl. 68.)
 2. Bericht desselben Ausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Großherzogthum, betr. die Kosten der Untersuchungen der Maaße, Gewichte und Waagen. (Anl. 21.)
 3. Bericht desselben Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. den Betrieb der Dampfkessel. (Anl. 78.)
 4. Selbständiger Antrag des Herrn Abg. Sch o m a n n und Genossen, betr. einen Gesetzentwurf wegen Aufhebung des Art. 40 §. 2 des Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld (Lübeck) vom 15. August 1861, betr. die Gebühren in bürgerlichen Rechts- und in Strafsachen.
 5. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über das Schreiben Großherzoglicher Staatsregierung, betr. die Bildung eines Eisenbahn-Erneuerungs- und Reservefonds. (Anl. 65.)
 6. Wahl eines Mitgliedes und eines Stellvertreters für die verstärkte Ober-Ersatz-Commission im Herzogthum. (Anl. 17.)
 7. Neuwahl eines 2. und 3. Ersagrichters beim Staatsgerichtshof.
 8. Begründung der Interpellation des Herrn Abg. D r o s t, betr. den Weiterbau der Eisenbahn von der Stadt Jever in der Richtung nach der Stadt Norden.

Hierauf geheime Sitzung.

Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über das Schreiben der Großherzoglichen Staatsregierung, betr. einen zwischen den Regierungen von Preußen, Bremen und Oldenburg über die Unterhaltung der Schifffahrtszeichen in der Unterweser und die Verhältnisse der Insel Wangerooge abgeschlossenen Staatsvertrag.

Vorsitzender: Präsident Graepel.

Am Ministertisch die Herren Regierungskommissaire Regierungsrath Ramsauer, Regierungsrath von Buttell, Ministerialrath Wesche, später Geh. Ministerialrath Jansen.

Nach Eröffnung der Sitzung verliest der Schriftführer Drost das Protokoll der vorigen Sitzung, welches genehmigt wird.

Der Präsident theilt folgende Eingänge mit:

1. Schreiben des Staatsministeriums vom 26. v. M., bei Vorlegung der Rechnungen der Landescaße des

Herzogthums Oldenburg für die Finanzperiode 1870/72. — Gelangt an den Finanzausschuß.

2. Desgleichen von demselben Datum bei Vorlegung des Generalcontos über die Einnahmen und Ausgaben der Centralcaße des Großherzogthums für die Jahre 1870/72. — Gelangt an den Finanzausschuß.

3. Desgleichen vom 29. v. M., betr. einen Grenzvertrag bezw. Abänderung des Grenzrecesses zwischen dem Herzogthum Oldenburg und der freien Reichs-

Stadt Bremen vom 14. Juni 1804 für die Strecke am oberen Ende der s. g. Klosterbrake bis unterhalb der Durchfahrt durch die Dichtum. — Gelangt an den Finanzausschuß.

4. Desgleichen von demselben Datum, betr. Verwendung eines zum vorbehaltenen Krongut gehörigen Capitals von 26,922 *M.* zur Bestreitung der Kosten der Erbauung eines neuen Museums. — Gelangt an den Finanzausschuß.
5. Desgleichen von demselben Datum, betr. den Bau eines neuen Landtagsgebäudes auf dem Plage an der neuen Huntestraße. — Gelangt an den Finanzausschuß.
6. Desgleichen vom 16. v. M., bei Vorlegung eines Entwurfs einer revidirten Gemeindeordnung für das Fürstenthum Lübeck. — Gelangt an den Verwaltungsausschuß.
7. Petition des Amtraths des Amtsverbandes Bechta, betr. Eisenbahnbau von Aylhorn in der Richtung Lohne, Damme, zum Anschluß an die Venloo-Hamburger Bahn. — Gelangt an den Finanzausschuß.

Der Präsident theilt mit, es liege ein Gesuch des Abg. Grafen von Galen, welcher sich als Reichstagsabgeordneter zum Reichstage nach Berlin begeben habe, um Ertheilung eines Urlaubs bis zum 21. d. M. vor.

Der Landtag bewilligt den nachgesuchten Urlaub.

Es wird sodann zur Tagesordnung übergegangen.

I. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung des Gesetzentwurfs für das Fürstenthum Lübeck, betr. Enteignungen zu Schulzwecken. — Anl. 68.

Der Gesetzentwurf wird in zweiter Lesung angenommen.

II. Bericht desselben Ausschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Großherzogthum, betr. die Kosten der Untersuchungen der Maaße, Gewichte und Waagen. — Anl. 21.

Auch dieser Gesetzentwurf wird in zweiter Lesung angenommen.

III. Bericht desselben Ausschusses über den Entwurf eines Gesetzes für das Fürstenthum Lübeck, betr. den Betrieb der Dampfkessel. — Anl. 78.

Der Gesetzentwurf wird in erster Lesung angenommen.

IV. Selbständiger Antrag des Herrn Abg. Schomann und Genossen, betr. einen Gesetzentwurf wegen Aufhebung des Art. 40 §. 2 des Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld (Lübeck) vom 15. Aug. 1861, betr. die Gebühren in bürgerlichen Rechtsfachen.

Der Antrag lautet:

der Landtag wolle beschließen, Großh. Staatsregierung zu ersuchen, nach Anhörung und gutachtlicher Zustimmung der resp. Provinzialräthe der Fürstenthümer Birkenfeld und Lübeck folgendem Gesetzentwurfe seine Zustimmung zu ertheilen:

Einziger Artikel.

der Art. 40 §. 2 des Gesetzes für das Fürstenthum Birkenfeld — (Lübeck) — vom 15. August 1861, betr. die Gebühren in bürgerlichen Rechts- und in Strafsachen wird aufgehoben und tritt folgender an dessen Stelle:

§. 2. Bei dem Criminalgerichte und dem Oberappellationsgerichte erhöhen sich die Ansätze der Taxe unter B. um die Hälfte (50 Procent.)

Abg. **Schomann**: Der eingebrachte Gesetzentwurf bezwecke, die Anwälte in den Fürstenthümern in Betreff der Gebühren in Strafsachen den Anwälten im Herzogthume gleichzustellen. Die Bestimmung, daß sich die Gebühr der Anwälte in Verbrechenssachen um 50 Procent erhöhe, welche im Herzogthum gelte, habe man in den Fürstenthümern nicht, sondern dort könne bei den von dem Criminalgericht abzuurtheilenden Verbrechen nur die Gebühr berechnet werden, welche auch für die vom Strafgerichte abzuurtheilenden Strafsachen vorgeschrieben sei. Das Princip des in dem Herzogthum geltenden Gesetzes sei das, daß die Gebühr der Anwälte mit der Wichtigkeit und Schwierigkeit des Falles, nach denen sich die aufzuwendende Arbeit bestimme, im Verhältniß zu stehen habe. Die in den Fürstenthümern vor den Criminalgerichten zur Aburtheilung kommenden Fälle ständen aber denen, die im Herzogthum vor dem Schwurgericht verhandelt würden, an Wichtigkeit völlig gleich. Er würde nun, nachdem das Verhältniß 14 Jahre in dieser Weise beordnet gewesen sei, es nicht gewagt haben, einen Antrag auf Abänderung zu stellen, wäre nicht aus dem Kreise der Anwälte heraus an ihn die Aufforderung herangetreten, auf eine Abstellung der in dem angegebenen Verhältnisse für die Anwälte der Fürstenthümer begündeten Ungerechtigkeit hinzuwirken. Nachdem er im Justizausschuß Unterstützung seines Antrags gefunden habe, hoffe er, daß auch der Landtag dem Gesetzentwurf zustimmen und die Staatsregierung denselben demnächst berücksichtigen werde. Was das Bedenken anbelangt, daß der Provinzialrath sich über den Gesetzentwurf noch nicht geäußert habe, so habe er aus diesem Umstand Veranlassung genommen, seinen Antrag so zu formuliren, daß nach der Verhandlung im Landtage der Gesetzentwurf zunächst an den Provinzialrath gelange, und daß erst, wenn dieser gutachtlich zustimme, derselbe an die Staatsregierung zu bringen sei.

Reg.-Com. **Wesche**: Er müsse empfehlen, den Antrag Schomann und Genossen abzulehnen. Vor Kurzem erst hätten zwei Novellen zum Gebührengesetze im Landtage die zweite Lesung passirt. Nehme man den heute zur Berathung stehenden Antrag an, so gerathe man in die Lage, daß man entweder, indem man diesen Antrag mit den beiden vorhergehenden Novellen verbinde, die Publikation dieser verzögere, bis der heutige Antrag reif sei, was immerhin, da der Provinzialrath noch zu befragen sei, eine ziemliche Zeit dauern werde, oder man müsse Novelle auf Novelle pflanzeln. Beides sei

gleich unthunlich. Wollte man den ersten Weg einschlagen, also den beiden bereits beschlossenen Novellen die Publikation noch versagen, so würde man den Anwälten, die ein Recht darauf hätten, dieselben Gebühren zu erlangen, wie ihre Kollegen im Herzogthume, und denen man, wenn es nur möglich gewesen wäre die Erhöhung der Gebühren schon im letzten Landtage hätte gewähren müssen, einen schlechten Gefallen erweisen. Ebenso verkehrt würde der zweite Weg sein, Novelle auf Novelle zu häufen. Dies möge unter Umständen zulässig erscheinen, wo ein dringendes Bedürfnis vorliege. Ein solches müsse er hier aber leugnen. Während der Verhandlungen über die von dem letzten Landtag beschlossene Novelle zum Oldenburger Gebührengesetz hätten sich die Anwälte der Fürstenthümer an das Staatsministerium mit dem Antrage gewandt, eine gleiche Novelle für die Fürstenthümer zu erlassen. Von der jetzt angeregten Aenderung sei dabei nicht die Rede gewesen. Die Verhandlungen über die Novellen, welche kürzlich vom Landtag in zweiter Lesung beschlossen, hätten den Anwälten genug Gelegenheit geboten, ihre Wünsche auszusprechen. In den Provinzialrathen selbst säßen in beiden Fürstenthümern Anwälte, die Abänderungen der Gebührengesetze seien dort berathen, aber Niemand sei es eingefallen, die jetzt vorgeschlagene Aenderung zu beantragen. Wenn die Anwälte die Gelegenheit nicht benutzt hätten mit ihren Anträgen zur rechten Zeit hervorzutreten, so könnten sie jetzt nicht verlangen, daß ein eben beschlossenes Gesetz ihrerwegen sofort wieder geändert werde.

Auch materiell sei übrigens eine Aenderung nicht gerechtfertigt. Im Herzogthum sei die Erhöhung der Gebührensätze in Criminalsachen durchaus motivirt, nicht weil die Fälle an sich wichtiger, die Strafen höher seien, sondern, weil die Criminalsachen im Schwurgericht verhandelt würden und die ganze Proceßur im Schwurgerichte eine umständlichere und Zeit und Mühe des Anwalts mehr in Anspruch nehmende sei, weil auch die oft höchst schwierige Trennung der That- und Rechtsfrage, die Feinheiten bei der Fragestellung eine gründlichere Vorbereitung nöthig machten und weil es schwieriger sei vor Richtern, die nicht Fachrichter seien, populär zu plaidiren. Bei dem Criminalgericht in den Fürstenthümern sei das Verfahren im Wesentlichen dasselbe, wie vor dem Strafgericht und erfordere nicht mehr Mühe und Zeit. Denn der Hauptunterschied bestehe darin, daß das Strafgericht mit drei, das Criminalgericht mit fünf Richtern besetzt sei. Die Gründe, welche früher Veranlassung gewesen seien, das Verhältniß für Schwurgericht und Criminalgericht verschieden zu beordnen, seien noch dieselben. Er bitte den Antrag Schomann abzulehnen.

Abg. **Brockhaus**: Die materielle Seite der vorliegenden Frage vermöge er nicht zu beurtheilen, doch bürgte ihm einzelne der Namen, die unter dem Antrage ständen, dafür, daß derselbe nach dieser Seite hin seine Bedeutung habe. Ihm errege aber die Art und Weise, wie der

Gesetzentwurf vorgelegt werde, Bedenken. Die Stellung des Provinzialraths werde total verschoben; statt, daß derselbe vorne stehen solle, stehe er hinten. Der Provinzialrath solle und müsse zuerst gefragt werden. Warum die Anwälte sich denn nicht an die Regierung gewandt hätten? Er müsse gegen den Antrag stimmen.

Abg. Dr. **Nathan**: Auch er müsse sich gegen den Antrag aussprechen. Die materielle Seite desselben wolle er nicht beurtheilen. Aber wie der Vorredner schon hervorgehoben habe, sei auch ihm bedenklich, daß die Stellung des Provinzialraths völlig verrückt werde; bei der nachträglichen Anhörung des Provinzialraths falle dessen Bedeutung völlig ins Wasser und bei dessen Divergenz mit dem Beschlusse dieses Hauses die des Landtags.

Abg. **Schomann**: Ihm scheine, die Stellung des Provinzialraths werde völlig gewahrt, da ja nach dem Antrage, erst wenn derselbe sich gutachtlich zustimmend erklärt habe, der Gesetzentwurf an die Staatsregierung gelangen solle. Dem Herrn Regierungskommissair gebe er zu, daß es im höchsten Grade zu bedauern sein werde, wenn sich die Publication der früher beschlossenen Anträge verzögern werde. Diese Drohung scheine aber nur ein Schreckschuß zu sein. In der Praxis unserer Gesetzgebung sei es doch nicht so ganz unerhört, daß eine gesetzliche Bestimmung einmal vielleicht schon nach einem halben Jahre eine Aenderung erfahre. Daß die Anwälte ihre Wünsche nicht früher geäußert hätten, habe auch ihn gewundert. Es werde damit gegangen sein, wie es häufig in solchen Fällen gehe, daß eine Einzelheit einem erst nachträglich einfalle. Die Anwälte hätten sich nun an die Stelle gewandt, wo sie hätten hoffen dürfen, Vertretung zu finden. Er müsse noch bemerken, daß dieselben sich jetzt durch die Verhältnisse, wie sie beständen, außerordentlich beschwert fühlten. Das betreffende Schreiben habe er leider zu spät erhalten, um zur zweiten Lesung der früheren Novellen noch Anträge stellen zu können. Die materielle Bedeutung des Antrags anlangend, müsse er dem Regierungskommissair entschieden entgegentreten. Wenn derselbe meine, daß die schwurgerichtlichen Verhandlungen eine umständlichere Proceßur mit sich brächten und mehr Zeit in Anspruch nehmen, müsse er erwidern, daß er Gelegenheit gehabt habe, sowohl das Schwurgericht wie das Criminalgericht kennen zu lernen, und er wisse, daß in den letzten Jahren beim Criminalgericht Fälle verhandelt seien, die erheblich längere Zeit in Anspruch genommen hätten, als es beim Schwurgericht vorgekommen sei. Daß es schwieriger sei, einen Fall populär vorzutragen, als vor gelehrten Richtern zu verhandeln, habe er noch nie gehört; gerade vor Geschworenen werde ein Anwalt eher mit Redensarten etwas erreichen. Die Schwierigkeit der Trennung der That- und Rechtsfrage, die Fragestellung, erforderten wohl für den Präsidenten des Schwurgerichts eine sorgfältige Vorbereitung, die Thätigkeit des Anwalts werde dadurch nicht in Anspruch genommen; umgekehrt die Trennung der That-

und Rechtsfrage durch den Präsidenten erleichterten dem Anwalt gerade die Verhandlung. Der Grund für den höheren Gebührensatz beim Schwurgericht sei allerdings die Wichtigkeit der Sache; mit der höheren Strafe wüchse das Bestreben, sich derselben zu entziehen, das Gebiet der Vertheidigung erweitere sich also. Es sei hier nicht so sehr die Frage, ob ein dringendes Bedürfnis der Anwälte vorliege, sondern es handle sich darum, eine Ungerechtigkeit auszugleichen. Dem gerechten Verlangen der Anwälte möge man sich nicht widersetzen. Er bitte trotz des Widerspruchs vom Ministertisch und aus dem Landtage den Antrag anzunehmen.

Reg.-Com. **Wesche**: Er bleibe in jeder Beziehung bei der Ausführung, welche er sich vorhin erlaubt habe, vorzutragen. Er füge noch hinzu, daß, wenn man jetzt die eben beschlossenen Novellen abändern wolle, dies nur für kurze Zeit von Bedeutung sein werde, da ja mit Durchsetzung der Reichsjustizgesetze alle unsere Bestimmungen über Gebühren würden über den Haufen geworfen werden. Er wolle dem Abg. Schomann zugeben, daß es theoretisch richtig sei, die Gebühren nach der Schwierigkeit der Sache zu bestimmen, das Princip lasse sich aber nicht immer durchführen und die wichtigere Sache, bei der eine höhere Strafe in Frage komme, sei nicht immer auch die schwierigere. So würden beim Strafgericht manche Fälle verhandelt, die schwieriger seien, als Fälle, die zur Competenz des Criminalgerichts gehörten. Wenn der Abg. Schomann meine, die Fragestellung sei wesentlich Sache des Präsidenten, so müsse er darauf aufmerksam machen, daß es Sache des Anwalts sei, den Präsidenten zu kontrollieren, und um dies zu können, sei auch für ihn natürlich dieselbe eingehende Vorbereitung nöthig. Wenn man endlich die Ungleichheit der Gebührensätze im Herzogthum und in den Fürstenthümern betone, sei es allerdings wünschenswerth, daß die gesetzlichen Bestimmungen in den drei Provinzen gleich seien. Dies lasse sich aber im vorliegenden Fall nicht anwenden. So lange die Fürstenthümer andere Gerichtsverfassungen und andere Proceßgesetze hätten wie das Herzogthum, so lange könnten auch die Gebührengesetze nicht gleich sein.

Abg. **Barnstedt II.**: Wenn auch in materieller Beziehung mit dem Abg. Schomann einverstanden, werde er doch gegen den Antrag stimmen. Ueber die Vorschrift des Staatsgrundgesetzes, daß der Provinzialrath vor der Verathung im Landtage zu hören sei, dürfe man sich nicht hinwegsetzen. Die Anwälte der Fürstenthümer als rechtskundige Leute hätten ja auch den Weg kennen müssen, wie ihre Wünsche zu befriedigen seien, und geschehe ihnen kein Unrecht, wenn sie versäumt hätten, diesen einzuschlagen.

Abg. **Ahlhorn**: Er wolle seine Abstimmung kurz motiviren. Auch er meine, daß der Provinzialrath zuerst gutachtlich sich zu äußern habe, ehe man das Gesetz annehme. Er sei aber nicht der Ansicht des Abg. Barnstedt II., daß der Landtag an die Beschlüsse des Provinzialraths gebunden

sei; er müsse für den Landtag doch eine freie Bewegung in Anspruch nehmen. Ueber die Höhe der Tare wolle er nicht urtheilen. Im Ganzen schienen ihm die Anwaltsgebühren recht hoch, namentlich in Concursachen, und sei er deshalb durchaus nicht sehr geneigt, die Gebühren in den Fürstenthümern zu erhöhen. Ein dringendes Bedürfnis werde hier gewiß nicht vorliegen.

Abg. **Barnstedt II.**: Er wisse nicht, ob er sich vielleicht nicht ganz richtig ausgedrückt habe, oder ob der Abg. Ahlhorn ihn gänzlich falsch verstanden habe; jedenfalls sei ihm nie eingefallen zu behaupten, daß der Landtag gehalten sei, die Beschlüsse des Provinzialraths zu den seinigen zu machen.

Abg. **Sayen**: Er wolle sich nur gegen die Behauptung wenden, daß der Antrag Schomann, den er mit unterzeichnet habe, dem Staatsgrundgesetz widerspreche. Der Antrag sage ja ausdrücklich, daß das Gesetz erst nach Anhörung des Provinzialraths erlassen werden solle; damit sei dessen Recht ja völlig gewahrt. Wenn man die Sache so nicht ordnen dürfe dann sei es dem Landtage ja gar nicht möglich, aus eigener Initiative ein Gesetz für die Fürstenthümer zu beantragen.

Abg. **Ruffell**: Er sei gegen den Antrag Schomann, jedoch nur aus formellen Gründen; an sich halte er ihn für gerechtfertigt. Es liege aber kein Grund vor, in einem so seiner Ansicht nach exorbitanten Verfahren vorzugehen. Die Anwälte seien selbst schuld, wenn sie einen Nachtheil erlitten. Da ferner der Schaden der Anwälte thatsächlich nicht so bedeutend sein werde, weil doch gewiß nicht sehr viel Criminalfälle vorkämen, sei es auch nicht geboten, das Verfahren noch zu redressiren. Ihm scheine überhaupt, als wenn hier schon mehr von der Sache gesprochen sei, als sie werth sei.

Der Antrag Schomann und Genossen wird sodann abgelehnt.

V. Mündlicher Bericht des Finanzausschusses über das Schreiben der Großherzogl. Staatsregierung, betr. die Bildung eines Eisenbahn-Erneuerungs- und Reservefonds. — Anl. 65.

Berichterstatter Abg. **Propping**: Es sei nothwendig, den Antrag der Staatsregierung auf Bildung eines Erneuerungs- und Reservefonds vorweg zu berathen, ehe man auf die Verathung des Voranschlages eingehe, weil dieser in der Voraussetzung gemacht sei, daß der Landtag auf den vorliegenden Antrag der Staatsregierung eingehen werde, und weil, wenn der Antrag abgelehnt werde, eine Aenderung des Voranschlages nothwendig werde. Die Staatsregierung beabsichtige einen Reservefonds zu bilden, welchem 10 Procent der Brutto-Einnahme der Eisenbahnbetriebscasse sollten zugeführt werden. Aus diesem Fonds sollten sodann gewisse Ausgaben bestritten werden. Diese zerfielen in drei Gruppen: 1. Erneuerung und Reparaturen an Schienen, Schwellen, Weichen, Herzstücken u.; 2. unvorhergesehene Unglücks-



fälle, Brand, Sturm ic.; 3. Erneuerung und Ergänzung des Wagenparks, der Maschinen ic. Diese Ausgaben hätten sämmtlich das Gemeinsame, daß sie unvermeidlich seien, solle nicht dereinst der ganze Betrieb in's Stocken gerathen; ein Theil derselben sei sodann derart, daß er alljährlich wiederkehre, ein anderer immer nur nach einer Reihe von Jahren, dann aber in erhöhtem Maße. Letzteres sei hauptsächlich der Grund für die Bildung des in Rede stehenden Fonds. Damit diese bedeutenderen Ausgaben, welche periodenweise wiederkehrten, auf mehrere Jahre vertheilt werden können, damit immer genügend Gelder zu Bestreitung dieser Ausgaben angesammelt seien, damit Schwankungen im Budget, die durch sie entstehen würden, vermieden würden, zu diesem Zweck wolle man auf die Bildung eines Erneuerungsfonds eingehen. Durch einen solchen Fonds solle der Eisenbahnverwaltung eine unabhängigere Stellung gegeben werden, wie sie ihr auch zukomme. — Der Antrag der Staatsregierung habe im Ausschuss anfänglich eine getheilte Aufnahme gefunden, schließlich jedoch sei die Zweckmäßigkeit desselben allgemein anerkannt worden und sei man übereingekommen, dem Antrage der Staatsregierung mit den Modificationen, die in dem Antrag 2 des Ausschusses enthalten seien, seine Zustimmung zu ertheilen. Die Abänderungen des Ausschusses seien folgende. Statt des Namens Erneuerungsfonds und Reservefonds ziehe man den Ausdruck Erneuerungsfonds vor, um von vornherein den Irrthum zu vermeiden, daß es sich hier auch um Ausgaben handle, die bloß im Bereiche der Möglichkeit lägen, und um auszudrücken, daß es sich nur um solche Ausgaben handle, die bestimmt einmal eintreffen würden. Sodann habe der Ausschuss sich nicht einigen können, diesen Fonds sofort für alle Zeiten zu begründen, und so sei derselbe zunächst nur für die nächste Finanzperiode in Aussicht genommen. Ferner habe der Ausschuss vorgezogen, statt der geforderten 10 Procent von der Bruttoeinnahme bestimmte Summen zu setzen, welche 8 Procent der bisherigen Bruttoeinnahme gleich kämen. Die Bestimmung der Ausgaben, welche aus dem Fond zu bestreiten, sei im ganzen conform mit den Anträgen der Staatsregierung geschehen, nur habe man unter der dritten Gruppe der Ausgaben alle Hochbauten ausgeschlossen. Es sei dann im Ausschuss noch zur Sprache gekommen, wie mit den Ueberschüssen verfahren werden solle. Auf desfälligen Antrag des Regierungskommissairs Regierungsrath Ramsauer im Ausschuss, sei man übereingekommen, daß aus denselben ein Betriebscapital zu bilden sei. Ein solches Capital werde bei der um sich greifenden Ausdehnung unserer Bahnen Bedürfnis. Die Eisenbahnverwaltung habe bisher wesentlich mit geliehenem Gelde operirt, worüber der Regierungskommissair nachher noch vielleicht einige nähere Mittheilungen machen werde. Der Regierungskommissair habe vorgeschlagen, das Betriebscapital auf eine Million Mark festzusetzen. Der Ausschuss habe jedoch geglaubt, über die Höhe des nothwendigen Ca-

pitals noch keine Beschlüsse fassen zu müssen, auch nicht darüber, wie mit den Ueberschüssen über dieses Capital demnächst zu verfahren sei, weil diese Frage für die nächste Finanzperiode noch nicht werde practisch werden. — Wenn er dann noch seine persönliche Ansicht aussprechen dürfe, so bemerke er, daß er von der Zweckmäßigkeit des Antrags der Staatsregierung durchaus überzeugt sei, und daß er nur bedauere, daß ein solcher Fonds nicht schon gebildet worden, als unsere Eisenbahnen in's Leben getreten seien. Er hoffe, daß der nächste Landtag mit der definitiven Bildung des beantragten Erneuerungsfonds einverstanden sein werde. Er bitte die Ausschussanträge anzunehmen.

Die Ausschussanträge lauten:

Antrag No. 1.

der Landtag wolle den Antrag der Großherzoglichen Staatsregierung ablehnen.

Antrag No. 2.

der Landtag wolle sich damit einverstanden erklären, daß für die Finanzperiode 1876/78 ein Erneuerungsfonds für die Eisenbahn-Betriebs-Verwaltung gebildet und demselben folgende Einnahmen überwiesen werden:

1. aus den Einnahmen der Eisenbahn-Betriebsverwaltung

M. 240,000 pro 1876,

„ 250,000 „ 1877,

„ 260,000 „ 1878,

2. der zeitige Ueberschuss der Sandlieferung nach Wilhelmshafen im Betrage von

M. 82,000. —

3. der Erlös für abgängiges Betriebsmaterial.

Dagegen sind folgende Ausgaben aus dem Fonds zu bestreiten:

A) Erneuerungskosten.

1. Erneuerung des Oberbaues: Kosten für eingelegte Schienen, Schwellen, Weichen und Herzstücke, sowie für größere Bestandtheile von Weichen, Kreuzungen und Drehscheiben, ferner für kleines Eisenzeug, als: Laschen, Nägel ic.;
2. Erneuerung des Oberbaues der Brücken;
3. Erneuerungen an Locomotiven und Tendern: Vollständiger Ersatz oder Umbau derselben, Erneuerung von Kesseln, Achsen und Rädern, Feuerbüchsen und Dampfcylindern, bedeutendere Kesselerparaturen (excl. der Siederöhren) und allgemeine constructive Aenderungen;
4. Erneuerung von Wagen: Vollständiger Ersatz derselben, Erneuerung von Wagenkasten sowie von Achsen und Rädern, allgemeine constructive Aenderungen.

B) Unvorhergesehene Ausgaben, welche durch Unfälle beim Bahnbetriebe, durch Ueber-

schwemmung, Sturm, Brandschaden ic. veranlaßt werden.

Insofern die Mittel des Fonds die Uebernahme weiterer Ausgaben, als der vorstehend bezeichneten gestatten, dürfen aus demselben auch die Kosten von Ergänzungen und Erweiterungen der bestehenden Anlagen bestritten werden und zwar:

1. Ergänzungen und Erweiterungen der Bahnhofsanlagen mit Ausschluß aller Hochbauten;
2. Vermehrung der Locomotiven und Tender,
3. Vermehrung des Wagenparks.

Der Landtag erkläre sich ferner damit einverstanden, daß die vorläufig nicht zur Verwendung kommenden Bestände des Erneuerungsfonds als Betriebscapital behuf Deckung der vorstehenden Ausgaben für Betriebsmaterialien ic. benutzt werden.

Ueber die stattgehabten Ausgaben resp. den Bestand des Fonds hat die Staatsregierung dem nächsten ordentlichen Landtage Rechnung vorzulegen.

Regierungscommissair **Hamsauer**: Wenn die Staatsregierung ihre ursprünglichen Anträge nicht weiter verfolge, so geschehe das nicht, weil sie die Aenderungen des Finanzausschusses für Verbesserungen halte, und wenn sie auf eine dauernde Begründung des beantragten Fonds jetzt verzichte, so geschehe das in der sichern Erwartung, daß der nächste Landtag noch bereitwilliger sein werde, im Bewilligen von Mitteln zu diesem Zwecke, als der jetzige. Die Aenderung des Ausschusses, daß der Fonds für Hochbauten nicht verwendet werden solle, sei ohne große Bedeutung; dieselbe habe nur die nachtheilige Folge, daß in dem regelmäßigen Voranschlag zur Betriebscasse alle nothwendig werdenden Hochbauten voranzusehen sein würden. Die Abänderung der Regierungsvorlage habe schon jetzt den Erfolg gehabt, daß ein Nachtrag zum Voranschlag über eine Erweiterung des Wartesaals auf dem Bahnhofs Hude vorbereitet und demnächst an den Landtag gelangen werde. Wenn der Berichterstatter des Finanzausschusses am Schlusse seines Vortrags sein Bedauern ausgesprochen habe, daß ein Erneuerungsfonds, wie er jetzt beantragt sei, nicht von Anfang beim Entstehen unserer Eisenbahn gebildet worden, werde entgegnet, daß damals andere überwiegend scheinende Gründe dafür gesprochen hätten, die Erträgnisse unserer Bahnen zu erwarten, deren Lebensfähigkeit zu prüfen, und die Mittel für die Ausdehnung unseres Bahnnetzes, von der die Frage nach der Existenz unserer Eisenbahnen abhängig gewesen sei, zusammen zu halten. Naturgemäß sei jetzt das Bedürfnis nach einem solchen Fonds um so größer und es seien um so höhere Mittel erforderlich. Der Procentsatz beruhe nun immer auf einem Griff. Acht Procent der Bruttoeinnahme möchten indessen auch genügend erscheinen. — In einem Schreiben der Staatsregierung an den Landtag aus dem Jahre 1872 sei schon das Bedürfnis nach einem Betriebs-

Erneuerungsfonds zur Sprache gebracht. Damals habe man von der Bildung eines solchen abgesehen, weil noch Baupmittel flüssig gewesen seien, auch der Betrieb damals noch nicht so weitläufig gewesen sei. Wie es überhaupt möglich gewesen, den Betrieb bis jetzt ohne ein Betriebscapital auszuführen, erkläre sich wesentlich aus dem Voranschlag, wo unter Z. 42. 43 beträchtliche Summen aufgeführt ständen, welche die Betriebsverwaltung an Preußen und Bremen schulde. Die betreffenden Summen würden im laufenden Jahre schuldig und erst im Beginn des folgenden gezahlt, die laufenden Einnahmen des laufenden Jahres hätte die Betriebsverwaltung als Betriebscapital in Händen gehabt. In unserm Handelsverkehr sei der Import überwiegend, von Export sei kaum die Rede; nun sei es im Frachtverkehr fast ausnahmslose Regel, daß die Güter nicht frankirt würden, sondern daß man die Fracht vom Empfänger erhebe; umgekehrt im Viehverkehr, der einzigen Branche, in welcher der Export bei uns erheblich sei, sei die Frankirung die Regel; durch diese Verhältnisse seien wir in der Lage, erhebliche Frachten zu heben, die nur zum Theil unser seien; erst nach Monaten werde mit den fremden Verwaltungen abgerechnet, die schwierige Berechnung nehme noch einige Zeit in Anspruch, und erst dann würden die Gelder an die fremden Cassen abgeführt. So seien wir in der Lage gewesen, stets mit fremdem Gelde zu arbeiten und dies habe bislang genügt, in der letzten Zeit jedoch nicht mehr völlig. Man habe zum Bau Geld gegen Zinsen geliehen. Das höre auf, wenn demnächst nicht mehr gebaut werde. Es entstehe die Frage, ob man vom Banquier oder vom Staate Geld nehmen solle. Es würden erhebliche Mittel nöthig werden, um so mehr, als wir nach Fertigstellung der Bahnen nach Nordenshamm und Dönabrück auch mehr exportiren würden und dann in die Lage geriethen, unsere Frachten erst nach längeren Zeitabschnitten von den fremden Bahnen einziehen zu müssen. Die Höhe des nothwendigen Capitals sei noch nicht völlig zu ermessen, eine Million werde jedenfalls erforderlich sein. Er wolle einige Pöste angeben. Die Betriebsverwaltung habe einen Bestand an Torf im Werthe von 150,000 M. und sei es Absicht, diesen Bestand zu erhalten; der Verbrauch solle in der Regel durch Zufuhr gedeckt werden; der Torf koste durchschnittlich $\frac{1}{2}$ M. pro Centner; dieses Capital müsse man doch irgendwoher nehmen. Auf den Bahnhöfen und in den Werkstätten liege erhebliches Material für Reparaturen des Oberbaus, Schwellen, Schienen, namentlich ein erheblicher Werth an Achsen und Rädern. Diese Sachen würden zwar nicht in großen Vorräthen aufgestapelt, aber es sei nöthig, sie ebenso wie den Torf, früher zu bezahlen, ehe man sie auf die Betriebscasse verrechnen könne. Dies sei um so schwerer, weil nicht der reine Werth in Ansatz käme, sondern immer ein Zuschlag zu den Generalkosten hinzukäme, der sich erst später ermitteln lasse. — Es sei im allgemeinen Interesse, Schwankungen im Budget zu ver-

meiden, so müsse man die Gelegenheit, einen Erneuerungsfonds anwachsen zu lassen, mit Freuden begrüßen. Ein wesentlicher Vortheil liege noch darin, daß, wenn man einen Procentsatz von den Bruttoeinnahmen absetze, sich die wirklichen Einnahmen richtiger darstellten. Wenn der Ertrag der Oldenburgischen Bahnen von 5, 6 ja 7% als ein auffallend günstiger erscheine im Vergleich mit dem Resultate anderer Bahnen, so liege das wesentlich mit daran, daß von diesen Einnahmen für spätere Ausgaben nichts abgesetzt sei. Eine solche Absetzung sei nicht nur in der Theorie richtig, sondern auch durchaus praktisch, weil die ganze Statistik eine richtigere Gestalt erhalte, und weil man eine sicherere Grundlage für weitere Operationen bekomme. Er weise noch darauf hin, wie vortheilhaft dies sein könne, wenn vielleicht einmal eine andere Macht in die Lage käme, die Leistungsfähigkeit unserer Bahnen etwa behufs einer weitem Inanspruchnahme unserer Mittel zu prüfen. Es sei durchaus geboten, daß wir so vorsichtig rechneten wie Andere und auf einen Ueberschuß verzichteten, der schließlich nur auf dem Papiere stehe.

Abg. **Soyer**: Einen Erneuerungsfonds und Reservefonds zu haben, wie man ihn hier bilden wolle, sei etwas sehr Angenehmes, und jeder werde froh sein, der durch einen solchen die Differenzen in seinem Budget ausgleichen könne. Dies sei auch im Privatleben der Fall, und sei ein solcher Fonds namentlich bei Actiengesellschaften bekanntlich etwas Häufiges. Bei flüchtiger Lectüre der Vorlage habe gewiß mancher geglaubt, daß es sich hier um einen ähnlichen Fonds, wie er bei Actiengesellschaften üblich sei, handle. Bei diesen sei ein solcher Fonds von großer Bedeutung, weil in schlechten Zeiten von den Actionairen Nachforderungen von Capital schwer zu erhalten seien. Ein ordentlicher solventer Kaufmann, der für sich allein stehe, werde eines solchen Fonds weniger bedürfen, es seien vielmehr Fälle möglich, wo es durchaus unzweckmäßig sein werde, größere Abschreibungen von den Einnahmen zu machen, und wo eine niedrigere Buchung entschieden schade. Er, Redner, habe schon seit etwa 6 Jahren darauf aufmerksam gemacht, daß es unserer Eisenbahn an einem Erneuerungsfonds fehle, daß die günstigen Resultate unserer Bahn nicht für lange Zeit maßgebend sein würden, weil ein Zustand der Abnutzung eintreten werde, daß auf die 7 fetten Jahre einige magere folgen würden. Trotzdem sei er nicht für Auffpeicherung bedeutender Fonds, wenn sie die Steuerkraft des Landes schwächten. Die Eisenbahn sei in der Lage wie ein wohl fundirter Mann; brauche sie Geld, ständen die Fonds des Staates zu ihrer Disposition. Die ganze Frage wegen der Ansammlung eines Fonds drehe sich darum, ob wir lieber heute zahlen wollten oder in so und so viel Jahren. Er für seine Person, wenn er die Wahl habe, ob er jetzt zahlen wolle oder nach 5 oder 6 Jahren, zahle lieber nach 5 bis 6 Jahren. — Hier liege es nun aber doch noch etwas anders. Es handle sich hier nicht um einen Reservefonds, sondern um

eine bloße Umschreibung. Die Eisenbahn wolle ein Conto eröffnet haben, aus dem sie die Mittel für ihren Betrieb reichlich entnehmen könne. Das sei etwas anderes als was man in der Regel unter Reservefonds verstehe. Er werde hier deshalb zustimmen, obwohl er im allgemeinen gegen die Ansammlung von Fonds sei. — Er möchte sich übrigens noch die Frage an den Regierungscommissair erlauben, ob man nicht zu befürchten habe, daß die Stellung unserer Eisenbahn zu Preußen oder dem Reich bei Annahme der Vorlage eine andere werde? Ob daraus nicht etwa ein Nachtheil für den Fall, der doch wohl dereinst eintreten werde, daß die Eisenbahnen auf das Reich würden übernommen werden, zu gewärtigen sei? Eine solche Uebernahme müsse man jedenfalls im Auge behalten und dürfe sich in Aussicht derselben nicht die Hände binden.

Abg. **Ahlhorn**: Man sei im Ausschuß anfänglich recht zweifelhaft gewesen, ob man die Regierungsvorlage empfehlen dürfe. Nach den Erfahrungen der letzten drei Jahre habe man doch erhebliche Bedenken gehabt, ob man der Eisenbahnverwaltung ein solches Vertrauen schenken dürfe, daß man ihr ohne Controlle so bedeutende Summen anvertraue. Nach längeren Verhandlungen sei man zu der Ueberzeugung gelangt, daß die Vorlage in der Fassung des Ausschusses unschädlich sei. Die Bedingung jedoch, daß Ausgaben für Hochbauten aus den bewilligten Mitteln nicht bestritten werden sollten, habe man doch für nöthig gehalten. Sonst finde man nach drei Jahren vielleicht eine neue Dienstwohnung vor, wie sie jetzt neben dem Directionsgebäude gebaut sei. Der Regierungs-Commissair habe zwar versichert, das Gebäude sei im Wesentlichen Dienstgebäude, die Wohnung nur ein Anhängsel desselben. Das Haus solle auch mit dem Directionsgebäude wirklich verbunden sein. Er wisse nicht genau, wie es damit stehe, wolle es sich aber nächstens einmal ansehen. — Bei der Tour des Landtags nach Quakenbrück habe derselbe kürzlich in der Ziegelei bei Huntlosen einen andern Hochbau zu sehen bekommen, der ohne Genehmigung des Landtags zu Stande gekommen sei und dessen Existenz derselbe sich nun gefallen lassen müsse. Die Ziegelei sei plötzlich da, die Eisenbahnverwaltung könne damit machen, was sie wolle, ohne daß der Landtag mitzureden habe. Er müsse seinen entschiedenen Tadel gegen die Bahnverwaltung aussprechen. Der Regierungs-Commissair habe einen Kostenanschlag wegen Erweiterung des Bahnhofes Hude in Aussicht gestellt. Es sei auch nöthig, daß die Eisenbahn endlich einmal specielle Kostenanschläge bringe. — Bei der heutigen Vorlage lege er einen bedeutenden Werth darauf, daß die Mittel zunächst nur für eine Finanzperiode bewilligt würden. Er meine, die Eisenbahnverwaltung hätte die Vorlage gar nicht gemacht, wenn sie dabei nicht auf Ueberschüsse hoffte. Dem Abg. Soyler könne er nicht darin beistimmen, daß die Ansammlung von Fonds fehlerhaft sei. Was sollte man machen, wenn die Eisenbahn einmal plötzlich eine halbe Mil-

tion Betriebscapital fordere; sie würde es wohl nicht thun, aber wenn sie es thäte, könnten wir uns nicht weigern, um so weniger, als man mit dem Betriebe im Ganzen sehr zufrieden sein müsse. Er empfehle den Ausschusuantrag.

Abg. **Windmüller:** Auch er sei für den Antrag des Ausschusses. Er hätte schon länger darauf gedrungen, daß ein Reservefonds gegründet werde, wie jeder vernünftige Kaufmann ihn habe, und die Eisenbahn sei in seinen Augen ein Kaufmann. Ueber die Summen, die nöthig sein würden, könne er nicht urtheilen, doch meine auch er, daß 8% genügen würden. Denn da nach den Mittheilungen, welche man erhalten, auf andern Bahnen 10% von der Brutto-Einnahme angenommen werden, scheine es ihm genügend, da unsere Bahnen verhältnißmäßig sehr billig gebaut worden, wenn 8% angenommen würden. Der Regierungs-Commissair habe von verschiedenen Positionen gesprochen. Er möchte hier noch eine Frage stellen. Zuerst möchte er wissen, ob die Regierung versichert habe. Er mache auf die große Gefahr aufmerksam, die in der vom Regierungs-Commissair angegebenen Ansammlung von Torf liege. Dann möchte er sich Auskunft darüber erbitten, wie die Regierung sich zum Haftpflichtgesetz gestellt habe; ob sie selbst für den Schaden einstehe oder ob sie sich dagegen versichert habe. Dem Abg. Hoyer erwidere er noch, daß es bedenklich sei, ohne Reservefonds zu arbeiten. Man sei gewohnt, die Reineinnahme der Eisenbahnen in's Budget aufzunehmen, die Ausgaben des Staats wüchsen aber in demselben Maße mit, und schließlich ohne Erneuerungsfonds würden die Einnahmen der Eisenbahnen von Jahr zu Jahr zusammenschrumpfen, während die Ausgaben als ständig bleiben würden. Es müßte demnach eine große Calamität entstehen, wenn nicht rechtzeitig für einen Erneuerungsfonds und dadurch Stabilität in den Netto-Erträgen der Eisenbahnen Sorge getragen werde.

Abg. **Russell:** Wenn man die Sache genau betrachte, so sei das, was man hier Erneuerungsfonds nenne, nur ein Theil des Voranschlags, der nicht der genauen Prüfung des Landtags unterliege. Wenn der Landtag diesen Fonds nicht bewilligte, so würde er denselben Gegenstand im Voranschlage wiederfinden. Dies seien nun aber Gegenstände, die genau zu prüfen der Landtag gar nicht in der Lage sei. Man müsse bei diesem Fonds der Staatsregierung voll vertrauen, weil dieselbe einer freieren Bewegung hier nothwendig bedürfe. Der Abg. Ahlhorn habe schon angegeben, weshalb man der Regierung bezüglich der Hochbauten nicht dasselbe Vertrauen schenken wolle. Die mit dem Directionsgebäude und der Ziegelei gemachten Erfahrungen hätten gelehrt, daß die Bauverwaltung mit den bewilligten Mitteln sehr frei verfare. Dagegen könne man bezüglich der übrigen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung ruhig vertrauen. Die Vorlage wolle hier nur so zu sagen unsere Ausgaben für den Betrieb in derselben Weise consolidiren, wie wir es früher mit unseren Schulden gemacht hätten.

Reg.-Com. **Hansauer:** Zunächst wolle er dem Abg. Windmüller antworten, daß soviel Versicherungen und noch mehr Agenten für die Versicherung gegen die Folgen des Haftpflichtgesetzes arbeiteten, die Eisenbahndirection sehr entfernt davon sei zu versichern, da es für unsere Bahnverwaltung doch ungleich günstiger sei, das Risiko selbst zu tragen, als zu versichern; wie dies schon bei viel geringeren Betriebsverwaltungen der Fall sein werde. Anders sei es mit der Versicherung gegen Feuergefähr, wo ein bedeutendes Risiko an einem Plage zu übernehmen sei. Hier sei nun der gesammte Torf, die Werkstätte und Alles Gut, das sich auf der Bahn bewege, sei es nun in der Fahrt oder tiege es im Schuppen, völlig versichert, und zwar an premier risque, sodas die Eisenbahn für Alles völlige Deckung erhalte bis zum Betrag des Versicherungscapitals für das einzelne Objekt — also unter Ausschluß concurrirender Selbstversicherung und zwar inhalts der Police für die ihr aus dem Betriebs-Reglement erwachsenden Verbindlichkeiten.

Was sodann die Frage anbelange, ob 8 Procent der Einnahmen genügend sein würden, so habe eine Zusammenstellung der Bedürfnisse anderer deutscher Bahnen pro 1873 einen Durchschnitt von circa 8 Procent ergeben. Die Eisenbahnverwaltung habe 10 Procent gefordert, weil sie geglaubt habe, der Bedarf werde größer sein, weil man mit Einrichtung eines Reservefonds hier so lange gewartet habe. Man dürfe hoffen, auch mit 8 Procent auszukommen, namentlich auch deshalb, weil wir keine bedeutenden Bauwerke zu unterhalten hätten, und weil die Gegenleistung für die Unterhaltung der Weserbrücke in anderer Weise prästirt werde. Dem Abg. Hoyer gegenüber bemerke er, daß die Lage unserer Bahnen zu Preußen und zum Reich durch die Vorlage durchaus keine Aenderung erfahren werde. Wenn derselbe Abgeordnete ausgeführt habe, es könne auf den ersten Blick scheinen, als handle es sich hier um einen Reservefonds, in der That aber nur um einen Betriebsfonds, so bemerke er, daß in der Bezeichnung überhaupt noch keine Klarheit herrsche; man habe Verschiedenes vorgeschlagen, auch sogar den Namen Erneuerungsetcaeterafonds. Wie der Berichterstatter schon vorgetragen habe, seien drei Gruppen von Ausgaben zu beordnen, oder wie der Abg. Russell sich sehr zutreffend ausgedrückt habe, diese Ausgaben seien zu consolidiren, Ausgaben zur Erneuerung und Ersableistung, solche für mehr oder weniger unvorhergesehene Zufälle, solche zur Ergänzung und Erweiterung der bestehenden Anlagen. Deckungsmittel für von vornherein in's Auge gefasste spätere Schäden und Ergänzungen könne man sehr wohl Reserven, den Fonds somit Erneuerungsfonds und Reservefonds nennen. Doch möchte es wohl noch klarer sein, wenn man bloß Erneuerungsfonds sage. Daß die Mittel, die bewilligt werden sollten, eine Reserve seien, liege schon darin, daß man überhaupt einen Fonds bilde, von dem man wisse, daß er nicht sofort zur Verwendung kommen sollte, also zur Reserve

diene. Wenn der Abg. Ahlhorn Mißtrauen gegen die Bauverwaltung äußere, weil diese keine speciellen Voranschläge eingereicht habe, so bemerke er, daß es nirgends, wo große Mittel zu Anlagen wie eine Eisenbahn ausgeworfen würden, vorkomme oder auch nur ausführbar sei, daß man sich durch specielle Voranschläge an einzelne Positionen binde. Betreffs der Hochbauten werde man jetzt für 3 Jahre im Voraus berechnen müssen, welche Aenderungen nöthig sein würden, damit man nicht in die Lage komme, wenn man gegen Ende der Finanzperiode einen Wartesaal erweitern wolle, den Landtag zusammenzurufen. Das werde nur die Folge haben, daß man in dem Voranschlage eine möglichst hohe Summe für Hochbauten greifen werde. Was die Ziegelei in Hosüne und das Directionsgebäude betreffe, so habe man diese aus den Baumitteln hergestellt. Welche Mittel hätte man aber auch sonst nehmen sollen, da keine besonderen Positionen für Hochbauten ausgesetzt gewesen seien? Uebrigens hätte der Landtag die Bauverwaltung in der Verwendung ihrer Mittel mehr beschränken wollen, so hätte er ja den Versuch der Durchführbarkeit eines solchen Verfahrens machen können.

Abg. **Ahlhorn**: Auf die Bemerkung des Regierungskommissairs wegen der nothwendig werdenden Bewilligung für Hochbauten, entgegne er, daß es nicht nothwendig sein werde, den Landtag wegen einer geringen baulichen Aenderung wie Erweiterung eines Wartesaals zu befragen, da die Eisenbahn genügende Mittel in Händen habe und ihr eine sehr weite Ueberrechnungsbefugniß immer concedirt sei. Wenn der Regierungskommissair sage, in andern Staaten würden keine speciellen Kostenanschläge verlangt, so wisse er das nicht, da er nicht in andern Staaten gedient habe. In unserem Staate sei es doch bei andern Behörden der Fall. Weshalb denn nicht auch bei der Eisenbahn. Aehnliche Bauten wie den der Ziegelei zu Hosüne wolle er wenigstens verhindern. Jetzt werde man hinterher noch ausgelacht. Er werde jetzt immer specielle Kostenanschläge verlangen und sonst keinen Grotten bewilligen.

Reg.-Com. **Hamsauer**: Von Auslachen sei hier selbstverständlich keine Rede. Allerdings habe man Mittel und Ueberrechnungsbefugniß, aber keine einzige Position für Hochbauten. Dies werde schon dadurch bewiesen, daß durch die Ausschließung der Hochbauten von dem Erneuerungsfonds eine neue Position 45a. zum Voranschlage wegen des Bahnhofes Hude nöthig geworden sei.

Abg. **Hoyer**: Er könne dem Abg. Ahlhorn nur Recht geben, wenn er specielle Anschläge verlange. So hätte man auch für die Bahn Brake-Nordenhamm und für die Hafenanlage Nordenhamm in Bausch und Bogen bewilligen müssen, während doch separate Vorlagen gewiß gerechtfertigt gewesen wären. Wegen der Befürchtung, die der Abg. Windmüller geäußert habe, sei er durch den Regierungskommissair völlig beruhigt. Doch wolle er darauf aufmerk-

sam machen, daß, wie man auf der Tour des Landtags nach Brake bemerkt habe, dort in den Hafenanlagen und Umgebung ein solches Durcheinander von allen möglichen Gegenständen herrsche, daß dort eine dringende Feuergefahr vorzuliegen scheine. Dann wolle er sich noch die Anfrage an den Regierungskommissair erlauben, ob Aussicht vorhanden sei, daß der hiesige, als Bahnhof dienende Bretterkasten, der schon weithin eine traurige Berühmtheit erlangt habe, bald durch ein anständiges Gebäude ersetzt werde. Man habe im Laufe der Zeit allerdings schon manchen hübschen Bahnhofspan gesehen, es sei aber jetzt doch auch einmal Zeit, einen derselben zu realisiren. Die Belehrung des Regierungskommissairs über den Namen des in Rede stehenden Fonds nehme er dankend entgegen; er stimme demselben völlig bei, bemerke nur noch, daß er das Wort Reserve habe betonen wollen, welches ihm nicht zutreffend erscheine, wo es sich um laufende Ausgaben handle.

Abg. **Muffel**: Zu seinem größten Erstaunen vernehme er von dem Abg. Hoyer, daß der Landtag bereits eine Summe für eine Hafenanlage in Nordenhamm bewilligt habe. Das sei ihm ganz neu gewesen. Wenn die Staatsregierung in Nordenhamm ein Loch zur Gewinnung der Erde für den Eisenbahndamm hätte machen lassen, was sich demnächst vielleicht zu einer Hafenanlage benutzen lassen werde, könne das später vielleicht noch einmal ganz angenehm sein. Daß der Landtag Mittel dazu bewilligt habe, sei doch nicht richtig. Er für seine Person sei sodann der Eisenbahndirection dankbar, daß sie mit Neubauten von Bahnhöfen allmählig vorgehe. Er wünsche bescheidene Bauten. Der jetzige Bahnhof in Oldenburg erscheine ihm zweckmäßiger als ein großer Eisenbahnhof, der viel Geld koste. Außerdem, was Preußen gezahlt habe, seien schon 70000 M für Bauten aufgewandt. Mit dem Bahnhofbau habe es noch keine Eile, und wenn derselbe demnächst gebaut werde, wünsche er, daß es ein einfacher zweckmäßiger Bau werde.

Reg.-Com. **Hamsauer**: Bezüglich Nordenhamm könne er nur bestätigen, was der Vorredner bemerkt habe, daß der Landtag noch keine Mittel für eine Hafenanlage bewilligt habe. Wenn die Staatsregierung die Absicht einer solchen Hafenanlage habe, werde sie damit schon an den Landtag herantreten. Wenn der Abg. Hoyer von einer Feuergefahr in Brake gesprochen habe, bemerke er, daß die von demselben beobachtete Unordnung jedenfalls nicht auf dem Bahnhöfe bemerkt sein könne. Ein neues Stationsgebäude für Oldenburg werde allerdings jetzt nöthig. Der Landtag werde eine betr. Position in der Vorlage wegen Nachbewilligung an Baumitteln vorfinden.

Der **Präsident**: Nachdem der Regierungskommissair den Antrag der Staatsregierung habe fallen lassen, sei der Antrag 1 des Ausschusses erledigt und nur noch über den Antrag 2 abzustimmen.

Der Antrag 2 des Ausschusses wird angenommen.

Der Präsident läßt sodann eine kurze Pause eintreten, damit die Abgeordneten Gelegenheit haben, sich über die auf der Tagesordnung stehenden Wahlen zu berathen, und eröffnet nach einigen Minuten die Sitzung wieder.

VI. Wahl eines Mitgliedes und eines Stellvertreters für die verstärkte Ober-Ersatz-Commission im Herzogthum. — Anl. 17.

Auf den Vorschlag des Abg. Huchting beschließt der Landtag einstimmig, daß die Wahl durch Acclamation vorzunehmen sei, und werden auf dessen weiteren Vorschlag als Mitglied der Proprietair von der Lippe zu Osterburg und als dessen Stellvertreter der Proprietair Abels daselbst gewählt.

VII. Neuwahl eines zweiten und dritten Ersazrichters für den Staatsgerichtshof.

Der **Präsident**: In dem betreffenden Schreiben der Staatsregierung scheine ein Irrthum in sofern zu herrschen, als nicht zwei, sondern drei Ersazrichter für den Staatsgerichtshof zu wählen seien. Aus dem Staatshandbuch pro 1875 ergebe sich, daß nach dem Tode des Obergerichtsdirectors Dannenberg kein Ersazrichter mehr vorhanden sei. Er schlage vor, sofort 3 Ersazrichter zu wählen in dem Sinne, daß, falls die Angaben im Staatshandbuche unrichtig und in der That nur zwei der vom Landtage zu besetzenden Ersazrichterstellen vacant wären, dann der in dritter Reihe Gewählte wegfallen würde.

Der Landtag stimmt diesem Vorschlage zu und beschließt ferner ohne Widerspruch, auch diese Wahlen durch Acclamation vorzunehmen.

Auf den Vorschlag des Abg. Russell werden sodann die Herren Obergerichtsdirector Leng zu Eutin, Oberappellationsrath Tappenbeck zu Oldenburg und event. Oberappellationsrath Hullmann daselbst als Ersazrichter gewählt.

VIII. Begründung der Interpellation des Abg. Drost, betr. den Weiterbau der Eisenbahn der Stadt Jever in der Richtung nach der Stadt Norden.

Abg. **Drost**: Durch die Art und Weise, wie die Staatsregierung den Bahnhof zu Jever angelegt habe, habe dieselbe gesagt, daß die demnächstige Weiterführung dieser Bahn in Aussicht genommen werde. In Jever und Jeverland frage man auch nicht mehr, ob die Bahn weiter gebaut werden solle, sondern nur, wann es geschehe. Der Bahnhof Jever sei von der Landesgrenze nur eine unbedeutende Strecke entfernt; im umgekehrten Maasse hätten vielleicht die Verhältnisse im Nachbarstaate Schwierigkeiten bereitet. Man hätte nun gehört, daß der Nachbarstaat Bau und Be-

trieb der Bahn nicht in die Hand nehmen wolle, und ferner, daß sich das Project der Bildung einer Actiengesellschaft zum Zweck des Weiterbaus zerschlagen habe. Der Amtsvorstand in Jever habe seiner Zeit ein Schreiben aus den Theilen Ostfrieslands, in welchen der Weiterbau der Bahn sehnlichst gewünscht werde, erhalten, in dem man sich erboten habe, eine Zinsgarantie zu 3% für einige 100,000 M. zu übernehmen, wenn man sich in Oldenburg entschlief, die Bahn zu unternehmen. Der Amtsvorstand habe sich nicht für competent gehalten; der Nutzen der Bahn für Jeverland sei sonnenklar und habe man dies auszusprechen nicht für nöthig gehalten. Magistrat und Stadtrath hätten aber in der Sache ein öffentliches Wort gesprochen, das dahin gelautet habe, daß ein Nutzen der Bahn nach Jever bis jetzt feststehe und derselbe durch den Weiterbau nur gehoben werden könne. Es frage sich nun: welche Bedeutung werde die Weiterführung der Bahn für das Herzogthum und namentlich für die Casse der Eisenbahn haben? Da scheine es denn doch, als wenn man der Bahn nur ein günstiges Prognosticon stellen könne. Ein bedeutendes, sehr bevölkertes Gebiet werde dem Verkehr erschlossen werden, das an allerlei Producten reich sei; die Stadt Norden, die den Endpunkt der neuen Bahn bilden werde, sei zwar nicht groß, aber es sei dort großer Gewerbsfleiß, reger Handelsverkehr, ein ausgedehntes Fabrikwesen. Die Producte der Stadt und des Landes würden jetzt meistens zu Schiff abgeführt, nach Jever gelange nur ein kleiner Theil; werde die Bahn gebaut, werde alles nach Jever gelangen. Die Production des Landes werde sich dann schnell heben; jetzt seien die Preise dort noch niedriger als in Jever. Auch ein lebhafter Personenverkehr nach Oldenburg sei zu erwarten. Endlich würden die Tausende von Badegästen, welche im Sommer die vor Norden liegende Insel Norderney besuchten, ihren Weg über Jever, Norden nehmen; der Verkehr auf dieser Insel sei noch im Steigen, Norderney werde sogar bald nicht mehr ausreichen, Borkum und auch Juist kämen lebhaft in Aufnahme. Der Bau der Bahn werde dem Dampfschiffverkehr nach diesen Inseln den Todesstoß geben. Endlich werde so der Schwesterstadt Norden's, Emden, der Wunsch erfüllt, Endpunkt der Westbahn zu bleiben. Baue man die Bahn nicht, so werde die Stadt Norden gezwungen werden, sich an Emden anzuschließen und bald in der Lage sein, daß es der widerstrebenden Schwesterstadt das eiserne Band anlegen zu müssen. Dann werde das schöne Wort, das mit der Anlage des Bahnhofs Jever ausgesprochen worden, erst in ferner Zukunft ein Echo finden.

Auf Anfrage seitens des Präsidenten erklärt sich der Regierungskommissair Wesche bereit, die Interpellation sofort zu beantworten.

Derselbe verliest sodann die nachstehende Beantwortung.



„Die Staatsregierung verkennt nicht die Bedeutung einer Eisenbahn von Jever nach Norden für den Verkehr auf den Oldenburgischen Bahnen, dieselbe hat aber dennoch nicht geglaubt auf den Vorschlag, jene Bahn als Oldenburgische Staatsbahn auszubauen, eintreten zu sollen.

Die Staatsregierung erachtet es nur dann für angezeigt, das Bahnnetz über die Grenzen des Staates hinauszuführen:

1. wenn das Zustandekommen der eigenen Bahnen dadurch bedingt ist, wie das bei der Oldenburg-Bremer und Oldenburg-Leerer Bahn der Fall war;
2. wenn es sich darum handelt, unmittelbare Anschlüsse an fremde größere Bahngebiete zu erreichen, um die Selbstständigkeit eines ausgedehnteren Betriebes zu sichern, und war dies das wesentlichste Motiv für den Bau der Bahn von Jhrhove nach Neuschanz, sowie von Duakenbrück nach Osnabrück, und
3. wenn die Ausdehnung des Bahnnetzes auf fremde Staatsgebiete eine Minderung des Risicos verheißt, welches bei den Verkehrsverhältnissen auf Bahnen im eigenen Lande voraussichtlich für längere Zeit übernommen werden muß. Die Erwartung, daß die Strecke Duakenbrück-Osnabrück in fraglicher Beziehung ausgleichend wirken werde, bestimmte mit den Ausbau zu übernehmen.

Keiner dieser Gründe spricht, nach Ansicht der Staatsregierung, für einen Anschluß an die Localbahn Jever-Norden und allein die Aussicht, die Oldenburgischen Bahnen rentabler zu machen, ließ es der Staatsregierung nicht gerechtfertigt erscheinen, für ein wesentlich finanzielles Unternehmen das Land mit neuen erheblichen Schulden zu belasten.

Rücksichtlich der finanziellen Tragweite des Unternehmens bemerkt die Staatsregierung, daß die Bau- und Ausrüstungskosten der 45,5 Kilometer langen Bahn von Jever nach Norden, unter den Voraussetzungen, daß die Gemeinden den Grunderwerb für die Anschlagssummen übernehmen und daß die Bahn nach den Vereinsnormen als normalspurige Secundär-Bahn gebaut wird, zu 5,636,600 *M.* veranschlagt sind.

Für ein Anlage-Capital bis 4,500,000 *M.* haben Ostfriesische Gemeinden eine Zinsgarantie von 3% übernommen und würden für das Herzogthum 5,636,600 *M.* anzuleihen sein, was zu 4% nur erheblich unter pari zu ermöglichen sein würde.

Schließlich hebt die Staatsregierung noch hervor, daß dieselbe zur Förderung des Unternehmens, falls dasselbe im Uebrigen gesichert sein sollte, sich bereit erklärt hat, dem geehrten Landtage wegen Bewilligung von 180,000 *M.* für die Strecke von 3 Kilometern auf Oldenburgischem Gebiete eine Vorlage zu machen und demnächst auf Verhandlungen über die Uebernahme des Betriebes auf der ganzen Bahn einzutreten.

Daß übrigens die Ostfriesische Küstenbahn, wenn auch zur Zeit die Verhältnisse für neue Unternehmungen nicht günstig sind, doch auch ohne Zutreten der Oldenburgischen Regierung zu Stande kommen wird, da dieselbe für das Reich von Bedeutung und für die Königlich Preussische Regierung zur Hebung der wirtschaftlichen Interessen der Provinz Ostfriesland und im Hinblick auf die Bahn von Wilhelmshaven nach Oldenburg von Wichtigkeit ist, scheint der Staatsregierung nicht zweifelhaft zu sein.“

Da Niemand zur weiteren Verfolgung des Gegenstandes durch besonderen Antrag das Wort verlangt, ist die Interpellation erledigt.

Damit ist auch die Tagesordnung für die heutige öffentliche Sitzung erledigt.

Der Präsident erbittet sich etwaige Anträge zur zweiten Lesung des Gesetzentwurfs für das Fürstenthum Lübeck, betr. den Betrieb der Dampfkessel — Anl. 78 —, bis Freitag, den 10. d. M.

Die nächste Sitzung wird auf Dienstag, den 7. d. M., Morgens 10 Uhr, anberaumt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Verwaltungsausschusses zur zweiten Lesung eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. die Schulpflichtigkeit taubstummer Kinder. — Anlage 18.
2. Desgl. zur zweiten Lesung des Entwurfs einer Hebammenordnung für das Fürstenthum Lübeck. — Anlage 61.
3. Desgl. des Justizauschusses zur zweiten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes für das Herzogthum Oldenburg, betr. feuerpolizeiliche Vorschriften. — Anl. 64.
4. Bericht des Finanzausschusses zur zweiten Lesung des Gesetzentwurfs, betr. Abänderung des Gesetzes vom 16. Juli 1861 in Betreff der Insel Wangerooge. — Anl. 42.
5. Bericht des Verwaltungsausschusses über den Gesetzesentwurf für das Fürstenthum Lübeck, betr. Aenderung einiger auf die Grundsteuer bezüglichen Bestimmungen. — Anl. 71.
6. Mündlicher Bericht des Petitionsauschusses über die Petition des Ziegeleibesizers Mahlfiedt zu Oldenburg und Genossen, betr. Ermäßigung der Brandcassenbeiträge für Ziegeleien.
7. Mündlicher Bericht des Petitionsauschusses über
 1. die Petition des Vorstandes der altkatholischen Gemeinschaft zu Oberstein, betr. die Rechte der altkatholischen Gemeinschaft zu Oberstein an dem kirchlichen Vermögen,

2. die Petition des katholischen Kirchenvorstandes und Kirchenausschusses zu Neunkirchen und die Beitrittserklärung hiezu seitens der katholischen Kirchenvorstände und Kirchenausschüsse zu Birkenfeld, Bleiderdingen, Wosfersweiler, Bundenbach und Kirnsulzbach

um Zurückweisung der Petition der „Altkatholiken“ aus Oberstein, resp. der darauf bezüglichen Vorlage des Provinzialraths, betr. ein

neues Gesetz zu Gunsten der Altkatholiken nach dem Muster von Preußen und Baden für das Fürstenthum Birkenfeld.

Schluß der öffentlichen Sitzung Nachmittags 1 $\frac{1}{4}$ Uhr;
Es folgt eine geheime Sitzung.

Der Berichterstatter:

Schmann.

