

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Verhandlungen des ... Allgemeinen Landtags des Großherzogtums Oldenburg

Staat Oldenburg

Oldenburg, [O.], Landtag 7.1854 - 29.1904

15. Sitzung, 14.12.1875

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

Bericht

über

die Verhandlungen

des

XVIII. Landtags des Großherzogthums Oldenburg.

Fünfzehnte Sitzung.

Oldenburg, den 14. December 1875, Vormittags 10 Uhr.

Tagesordnung: Fortsetzung der Berathung des Berichts des Finanzausschusses, betr. den Voranschlag der Ausgaben des Herzogthums für 1876/78. Von S. 30 an mit Aussetzung der §§. 36—42 und 47—52. — Anlage 59.

Vorsitzender: Präsident Graepel.

Am Ministertische die Herren Regierungs-Commissaire Obercammerath Rüder, Regierungsrath von Buttke, Ministerialrath Besche, später Geh. Oberregierungsrath Steche.

Der Schriftführer Hayen verliest das Protokoll, welches genehmigt wird.

Der Präsident theilt mit, es seien folgende Petitionen eingegangen:

1. Petition des Amtraths zu Zeven, betr. Aufhebung des Beggeldes auf den Staatswegen. — Gelangt an den Finanzausschuß.
2. Petition von Eingeseffenen der Colonie Neuscharrel, Amts Friesoythe (Bezirksvorsteher H. Hagens und Genossen), betr. Erhebung der Colonie zu einer selbständigen politischen Gemeinde. — Gelangt an den Petitionsausschuß.

Es wird sodann in die Tagesordnung eingetreten.

Fortsetzung der Berathung des Berichts des Finanzausschusses, betr. den Voranschlag der Ausgaben des Herzogthums für 1876/78. Von S. 30 an mit Aussetzung der §§. 36—42 und 47 bis 52.

Zu S. 30. Zuschuß zur Canalbaucaffe.

Der Antrag 32 des Finanzausschusses lautet:

der Landtag wolle für den Ausbau des Friesoyther Canals 70105,2 *M.*, des Hunte-Emis-Canals 149651,2 *M.*, des Bollinger Verbindungscanals 3799,3 *M.*, des Barfelder Verbindungscanals

38707,8 *M.*, des Nordloher Canalweges 3746,8 *M.* und zum Bau eines Dampfbaggers 18,000 *M.* für 1876/78, im Ganzen also 136375 *M.* für 1876, 104000 *M.* für 1877 und 43635 *M.* für 1878 unter der Bedingung bewilligen, daß die angegebenen Summen thatsächlich auf den Ausbau der hier aufgeführten Canäle, des Canalweges und des Dampfbaggers verwandt werden. Sollten einzelne Canäle billiger hergestellt werden können, wie hier angenommen, so ist Großherzogliche Staatsregierung ermächtigt, die übrig bleibenden Beträge auf den Ausbau der anderen im Antrage aufgeführten Canäle mit zu verwenden.

Reg.-Com. **Rüder:** Die Vorlage der Staatsregierung befaße so bedeutende Summen, daß es gerechtfertigt erscheine, noch eine umfassendere mündliche Motivirung einzutreten zu lassen. Er knüpfte an eine Bemerkung im Berichte des Ausschusses an, wo derselbe sage, daß es vortheilhaft sein dürfte, die Abtorfung der Canallinien an passenden Stellen in Entreprise an Unternehmer zu geben. Dieses Princip sei von der Staatsregierung längst eingehalten. In der laufenden Finanzperiode habe die Regierung mit einer Gesellschaft über die Abtorfung einer Strecke von 18,000 Fuß, 16000 Fuß vom Beginne des Canals an der Kette entfernt, abgeschlossen, welche Strecke in den kommenden beiden Finanzperioden contractmäßig fertig gestellt werden solle. Diele Gesellschaft habe zum Zwecke der Abtorfung bereits sehr be-

deutende Mittel aufgewandt. Dieselbe habe die Abtorseung des demnächstigen Canals und des Bebauungsstreifens in der vollen Breite so zu betreiben, daß sie fertig sei, wenn die Staatsregierung mit dem Ausbau des Canales nachfolge. Mit erheblichen Kosten habe die Gesellschaft an Ort und Stelle eine Ziegelei eingerichtet, in welcher der an der Oberfläche befindliche schlechte, nicht marktfähige Torf verwandt werde; so gelinge es, daß man die auf die Wegschaffung des leichten Torfs verwandte Arbeit bezahlt erhalte, vielleicht noch sogar einen kleinen Gewinn aus dieser Arbeit ziehe, während man den besseren Torf, der nach Oldenburg auf den Markt gelange, freilege. Man müsse dieser Gesellschaft, deren Wirken durchaus im Sinne des Ausschusses sei, das beste Gedeihen wünschen. An der andern Seite des Hunte-Ems-Canals, wo derselbe bis zur Soeste schiffbar fertig gestellt sei, habe man eine andere Gesellschaft eine Strecke von 52,000 Fuß zur Abtorseung in Angriff nehmen lassen. Die wesentlichste Schwierigkeit bei der Abtorseung bestehe darin, daß man den schlechten oben liegenden Torf ohne Kosten beseitige. Diese zweite Gesellschaft nun arbeite mit dem allgemein bekannt gewordenen sogenannten Torfschiff, dessen Maschine auch den leichten oberen Torf so verarbeite, daß er transportfähig werde, so daß es möglich werde, die Arbeitskosten herauszuholen. Wenn diese Gesellschaft nicht in dem Maße gedeihe, wie man hoffen sollte, so liege es daran, daß dieselbe ganz enorme Anschaffungskosten gehabt habe. Ob diese Gesellschaft derartig vom Fleck arbeiten werde, daß die Regierung mit dem Ausbau des Canals demnächst nicht gehindert werde, müsse die Zeit lehren. Die Regierung habe die Absicht gehabt, den Bollinger Canal, der die weitere Verbindung des Hunte-Ems-Canals mit dem s. g. Genspesschafts-Canal im Westmoore anbahnen solle, in der nächsten Periode fertig zu stellen. Dadurch, daß der Finanzausschuß einen Abstrich von 5000 M. Enteignungskosten gemacht habe, sei die Staatsregierung gezwungen, auf die Abtorseung der Strecke dieses Canals bis zur Sagter Ems durch einen Unternehmer für diese Finanzperiode zu verzichten. Wo es, wie hier, darauf ankomme, daß man mit dem Canalbau der Abtorseung unmittelbar folgen könne, sei es nicht angebracht, dieselbe einer Gesellschaft zu überlassen. Die Erfahrungen, die man mit der einen Gesellschaft gemacht habe, daß sie in eine solche Lage gerathen, in der sie nicht zu leisten vermöge, was sie sich vorgenommen gehabt, hätten die Regierung vorsichtig machen müssen. Für solche Strecken, in denen während der Finanzperiode der Canal selbst fertig gestellt werden sollte, erscheine es also nicht angebracht, daß man die Abtorseung Privaten überlasse, während man im Uebrigen mit dem Ausschusse anerkennen müsse, daß dies ein höchst zweckmäßiges Verfahren sei, dessen Befolgung die Staatsregierung auch für spätere Fälle im Auge behalten werde.

Die Hauptschwierigkeit für die Colonisation bestehe darin, daß man dem Colonisten Gelegenheit biete, den schlechten

Torf in einer Weise wegzuschaffen, bei der die darauf verwandte Arbeit sich bezahlt mache, so daß er den guten marktfähigen Torf freilege, etwa wie einen Wald, in welchem man nach Belieben Holz fällen und daraus Geld lösen könne. Nur der gute Torf gewähre einen Ertrag, von dem nach Abzug der Arbeitskosten ein Ueberschuß bleibe. Wie schon bemerkt, diene in Mosle's Höhe die Ziegelei dem Zwecke, den schlechten Torf zu verwerthen. Es komme darauf an, auch anderwärts Gelegenheit zur Verwendung dieses Torfs zu schaffen. In Holland sei es deshalb durchaus die Regel, daß die Fabriken den Canalbauten folgten. Dies habe dann den weitern Vorzug, daß erhebliche Capitalien der Gegend zugeführt würden. Die mit Abtorseung und Fabrikbetrieb thätigen Gesellschaften in unseren Mörden hätten durch die recht bedeutenden Capitalien, die sie in dieselben geführt, schon wesentlich dazu beigetragen, dem kleinen Manne die Existenzfähigkeit zu sichern und so allmählich tüchtige Colonisten heranzuziehen. Derartigen Unternehmungen entgegenzukommen, sei entschieden die Pflicht der Staatsregierung. Das Eisenhüttenwerk und das neue Stahlwerk zu Augustfehn seien Institute, die ein solches Entgegenkommen durch Fortführung des Augustfehn-Canals durchaus verdienten. Das Vorhandensein derartiger Unternehmungen müsse die Existenz der Colonisation sichern, denn wenn der Colonist nicht bei ihnen Münze für seine Waare finde, könne er nicht leben. Komme man also auf diese Weise dem Hüttenwerk und dem Stahlwerk entgegen, so heiße das nicht, die Fabriken, sondern die Colonisation unterstützen. Man müsse es demnach sehr beklagen, wenn der Ausschuss die betreffenden Positionen des Voranschlages beschränken und jede Einzelbewilligung an den bestimmten Canal binden wolle. Der Landtag möge lieber, wie es seitens des letzten Landtages geschehen, die gesammten Beträge für die Canalbauten als eine Position und zwar als Zuschuß zur Canalbaucaisse bewilligen. Dies Verfahren gebe der Staatsregierung freie Hand, günstigen Verhältnissen jeder Zeit Rechnung zu tragen. Dies sei namentlich geschehen, als man erkannt habe, daß man den Friesoyther Canal mit den erhaltenen Summen nicht werde fertig stellen können. Andererseits sei das dringende Interesse hervorgetreten, den Hunte-Ems-Canal bis an das Arbeitsgebiet der sogenannten englischen Gesellschaft, wolle man deren Wirken möglich machen, fertig zu stellen. Um dies zu erreichen, habe man von den Mitteln, die man der Canalbaucaisse für den Friesoyther Canal bewilligt, soweit solche noch nicht verwendet gewesen, auf den Hunte-Ems-Canal übertragen. Diese Abweichung sei im Interesse der Canalisirung und der Colonisation dringend wünschenswerth gewesen. Man solle die Staatsregierung nicht binden, die für einzelne Positionen bewilligten Mittel nur für diese zu verwenden, sondern man solle ihr in der Verfügung über die bewilligten Mittel mehr freie Hand lassen.

Er betone, daß es ein unglücklicher Beschluß sein werde, wenn man durch den Abstrich, den der Ausschuß wolle, die Fertigstellung des Augustfehner Canals unmöglich mache. Die Regierung fordere hier 18000 *M.* für die Fertigstellung des Canals und 5000 *M.* für die Instandhaltung der bereits vollendeten Strecke und für die Beseitigung einer provisorischen Schleuse. Dieser Canal sei von der größten Bedeutung für den Torfverkehr unserer Eisenbahn. Ein kürzlich für die Staatsgutscapitalienkasse mit der Actiengesellschaft zu Augustfehn geschlossener Vertrag biete erhebliche Vortheile. Man solle diese Verhältnisse noch einmal prüfen, ehe man über die von der Regierung geforderten 23000 *M.* beschliesse. Er schlage vor, daß diese Position nochmals zur Berathung an den Ausschuß gelange. Der Finanzausschuß arbeite mit der Tendenz, die von der Staatsregierung in Aussicht genommene Steuererhöhung von zwei Monaten Einkommensteuer in Wegfall zu bringen. Es sei dadurch der Regierung an die Hand gegeben, nicht unbedingt an den zuerst geforderten Summen festzuhalten und habe dieselbe überlegt, wo ohne Schaden gestrichen werden könne. In gemeinschaftlicher Berathung hätten sich dann der Ausschuß und er, Redner, als Regierungskommissair über gewisse Summen geeinigt, hinterher habe der Ausschuß dann noch beschlossen, die Summen für den Augustfehner Canal und noch weitere 13,600 *M.* zu streichen. Anscheinend um eine gewisse runde Summe in Abstrich zu bringen, habe man an allen Positionen ein Gewisses gekürzt und daraus seien die im Ausschußantrag aufgeführten Summen entstanden; anders ließen sich wenigstens diese eigenthümlichen Summen, z. B. für den Bollinger Canal 3799,3 *M.*, nicht erklären. Der Landtag möge den Voranschlag doch nicht in dieser Weise kritisiren. Wenn der Canalbauverwaltung bezüglich ihrer Voranschläge ein Vorwurf gemacht werden könne, so sei es höchstens der, daß dieselben oft zu niedrig seien, so daß man hinterher mit den geforderten Summen nicht auskomme. Das sei jedenfalls nicht so schlimm als wenn man zu weit greife. Wenn die geforderte Gesamtsumme dem Landtage für die laufende Finanzperiode zu hoch erscheine, so könne dies allenfalls von gewissen Standpunkten aus gerechtfertigt sein. Man habe 325,000 Fuß Canal zu schaffen. Es könne nun Streit darüber sein, ob man diese etwas langsamer oder schneller fertig stellen wolle. Es sei aber verkehrt, an den einzelnen Positionen minutiös zu mangeln und zu beschränken. Freilich sage der Ausschuß, etwaige Ersparnisse dürften auf andere Positionen verrechnet werden. Wenige von den Unternehmungen, welche im Werk seien, seien aber der Art, daß ihre Fertigstellung schon für diese Periode in Aussicht ständen; dort könne also von Ersparnissen gar keine Rede sein. Bei dem Friesoyther Canal, der fertig gestellt werden solle, habe man nach einem ersten Abstrich von 20,500 *M.*, noch weitere 1496 $\frac{2}{3}$ *M.* abgesetzt. Daß bei Anschaffung des Dampfbaggers gespart werden könne, sei

ebenfalls nicht zu erwarten; die verlangten 18,000 *M.* sei der niedrigste Preis, welcher von den drei Instituten an die man sich gewandt, gefordert worden sei. Er bitte zunächst, man solle 13,600 *M.* mehr bewilligen als der Ausschuß wolle; sodann solle man nicht der Canalbaudirection in Betreff der Verwendung der bewilligten Summen die Hände binden, sondern derselben eine freiere Bewegung belassen; man solle die geforderten Beträge der Canalbaukasse in einer Summe zur Verfügung stellen, nur mit der Beschränkung, daß die einzelnen Zwecke angegeben würden, für welche dieselben zu verwenden seien, so daß der Regierung die Möglichkeit, neue Unternehmungen mit den bewilligten Mitteln in Angriff zu nehmen, benommen werde. Er stelle deshalb folgende Anträge:

1. Abänderungsantrag zum Antrage 32 des Finanzausschusses:

der Landtag wolle für den Ausbau 1. des Friesoyther Canals 74,000 *M.*, 2. des Hunte-Ems-Canals 157,000 *M.*, 3. des Bollinger Verbindungs-Canals 4000 *M.*, 4. des Barfelder Verbindungs-Canals 40,000 *M.*, 5. des Nordlochner Canals 4000 *M.* und 6. für Anschaffung eines Dampfbaggers 1800 *M.* im Ganzen also 297,600 *M.*, und zwar für

1876 —	149,375 <i>M.</i>
1877 —	198,000 <i>M.</i>
1878 —	45,225 <i>M.</i>

als Zuschuß der Landeskasse für die Canalbaukasse bewilligen.

Sollten für einzelne der vorbezeichneten Verwendungszwecke die vorbezeichneten Mittel nicht voll erforderlich sein oder sich deren vollständiger Verwendung Hindernisse entgegenstellen, so ist die Großh. Staatsregierung befugt, die übrig bleibenden Beträge auf die Durchführung der andern im Antrage aufgeführten Verwendungszwecke mit zu verwenden.

N^o 32 a.

Der Landtag wolle die Beschlussfassung über den Augustfehner Canal bis zur Fertigstellung des Etats der Staatsgutscapitalienkasse des Herzogthums Oldenburg aussetzen.

Der **Präsident**: Da der Antrag gestellt sei, die eine Position an den Ausschuß zurückzuweisen, denn so fasse er den letzten Antrag auf, habe er nach der Geschäftsordnung zunächst einem Redner für und einem gegen diesen Antrag das Wort zu ertheilen.

Abg. **Borgmann** für den Antrag: Es scheine ihm durchaus im Interesse der Sache, wenn die Vorlage betreffs der einen Position im Ausschuß einer nochmaligen Prüfung unterzogen werde. Er werde für diesen Antrag stimmen.

Abg. **Windmüller** gegen den Antrag: Seiner Ansicht nach lasse sich die Sache eben so gut schon jetzt im Plenum erledigen als wenn dieselbe noch vorher an den Ausschuß zurückgelange. Der Augustfehner Canal sei ebenso wichtig

wie irgend ein anderer. Er erwähne nur, daß jährlich 1000 Schiffe auf demselben verkehrt hätten. Für das Hütten- und Stahlwerk in Augustfehn sei der Canal bekanntlich von hoher Bedeutung. Dann käme es, wie bereits im Schreiben der Regierung gesagt, darauf an, den Canal die kurze Strecke, die noch fertig zu stellen sei, auszuführen, um den 7 Colonisten, die bereits dort seien — 11 seien in Aussicht genommen — den Absatz ihres Torfs zu erleichtern, und habe man diesen bereits die Versicherung gegeben, daß der Canal weiter geführt werden solle. Zudem würden die 5600 *M.* zur Unterhaltung für alle Fälle nöthig sein, auch wenn man die Summe für den Ausbau nicht bewilligte. Dem Ausschuss sei das Material über diese Frage genügend bekannt. Eventuell sei er bereit, die etwa erforderliche Auskunft zu geben.

Präsident: Er müsse den Redner unterbrechen, um ihn darauf aufmerksam zu machen, das es sich jetzt nur um die Frage handle, ob die Beschlussfassung über die 23,000 *M.* auszufügen sei oder nicht.

Reg.-Com. **Möder:** Zur thatsächlichen Berichtigung dem Abg. Windmüller gegenüber bemerke er, daß das Material dem Ausschuss noch nicht völlig bekannt sei, da demselben der seitens des Staatsministeriums für die Staatsgutscapitaliencaffe mit dem Hüttenwerk zu Augustfehn verhandelte Vertrag noch nicht zugewiesen sei, weil der Voranschlag der Staatsgutscapitaliencaffe erst abgeschlossen, nachdem die Sache im Ausschuss beraten worden sei. Die Angelegenheit wegen des Verkaufs von Moor an die Gesellschaft sei im Ausschuss noch nicht ausführlich erörtert; jedenfalls seien noch verschiedene neue Momente hinzugekommen. Im übrigen sei er mit den Ausführungen des Abg. Windmüller einverstanden.

Der Antrag No. 32 a des Regierungskommissairs wird sodann angenommen.

Reg.-Com. **Möder:** Die Position des Voranschlags nehme die Staatsregierung zurück. Ueber seinen vorhin gestellten Antrag werde getrennt abzustimmen sein.

Die Anträge des Regierungskommissairs gelangen mit zur Berathung.

Abg. **Windmüller:** Er fahre in seinem unterbrochenen Vortrage fort. Er könne sich mit dem Regierungskommissair nicht ganz einverstanden erklären, und zwar zunächst in sofern nicht, als derselbe meine, es müsse eine Privatgesellschaft eintreten, wo die Staatskraft nicht mehr ausreiche. Allerdings sei auch er der Ansicht, daß die Fabriken den Canälen folgen müßten. Sollten sie das, sei aber ein langsames, stetiges Ausbauen erforderlich. Das Camper Unternehmen gefalle ihm gar nicht. Die Art und Weise, wie diese Gesellschaft die Abtorfung betreibe, werde ganze Strecken ruiniren und die Staatscaffe empfindlich schädigen. Nach seiner Ansicht habe sich bis jetzt auch nur die Handtorffabrikation bewährt. Die Fabrikation durch Maschinen sei an sich freilich nicht zu verworfen, aber bisher liege die Maschinentorffabrikation noch

in den Bindeln. Die Handfabrikation habe sich bewährt und werde sich noch lange bewähren. Er sei einverstanden, daß es wesentlich für den Colonisten sei, den Torf ohne viel Kosten los zu werden. Uebrigens steigere sich die Torffabrikation im Lande sehr und es sei auch ein wahrer Segen, daß der Colonist den unsichern Buchweizenbau aufgebe und sich dem sichern Torfgewinn zuwende. Er kenne jetzt Colonisten, die durch die Torffabrikation eine Einnahme bis zu 700 Thalern hätten. Mit dem Ausschuss sei er im Ganzen einverstanden, daß es richtiger sei, langsam zu bauen. Uebrigens wolle er bei dieser Gelegenheit den Ausschuss darauf aufmerksam machen, daß es wünschenswerth sei, daß den übrigen Landtagsmitgliedern die Begründungen der Regierung etwas früher zugingen oder richtiger im Vorzimmer ausgelegt würden, als bisher, und bitte er, hierfür demnächst Sorge zu tragen. Was sodann den Augustfehner Canal betreffe —

Der **Präsident:** Er mache den Redner darauf aufmerksam, daß die Berathung über den Augustfehner Canal durch Beschluss des Landtages ausgesetzt sei.

Abg. **Windmüller:** Dann könne er sich kurz fassen. Er wolle dem Landtage die Annahme der Ausschussanträge empfehlen, und namentlich bitten, den Schlussatz des Antrages des Regierungskommissairs abzulehnen. Wie im Ausschussbericht gesagt, seien große Summen beim Canalbau für andere Zwecke verwandt, als wozu der Landtag sie bestimmt habe. Das sei nicht in der Ordnung. Muthmaßlich seien diese Gelder bei Kampe verwandt, um der daselbst arbeitenden s. g. englischen Gesellschaft unter die Arme zu greifen. Er halte es für verkehrt, einem Unternehmen, welches sich gleich anfangs als ganz lebensunfähig und viel zu kostspielig herausgestellt habe, durch Staatsmittel aufzuhelfen. Ihm sei bekannt geworden, daß diese s. g. engl. Gesellschaft durch verkehrtes Ausarbeiten des Canals viel mehr Arbeit dem Staat hinterlasse, als wenn nichts geschehen wäre. Die Staatsregierung müsse genau prüfen was erforderlich sei und danach die einzelnen Positionen beantragen. Wenn öfter hinterher andere Summen nothwendig seien als wie die Regierung anfänglich gefordert habe, so komme der Landtag schließlich dahin, daß er den beantragten Summen gar keine Bedeutung mehr beilegte. Man habe dafür das Beispiel des Friesoyther Canals. In dem vorigen Landtage sei die Anlegung desselben von der Staatsregierung als sehr dringend geschildert, und jetzt habe man die für diesen bewilligten Summen für andere Zwecke verwandt. Auf wem man sich schließlich verlassen solle, wenn man den Erklärungen der Sachverständigen kein Gewicht mehr beilegen dürfe?

Abg. **Tanzen:** Der Abg. Windmüller habe schon die Gründe angegeben, die den Ausschuss veranlaßt hätten, zu beantragen, daß die Staatsregierung nur etwaige Ersparnisse bei der einen Position bei einer andern zu verwenden ermächtigt werden solle. Auch im Ausschuss sei zur Sprache gebracht, daß es nicht in der Ordnung gewesen, die vom

Landtage für den Friesoyther Canal bewilligten Mittel für andere Zwecke zu verwenden. Der Ausschuß habe befürchtet, daß die Regierung sich leicht veranlaßt sehen könne, mit den bewilligten Mitteln neue Unternehmungen in Angriff zu nehmen, wodurch dann spätere Landtage würden verpflichtet werden, erhebliche Summen zu bewilligen. Deshalb habe der Ausschuß eine klare Uebersicht über die Verwendung der Gelder schaffen wollen, welche namentlich auch deshalb wünschenswerth sei, weil man bei einer solchen schon im Voraus sich einen Maßstab für spätere Bedürfnisse schaffen könne. Man habe im Ausschuß geglaubt, daß ein gewisser Zwang der Regierung gegenüber nothwendig sei. Seit der letzten Finanzperiode habe die Canalisation der Mööde viel von sich reden machen. Wenn der Ausschuß nun aber auch anerkenne, daß in dieser Beziehung viel geschehen sei, und daß große Opfer für diesen Zwecke unumgänglich seien, so hätten doch zwei Gründe gegen den übertrieben schnellen Ausbau gesprochen. Einerseits treibe die starke Engagirung der Arbeitskräfte die Löhne der Arbeiter in die Höhe, andererseits werde eine Ueberproduction von Torf auf die Preise desselben ungünstig wirken. Der Ausschuß habe namentlich das Bestreben gehabt, daß nicht zu Gunsten einer Anlage, von der es noch zweifelhaft sei, wenn sie werde productiv werden, ja von der es zweifelhaft sei, ob sie für den Staat jemals productiv sein werde, eine Erhöhung der Steuern vorgenommen werde. Diese Gründe hätten den Ausschuß bewogen, eine Ermäßigung der zu Canalzwecken zu bewilligenden Gesamtsomme ins Auge zu nehmen. Der Regierungskommissair habe schon angedeutet, daß die Ermäßigung auf Grund seiner Erklärungen vorgenommen sei. Bei einer nochmaligen Durchsicht der einzelnen Pöste habe der Ausschuß gefunden, daß die Ansätze für Erdarbeiten im Voranschlage für den Kubikmeter höher seien als man solche Arbeiten sogar in den Marschen zu bezahlen pflege. Man habe berechnet, daß dieselben Beträge für die schwierigsten Deicharbeiten gezahlt würden. Man habe ferner erwogen, daß wenn man langsamer bauen werde, die Gesamtarbeit sich billiger stellen werde. Nach alle diesem habe man geglaubt, noch 13600 M. absetzen zu können. Der Ausschuß habe nicht gewußt, wie diese Summe auf die einzelnen Positionen am besten vertheilt würde, und habe sie deshalb pro rata auf die einzelnen Pöste gelegt. So seien die im Ausschußantrage angegebenen Summen entstanden. Er hege die Hoffnung, daß die Regierung auch mit diesen Summen auskommen werde, und bitte den Landtag, dem Antrage des Ausschusses zuzustimmen.

Abg. Borgmann: Er empfehle den Antrag des Regierungskommissairs. Man könne darüber streiten, ob man die Canäle etwas schneller oder langsamer ausbauen solle. Darauf aber glaube er sich verlassen zu können, daß unsere Techniker die Summen im Voranschlage richtig gegriffen hätten. Er glaube nicht, daß die Erdarbeit billiger

zu beschaffen sein werde. Uebrigens sei es durchaus nothwendig, daß der Barfeler Canal fertig gestellt werde. Dieser solle die Hauptverbindung zwischen Barfel und dem Saterlande bilden. Derselbe sei angelegt in einem früheren Wege, der nun deswegen schon seit 6 Jahren aufgehoben sei. Die Gemeinde Barfel könne dringend verlangen, daß der Canal fertig werde, oder, daß man einen Weg wieder herstelle. Die Herstellung eines Weges werde jedenfalls theurer sein als der Ausbau des Canals. In welche Lage werde die Gemeinde gerathen, wenn der Canal nun nicht fertig werde? Er werde für den Regierungsantrag stimmen.

Regierungskommissair Müder: Er habe einiges zur Rechtfertigung des Vorgehens der Regierung betreffs der Mittel zum Friesoyther Canal vorzubringen. Mit Genehmigung des Landtages habe man den Canalbau für sehr weite Strecken in Angriff genommen. Man habe keine Strecke in Angriff genommen, zu welcher der Landtag nicht seine Zustimmung gegeben habe. Es sei richtig, daß man Gelder von einer bewilligten Strecke auf eine andere bewilligte Strecke übertragen und verwandt habe. Dies sei aber durchaus im Sinne des Ausschusses geschehen, welcher ja wolle, daß man Private zur Bornahme der Abtorfung heranziehe. Etwas freie Hand müsse man der Staatsregierung da nun lassen. Die Verwendung der für den Friesoyther Canal bewilligten Summen für den Hunte-Ems-Canal sei im Interesse des Landes dringend geboten gewesen, und man habe diese Verwendung in der Hoffnung, der Landtag werde sie genehmigen, vorgenommen. Wenn man die Regierung für die nächste Periode einengen wolle, werde sie sich wohl hüten, sich die Finger zu verbrennen. Zwänge man die Staatsregierung jetzt in der beantragten Weise ein, so würden neue Provisorien die Folge sein. Man werde die Strecken erst nur provisorisch fertig stellen können und dann später in die provisorischen Canalstrecken wieder Dämme bauen, das Wasser auspumpen, die Dämme wieder fortnehmen und weiter aufwärts wieder neue machen müssen. Jedes Provisorium mache neue Kosten. Weil man das nicht wolle, müsse man die Freiheit haben, wenn es darauf ankomme, eine Strecke ganz fertig zu bauen, und nöthigenfalls einige 1000 Thlr. von der für einen andern Canal bestimmten Summe nehmen zu können. Es sei nicht im Interesse des Landes, die Staatsregierung in der beantragten Weise zu beschränken. Man solle die Summen seinem Antrage gemäß im Ganzen bewilligen. Es sei nicht Absicht der Staatsregierung, sich mit neuen Canälen zu engagiren. Der Ausschuß wolle sparen und vertheuere doch den Bau durch die Provisorien, die er nothwendig mache.

Gegen den Abg. Windmüller bemerke, er daß, wenn er meine, die Kamper Gesellschaft schade dem Staate, diese auf dem ihr überlassenen Boden zunächst machen könne was sie wolle. Schade sie, so werde der Staat sich schon melden; contractlich werde sie demnächst für den Schaden einstehen

müssen. Vielleicht werde der kleine Rest der Strecke, den der Staat demnächst selbst zu behandeln haben werde, in Folge des Wirkens der Gesellschaft schwieriger zu erledigen sein, das werde aber keine Gefährlichkeit sein. Was Windmüller ferner noch bemerkt habe, daß die Handtorffabrikation der Maschinenfabrikation weit vorzuziehen sei, so wolle er das zugeben, wo der Torf liegen bleibe. Nicht richtig sei es, wo der Torf weiter fortgeschafft werden solle. Die Maschine habe den Vortheil, daß sie die besseren Massen von unten heraufhole und mit dem oberen Torf vermenge, was im Ganzen Gewinn bringe. Es möchte richtig sein, daß die Maschinentorffabrikation noch in den Windeln liege, aber man wolle damit ja auch gar keine Versuche auf Kosten des Landes machen. Wenn man zusehe, wie die englische Gesellschaft nebenan mit dem Torfschiff arbeite, so sei es doch gewiß von Werth, deren Erfolge zu constatiren. Mit einer ähnlichen Einrichtung hätte übrigens Rutschmann in Barel sehr gute Erfolge erzielt. Man solle nicht der Sache schaden indem man so unbedingt über eine neue Einrichtung aburtheile wie der Abg. Windmüller.

Abg. **Abhorn:** Bei den bedeutenden Summen, die man vom Landtage fordere, 384,000 *M.*, habe der Ausschuß die Sache lange gründlich erwogen. Endlich sei er zu dem Resultat gekommen, das in seinem Antrage niedergelegt sei. Bezüglich des Augustsehrer Canals könne vielleicht der neue Vertrag von Einfluß sein. Man müsse natürlich Alles thun, um die Sache nach allen Seiten aufzuklären; zeige sich noch, daß dieselbe vortheilhaft sei, werde der Ausschuß auch einer Bewilligung zustimmen. Uebrigens glaube derselbe, schon mit den Summen, die er zur Annahme empfehle, 284,000 *M.* für eine Finanzperiode, sehr viel zu thun. Wäre Aussicht, daß die Canäle in der nächsten Finanzperiode fertig gebaut würden, würde er vielleicht noch etwas zu bewilligen empfehlen. Aber es würde ja noch lange dauern nach den Erklärungen der Regierung und noch bedeutende Nachbewilligungen erforderlich werden, ehe das ganze Werk fertig werde. Deshalb müsse man langsam vorgehen. Ob das Werk etwas früher oder später fertig sein werde, sei ziemlich gleichgiltig. Vielleicht habe der Abg. Tangen nicht so ganz Unrecht, wenn er bezweifle, ob das Werk später dem Staate erheblichen Nutzen bringen werde. Jetzt schon würden Summen zur Unterhaltung der Canäle gefordert, und dies werde eine stete Ausgabe bleiben, die sich noch dazu von Jahr zu Jahr steigern werde. Eine specielle Bewilligung für die einzelnen Canäle halte er für durchaus geboten, wenn gleich die Staatsregierung versichere, daß sie Abweichungen von dem Plane, den sie im Voranschlage bezüglich der einzelnen Unternehmungen angegeben nicht vornehmen werde, wenn sie nicht nöthig seien. Die Erfahrungen, die man gemacht habe, ließen doch wünschenswerth erscheinen, daß man der Regierung die Wege möglichst genau vorschreibe. Bei dem Friesoyther Canal habe man derselben im vorigen Landtage großes Vertrauen

entgegengebracht. Die bewilligte Summe sei aber fast ganz am Hunte-Ems-Canal verwandt, da, wo die englische Gesellschaft arbeite. Er habe kein Urtheil darüber, ob diese zum Schaden oder zum Vortheil des Staates arbeite, der Abg. Windmüller und der Regierungs-Commissair widersprächen sich hierin, aber er halte es für verkehrt, daß die Staatsregierung so große Summen wesentlich im Interesse einer Privatgesellschaft verwende; er halte es auch nicht für in der Ordnung, daß die Staatsstechniker fortwährend das Arbeiten der Gesellschaft controllirten und sich bei denselben zu thun machten. Bei so großen Summen, wie hier bewilligt, werde es nicht darauf ankommen, wenn man noch 4000 *rs* abstreiche. Die Anschläge schienen ihm denn doch auch recht hoch. Er habe sich von dem Baumeister seiner Gegend Kostenanschläge schicken lassen und habe gefunden, daß die Erdarbeiten an den Canälen doppelt so hoch veranschlagt seien, als man sie in seiner Gegend in Anschlag gebracht habe. Er sei der Ansicht, daß man mit viel weniger auskommen werde, namentlich wenn man mit den Arbeiten mäßiger vorgehe, was einen Heruntergang der Arbeitslöhne zur Folge haben werde, wie er denn überhaupt glaube, daß die Löhne demnächst fallen würden. Die Gründe, die der Regierungs-Commissair geltend gemacht habe, erschienen ihm nicht stichhaltig. Er bitte, die Ausschußanträge anzunehmen.

Reg.-Com. **Rüder:** Die 13600 *M.*, welche der Ausschuß nachträglich noch gestrichen habe, seien an sich kein Gegenstand. Es möge richtig sein, im Ganzen eine solche Summe zu kürzen, wenn man das Princip befolge, die Steuerlast zu mindern. Nicht richtig sei, wenn man für die einzelnen Strecken die Positionen fest bestimme. Er betone nochmals, daß es zweckmäßig sei, der Staatsregierung freie Hand zu lassen, und warne dringend davor, Provisorien zu schaffen. Wenn man wolle, daß keine einzige Strecke fertig werde, schaffe man später überall neue Kosten. Könne man definitiv arbeiten, so könne man fast immer im Trocknen arbeiten, nur allein beim Nordlohner Canal habe man in dieser Beziehung Schwierigkeiten gehabt. Wolle man sparen, solle man es am Hauptcanal thun. Durch den Abstrich sei es schon ganz unmöglich geworden, den Friesoyther Canal fertig zu bauen. Der Ausschußantrag habe keinen anderen Erfolg, als daß theuer gebaut werde.

Abg. **Windmüller:** Der Regierungs-Commissair meine, daß er ihm einen Vorwurf darüber gemacht habe, daß man eine fremde Gesellschaft engagire, um die Sache schneller zu Ende zu führen. Diesen Vorwurf habe er nicht erhoben. Er habe gesagt, wenn man mit dieser Gesellschaft experimentire, werde es zum Schaden des Staates sein. Er habe schon vor längerer Zeit vor dem Wirken der Camper Gesellschaft gewarnt, das Princip derselben möge sehr schön sein, aber es passe nicht allenthalben; vielleicht passe es in Canada, bei uns nicht. Die Gesellschaft habe fast den ganzen Canal zugeschwemmt, so daß die Arbeit hinterher sehr viel

schlimmer sein werde. Er hätte nicht für nöthig gehalten, daß der Staat bei der Gesellschaft den Retter in der Noth spielte. Er bleibe bei dem Ausschufsantrage. Die Bedingung desselben, daß die Staatsregierung nicht die für den einen Canal bewilligten Summen für den anderen verwenden dürfe, halte er für sehr wesentlich, sonst sei keine Controлле möglich.

Reg.-Com. Müder: Die Sache verhalte sich nicht so, daß die Gesellschaft sich hier zuerst in's Moor gesetzt habe, und dann der Staat gekommen sei, ihr aus der Noth zu helfen, sondern ehe sich dieselbe entschlossen hierher zu kommen, habe der Staat ihr seine Unterstützung in der Weise zugesichert, daß er sich verpflichtet, die Canalstrecke bis zu dem Arbeitsfelde der Gesellschaft in bestimmter Zeit schiffbar herzustellen, eine Strecke, die ohnehin — wenn auch später — hätte gebaut werden sollen. Ohne dies würde die Gesellschaft nie angefangen haben zu bauen. Er mache dann noch einmal darauf aufmerksam, daß der Nutzen der Gesellschaften, die in den Möören wirkten, doch recht bedeutend sei. Die eine arbeite jetzt vor einer Strecke von 52000, die andere am andern Ende vor 18000 Fuß, im Ganzen seien es also 70000 Fuß, deren Bearbeitung dem Staate event. abgenommen sei.

Abg. Russell: Nach den Ausführungen des Regierungs-Commissairs scheine es fast, als wenn der Ausschuf zum Schaden des Landes rathen wolle. Derselbe habe sehr triftige Gründe für seine Anträge. Der Ausschuf habe annehmen müssen, daß die Voranschläge nicht die richtigen Summen gegriffen, sondern zu hohe Sätze genommen hätten. Auch der letzte Abstrich von 13600 *M.* sei nach reiflicher Ueberlegung gemacht. Er billige nicht, daß man die Mittel zum Friesoyther Canal anderweitig verwandt habe, selbst dann nicht, wenn feststände, daß der Staat dadurch Nutzen gehabt habe. Auch auf andern Gebieten habe man es erlebt, daß die Regierung das Vertrauen, das man ihr geschenkt, ausgenützt habe. Er hoffe, er werde es erleben, daß die Regierung mit den bewilligten Mitteln auskomme. Der Abstrich von 13600 *M.* sei nicht so erheblich. Wenn die Staatsregierung ihm die positive Gewißheit gebe, daß nicht auszukommen sei, so werde er mehr bewilligen; aber die geforderten Summen seien eben auch nur ein Griff. Man möge bei dem Ausschufsantrage bleiben.

Reg.-Com. Müder: Er habe den Abstrich von 13600 *M.* gar nicht angegriffen, sondern die Art und Weise, wie er gemacht sei. Meine man, daß man 13600 *M.* sparen müsse, so möge man diese streichen, wie er vorhin schon gesagt habe. Wie aber wenn nun bei keiner der Positionen gespart werden könne? Der Friesoyther Canal könne nach den Streichungen ja schon gar nicht mehr fertig gestellt werden, da habe man glücklich schon ein Provisorium geschaffen. Wenn sich nun herausstelle, daß die bewilligten Summen für die übrigen Strecken nicht hoch genug seien, so wären

wieder verschiedene Provisorien unvermeidlich. Er betone hier aber gleich, daß dann die Regierung keine Schuld hätte.

Abg. Schomann: Mit den Abstreichungen des Ausschusses sei er einverstanden, weil er es für wünschenswerth halte, daß die für den Canalbau erforderlichen Summen auf verschiedene Finanzperioden vertheilt würden. Er werde auch für den letzten Abstrich des Ausschusses von 13600 *M.* stimmen. Mit dem letzten Satz des Ausschufsantrags könne er sich nicht einverstanden erklären. Er glaube, daß die Behörde, welche den Canalbau unter sich habe, am besten beurtheilen werde, ob es richtig sei, die eine Strecke zur Zeit mehr zu fördern als die andere. Er sei fest überzeugt, daß die Staatsregierung sich bei der Verwendung der Mittel durch keine anderen Motive werde leiten lassen als solche, die das Interesse der Sache förderten. Auch was er heute über den Friesoyther Canal gehört habe, gebe ihm keinen Grund zum Mißtrauen. Man habe ja den Grund gehört, daß die vom ursprünglichen Plan abweichende Verwendung im Interesse des Landes geschehen sei. Wenn man annehmen dürfe, die Staatsregierung habe von vornherein vorge spiegelt, sie wolle das Geld für den Friesoyther Canal, während sie beabsichtigt, es für den Hunte-Ems-Canal zu verwenden, so wäre ein solches Verfahren zu tadeln. Die Camper Gesellschaft sei aber erst innerhalb dieser Finanzperiode aufgetreten.

Abg. Russell: Der Regierungs-Commissair habe die Abstreichungen des Ausschusses als gefährlich bezeichnet. Er weise doch darauf hin, daß dieselben gemacht seien, nachdem er gehört worden und erklärt habe, mit den in Aussicht genommenen Summen werde die Staatsregierung fertig werden. Man habe sich im Ausschuf für einen Abstrich im Ganzen entschieden, weil man der Ansicht gewesen, daß für diese Zwecke eine Steuererhöhung eintreten zu lassen, nicht gerechtfertigt sei.

Hätte der Commissair nachgewiesen, die Staatsregierung könne nicht fertig werden, würde man vielleicht nicht in dem Maaße gestrichen haben. Wenn man dem Abg. Schomann beistimmen wolle, so würde man das Verfügungsrecht des Landtags sehr benachtheiligen. Die Consequenz von der Ansicht des Abg. Schomann wäre, daß man am besten thäte, der Staatsregierung eine Summe für Canalbau ohne jede Specificirung zur Verfügung zustelle.

Reg.-Com. Müder: Er müsse doch den Vorredner in etwas rectificiren. Was den Vorwurf betreffe, daß er dem Ausschuf selbst die Wege gewiesen habe, wie er abstreichen könne, so sei richtig, daß er im Ausschuf angegeben habe, wo die Staatsregierung Kürzungen für möglich halte, und daß man sich schließlich auf gewisse Summen geeinigt habe, die noch jetzt im Bericht ständen, wobei er jedoch nicht gesagt, daß es nicht besser sei, das Ganze zu bewilligen. Es sei aber denn doch etwas ganz Anderes, wenn der Ausschuf ihm ganz hinterher noch 13600 *M.* und noch für die eine

Strecke die ganze Position streiche. Er wiederhole: man möge die 13,600 *M.* streichen, aber an dem Hauptcanal; man solle die Fertigstellung der kleineren Canäle nicht unmöglich machen.

Abg. **Brockhaus**: Um kurz seine Abstimmung zu motiviren, erkläre er, daß er eine Abstreichung von 13,600 *M.*, nachdem man sich einmal mit dem Commissair geeinigt, für völlig ungerechtfertigt halte.

Abg. **Schomann**: Was der Abg. Russell als die Consequenz seiner, Redners, Ansicht, angebe sei nicht richtig. Es sei jedenfalls etwas anderes, ob man der Regierung eine Summe ganz frei, ohne den Zweck weiter als im allgemeinen auszusprechen, zur Verfügung stelle, oder ob man eine Gesamtsumme bewillige, und bei derselben bestimme, daß einzelne Theile zunächst für diese und jene Zwecke verwandt werden sollten, ohne daß der Staatsregierung dabei die Befugniß genommen werde, aus der Summe für den einen Zweck nöthigenfalls etwas für den andern zu verwenden. Im letztern Falle bedürfe es immer noch eines besonders rechtfertigenden Grundes, wenn die Regierung überrechnen wolle. Nur die Canalbandirection sei im Stande, richtig über die Summen zu disponiren, und es sei falsch, ihr diese Möglichkeit zu nehmen. Jetzt sei sie, wenn man den Ausschufsantrag annehme, an die Bedingung gebunden, daß die eine Strecke fertig gestellt sei, ehe man von den für sie bewilligten Summen etwas auf eine andere verwenden könne; das sei verkehrt, weil es zu Provisorien führe. Er werde den zweiten Antrag des Regierungs-Commissairs annehmen.

Der **Präsident**: Seitens des Regierungs Commissairs sei jetzt noch ein eventueller Verbesserungsantrag zum Ausschufsantrage eingebracht, welcher mit zur Berathung gelange, derselbe laute:

der Ausschufsantrag werde derart geändert, daß die Worte „unter der Bedingung bewilligen, daß“ gestrichen und statt dessen gesagt werde „für 1878 zu bewilligen. Sollten für einzelne der vorbezeichneten Verwendungszwecke die vorbezeichneten Mittel nicht voll erforderlich sein, oder sich deren vollständiger Verwendung Hindernisse entgegenstellen, so ist die Großherzogl. Staatsregierung ermächtigt, die übrig bleibenden Beträge auf die Durchführung der andern im Antrage aufgeführten Verwendungszwecke mit zu verwenden.“

Abg. **Ahlhorn**: Der neue Antrag des Regierungs-Commissairs scheine sich von dem frühern wenig zu unterscheiden. Der Ausschuf empfehle, wie gesagt, nicht, der Regierung freie Hand über die Verwendung der Gesamtsumme zu lassen. Ueber den Abstrich von 13,600 *M.* scheine ihm schon zu lange debattirt zu sein. Von dieser falle über die Hälfte auf den Hunte-Emscanal, auf den Friesoyther Canal höchstens 400 *M.* Die Staatsregierung könne gar nicht so genau schätzen, daß sie nun sagen könne, diese Summe sei unentbehrlich. Der Ausschuf sei von dem Princip ausge-

gangen, daß möglichst zu sparen sei; wo es nöthig, bewillige er. Er könne versichern, daß er nicht mit leichtem Herzen für die Bewilligung der 284,000 *M.* stimme.

Präsident: Bezüglich der Reihenfolge der Abstimmung über die Anträge bemerke er, daß es im Allgemeinen Princip sei, zunächst über die Anträge abzustimmen, die sich am weitesten von der Vorlage entfernten. Andererseits sei Vorschrift, daß wo es sich um Bewilligung verschiedener Summen handle, zunächst über die niedrigere, und falls diese angenommen, über die höhere abgestimmt werde. Nach seiner Ansicht und nach früherer Praxis sei dies letzte Princip nur anzuwenden, wenn es sich darum handle, reine Summen ohne irgend welchen Zusatz zu bewilligen. Da die Bewilligung der vom Ausschuf empfohlenen Summen an eine Bedingung geknüpft sei, komme demnach diese Methode hier nicht zur Anwendung, man müsse vielmehr nach dem ersten Princip verfahren. Demnach sei der Ausschufsantrag zuerst zur Abstimmung zu bringen, vor diesem jedoch der eventuelle Verbesserungsantrag zu diesem nach dem bekannten Princip. Werde der Ausschufsantrag angenommen, sei die Vorlage damit erledigt, werde derselbe abgelehnt, so kämen noch die an die Stelle der Vorlage getretenen Anträge des Regierungs-Commissairs zur Abstimmung.

Der Verbesserungsantrag des Regierungs-Commissairs zu dem Ausschufsantrage wird sodann vom Landtage abgelehnt.

Der Ausschufsantrag wird angenommen.

Die §§. 31—35 des Voranschlags werden sodann angenommen.

Die Berathung der §§. 36—42 wird ausgesetzt.

Die §§. 43, 44 werden angenommen.

Der Antrag 43 des Ausschusses zu §. 45:

der Landtag wolle für 1876, 1877 und 1878 jährlich 600 *M.* bewilligen,

wird angenommen, der §. 45 wird abgelehnt.

Zu §. 46 beantragt der Ausschuf:

der Landtag wolle zu §. 46 für 1876 — 1250 *M.* bewilligen.

Reg.-Com. **von Buttel**: Er habe schon im Finanzausschuf Gelegenheit genommen, den Irrthum, als wenn durch den kürzlich zwischen Oldenburg, Preußen und Bremen abgeschlossenen Vertrag, betr. die Unterhaltung der Schiffsfahrtszeichen auf der Unterweser, die sämtlichen Ausgaben dieser Paragraphen aus dem Voranschlage wegfällig würden, zu berichtigen. Diese Voraussetzung sei nur zum Theil begründet. Wegfällig würden die Kosten der Unterhaltung des Wangerooger Lichts, indem diese Kosten auf das Reich, welches zugleich die Herstellung des Wangerooger Lichts als Feuer zweiter Ordnung übernehme, übergingen; wegfällig würden auch hier die Kosten der Unterhaltung des alten Thurms auf Wangerooge — dagegen verbleibe Oldenburg die Unterhaltung der Baaken auf den Watten zwischen Weser und Jade, dem s. g. hohen Wege, sowie auf dem Neubrock; auch



die s. g. Stundenglasbaake müsse fernerhin von Oldenburg unterhalten werden, während die Raapbaake auf die drei pacificirenden Staaten übergehe und die für die Unterhaltung dieser Baake in Anschlag gebrachten 90 *M.* künftig ausfallen würden. Die als einmalige Ausgabe für 1876 zur Anschaffung und Auslegung von Spierentonnen in der Hohenwegs-Baake in den Voranschlag aufgenommenen 1000 *M.* blieben ebenfalls bestehen und endlich würden durch den gedachten Vertrag nicht alterirt die vertragsmäßig an Preußen zu zahlenden Beiträge einmal von 300 *M.* zu den Kosten der Unterhaltung der Betonung der Blauen Balje und von 150 *M.*, so die Kosten der Auslegung und Unterhaltung einer Tonne am westlichen Riff der Oberahnischen Felder. Hiernach blieben pro 1877 und 1878 erforderlich je 972 *M.*, nämlich die in der Begründung zum Voranschlag aufgeführten 612 *M.*, abzüglich der 90 *M.* für die Raapbaake, sowie die 300 *M.* für die Betonung der Blauen Balje und 150 *M.* für die Tonne bei den Oberahnischen Feldern. Für 1876 seien in den Voranschlag aufzunehmen einmal die im Ausschußberichte erwähnten 1250 *M.* als Kosten des Leuchtfeners für ein halbes Jahr, ferner 1000 *M.* für die Spierentonnen auf dem hohen Wege, und empfehle sich, weiter außer den auch pro 1876 in Betracht kommenden 972 *M.* noch aufzunehmen die für die beiden anderen Jahre abgesetzten 90 *M.* für die Raapbaake, da dieselbe bis zum Uebergange in die Gemeinschaft noch Unterhaltungskosten erfordern könne, und endlich aus gleichem Grunde eine Summe für die Unterhaltung des alten Thurms, etwa 750 *M.* Dies ergebe insgesammt pro 1876: 4062 *M.* Hiernach beantrage er, unter Zurückziehung der bezüglichen Position des Voranschlags:

der Landtag wolle zu §. 46 für 1876 — 4062 *M.* und für 1877/78 je 972 *M.* bewilligen.

Die Staatsregierung gehe bei diesen Bewilligungen von der Voraussetzung aus, daß die Ratification des Vertrages zwischen Oldenburg, Preußen und Bremen bis zum 1. Juli 1876 erfolgen werde.

Abg. **Ahlhorn**: Das Schlimmste sei wieder einmal nachgekommen. Im Ausschuß habe man von vornherein nicht angenommen, daß der Vertrag, der eben erwähnt worden sei, für Oldenburg sehr günstig sei, doch habe man noch geglaubt, daß die Summen, die der Regierungskommissair oben angegeben, später wegfallen würden. Wir würden nur den alten Thurm und das Leuchtfener los, dagegen müßten unsere Schiffe eine Abgabe bezahlen, welche die Bremer früher nur von ihren eigenen Schiffen gefordert hätten. Bremen habe wieder den Löwen-Antheil aus dem Vertrage gezogen, wie das gewöhnlich gehe; wir hätten wieder einmal ein unglückliches Geschäft gemacht, wie das bei allen unseren Staatsverträgen die Regel sei. Jetzt sei das freilich nicht mehr zu redressiren. Hätte man das früher gewußt, so würde man dem Vertrage nicht zugestimmt haben.

Abg. **Ruffell** als Berichterstatter: Der Ausschuß sei in höchstem Grade erstaunt gewesen, daß man trotz des Vertrags noch diese Summe vom Landtag fordere; der Vertrag sei nicht so genau gefaßt gewesen, daß man dies hätte voraussehen können. Der Vortheil aus dem Vertrage für uns ermäßige sich jetzt sehr. Wir hätten jetzt über 90,000 *M.* in einer Summe zu bezahlen, dafür ersparten wir freilich 60,000 *M.* für ein Leuchtfener 2. Ordnung und die Unterhaltungskosten für den alten Thurm. Man könne den Vertrag so eben passiren lassen, ohne zu finden, daß er Schaden bringe, man habe aber namentlich geglaubt, keine Ausgaben, insbesondere auch nicht für den Thurm, mehr aussetzen zu dürfen; das Reich werde sonst bei der Uebernahme allerlei bemängeln, und so könnten Kosten entstehen. Der Ausschuß ziehe seinen Antrag zurück und beantrage dafür:

der Landtag wolle bewilligen für 1876 — 2922 *M.*, für 1877 — 972 *M.* und für 1878 — 972 *M.*

Reg.-Com. **von Buttell**: Man werde sich leicht verständigen und bitte er den Ausschuß, den eben gestellten Antrag zurückzunehmen. Die Annahme, daß, wenn man 750 *M.* bewillige für den alten Thurm, die Staatsregierung Veranlassung nehmen werde, dieselben auch auszugeben, sei falsch. Die Unterhaltung des Thurmes besorge Bremen, dessen Techniker allein darüber zu entscheiden hätten. Von den auflaufenden Kosten habe Oldenburg $\frac{1}{6}$ zu tragen. Oldenburg habe keinen Einfluß darauf, ob an dem Thurme etwas geschehen solle oder nicht. Es sei also unbedenklich, die 750 *M.* zu bewilligen; andererseits sei die Bewilligung aber auch erforderlich, um im Stande zu sein, den vertragsmäßigen Beitrag an Bremen leisten zu können, da die Zeit bis zum 1. Juli k. J. noch Beschädigungen an dem Thurme herbeiführen könne; die angenommene Summe selbst sei nur ein Griff. Der Ausschuß habe dann noch die 90 *M.* für die Raapbaake abgesetzt. Auch diese Baake könne noch Unterhaltungskosten erforderlich machen, und sei daher auch hier geboten, eine Summe vorzusehen. Was den Vertrag mit Bremen und Preußen betreffe, so begreife er nicht, wie man denselben für so ungünstig halten könne: jedenfalls wären doch die 972 *M.*, auch wenn dieselben überhaupt mit dem Vertrag in Zusammenhang gebracht werden könnten, nicht eine so bedeutende Summe, daß dadurch der Vertrag als ein anderer charakterisirt werden könne. Doch er sei nicht berufen, den Vertrag hier weiter zu vertreten; das wolle er jedoch noch hervorheben, daß sich derselbe nur auf die Schiffahrts-Zeichen auf der Unterweser beziehe. Der hohe Weg falle also überhaupt nicht unter das Vertragsgebiet; derselbe, ein Wattengebiet, diene lediglich der Küstenfahrt von der Elbe und Weser nach der Jade, den Ostfriesschen Sielen u. s. w. und umgekehrt, und komme also für die Seefahrt von der Weser aus gar nicht in Betracht. Eben so wenig die blaue Balje, da dieselbe zur Einfahrt in die Jade diene, noch endlich die Binnensjade.

Abg. Ruffell: Der Ausschuß wolle denn doch bei seinem Antrage verharren. Es liege in der Natur der Sache, daß, wenn einmal eine Summe ausgeworfen sei, dieselbe leicht verausgabt werde. Sollten noch Ausgaben nöthig werden, so habe man dafür die Extra-Ordinarien. Im Vertrage sei übrigens ausdrücklich gesagt, es handle sich um die Schiffahrts-Zeichen an der Weser, „bezw. der Jade-Mündung“. Dies habe den Irrthum des Ausschusses veranlaßt.

Abg. Ahlhorn: Er wolle nur bemerken, daß, wenn der Thurm im ungünstigen Falle noch Kosten mache, man das auf Oldenburg fallende $\frac{1}{6}$ aus der Position für unvorhergesehene Ausgaben würde entnehmen können.

Der Ausschußantrag wird angenommen.

Der Antrag der Regierung wird abgelehnt.

Zu §. 53 beantragt der Ausschuß unter N^o. 49:

der Landtag wolle die Staatsregierung ersuchen, die Grasnutzung an den Chaussees öffentlich meistbietend verpachten zu lassen.

Unter N^o. 49 a:

den §. 59 des Voranschlags zu genehmigen.

Reg.-Com. Steche: Es sei die Frage, ob es für die Landescasse zweckmäßig sei, den Graswuchs auf den Chaussees zu verpachten. Vor 10 Jahren habe man den Ertrag desselben einer Schätzung unterworfen, und daher stammten die in dem Berichte angegebenen Taxate. Dieselben seien natürlich jetzt nicht mehr maßgebend, vielmehr werde der Ertrag jetzt höher sein. Der Bericht habe nicht angegeben, daß die Nutzung des Graswuchses den Wegwärttern als Vergütung für die Unterhaltung und Aufräumung der Chausseeegräben gegeben werde. Zu dieser seien dieselben instructionsmäßig nicht verbunden. Die Vaudirection sei der Ansicht, daß die Verpachtung des Graswuchses auf den Bermen nicht vortheilhaft sei. Die Unterhaltung der Chausseeegräben werde erhebliche Kosten verursachen, die Bermen würden nicht in so gutem Stande sein, als der, in welchem die Wegwärtter sie hielten; endlich werde es schwer halten, tüchtige Wegwärtter für den geringen Lohn zu erhalten, da die Leute die Stellen oft nur annehmen in Aussicht der sicheren Grasnutzung; es sei ja für die kleinen Leute oft schwer, das für ihre einzige Ruh erforderliche Gras zu erhalten. Verpachte man den Graswuchs, so werde das häufig zu Streitigkeiten zwischen Pächter und Wegwärtter führen, weil der Pächter leicht darüber Beschwerde führen werde, wenn der Wegwärtter Schlamm und Schmutz auf die Berme werfe. Selbstredend werde man den Wegwärttern, wenn man ihnen den Graswuchs nehme, eine Entschädigung für die Unterhaltung und Reinigung der Gräben geben müssen. Dazu könne man freilich die Pachtgelder verwenden, dann werde aber für die Landescasse kein erheblicher Vortheil bleiben. Uebrigens werde, wenn der Landtag den Antrag annehme, die Staatsregierung die Frage weiter prüfen.

Abg. Tansen: Der Landtag habe bei anderer Gelegenheit schon über die Wegwärtter verhandelt. Die Gründe des Ausschusses für seinen Antrag seien folgende. Es sei Thatsache, daß die Ertragnisse aus dem Graswuchs höchst bedeutend seien. In den Marschen komme es vor, daß die Wegwärtter denselben sogar viel theurer verpachteten, wie derselbe geschätzt sei. Er finde, daß aus der Instruction für die Wegwärtter hervorgehe, daß dieselben zur Aufräumung der Gräben verpflichtet seien; seien die Gehalte zu gering, so solle man dieselben erhöhen, aber fest beziffern; jetzt sei ein großer Unterschied in der Besoldung, weil die Grasnutzung an den verschiedenen Stellen einen sehr verschiedenen Werth habe. Ueberdies thue in den Marschen der Wegwärtter oft nichts für die Gräben, wo der halbe Graben oft von den Landanliegern in Ordnung gebracht werde. Wenn der Antrag keine weitere Wirkung habe, so hoffe er doch, daß in Folge desselben die Staatsregierung Veranlassung nehmen werde, die Wegwärtter zu ihrer Pflicht, die Gräben zu unterhalten, anzuhalten.

Reg.-Com. Steche: Zur Berichtigung des Abg. Tansen bemerke er, daß die Instruction ausdrücklich besage, die Wegwärtter sollten die Gräben aufräumen, wenn es ihnen aufgelegt werde; man habe es aber nicht für billig gehalten, ihnen diese Last ohne Zuweisung der Grasnutzung von den Bermen aufzubürden, weil die Unterhaltung der Chausseeegräben auf einer Strecke von durchschnittlich mehr als einer halben Meile nach beiden Seiten viele Arbeit mache. Es sei ihm nicht bekannt geworden, daß über mangelhafte Aufräumung der Gräben geklagt werde. Komme es vor, so sollten die betr. Anlieger sich an das Amt wenden, welches Abhülfe schaffen werde.

Abg. Ahlhorn: Nach der Erklärung des Regierungs-Commissairs müsse er annehmen, daß die Staatsregierung den Wegwärttern die Pflicht zur Aufräumung der Gräben nicht aufgelegt habe. In seiner Gegend geschehe denn dafür auch nichts. Er wolle, thäten die Leute ihre Pflicht, gerne ihre Gehalte erhöhen, wenn es nöthig werde. Dies scheine aber nicht der Fall, weil, wenn eine Wegwärtterstelle frei werde, sich immer 8 bis 10 Personen dazu meldeten; das würden sie nicht thun, wenn sie nicht einen Nutzen dabei erwarteten. Der Haupterwerb bestehe freilich in der Grasnutzung. Der Hauptschaden komme übrigens daher, daß die Bezirkstechniker den Wärttern nicht gehörig aufpafsten. Nach der Instruction sollten die Wegwärtter immer auf dem Wege sein, er sehe aber die Leute nie. Die Leute thäten eben ihre Pflicht nicht. Es liege ihm fern, den kleinen Leuten ihren Gehalt zu schmälern, aber die Leute sollten etwas thun und sie thäten fast nichts. Er verspreche sich von der Verpachtung großen Gewinn. Er wundere sich sehr, daß die Staatsregierung auf den Weg der Beschwerde verweise. Wozu denn die Aufsichtsbehörden da seien? Es sei Pflicht der

Staatsregierung, ihre Techniker anzuhaltten, daß sie in der Beaufsichtigung der Wegwärter ihre Pflicht thäten.

Abg. **Iken**: Er könne nicht empfehlen, den Wärtern die Grasnutzung zu nehmen; dieselben erhielten eine so geringe Vergütung, daß nur die Grasnutzung sie bewegen könne, die Wärterstellen anzunehmen. Nehme man ihnen die Grasnutzung, so müsse man entweder das Gehalt erhöhen, oder die Gräben auf Staatskosten reinigen lassen.

Abg. **Russell**: Man habe gehört, daß die Wärter zur Aufräumung der Gräben nur verpflichtet seien, wo man ihnen diese Pflicht besonders aufgelegt habe. Wo dies nicht der Fall, dürfe man ihnen den Graswuchs nicht lassen, überhaupt halte er es für besser, wenn man baares Geld gebe; nur wenn man feste Gehalte gebe, könne man auf Gleichmäßigkeit und Gerechtigkeit rechnen. Gegen den Abg. Iken bemerke er, daß, wenn die Aufräumung der Gräben durch Andere kostspielig sei, es richtiger sei, die Wärter instructionsmäßig zur Unterhaltung der Gräben zu verpflichten.

Abg. **de Couffer**: Auf der Geest hätten die Wärter keinen Graswuchs, trotzdem fänden sich genug Leute für die Stellen; es scheine deshalb nicht nöthig, den Wärtern auf der Marsch den Graswuchs zu lassen. Uebrigens müsse auch er constatiren, daß man fast niemals einen Chauffeewärter auf der Chauffee sehe.

Abg. **Namien**: In gewisser Beziehung könne er sich dem Abg. Russell anschließen, insofern nämlich, als derselbe durch baare Gehalte Gleichmäßigkeit erzielen wollte. Auch sei richtig, daß bei Verpachtung des Graswuchses noch ein erheblicherer Vortheil entstehen werde, als die Taxate im Ausschußberichte angeben. Er halte aber namentlich für wichtig, daß man die Wärter zur Unterhaltung der Gräben verpflichte; denn wenn man die Aufräumung derselben ausverdinge, so würde es leicht zu Unannehmlichkeiten führen, indem dann bei der Aufräumung der Gräben leicht der Graswuchs auf den Vermen zu unpassender Zeit beschädigt werde. Jetzt, wo der Wärter den Graswuchs habe, würde er sich hüten, den Graswuchs auf den Vermen zu beschädigen; übrigens werde in seiner Gegend nicht geklagt.

Abg. **Abels**: Er werde dem Ausschußantrag zustimmen. Er habe die Erfahrung gemacht, namentlich im Zeverlande, wo er lange gelebt habe, daß die Wärter ihre Schuldigkeit nicht thäten; er habe selten einen Wärter auf der Chauffee gesehen. Wenn er im Herbst die Chauffee nach Zever passirt habe, so habe man oft nur in der Mitte derselben gehen können, weil alles andere unter Wasser gewesen sei. Wenn die Leute ihre Schuldigkeit nicht thäten, sollte man sie dazu anhalten.

Abg. **Iken**: Sein Vorschlag sei der einzig passende. Allerdings entstehe daraus eine Ungleichheit für die Wärter auf der Geest gegenüber denen auf der Marsch; diesen könne man auf andere Weise ausgleichen; für die Marsch sei es aber durchaus unthunlich, andern als den Wärtern die Reini-

gung der Seitengräben zu überlassen. Uebrigens sei der Ertrag des Grases geringer, je älter die Chauffee sei, und andererseits die Unterhaltungslast der Gräben größer, da die Chauffeen sich natürlich verschlechterten.

Abg. **Tanzen**: Wenn der Abg. Namien bemerke, daß in Schwei über den Zustand der Gräben keine Klage sei, so werde das daran liegen, daß ein Theil der Gräben Schaugräben seien. Wo die Gemeinden die Wege zu ordnen hätten, sei nicht zu klagen. Ueberall seien die Gräben in gutem Zustande, wo andere Behörden als die Staatsbehörden sich dafür interessirten.

Abg. **Meistermann**: Er wolle nur constatiren, daß die Chauffeewärter in seiner Gegend ein Vorwurf nicht treffe. Dieselben thäten überall ihre Pflicht, obwohl ihre Einnahmen nicht im Verhältniß ständen zu denjenigen der Wärter, welche die Grasnutzung hätten.

Der Antrag **N.** 49 des Ausschusses, sowie S. 53 des Voranschlags werden angenommen.

Zu S. 54:

Abg. **Barnstedt I.**: Die Politik der Staatsregierung bezüglich des Chauffeebaues habe sich völlig geändert. Früher habe man nur Staatschauffeen gebaut, jetzt wolle man nur Gemeindefauffeen. Er wolle hier Gelegenheit nehmen, darauf hinzuweisen, ob es nicht gerechtfertigt sei, die Unterhaltung der früher auf Staatskosten gebauten Chauffeen jetzt auch den Gemeinden zur Last zu legen, wie andere Gemeinden ja auch die Lasten derjenigen Chauffeen, die sie selber gebaut, zu tragen hätten. Was dem Einen Recht sei, sei dem Andern billig. Es scheine gerecht, daß die Leute, welche durch den Bau der Staatschauffeen gar keine Kosten gehabt hätten, jetzt wenigstens nicht besser gestellt seien, als diejenigen, welche ihre Chauffeen selbst gebaut hätten. Er wolle übrigens keinen Antrag stellen, sondern habe nur diesen Gedanken hier anregen wollen.

Abg. **Ahlhorn**: Der Abg. Barnstedt scheine die Regierungsvorlage in Preußen im Auge zu haben, welche den Gemeinden die Unterhaltung der Staatswege auferlegen wolle. Preußen zahle aber den Gemeinden mehrere Millionen Entschädigung. Viele hätten durch Anlegung der Staatschauffeen Vortheil, andere nur Nachtheil gehabt. Seine Besitzungen z. B. hätten dadurch, daß die auf Staatskosten gebaute Chauffee dieselben nicht berühre, einen Minderwerth von wohl 10,000 fl. . Es möchte richtig sein, wenn man in Betreff der Chauffeen jetzt das gleiche Princip einführe; jetzt aber ohne Entschädigung den Gemeinden die erheblichen Unterhaltungskosten aufzubürden, wo die Chauffeen zum Theil gegen den Willen der einzelnen Landtagsmitglieder gebaut seien, sei nicht gerechtfertigt.

Abg. **Brockhaus**: Er halte den angeregten Gedanken nicht für so ganz unrichtig, da nach Ausbau der Eisenbahnen die Staatschauffeen nur noch die Bedeutung von Communalwegen hätten.

Abg. Barnstedt I.: Ihm scheine es nicht so ungerecht, die Unterhaltung der Staatschauffeen den Gemeinden jetzt zu überlassen. Die Chauffee von Oldenburg nach Bremen z. B. sei jetzt nur noch ein Weg von localer Bedeutung. Die Sache liege so. Früher habe der Staat den Communalweg übernommen und chauffirt, jetzt würden die Gemeinden den Weg in verbessertem Zustande zurückhalten. Die Gemeinden, welche die Chauffeen selbst gebaut, hätten beim Bau enorme Kosten aufgewandt und müßten dieselben nun mit großen Kosten unterhalten. Es heiße nur zum richtigen Princip zurückkehren, wenn man die vom Staate gebauten Chauffeen, da sie jetzt nur noch communale Bedeutung hätten, den Gemeinden überlasse und ihnen die Unterhaltung aufgabe.

Abg. Ahlhorn: Die beiden Abgeordneten für Birkenfeld schienen andere Ansicht zu haben, wie man sie in Oldenburg hege. Dort möchten wohl andere Verhältnisse sein. Auch die nichtchauffirten Wege erhielten dort ja einen Zuschuß aus der Staatscasse; er müsse sich gegen das aufgestellte Princip verwahren. Dasselbe möchte in seiner Gemeinde vielleicht durchführbar sein, aber z. B. den armen Anwohnern der Bremer und der Bechtaer Chauffee dürfe man die Unterhaltung nicht aufbürden.

Abg. Brockhaus: Die Verhältnisse seien in Birkenfeld nicht anders als hier. Wenn ein Weg nur noch locale Bedeutung habe, so sei kein Grund mehr, dem Staat die Kosten der Unterhaltung zur Last zu legen.

§. 54 wird angenommen. Ebenso wird der Antrag des Ausschusses **N. 50:**

der Landtag bewillige den §. 53 des Voranschlags mit 120,000 *M.* für 1876 und 81,000 *M.* für 1877,

und der Antrag **N. 51**

auf Bewilligung des §. 56 mit 56,330 *M.* für 1876 angenommen.

Zu §. 57 liegen folgende Anträge des Ausschusses vor:
N. 52.

der Landtag wolle genehmigen, daß der Bau der Chauffee zwischen Hooksiel und Horumerfiel als Staatsweg ausgeführt werde, unter der Bedingung, daß die Wangerländische Sielacht die veranschlagten Kosten des Neubaus der Brücke über das Erildumer Sieltief mit 10,200 *M.* nicht nur übernimmt, sondern außerdem auch eine vielleicht entstehende Ueberschreitung des Kostenanschlags allein trägt, und daß zu dem noch verbleibenden Rest der Anschlagssumme von 91,800 *M.* die betreffenden Gemeinden 60% beisteuern. Wird der Kostenanschlag überschritten, so haben die Gemeinden ebenfalls 60% der Mehrkosten zu tragen.

N. 53.

der Landtag wolle unter den im vorigen Antrage enthaltenen Bedingungen für den Bau einer Chauffee zwischen Hooksiel und Horumerfiel für 1876 — 40% der Anschlagssumme mit 36,720 *M.* bewilligen.

Reg.-Com. Steche: Wenn die geforderten Summen nicht bewilligt würden, so würde voraussichtlich die Chauffee nicht gebaut werden, es sei denn, daß der Amtsverband zu Jever die Ausführung in die Hand nehme. Es handle sich darum, die kleine Lücke, welche sich an der in Rede stehenden Stelle zwischen zwei Staatswegen noch befinde, auszufüllen. Nachdem die Eisenbahn nach Wilhelmshaven gebaut sei, habe die Chauffee, welche von Neuende durch Kniphausen nach Hooksiel gehe, erhöhte Bedeutung. Die Chauffee berühre das Gebiet der vier Gemeinden Pakens, Wiarden, Sanct Joost und Wüppels. Nur nach vielen Verhandlungen hätten diese sich bereit erklärt, die Kosten der Grundentschädigung, sowie der Besandung zu tragen; zu mehr werden dieselben sich nicht verstehen. Man habe von den Gemeinden Schwei, Seefeld und Stollhamm zum Bau der Staatschauffee von Dvelgönne nach Stollhamm, sowie von anderen Gemeinden zu anderen Chauffeebauten einen höheren Beitrag niemals gefordert.

Abg. Russell: Nach seiner Ansicht könnten die Gemeinden sich glücklich schätzen, daß der Ausschuß überhaupt noch die Bewilligung einer so großen Summe befürworte. Der Ausschuß sei dazu dadurch veranlaßt, daß es sich um eine kurze Strecke handle, die zwei Staatswege verbinde. Derselbe habe ausgesprochen, daß dies überhaupt die letzte Staatschauffee sei, die man bauen wolle. Die Gemeinden sollten sich hüten, daß es ihnen nicht gehe, wie mit den Sibyllinischen Büchern, und daß sie nicht, wenn sie jetzt nicht acceptirten, später noch weniger bekämen. Das Princip, daß der Staat nur noch Zuschüsse zu Gemeindewegen zahlen solle, müsse man streng festhalten, wenn man gerecht bleiben wolle.

Abg. Iken: Sich den Ausführungen des Regierungs-Commissairs anschließend, könne er sich kurz fassen. Wie auch der Abg. Russell bemerkt habe, sei es nur eine kurze Strecke, um die es sich handle. Diese, die er persönlich genau kenne, führe an 35 bis 40 kleinen und 8 bis 10 großen Hausmannsstellen vorbei, sei der frequenteste Weg in ganz Jeverland und habe den Zweck, das Chauffeenetz in Jeverland abzuschließen. Die Gemeinden hätten bis zu 30% der wirklichen Baukosten, nämlich den ganzen Wegdamm, einschließlich der Besandung, zur Verfügung gestellt; die Sielacht übernehme den Neubau der nothwendig werdenden Brücke. Er mache darauf aufmerksam, daß man ja auch auf die Butjadinger Chauffee erhebliche Summen nachbewilligen wolle. Jeverland habe im Ganzen durch die Staatschauffeen nicht so großen Vortheil gehabt. Die Chauffee Oldenburg-Varel-Jever-Wittmund sei wesentlich im Interesse

der Städte gebaut; die Chaussee von Sande nach Neuende sei ebenfalls wegen besonderer Interessen gebaut. In den letzten Jahren habe man noch dadurch, daß man die Eisenbahn auf der Chaussee gebaut habe, diese Chaussee für den Verkehr unbrauchbar gemacht. Die Chaussee Neuende-Wilhelmshaven-Knipphausen sei wesentlich auf preussische Kosten gebaut. Man müsse es als eine Ehrenschild des Landes Knipphausen gegenüber auffassen, daß die jetzt in Rede stehende Wegstrecke fertig werde. Knipphausen sei 1853 an Oldenburg gefallen, ein kleines, aber fruchtbares Land, das keine Schulden gehabt habe. Es habe die Oldenburgischen Staatsschulden mit auf sich genommen. Die Chausseen, welche in Zevenland auf Staatskosten gebaut seien und ein allgemeines Interesse hätten, beschränkten sich auf eine Strecke von 3 bis 4 Meilen. Zevenland werde dem Landtage sehr dankbar sein, wenn er die Vorlage der Staatsregierung annehme.

Abg. **Drost**: Es sei jetzt allgemeines Princip, daß der Staat nur noch einem Zuschuß von 40% zu Chausseebauten bewillige; wenn dies auch Praxis sei, so sei es doch noch nicht Gesetz. Er sei auch der Ansicht, daß eine Ausnahme nur noch in diesem Falle zu machen sei, wo es sich darum handle, eine Lücke zwischen Staatschausseen auszufüllen. Die Strecke habe auch ein erhebliches staatliches Interesse, weil sie Wilhelmshaven mit dem Wachtposten, Horumerfiel, — in Horumerfiel habe auch ja 1870 ein Wachtposten gestanden — verbinde, also für die Küstenverteidigung von großem Interesse sei.

Abg. **Tanzen**: Der Abg. Iken schein nicht ganz genau unterrichtet zu sein; im ganzen Butjadingerlande befänden sich nur 2½ Meilen Chaussee, die auf Staatskosten gebaut seien. 5 Meilen baue das Land selbst unter einem Zuschuß von 40% Seitens des Staates, für den es demselben auch sehr dankbar sei. Davon, daß Butjadingen vor Zevenland begünstigt werde, könne keine Rede sein. Zevenland vielmehr habe ja die Genugthuung, daß es ganz besonders berücksichtigt werde, weil man ihm ausnahmsweise noch eine Staatschaussee gebe. Er theile auch nicht die Bedenken, daß der Ausbau der Chaussee gefährdet werde, wenn man auf die Vorlage der Regierung nicht eingehe; nöthigenfalls werde schon der Amtsverband einen Theil der Kosten tragen. Ebenso geschehe es in Butjadingen, wo man sogar nachträglich noch 28,000 M. für die Seefelder Chaussee auf den Amtsverband übernommen habe.

Abg. **Iken**: Er wolle mit dem Abg. Tanzen nicht darüber streiten, ob Zevenland oder Butjadingen mehr Staatswege habe; nur im Interesse der Sache ergreife er noch einmal das Wort. Es sei Ehrensache des Landtags, daß nicht ein Genossenschaftsweg zwischen zwei Staatswegen erforderlich werde. Uebrigens danke er dem Ausschuß sehr, daß er noch ausnahmsweise eine Staatschaussee empfehle. Auch in Zevenland, erwidere er dem Abg. Tanzen, habe man noch vor wenigen Tagen den Bau einer Chaussee von

7 bis 8 Meilen Länge auf den Amtsverband übernommen. Da die Gemeinden, welche durch die in Rede stehende Chaussee berührt würden, außer Stande seien, die 60% der Kosten zu tragen, so würde man allerdings im schlimmsten Falle auch hier beim Amtsverband Hülfe suchen müssen.

Abg. **Ahlhorn**: Dadurch, daß man bezüglich dieser Chaussee eine Ausnahme mache, habe Zevenland schon eine erhebliche Begünstigung. Das Bauen der Chaussee mache nicht die größte Last, sondern die Unterhaltung, und da könne man doch sehr dankbar sein, daß diese letzte der Staat übernehme, da es eine Staatschaussee werde. Wenn der Abg. Iken bemerkt habe, daß man für Butjadingen noch einen erheblicheren Zuschuß bewilligen wolle, so beruhe das darauf, daß dieser Zuschuß bereits früher gesetzlich festgestellt sei. Was die Knipphauser anbetreffe, so hätten diese ihr Land noch theurer bezahlt haben wollen, als ihnen der Staat die Chaussee gebaut habe.

Abg. **Ruffell**: Nach den Ausführungen des Abg. Drost sei er zweifelhaft geworden, ob er überhaupt noch für den Bau der Chaussee auf Staatskosten stimmen solle. Denn wenn die Chaussee im Interesse der Küstenverteidigung wünschenswerth sei, so würde ja ganz sicher das Reich sie nächstens bauen, und dann könne man es ja gar nicht verantworten, wenn man irgend etwas bewillige. Der Abg. Drost werde das aber wohl nicht so ernst gemeint haben. Dem Abg. Iken erwidere er, daß die Ehre des Landes doch wohl gewahrt sei, da die Chaussee ja Staatschaussee bleiben solle. Wenn derselbe ausführe, daß sie so recht den Gemeindezwecken diene, indem sie an so und so viel Hausmannsstellen vorbeiführe, warum man dann dieselbe als Staatschaussee bauen solle? Der Antrag des Ausschusses erscheine ihm außerordentlich vortheilhaft, wenn man bedenke, daß die Gemeinden auf der Geeft 75% der Kosten ihrer Chaussee tragen müßten.

Abg. **Müller**: Auch er mache darauf aufmerksam, daß die Gemeinden, die bei der Chaussee interessirt, besonders günstig gestellt würden, da dieselben 40% Zuschuß erhielten und man ihnen die Unterhaltungslast abnehme, während der Staat auf der Geeft nur 25% Zuschuß zahle.

Die Anträge **N.** 52 und 53 des Ausschusses werden sodann angenommen.

Die Regierungsvorlage ist damit erledigt.

Zu §. 58 hat der Ausschuß beantragt:

N. 54.

die vom Staate zu leistenden Zuschüsse für Amtsverbands- und Gemeindechausseen sollen niemals mehr als den festgestellten Procentsatz der Anschlagssumme, und wenn die Baukosten nicht die Anschlagssumme erreichen, nur den festgestellten Procentsatz der wirklichen Baukosten betragen,

und **N.** 55.

den §. 58 zu genehmigen.

Der Präsident theilt mit, es liege ein Antrag des Abg. Meistermann vor, dahin gehend:

der Landtag wolle den Zuschuß zur Herstellung einer Kunststraße von Lönningen nach Menslage auf 40% festsetzen und die im §. 58 festgesetzte Summe auf 30510 *M.* erhöhen.

Der Antrag ist unterstützt und gelangt mit zur Berathung.

Reg.-Comm. **Steche**: Die Staatsregierung stelle dem Antrage des Ausschusses *N.* 54 kein Bedenken entgegen; er müsse aber bemerken, daß er nicht verstehe, weshalb derselbe gestellt sei, da die Tendenz desselben schon bisher Verwaltungsgrundsatz gewesen sei.

Abg. **Meistermann**: Die Chaussee von Lönningen nach Menslage sei ein Stein des Anstoßes in der Gemeinde Lönningen. Die Gemüther seien wegen derselben lebhaft erregt. Der Bau der Chaussee sei beschlossen worden, ehe man an die Eisenbahn Oldenburg-Osnabrück gedacht habe. Jetzt, wo man von Lönningen in 2 Stunden Anschluß an Essen habe, sei dieselbe gänzlich überflüssig. Der Bau würde enorm theuer, die Unterhaltungskosten würden für die Gemeinde drückend werden, insbesondere deshalb, weil in der Chaussee eine pl. m. 100 Fuß lange Brücke, welche über die Haase führe, befindlich sei. Die Mitglieder des früheren Gemeinderaths seien zu dem Bau veranlaßt worden, weil man ihnen von kompetenter Stelle die Zusicherung gemacht habe, daß der Staat zu den Kosten 40% zuschießen werde, daß die Gemeinde sofort 2000 *fl.* werde ausbezahlt erhalten, welche sie dann eine längere Zeit zinslich belegen könnte, endlich, daß der Staat die Chaussee nach deren Fertigstellung übernehmen werde. Von diesen Zusicherungen sei in das Protokoll nichts aufgenommen; er bemerke übrigens, daß das Protokoll nicht vom Gemeindevorsteher, sondern vom Amtmann geführt sei. Der jetzige Gemeinderath werde die Chaussee gern liegen lassen, selbst auch dann, wenn der Zuschuß noch höher, als er jetzt beantragt, festgesetzt werde. Davon werde aber wohl schwerlich mehr die Rede sein können, weil die Staatsregierung mit Preußen einen Vertrag geschlossen haben solle, die Chaussee beiderseits bis zur Grenze fertig zu stellen und Preußen seinen Theil theilweise ausgeführt habe. Unter diesen Umständen bitte er den Landtag, eine Ausnahme zu machen und 40% zu bewilligen.

Abg. **Ahlhorn**: Was die Bedeutung des Ausschussantrags betreffe, so habe derselbe der Staatsregierung entgegenkommen wollen. Der Ausschuß empfehle die Summe des Voranschlags; weiter könne derselbe nicht gehen. Wenn man jeden Abgeordneten mit Anträgen, wie der Abg. Meistermann ihn gestellt habe, hören wolle, würden bald mehrere kommen. Der Abg. Tangen und Andere würden dann auch bald einen höheren Zuschuß für ihre Chausseen fordern. Die Verhandlungen im Gemeinderath zu Lönningen kenne er nicht. Wenn derselbe die Interessen der Gemeinde nicht ge-

wahrt habe, so sei das Schuld der Gemeinde selbst, die ihn gewählt habe.

Der **Präsident**: Der Abg. Meistermann habe jetzt seinen Antrag dahin geändert, daß der Schlusssatz laute:

die im §. 58 festgesetzte Summen auf 15,225 *M.* für 1876 und 15,225 *M.* für 1877 erhöhen.

Abg. **Ahlhorn**: Der Ausschussantrag sei dem entsprechend so formulirt, wie man es früher für Butjadingen beschlossen habe. Der Zweck sei, zu verhindern, daß die Leute zu leicht mit Anträgen auf Nachbewilligung kämen.

Der §. 58 wird angenommen. Der Antrag Meistermann wird abgelehnt. Der Antrag 54 des Ausschusses wird angenommen.

Zu §. 59:

Abg. **Ahlhorn**: Er möchte sich Aufklärung vom Regierungstische erbitten, wer eigentlich die Kostenanschläge mache, der Bautechniker oder der Chausseeaufseher. Wenn es der Chausseeaufseher thäte, so wäre es vielleicht möglich, einen Techniker zu sparen.

Reg.-Com. **Steche**: Die Bemerkung des Vorredners werde sich wohl darauf beziehen, daß in der Begründung dieses Paragraphen gesagt sei, in dem Kostenanschlage habe sich ein Fehler eingeschlichen, welcher davon herrühre, daß der verstorbene Chausseeaufseher Hürkamp die Länge der Chaussee unrichtig angegeben habe. Im Uebrigen würden selbstverständlich die Kostenanschläge von der Baudirection gemacht. Hier hätte die Baudirection keine Veranlassung gehabt, die Länge der Chaussee selbst zu messen.

Der **Präsident**: Diese Bemerkungen bezögen sich wohl auf §. 60.

Abg. **Ahlhorn**: Allerdings habe er den §. 60 im Auge gehabt.

§. 59 wird angenommen.

Zu §. 60:

Antrag *N.* 57.

der Landtag wolle den §. 60 mit 5400 *M.* pro 1876 bewilligen.

Reg.-Com. **Steche**: Der Ausschuß habe vorgeschlagen, nicht den Antheil des Staats zu der Chaussee von Hammelwardermoor nach der Eisenbahnhaltestelle zu Oberhammelwarden zu bewilligen, der den früheren Verhandlungen zu Grunde gelegt sei, nämlich ein Drittel der Baukosten. Derselbe wolle nur noch 5400 *M.* für 1876 bewilligen. Bei den Verhandlungen über den Bau dieser Chaussee sei es darauf angekommen, Hammelwardermoor und Oldenbrok mit der projectirten Staatschaussee in Oberhammelwarden zusammenzubringen. Die Gemeinde Hammelwarden baue eine Chaussee durch Hammelwardermoor bis zur Oldenbroker Grenze. Es habe sich darum gehandelt, die Lücke auszufüllen, und da habe es sich gefragt, wer die Kosten tragen solle. Die Gemeinden hätten den Bau der Chaussee lebhaft

gewünscht, hätten sich aber nicht einigen können. Die Staatsregierung hätte ebenfalls ein lebhaftes Interesse am Ausbau der Chaussee wegen der Eisenbahn, da es darauf ankomme, die bevölkerten Districte an die Bahn zu bringen, den Viehtransport zu erleichtern, namentlich eine zweckmäßige Haltestelle zu bekommen, damit die Bahnhöfe Brake und Elsfleth in den lästigen Viehverladungen erleichtert würden. Die Staatsregierung habe daher den Gemeinden vorgeschlagen, daß alle drei Interessenten die Chaussee auf gemeinschaftliche Rechnung herstellten, und dieser Vorschlag sei von den Gemeinden angenommen. Nachher sei noch die Frage wegen der Unterhaltung auf Schwierigkeiten gestoßen, weil zwei große Sieltiefbrücken anzulegen gewesen. Schließlich sei auch hierüber eine Vereinbarung zu Stande gekommen. Es erscheine bei dieser Sachlage doch nicht thunlich, die erforderlichen Mehrkosten nicht zu bewilligen, da die Bewilligung nur eine Consequenz der früheren Beschlüsse sei. Die Gemeinde Oldenbrok werde nicht mehr thun. Leider sei durch ein Versehen des verstorbenen Chausseeaufsehers Hürkamp für jeden Theil ein Mehraufwand von 5500 M nöthig geworden, und sei es unbillig, diese Mehrkosten den Gemeinden allein aufzuerlegen.

Abg. **Ahlhorn**: Die Consequenz der früheren Beschlüsse des Landtags sei, daß man sich auf Nachbewilligungen nicht einlasse. Die Gemeinden würden auch wohl ohne Staatszuschuß fertig werden. Oberhammelwarden habe sich wegen des Chausseebaues pro Stück mit 15 M Steuern belastet, aber ganz aus freiem Willen, jetzt müsse es sehen, wie es fertig werde; man solle auf die Regierungsvorlage nicht eingehen. Uebrigens sei es doch schlimm, wenn die

Techniker der Staatsregierung nicht einmal richtig messen könnten.

Reg.-Com. **Steche**: Der Vorwurf des Vorredners gegen die Staatsregierung gehe denn doch wohl zu weit. Der Abg. Ahlhorn dürfe denn doch nicht so weit herabgehen, daß er die Staatsregierung für das Versehen eines Chausseeaufsehers verantwortlich mache.

Abg. **Müller** als Berichterstatter; In dem betr. Schreiben der Staatsregierung an den vorigen Landtag sei immer nur von der bewilligten Summe die Rede.

Reg.-Com. **Steche**: Im Schreiben der Staatsregierung heiße es ausdrücklich, daß der Staat ein Drittel der Kosten übernommen habe.

Der Antrag **N**. 17 des Ausschusses:

der Landtag wolle den S . 60 mit 5400 M für 1876 bewilligen,

wird angenommen.

Auf den Vorschlag des Präsidenten beschließt der Landtag, daß die Berathung hier abzubrechen sei.

Der Präsident setzt die nächste Sitzung auf Mittwoch, den 14. December, Morgens 10 Uhr, an.

Tagesordnung:

Fortsetzung der Berathung des Berichts des Finanzausschusses, betr. den Voranschlag der Ausgaben des Herzogthums für 1876/78. S S. 36 bis 42, 47 bis 52. S . 61 u. folgt.

Schluß der Sitzung 2 Uhr Nachmittags.

Der Berichterstatter:

Lehmann.

